



Beleidsnota Openbare Werken
2004 – 2009

Kris Peeters
Vlaams Minister van Openbare Werken, Energie,
Leefmilieu en Natuur

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Leeswijzer	4
1 Beleidskader en visie	5
1.1 Krachtlijnen van het regeerakkoord	5
1.2 Afbakening van het beleidsdomein	7
1.3 Beleidsvisie	9
2 Openbare Werken: investeren voor alle gebruikers van het transportsysteem	11
2.1 Transportinfrastructuur	11
2.1.1 Omgevingsanalyse	11
2.1.2 Strategische doelstellingen	12
2.1.3 Operationele doelstellingen	14
2.2 Investeren in wegen	19
2.2.1 Doorvoeren van een capaciteitsuitbreiding op het hoofdwegennet	19
2.2.2 Uitbouw van intelligente en hoogtechnologische transportsystemen	22
2.2.3 Planmatig onderhoud van de transportinfrastructuur	22
2.2.4 Gewestwegen en hun omgeving veilig inrichten	24
2.2.5 Bevorderen van fiets- en voetgangersverkeer	28
2.2.6 De aanleg van vrije busbanen en verkeerslichtenbeïnvloeding	29
2.3 Investeren in waterwegen	29
2.3.1 Capaciteitsuitbreiding op het hoofdwaterwegennet	29
2.3.2 Vrijwaren van de vervoerscapaciteit van de hoofdwaterwegen	32
2.3.3 Uitbouw van intelligente en hoogtechnologische transportsystemen	32
2.3.4 Planmatig onderhoud van de transportinfrastructuur	33
2.3.5 Stimuleren van het transport via de waterweg	34
2.4 Minder hinder en overkoepelende initiatieven	37
2.4.1 Minder hinder bij infrastructuurwerken	37
2.4.2 Financiering van infrastructuurprojecten	40
2.4.3 Gebiedsgerichte samenwerking en (thematisch)overleg	40
2.4.4 Eenduidige regelgeving voor openbare werken	41
2.4.5 Objectivering en kwantificering van behoeften en prioriteiten	44
2.4.6 Uitbouw van degelijk kennis- en datamanagement	44
2.4.7 Betrokkenheid vergroten bij werken spoorinfrastructuur	45
2.4.8 Monitoren van de verkeersveiligheid	46
3 Openbare Werken: investeren in Economische poorten en knooppunten	47
3.1 Zeehavens	47
3.1.1 Omgevingsanalyse	47
3.1.2 Strategische doelstellingen	50
3.1.3 Operationele doelstellingen	54
3.1.4 Projecten	64
3.2 Luchthavens	76
3.2.1 Omgevingsanalyse	76
3.2.2 Strategische doelstellingen	78
3.2.3 Operationele doelstellingen	79
3.2.4 Projecten	81

<u>4</u>	<u>Openbare Werken: de multifunctionele benadering</u>	88
<u>4.1</u>	<u>Inleiding</u>	88
<u>4.2</u>	<u>De Weg multifunctioneel benaderd</u>	88
<u>4.2.1</u>	<u>Strategische Doelstelling: De ecologische inpassing van transportinfrastructuur</u>	88
<u>4.2.2</u>	<u>Operationele doelstelling: Transportinfrastructuur duurzaam inrichten en onderhouden</u>	89
<u>4.2.3</u>	<u>Transportinfrastructuur en hun omgeving milieuvriendelijk inrichten en beheren</u> 89	
<u>4.3</u>	<u>De Waterweg en de Kust multifunctioneel benaderd</u>	91
<u>4.3.1</u>	<u>Omgevingsanalyse</u>	91
<u>4.3.2</u>	<u>Strategische doelstellingen</u>	95
<u>4.3.3</u>	<u>Operationele doelstelling</u>	97
<u>4.3.4</u>	<u>Projecten</u>	98
<u>5</u>	<u>Bijlage 1: Protocol inzake de wederzijdse relaties tussen de Vlaamse minister bevoegd voor openbare werken en de Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit</u>	103
<u>6</u>	<u>Lijst met gebruikte afkortingen</u>	104

Leeswijzer

De beleidsnota ‘Openbare Werken’ beschrijft, na de uiteenzetting van de krachtlijnen van het regeerakkoord (1) en de bevoegdheidsverdeling op basis van het protocol inzake de wederzijdse relaties tussen de Vlaamse minister bevoegd voor Openbare Werken en de Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit (2) , de beleidsvisie (3) die de rode draad vormt doorheen deze nota.

Vertrekkend vanuit de visie gaat de nota achtereenvolgens in op investeringen voor alle gebruikers van transportsystemen (hoofdstuk 2), het belang van de investeringen ten behoeve van economische knooppunten en poorten (hoofdstuk 3) en de multifunctionele benadering van de transportsystemen (hoofdstuk 4).

Voor elk van deze hoofdstukken worden in een beknopte omgevingsanalyse de belangrijkste knelpunten, opportuniteiten en uitdagingen aangegeven. Deze omgevingsanalyse vormt de basis voor het formuleren van strategische lange termijndoelstellingen. De operationele doelstellingen verduidelijken de wijze waarop we de ambities geformuleerd op het niveau van de strategische doelstellingen willen bereiken. Een aantal concrete initiatieven daartoe worden omschreven aan de hand van de strategische projecten. Over de vooruitgang die geboekt wordt met betrekking tot het realiseren van deze projecten zal ik rapporteren in mijn beleidsbrieven

1 Beleidskader en visie

1.1 Krachtlijnen van het regeerakkoord

In haar regeerakkoord kiest de Vlaamse regering resoluut voor een economisch sterk, veilig en mobiel Vlaanderen. Een streven naar meer ondernemen en meer werkgelegenheid als topprioriteit vergt een economisch sterk Vlaanderen. Binnen de huidige bevoegdheidsverdeling wordt in deze nota aandacht besteed aan de mogelijkheden op het infrastructurele vlak (investeringen in economische infrastructuur, wegwerken van de zwarte punten inzake verkeersveiligheid, de aanleg van fietspaden, ...). Omdat elk verkeersslachtoffer er één te veel is, wil de Vlaamse Regering prioritair inspanningen leveren in het verhogen van de verkeersveiligheid. Ook het gebruik van moderne telematica en de inzet van verkeershandhavingssystemen versterken de positieve tendens inzake verkeersveiligheid.

De Vlaamse Regering wil ook belangrijke inspanningen leveren in het bestrijden van de verkeerscongestie ter ondersteuning van de logistieke functie van en binnen Vlaanderen. Het is de ambitie van de Vlaamse regering om Vlaanderen te laten uitgroeien tot één van de aantrekkelijkste regio's voor de vestiging en de ontwikkeling van ondernemingsactiviteiten.

Om dit te bereiken zijn o.m. maatregelen nodig die gericht zijn op een verbetering en uitbreiding van de infrastructuur maar ook op een beter gebruik ervan. De inspanningen voor de invulling van de zogenaamde 'missing links' in het wegen- en waterwegennet en voor een planmatige aanpak van het wegenonderhoud zijn hiervan voorbeelden. Wij willen ook wegen op de besluitvorming inzake spoorinfrastructuurwerken die voor Vlaanderen belangrijk zijn, zoals de ontsluiting van onze havens en de versterkte spoorbediening van Zaventem. Omdat iedereen, de buitenlanders inbegrepen, zou betalen voor het gebruik van ons wegennet streven wij naar de invoering van een wegvignet ter vervanging van de verkeersbelasting.

Een effectieve bestrijding van de verkeerscongestie is maar mogelijk als de vervoersalternatieven erin slagen om een groter deel van de mobiliteitsgroei voor hun rekening te nemen. Daarom zullen we de binnenscheepvaart verder stimuleren zodat het een volwaardig alternatief wordt voor het vervoer van goederen over de weg. Bij het stimuleren van de binnenvaart zal rekening gehouden worden met de multifunctionaliteit van de

waterweg. Dit betekent een objectieve en evenwichtige invulling van haar scheepvaartfunctie, haar waterafvoerfunctie, haar economische functie, haar recreatief-toeristische functie en haar ecologische functie.

Ook de zeehavens hebben nood aan een duurzame en economisch verantwoorde toegankelijkheid. Daartoe moedigen wij samenwerkingsinitiatieven tussen de havens aan en versterken de ontsluiting van het hinterland. De grote infrastructuurwerken voor de zeehavens en hun ontsluiting zullen gefaseerd worden afgewerkt, rekening houdend met de beschikbare budgettaire ruimte. We versterken het beleid inzake de hinterlandontsluiting van de zeehavens met aandacht voor de modal shift naar binnenvaart en spoor en realiseren een specifieke en hernieuwde ondersteuning voor onze havens die een scharnierrol vervullen in de internationale logistieke keten en die zich hebben ontwikkeld tot grotendeels complementair functionerende economische poorten. Een gepaste maritieme toegankelijkheid en de noodzakelijke hinterlandverbindingen via spoor, weg en water zijn hierbij de eerste beleidsprioriteiten.

Voor de internationale bereikbaarheid van en vanuit Vlaanderen is de luchtvaart van belang. Zonder de problemen van lawaaihinder uit het oog te verliezen, moet het belang van de – regionale- luchthavens erkend worden. Samen met de particuliere sector garanderen we het voortbestaan van de regionale luchthavens, met een management dat de maatschappelijke kosten en baten in evenwicht kan brengen. Wel waken we over een betere beheersing en beperking van de hinder voor de omwonenden. We waken ook over een goede ontsluiting voor de Vlaamse poort Zaventem.

Tot slot worden de transportsystemen in deze nota ook multifunctioneel benaderd. Vanuit haar functie als infrastructuurbeheerder heeft de Vlaamse Regering ook de taak aandacht te besteden aan de multifunctionele aspecten van deze infrastructuur. Daarbij wordt o.m. gedacht aan de milieuaspecten bij aanleg en onderhoud van weginfrastructuur en aan de bescherming van de bevolking tegen wateroverlast.. Aan de bescherming tegen wateroverlast wordt verder gewerkt door in bepaalde gebieden het decreet integraal waterbeleid uit te voeren en onder meer op een gecontroleerde manier ruimte te geven aan de rivier. Bij de afbakening van overstromingsgebieden wordt rekening gehouden met criteria zoals waterhuishouding, kostenefficiëntie, rationeel en zuinig grondgebruik.

1.2 Afbakening van het beleidsdomein

Het protocol¹, dat de wederzijdse relaties regelt tussen de Vlaamse minister bevoegd voor Openbare Werken en de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit, legt de bevoegdheden van de Vlaamse minister van Openbare Werken als volgt vast:

- de openbare werken zoals vastgesteld in de Bijzondere Wet tot hervorming van de Instellingen van 8 augustus 1980, artikel 6 § 1, X:
 - de wegen en hun aanhorigheden;
 - de waterwegen en hun aanhorigheden;
 - het juridisch stelsel van de land- en waterwegenis, welke ook de beheerder ervan zij, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen;
 - de havens en hun aanhorigheden,
 - de zeewering,
 - de dijken;
 - de veerdiensten,
 - de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal
 - de loodsdiensten en de bebakeningdiensten van en naar de havens evenals de reddings- en sleepdiensten op zee

- Het netwerk (generiek netwerk- en de telecommunicatiediensten zowel bekabeld als draadloos) dat door het departement LIN werd uitgebouwd;
- De verkeersveilige inrichting van de gewestwegen vanuit zijn hoedanigheid als wegbeheerder;

- Het initiëren van modules in uitvoering van de mobiliteitsconvenanten zijnde:
 - de aanleg van rondwegen en andere nieuwe verbindingswegen,
 - de herinrichting van doortochten,
 - de subsidiëring van wegverlichting langs gewestwegen,
 - de aanleg van geluidswerende maatregelen langs hoofdwegen en primaire wegen,

- het bevorderen van de netheid op gewestwegen,
 - het subsidiëren van de herinrichting van schoolomgevingen,
 - de aanleg van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen,
 - de subsidiering van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen,
 - de herinrichting van wegvakken die niet als doortocht kunnen worden beschouwd,
 - de wegverlichting langs gewestwegen,
 - de herinrichting van singuliere kruispunten en oversteekplaatsen buiten de bebouwde kom,
 - streefbeelden of de ondersteuning van strategische planningsactiviteiten voor een gewestweg met een bovenlokale of regionale verbindingsfunctie.
-
- De besprekingen die gevoerd worden met de federale overheid, de andere gewesten en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over de investeringen in de spoorinfrastructuur;
-
- Het operationele verkeersmanagement op de gewestwegen, inclusief alle telematicatoepassingen en e-government

¹ Zie bijlage 1. Protocol inzake de wederzijdse relaties tussen de Vlaamse minister bevoegd voor Openbare Werken en de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit

1.3 Beleidsvisie

Tijdens deze legislatuur wensen we het evenwicht te herstellen **tussen investeringen die alle gebruikers van het transportsysteem ten goede komen** en de **specifieke investeringen in economische knooppunten en poorten**, die de attractiviteit van Vlaanderen als logistieke draaischijf moeten vrijwaren. We gaan daarbij uit van een **rationeel investeringsbeleid** met extra aandacht voor **minder hinder** bij openbare werken.

Wat de investeringen betreft die **alle gebruikers van het transportsysteem ten goede komen**, pakken we dit aan door bij openbare werken steeds rekening te houden met het ‘STOP’-principe, eerst Stappers, dan Trappers, dan Openbaar en tot slot Privé-vervoer.

Om te voorkomen dat Vlaanderen als gevolg van werkzaamheden onbereikbaar zou worden is een planmatige aanpak van zowel de onderhoudswerkzaamheden als van de nieuwe projecten nodig. Meer nog dan in het verleden dient men oog te hebben voor het **beperken van de hinder** die infrastructuurwerken met zich meebrengen. Om deze hinder te beperken zal het noodzakelijk zijn om werken op een meer innovatieve manier aan te besteden. Aan de markt wordt dan ook meer ruimte gelaten voor creatieve oplossingen. Omdat hinder nooit volledig uit te sluiten is, zal op een meer intense wijze dan voorheen de aandacht dienen uit te gaan naar het nemen van zogenaamde minder hinder maatregelen. De bedoeling hiervan is de hinder voor zowel de gebruikers van infrastructuur als de omwonenden te beperken.

Voor wat de **specifieke investeringen in economische knooppunten en poorten** betreft wordt het accent gelegd op het realiseren van een **goede toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens** (zowel aan de zeezijde als aan de landzijde). Op deze manier ondersteunen we de Vlaamse zeehavens als economische poorten voor Vlaanderen en belangrijke economische spelers in de internationale en Europese context. Enkel indien deze investeringen op een economisch verantwoorde wijze gebeuren zal een werkelijke maatschappelijke meerwaarde gerealiseerd worden. Economische levenscyclusanalyses en maatschappelijke kosten-batenanalyses zullen dit beslissingsproces ondersteunen.

We erkennen ook **het belang van de regionale luchthavens als economische pool**. Samen met de particuliere sector garanderen we het voortbestaan van de regionale luchthavens, met

een management dat de maatschappelijke kosten en baten in evenwicht kan brengen. Meer dan in het verleden het geval was, zal de private sector, via publiek private samenwerking, als volwaardige partner betrokken worden bij de uitvoering van deze publieke taken zodat een gedeelde verantwoordelijkheid tussen overheid en privé tot stand komt.

Onder **rationeel investeringsbeleid** verstaan we het zo efficiënt en effectief mogelijk inzetten van de beschikbare overheidsmiddelen om een zo hoog mogelijk maatschappelijke meerwaarde te bekomen. Dit impliceert dat zowel bij de beleidsvoorbereiding, als de beleidsuitvoering, –opvolging en –evaluatie rekening wordt gehouden met de principes van zuinigheid, efficiëntie (wat wordt er met de middelen gedaan) , effectiviteit (op welke wijze wordt de samenleving beter van hetgeen door de overheid wordt gedaan) en ethiek. Voor een doelmatige aanwending van de middelen, dient bij de aanwending van de overheidsmiddelen eveneens de rechtmatigheid, de rechtszekerheid en de rechtsgelijkheid gegarandeerd te worden.

Vlaanderen wordt vaak voorgesteld als logistieke draaischijf van Europa. **Samenwerking met buurlanden** is dan ook van essentieel belang om deze scharnierfunctie in de toekomst te kunnen blijven waarmaken. Om onze doelstellingen te bereiken en de positie van Vlaanderen binnen Europa veilig te stellen, voeren we een actief buurlandenbeleid, met Nederland als bevoorrechte partners. In het raam van goed nabuurschap werken we aan een oplossing voor de dossiers van de verdieping van de Westerschelde, de aanleg van de IJzeren Rijn en de verbeterde nautische toegankelijkheid van het kanaal Gent-Terneuzen, de Seine Scheldeverbinding en de A24 autoweg.

Om Vlaanderen degelijk te kunnen besturen en de ambities uit het regeerakkoord waar te maken, heeft Vlaanderen meer bevoegdheden nodig. Met het oog op meer homogene bevoegdheidspakketten en het bekomen van de noodzakelijke hefboomen voor een beter bestuur, zal de Vlaamse regering de overdracht van de bevoegdheden met betrekking tot de regelgeving van de binnenvaart en de investeringen in de spoorinfrastructuur, naar Vlaanderen verdedigen.

2 Openbare Werken: investeren voor alle gebruikers van het transportsysteem

2.1 Transportinfrastructuur

2.1.1 Omgevingsanalyse

Vlaanderen is een welvarende regio. Onze huidige welvaart is in belangrijke mate te danken aan de snelle economische vooruitgang in wat de “gouden jaren” zestig werden genoemd. De groei van de Vlaamse economie nam toen een hoge vlucht. Belangrijke buitenlandse multinationals kozen voor het Vlaamse Gewest als locatie om een productievevestiging neer te zetten. Met zijn centrale ligging binnen Europa en zijn goed uitgebouwd autosnelwegennet, zijn zeehavens en luchthavens, zijn aanbod aan spoorinfrastructuur en een goed vertakt waterwegennetwerk, bezit Vlaanderen enkele belangrijke en essentiële troeven op economisch vlak.

Vlaanderen mag echter niet berusten in deze opgebouwde welvaart. Ook andere landen en regio's zijn in opgang. Met de uitbreiding van de Europese Unie verschuift het zwaartepunt meer (zuid)oostwaarts. Het is dus belangrijk dat we de problemen die de attractiviteit van Vlaanderen als vestigingsplaats bedreigen efficiënt en op een effectieve manier aanpakken.

Daarom moeten we de **economische schade door risico's op onbeschikbaarheid en files beperken**. Vooral het probleem van congestie op het autowegennet is economisch en maatschappelijk niet aanvaardbaar. Congestieproblemen betekenen niet alleen een economisch verlies in termen van oplopende verliesuren, ze leggen ook een almaar groter wordend beslag op het individuele tijdsbudget van de burger. Daarnaast zorgen zij voor een bijkomende milieudruk en brengen zij het imago van Vlaanderen als aantrekkelijke vestigingsplaats in het gevaar. Om op termijn te evolueren naar betrouwbare en acceptabele reistijden is er een sterke behoefte aan een totaalpakket van infrastructuurwerken, benuttingsmaatregelen, de uitvoering van noodzakelijke onderhoudswerken en bijkomende maatregelen nodig met betrekking tot incidentmanagement en het aanbieden van actuele reisinformatie. Het uitvoeren van deze belangrijke investeringen en onderhoudswerken brengt

met zich mee dat op zoek gegaan zal moeten worden naar belangrijke middelen. Bij deze investeringen onderzoeken we consequent het gebruik van PPS.

Aanvullend is het nodig om de **belangstelling**, die het **bedrijfsleven** momenteel vertoont voor de **shortseashipping en de binnenvaart, verder te versterken**. Ook hier is het van belang om te komen tot betrouwbare reistijden voor het vervoer van goederen over het water en de hindernissen weg te nemen die de autonome groei van het vervoer over de waterweg in de weg staan. Maatregelen om capaciteitsknelpunten en de onderhoudsachterstand weg te werken zijn dan ook nodig als aanvulling op bestaande stimuli om de interesse van de binnenvaart als transportmodus te verhogen.

Ook een aantal **technologische mogelijkheden** die bijdragen tot een beter bereikbaar, veilig en leefbaar Vlaanderen mogen niet langer onbenut blijven. Niet alleen in Vlaanderen maar ook in onze buurlanden lopen de innovatieprestaties in de meeste mobiliteitssectoren achter op het gemiddelde. Hierdoor lopen we niet alleen economische groei mis, ook het prestatieniveau van het transportsysteem is minder goed dan het zou kunnen zijn. Een van de belangrijkste oorzaken hiervan is niet zozeer het ontbreken van kennis (bij kennisinstellingen), maar wel het ontbreken van een stimulerend innovatieklimaat om deze kennis gericht toe te passen.

Het werken aan de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van Vlaanderen vergt tijd en een consequent en doortastend overheidsoptreden. Daarbij dienen we wel te waarschuwen voor een te overmatig optimisme, dat ervan uitgaat dat alle (congestie)problemen door infrastructurele maatregelen kunnen weggewerkt worden.

2.1.2 Strategische doelstellingen

Het herstel van de groei van de economie en de zorg voor tewerkstelling behoren tot de topprioriteiten van deze regering. Aangezien bereikbaarheid en de aanwezige transportinfrastructuren beschouwd worden als belangrijke vestigingsfactoren, zullen maatregelen die gericht zijn op een goed functionerend transportsysteem en op een internationaal concurrerentiële bereikbaarheid, het voor bedrijven aantrekkelijk maken om zich in Vlaanderen te vestigen of om er hun bedrijfsactiviteiten te behouden.

Het ondersteunen van de mobiliteitsgroei betekent niet dat alle negatieve gevolgen ervan worden geaccepteerd. Welvaart is meer dan bereikbaarheid en economische groei. Ook veiligheid is een topprioriteit voor deze regering. Maar ook andere neveneffecten van de benutting van het transportsysteem (zoals de uitstoot van schadelijke stoffen, geluidsoverlast, versnippering van het landschap, enz.) moeten binnen de perken blijven van de op internationaal niveau uitgezette wettelijke en beleidsmatige eisen inzake leefmilieu. Deze laatste neveneffecten worden verder behandeld in hoofdstuk 4 van deze nota.

Volgende uitdagingen kunnen als lange termijn-doelstelling naar voren geschoven worden:

Doelstelling 1: Het vrijwaren van de bereikbaarheid van Vlaanderen

Met de doelstelling bereikbaarheid wil Vlaanderen op een selectieve manier de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten² waarborgen. De bereikbaarheidsdoelstelling heeft als doel om het verplaatsen op een ‘redelijke’ manier mogelijk te maken. Onder ‘redelijk’ verstaan we dat het **aantal verliesuren**, dat door de gebruikers van de verschillende vervoersmodi (wegen, waterwegen, ...) wordt opgelopen, **bepikt is**. Te hoog oplopende verliesuren houden immers belangrijke economische verliezen in. Op individueel vlak worden zij ervaren als een aanslag op het individuele tijdsbudget, in verband gebracht met verkeersagressie, onaangepast rijgedrag, enz.

- *Doelstelling 2: Het verzekeren van de verkeersveiligheid*

De doelstelling inzake verkeersveiligheid heeft betrekking op het verminderen van de verkeersonveiligheid. Het streefdoel hierbij is om tegen 2010 de achterstand op de Europese koplopers te halveren, wat neerkomt op een **vermindering van het aantal ongevallen met doden en zwaargewonden met 50 %**. Hierbij werd rekening gehouden

² Worden als ‘economische knooppunten’ beschouwd: - de stedelijke gebieden variërend in economisch belang en uitstraling, het netwerk van het Albertkanaal, de specifieke economische knooppunten omwille van hun impact op de werkgelegenheid. Voor de als economisch knooppunt geselecteerde gebieden of gemeenten verwijzen wij naar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Onder ‘poorten’ wordt verstaan de zeehavens met de internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken, de internationale luchthaven Zaventem en het H.S.T.-station Antwerpen-centraal (zie Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen).

met de ambities die deze landen zelf hebben om hun verkeersveiligheid alsnog te verbeteren.

- *Doelstelling 3: Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid*

Onze steden zijn objectief en subjectief niet altijd even verkeersleefbaar te noemen. De omgevingskwaliteit is er vaak laag en de verplaatsingsmogelijkheden voor een groeiende groep mensen (ouderen, kinderen, ...) zijn niet altijd gegarandeerd. Het streefdoel inzake verkeersleefbaarheid is dan ook tweeledig. Het is de bedoeling om de **druk van het verkeer** (in termen van zowel volume als rijnsnelheid) te **verminderen**, waardoor de verkeersveiligheid verbetert, de geluidshinder afneemt evenals de emissies van gezondheidsbelastende stoffen. Anderzijds kan via herinrichting van het openbaar domein op een **positieve manier bijgedragen worden tot de leefbaarheid** van steden en dorpen.

2.1.3 Operationele doelstellingen

Om hoger vermelde strategische doelstellingen te bereiken worden deze legislatuur vanuit het beleidsdomein ‘Openbare Werken’ volgende accenten gelegd:

- *Operationele doelstelling 1: Doorvoeren van een capaciteitsverhoging op de hoofdtransportnetten*

In vergelijking met onze buurlanden beschikt Vlaanderen reeds over een vrij dicht netwerk van verkeersinfrastructuur. Toch zal de verwachte groei van de mobiliteit tot gevolg hebben dat de kloof tussen de mobiliteitsvraag en de aangeboden verkeers- en vervoerscapaciteit verder zal toenemen. Zelfs bij een beleid dat streeft naar een groter gebruik van de vervoersalternatieven zal, gezien de omvang van het wegverkeer, de capaciteit van de weginfrastructuur selectief moeten verhoogd worden wil men voorkomen dat het aantal verliesuren in de toekomst nog verder zal toenemen.

Om tot deze capaciteitsverhoging te komen dient vooreerst een duidelijke categorisering te worden doorgevoerd tussen de hoofdtransportnetten die een verbindende functie hebben op internationaal en regionaal niveau en de onderliggende netten die eerder een ontsluitende of toegangsverlenende functie hebben. Deze categorisering dient op het terrein effectief te worden doorgevoerd volgens duidelijke inrichtingsprincipes en ondersteund door bijhorende snelheidsregimes en door een coherente bewegwijzering. Aanvullend moeten ook een aantal (lokale) knelpunten worden weggewerkt.

Maar ook de inzet van moderne telematica zorgt voor een capaciteitsverhogend effect door het bevorderen van een optimale verkeersdoorstroming en de reductie van verstoringen in het verkeerspatroon t.g.v. files en incidenten. Samen met de uitbouw van performante meetsystemen langsheen de primaire wegen voor het accuraat optekenen van de verkeersdoorstroming, het instellen van de sturingssystemen, het verschaffen van online accurate reisweginformatie en het beter en gecoördineerd afstemmen van wegenwerken dragen zij bij tot het verminderen van de verliesuren die door het wegverkeer worden opgelopen.

Maar niet alleen de weginfrastructuur kampt met capaciteitstekorten. Ook op het hoofdwaterwegennet is het noodzakelijk om een capaciteitsverhoging door te voeren, wil men de voorspelde mobiliteitsgroei in de toekomst kunnen opvangen. Dit impliceert het voltooiën van de modernisering van de hoofdwaterwegen, het wegwerken van infrastructurele knelpunten evenals het voorzien in gepaste bedieningstijden van kunstwerken (sluizen, bruggen). Verder dient werk te worden gemaakt van de automatisering van kunstwerken op de waterwegen en van sturings- en begeleidingssystemen voor de binnenscheepvaart. Hierdoor zal niet alleen de afwikkeling van het verkeer op de waterwegen bevorderd worden maar zal ook de capaciteit van de waterwegen vergroten.

- *Operationele doelstelling 2: Stimuleren van technologische ontwikkelingen en innovatie*

Innovatie is niet alleen een motor voor economische ontwikkeling, het levert ook een belangrijke bijdrage voor het bereiken van de ambities op vlak van het verbeteren van de

bereikbaarheid, de veiligheid en de leefbaarheid. Innovatieve technologie kan de weggebruiker ondersteunen en biedt tal van mogelijkheden voor nieuwe logistieke concepten, dit zowel in het personen- als het goederenvervoer.

Als beheerder van de transportinfrastructuur op Vlaams niveau, draagt de overheid op het vlak van innovatie een grote verantwoordelijkheid. Zij dient een regisseursrol te vervullen, maar tegelijk op een constructieve manier ruimte te laten voor de marktwerking. Het opzetten van specifieke innovatieve programma's of van concrete pilootprojecten die bijdragen tot het oplossen van verkeers- en vervoersproblemen passen in dit kader. We denken hierbij zowel aan de ontwikkeling van nieuwe logistieke concepten voor het goederenvervoer als de inzet van moderne telematicatechnologie en aanverwante systemen om doeltreffende infrastructuur voor verkeersgeleiding te realiseren of om de veiligheid van de weggebruiker te verhogen. De focus wordt hierbij gelegd op de realisatie van verkeershandhavingssystemen, de toepassing van vernieuwde technieken (LED's, telecommunicatienetwerk, verlichting, ...), het onderzoek naar de haalbaarheid van voertuigtelematica via demonstratieprojecten en integratie in het voertuigenpark van de overheid. Moderne telematicatechnologie laat ook het inzetten van systemen voor het dynamisch regelen van de verkeerslichten in functie van de verkeersafwikkeling toe en het gewenste verkeerspatroon in stedelijke omgevingen. De realisatie van automatische verkeershandhavingssystemen zorgen voor een betere naleving van de vigerende verkeersregels.

Voor de waterweg wordt de focus gelegd op de mogelijkheden die telematica- en informaticatechnologie bieden om de afwikkeling van het binnenvaartverkeer op de waterwegen te optimaliseren. Zo wordt verder werk gemaakt van de automatisering van kunstwerken (sluizen, bruggen) op de waterwegen en van sturings- en begeleidingssystemen voor de binnenscheepvaart. Hierdoor zal niet alleen de afwikkeling van het verkeer op de waterwegen bevorderd worden maar zal ook de capaciteit van de waterwegen vergroten. Ook zal de telematica- en informaticatechnologie een belangrijke rol spelen in het afhandelen van de goederenstromen in de multimodale vervoersketen, met bijzondere aandacht voor de intermodale knooppunten.

- *Operationele doelstelling 3: Transportinfrastructuur duurzaam inrichten en onderhouden*

De druk van verkeer en de verkeersinfrastructuur (voornamelijk het wegverkeer) op de omgeving is groot, niet alleen in termen van hinder maar ook in termen van veiligheid en leefbaarheid (barrièrewerking). Om de doelstellingen inzake verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid te behalen is het noodzakelijk om gewestwegen en hun omgeving veilig en leefbaar in te richten. In stedelijke omgeving zal dit gebeuren door het wegwerken van knelpunten (aanpak zwarte punten, de herinrichting van schoolomgevingen, ...), het doorvoeren van een snelheidsharmonisatie en de introductie van ISA. Maar ook de aanleg van fietspaden en het afstemmen van de rijsnelheden op de omgeving blijven belangrijke maatregelen voor het verhogen van de verkeersveiligheid. Daarnaast heeft ook de kwaliteit van de publieke ruimte een belangrijkere impact op de leefkwaliteit³. Het gaat hier vooral over de wijze van inrichting die een brede maatschappelijke meerwaarde kan realiseren, niet alleen voor de gebruikers van een bepaalde plek, maar ook voor de gemeenschap in haar geheel.

Gezien de ouderdom van de transportinfrastructuur maar ook het uitblijven van een aantal overheidsinvesteringen de laatste jaren, is een inhaaloperatie nodig wat het onderhoud betreft zowel voor het wegen- als het waterwegennet. Dit brengt een belangrijke financiële kost met zich mee zeker indien tot vervanging van de infrastructuur wordt overgegaan. Een planmatige aanpak is dan ook nodig. Tegelijk biedt dit een opportuniteit om een aantal nieuwe inzichten ingang te doen vinden en de technische uitrusting aan te passen aan de aard en de intensiteit van het gebruik.

- *Operationele doelstelling 4: Stimuleren van het transport via alternatieve modi*

Om het vervoer over de waterweg te stimuleren zijn ondersteunende maatregelen noodzakelijk. Het gaat hier specifiek om de regeling inzake publiek-private samenwerking

³ Publieke ruimte, een andere aanpak, Technum in opdracht van de afdeling Gesubsidieerde Infrastructuur, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap

voor het bouwen van de kaaimuren, promotie van binnenvaart en short sea shipping, uitbreiding van de bedieningstijden van kunstwerken op de binnenwateren en marktprospectie zullen verder worden uitgewerkt. Ruime bedieningstijden, waar aangewezen ononderbroken, maken het mogelijk de waterweg maximaal ter beschikking van de gebruiker te stellen.

Het bevorderen van het gebruik van de waterweg dient specifiek te gebeuren voor het container- en palletvervoer, het vervoer van afval, in het bijzonder huishoudelijk afval, het vervoer en de overslag van zware en ondeelbare stukken Ro-Ro transporten. De aanleg van platformen en regionale overslagcentra voor deelladingen en het nemen van initiatieven om leegvaart te beperken verdienen bijzondere aandacht.

Voor wat betreft het op gang brengen van het vervoer van huishoudelijke afvalstoffen via de binnenvaart dienen maatregelen te worden uitgewerkt die het vervoer over de waterweg mogelijk maken door een interventie op verschillende niveaus. De door de Europese Commissie goedgekeurde maatregel inzake overslagmiddelen voor afval zal worden geïmplementeerd.

Er dient nagegaan te worden of de overheid ook niet financieel kan ingrijpen om de modal shift in het algemeen te bevorderen. Niet alleen de kwaliteit van de afzonderlijke modi dient te worden verbeterd, ook de intermodaliteit dient te worden verhoogd. Via een betere integratie van de verschillende vervoersmodaliteiten kan immers een oplossing worden gevonden voor de problemen op vlak van het voor- en natransport waarmee de verschillende alternatieve vervoersmodi kampen.

Naast dit alles dient ook gezorgd te worden voor een voldoende operationeel aanbod aan bedrijventerreinen voor watergebonden activiteiten, het stimuleren van multimodale oplossingen voor goederentransport, het bevorderen van het klimaat voor investeringen in binnenvaart door het verder zetten van PPS-regeling voor de bouw van kaaimuren, het ondersteunen van innovatieve vervoers- en overslagsystemen.

Tot slot dienen de transportmogelijkheden van de kleinere waterwegen te worden geoptimaliseerd en te worden voorzien in voldoende veilige aanleg- wachtplaatsen voor

binnenschepen. Het ter beschikking hebben van rustige en goed uitgeruste aanlegplaatsen is belangrijk voor het verbeteren van de leef- en werkomstandigheden voor de binnenvaartsector. Deze ligplaatsen, waar schippers ongestoord kunnen afmeren zonder hinder te ondervinden van voorbijvarende schippers, zijn nu onvoldoende of hoegenaamd niet langs de waterweg aanwezig. Hierdoor heeft de sector het ook moeilijk om zondagsvaart te aanvaarden.

2.2 Investeren in wegen

2.2.1 Doorvoeren van een capaciteitsuitbreiding op het hoofdwegennet

Wegwerken van capaciteitsbeperkende knelpunten

Om tot een aanvaardbare afwikkelingskwaliteit op het hoofdwegennet te komen is het nodig de capaciteit te verhogen. Daarom wordt voorgesteld om capaciteitsbeperkende knelpunten op het hoofdwegennet en de primaire I wegen weg te werken. De lijst met missing links (zowel ontbrekende schakels als verbreding van bestaande infrastructuur) zoals opgenomen in het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal daarbij als basis dienen. Het gewenste doorstromingspeil op het hoofdwegennet dient door middel van gerichte investeringen in infrastructuurknelpunten te worden nagestreefd om de toekomst van Vlaanderen als doorvoer- en exportregio veilig te stellen. Het is belangrijk een voldoende groot maatschappelijk draagvlak te creëren voor deze noodzakelijke investeringen. Door een gebiedsgerichte aanpak voor elk van de economische poorten in Vlaanderen, door het opzetten van publiek private samenwerking en door duidelijke keuzes en prioriteitstelling zullen deze omvangrijke investeringen één na één aangepakt worden. Tijdens deze legislatuur zal, in uitvoering van het regeerakkoord, op dit vlak een belangrijke inspanning geleverd worden met als doel minstens één derde van de opgesomde knelpunten tijdens deze legislatuur weg te werken.

Optimaal benutten van de huidige capaciteit via dynamisch verkeersbeheer

Het verkeerscentrum te Antwerpen beschikt over een performant systeem voor het detecteren van incidenten op het snelwegennet rond Antwerpen en over de nodige mobiele en vaste dynamische signalisatieborden rond Antwerpen voor het beveiligen van files en het sturen van de verkeersstromen. Door haar werking wordt de capaciteit van de bestaande infrastructuur vergroot en wordt de verkeersveiligheid bevorderd. Bijkomend verstrekt het centrum verkeersinformatie via een eigen website en gecodeerde berichtgeving, of via samenwerkingsverbanden met derden.

Het in Antwerpen opgestarte systeem voor dynamisch verkeersbeheer dient verder uitgebouwd te worden op Vlaams niveau. Hierbij staan centraal:

- de uitbouw van een accuraat meetsysteem voor het inwinnen van actuele en correcte verkeersgegevens langsheen het hoofd- en onderliggend wegennet,
- het verder uitbouwen en uniformiseren van de systemen voor filestaartbeveiliging, snelheidsharmonisatie en dynamische aankondigingen over de rest van het Vlaamse snelwegennet
- het uitbouwen van bijkomende regionale verkeerscontrolecentra te Gent en Brussel. Het verkeersbeheer in Gent kan op korte termijn worden uitgebouwd, gezien de reeds aanwezige infrastructuur. Het verkeersbeheer in de regio omheen en naar Brussel maakt het voorwerp uit van een studie die gewestoverschrijdende samenwerking rond verkeersbeheer onderzoekt.
- het verder ontwikkelen van systemen voor de dynamische regeling van verkeerslichten in de grootstedelijke gebieden i.f.v. de verkeerspatronen en de gewenste verkeersafwikkeling;

Het Verkeerscentrum bundelt ook de kennis en inspanningen inzake verkeersprognosemodellen en verankert de verkeerskundige kennis. Het opzet hierbij is dat:

- preventieve operationele maatregelen worden getroffen bij verwachte capaciteitsdalingen van het wegennet (door bv. preventief omleidingen aan te bevelen) en de snelheid te verlagen of te harmoniseren bij een verhoogde kans op

ongevallen (vb. waarschuwen bij voorspelde ijzelvorming of een verminderde verkeersdoorstroming).

- verkeersdata worden verzameld, gevalideerd en geconsolideerd voor het onderbouwen van verkeerskundige vraagstellingen.

Tevens zal het Verkeerscentrum de wisselwerking met andere verkeersmodi bevorderen door in een eerste stap multimodale informatie te verstrekken om zo de overstap/overslag tussen het wegverkeer en de andere vervoersmodi te faciliteren. Om haar 24/24 u operationele taken te kunnen vervullen zal het Verkeerscentrum beschikken over een vast team van operatoren en degelijk worden gehuisvest. Hiertoe zal nauw worden samengewerkt met de terzake bevoegde Minister van Mobiliteit.

Faciliteren bij capaciteitsbeperkende incidenten

Als wegbeheerder moet AWW een actievere, faciliterende rol kunnen spelen bij het afhandelen van zware incidenten op de hoofd- en primaire I wegen. De rol van de wegbeheerder tijdens de afhandeling van zware incidenten op het hoofd- en primaire I wegennet moet duidelijker omschreven worden en vertaald in een 'algemeen organisatieplan bij incidenten' binnen AWW. De toepassing van dit plan moet ertoe leiden dat de hinder bij capaciteitsbeperkende incidenten op de hoofd- en primaire I wegen sneller en doeltreffender gereduceerd kan worden, met een beperking van de hierbij ontstane filevorming tot gevolg. Hiertoe zullen o.a. uitgebreidere FAST-contracten (Files Aanpakken door Snelle Tussenkomen) opgesteld worden, de wegbeheerder duidelijker ingeschakeld worden in de bestaande (provinciale) rampenplannen, een meer geïntegreerde samenwerking tot stand gebracht worden met de Federale Politie en de Civiele Bescherming en een verdere operationalisering doorgevoerd worden van de permanentie binnen AWW. In de marge van de opstelling van de nieuwe FAST-contracten zullen ook stappen gezet worden naar het verhalen van de kosten van tussenkomen op diegene die aansprakelijk gesteld wordt voor het incident.

2.2.2 Uitbouw van intelligente en hoogtechnologische transportsystemen

Vooruitstrevende technologieën maximaal benutten

De gewestwegen zijn uitgerust met verschillende elektromechanische systemen die samen met de andere weginfrastructuur instaan voor een veilige afwikkeling van het verkeer: wegverlichting, verkeerslichten, praatpalen, enz... De versnelde technologische vooruitgang in deze domeinen ligt aan de basis van nieuwe systemen die steeds sneller op de markt komen, zoals onder meer het gebruik van LED bij de verkeerslichten en aangepaste wegverlichtingssytemen. 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.

2.2.3 Planmatig onderhoud van de transportinfrastructuur

Structureel onderhoud wegennet

De meeste grote Vlaamse gewestwegen (hoofd- en primaire wegen) zijn aangelegd in de jaren '60 en '70 en zijn momenteel dringend aan structureel onderhoud en/of vernieuwing toe. Visuele inspectie en metingen van de stroefheid, de spoorvorming en de vlakheid tonen aan dat deze onderhoudswerken prioritair zijn om het Vlaamse wegennet op het gewenste minimale kwaliteitsniveau te brengen en te houden. Planmatige aanpak van het wegenonderhoud dringt zich op. Via het plan RWOV (= Rationeel Wegen Onderhoud Vlaanderen) van de afdeling Wegengbouwkunde wordt getracht de prioriteitstelling binnen het structureel onderhoud te rationaliseren. Het nodige structureel onderhoud kan opgesplitst worden in het 'normaal structureel onderhoud' (structureel onderhoud dat verricht wordt om te vermijden dat de wegkwaliteit op korte termijn - 3 jaar - onder een vastgelegde minimumkwaliteit komt

te liggen) en het 'achterstallig structureel onderhoud' (herstelling van wegen waarvan de kwaliteit nu reeds onder de minimumkwaliteit ligt). Om het normaal structureel onderhoud te kunnen uitvoeren is een jaarlijks bedrag van 78 miljoen euro nodig. Het achterstallig structureel onderhoud moet tijdens deze legislatuur verminderd worden.

Kwaliteitslogo voor nevenbedrijven

De dienstzones langs de autosnelwegen richten zich expliciet tot de gebruikers van deze wegen. Zij bieden de gebruiker in de eerste plaats een 'rustpunt' aan, maar ook de nodige voorzieningen voor zijn persoonlijke verzorging en die van zijn medereizigers (sanitair, eten, drinken, eventueel slapen, ...), de verzorging van zijn voertuig (tanken, nazicht oliepeil, bandendruk, ...) en de communicatie met anderen (telefoon, fax, internet, ...), zonder dat daarvoor de autosnelweg moet verlaten worden. Deze dienstzones zijn in concessie gegeven aan bedrijven die deze zones ontwikkelen, bouwen, inrichten, onderhouden en exploiteren.

Om de kwaliteit van de dienstzones te verbeteren werden checklists opgesteld die de overheid thans toelaten kwaliteitsinspecties van de infrastructuur en de dienstverlening door te voeren. Een contract werd afgesloten voor het uitvoeren van een jaarlijks kwaliteitsonderzoek voor de periode 2004-2006.

Omdat er tijdens deze legislatuur 15 concessies vervallen, werd gestart met een studie voor de opmaak van een strategisch plan voor het netwerk van dienstzones. Dit plan zal de ligging en de inrichtingsprincipes van de dienstzones (welke behouden blijven, welke nieuw te ontwikkelen zijn en welke verdwijnen) vastleggen. Eind 2005 zal de Vlaamse overheid aldus beschikken over een actieplan waarin de mate van prioriteit, de initiatiefnemers / partners, de kostprijs, de te volgen procedures, enz. zijn bepaald.

Ook de concessievoorwaarden worden geactualiseerd, in het bijzonder wat betreft de herinrichting van bestaande dienstzones. Deze verschillende plannen en acties zullen samen ervoor zorgen dat de functie van de dienstzones beantwoordt aan de behoeften en kwaliteitseisen van alle weggebruikers. Aan de nevenbedrijven zal een kwaliteitslogo worden toegekend.

2.2.4 Gewestwegen en hun omgeving veilig inrichten

Aanpak gevaarlijke punten

Om de vooropgestelde veiligheidsdoelstelling te bereiken is het nodig om het project ‘wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen’ verder uit te voeren en af te werken. Nu de eerste concrete realisaties op het terrein zichtbaar worden, laat het verder aanhouden van het huidige investeringsritme toe om op korte termijn bijkomende en blijvende resultaten te boeken op het vlak van verkeersveiligheid. Dit betekent dat ook de komende jaren verder zal geïnvesteerd worden in het wegwerken van de 800 meest prioritaire gevaarlijke punten. Het project zal in samenwerking met de provincies verder gezet worden. Naast het belang van een goede budgetbewaking zal ook blijvende aandacht gegeven worden aan het aanpakken van gevaarlijke punten in functie van hun prioriteit over de verschillende provincies heen. Zo wordt vermeden dat niet alleen projecten met een zeer grote budgettaire weerslag, maar ook minder prioritaire projecten het wegwerken van de meest gevaarlijke punten in Vlaanderen in de weg staan. Na een periode van vijf jaar (2003-2007) dient het project te worden geëvalueerd in het licht van het beoogde streefdoel en met het oog op het verder zetten van een effectief verkeersveiligheidsbeleid.

Herinrichting doortochten

Om de verkeersleefbaarheid binnen de bebouwde kom te verhogen, zullen in de tweede helft van de legislatuur bovenop de reguliere middelen, extra inspanningen geleverd worden om doortochten op gewestwegen in Vlaanderen her in te richten. Na afronding van het project ‘wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen’ zal hiervoor de opportuniteit van het opstarten van een gelijkaardig project ‘herinrichten van doortochten in Vlaanderen’ bekeken worden.

Categorisering van de wegen op het terrein realiseren

Om de beleidsaandacht te kunnen leggen op een zo efficiënt en effectief mogelijk beheer en gebruik van de bestaande infrastructuur is het belangrijk om een duidelijke categorisering door te voeren tussen de hoofdtransportnetten die een verbindende functie hebben op internationaal en regionaal niveau en de onderliggende netten die eerder een ontsluitende of toegangsverlenende functie hebben. De basisprincipes en hoofdlijnen van deze categorisering zijn uitgetekend in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en dienen op het terrein te worden uitgevoerd volgens duidelijke inrichtingsprincipes en ondersteund door een coherente bewegwijzering. De aandacht zal hierbij in eerste instantie naar de hoofd- en primaire wegen gaan. Tot slot zullen stappen gezet worden naar aanbieders van routebegeleidingssystemen om ook de principes van deze categorisering in hun systemen mee op te nemen. Dit moet vermijden dat ongeschikte wegen als alternatieve wegen gebruikt worden.

Leesbare en consequente inrichting van gewestwegen

Om het gewenste rijgedrag maximaal te ondersteunen moeten gewestwegen en hun omgeving zo leesbaar en consequent mogelijk worden ingericht. Op heel wat gewestwegen met 2 rijstroken en veel lokaal verkeer werd de maximumsnelheid al verlaagd van 90 naar 70 km/u. Hierbij werd gezorgd voor een zichtbaar verband met het wegbeeld (bebouwing, afscheiding fietsvoorzieningen, aanwezigheid van obstakels), hetgeen de aanvaarding van de maatregel door weggebruikers verhoogt. Een degelijke evaluatie van deze maatregel is gewenst om, waar nodig en wenselijk, bij te sturen en/of uit te breiden en zo te komen tot een geharmoniseerd en logisch snelheidsregime op het volledige wegennet. Meer algemeen zal werk gemaakt worden van een duidelijke harmonisering van alle verkeerssignalisatie en zullen stappen gezet worden om het aantal verkeersborden te verminderen.

Snelheidsbeheer

Nieuwe technologieën (o.a. met het oog op dynamische routebegeleiding) die bijdragen tot een vlotter en veiliger verkeer moeten op grote schaal kunnen geïntegreerd worden in het voertuigenpark. Zo ondersteunt ISA (Intelligente SnelheidsAanpassing) het bewerkstelligen van een aangepaste snelheid in alle omstandigheden. Het gebruik ervan kan, samen met het geschetste infrastructuurbeleid, leiden tot een verdere structurele daling van het aantal verkeersslachtoffers. Door dergelijke systemen in combinatie met andere toepassingen aan bestuurders aan te bieden, kan de totale kostprijs voor de gebruiker ervan worden verlaagd. Ook hier kunnen informatiecampagnes de gebruiker wijzen op de voordelen van dergelijke systemen. Het door de administratie uitgewerkte proefproject rond een variabel en on-line aangestuurde ISA-dienst zal versneld verder worden uitgebouwd. De administratie Wegen en Verkeer zal daaraan meewerken en de open of halfopen variant van ISA technisch mogelijk maken door een volledige inventarisatie van de heersende snelheidsbeperkingen, procedures op punt te stellen voor een continue actualisatie ervan en door dergelijke bestanden ter beschikking te stellen voor de verdere ontwikkeling van open ISA-systemen.

Verkeershandhavingssystemen

In de voorbije jaren ging veel aandacht naar handhaving. Zo werden enkele honderden onbemande camera's geplaatst om op te treden tegen roodrijders en snelheidsovertreders. De effecten hiervan moeten duidelijk in beeld worden gebracht, om de acties waar nodig bij te sturen en eventueel nog uit te breiden. Daarenboven zullen doelgericht onbemande camera's worden ingezet om in toepassing van de nieuwe regelgeving andere overtredingen automatisch vast te stellen en te beboeten⁴.

⁴ KB van 18 december 2002 inzake de aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is.

Weggebruikers sensibiliseren

Werken aan veiligheid en een vlotte bereikbaarheid in het verkeer betekent niet alleen investeren in een goede weginfrastructuur of een sterk uitgebouwd verkeersbeheer. Sensibilisatie om een mentaliteitsverandering te bekomen, is nodig. Inzake deze sensibilisatie wordt ook in het Mobiliteitsplan Vlaanderen uitdrukkelijk vermeld dat in het creëren van een mentaliteitswijziging een zeer grote uitdaging ligt. De oorzaak van een ongeval is immers in vijf van de zes gevallen te vinden bij de weggebruiker.

Met betrekking tot het beheer en onderhoud van en investeringen in het Vlaamse wegennet, zal aan volgende thema's herhaaldelijk aandacht worden besteed in het campagnebeleid:

- Verantwoord rijgedrag bij wegenwerken: Er gebeuren helaas regelmatig ongevallen ter hoogte van wegenwerken. Dit heeft vaak te maken met een onaangepaste rijstijl. Want ook al worden werkzaamheden vaak kilometers op voorhand aangekondigd, toch passen weggebruikers hun rijgedrag vaak pas op het laatste ogenblik (of zelfs niet) aan.
- Zwerfvuil langs de Vlaamse wegen: AWV investeert fors in het reinigen van de wegen en het opruimen van zwerfvuil en sluikstorten. Naast verbaliseren – indien mogelijk – is ook hier regelmatige sensibilisatie aangewezen om de weggebruikers alert te maken voor de problematiek.

Overnemen van het beheer van het provinciale wegennet

In uitvoering van het bestuursakkoord met de lokale overheden en de provincies (25 april 2003) en het regeerakkoord zal het beheer van het provinciale wegennet overgenomen worden. Hiertoe dient verder overleg te worden georganiseerd over de modaliteiten voor overdracht met betrekking tot de personele en financiële middelen die met deze overdracht gepaard gaan.

Vanuit het beleidsdomein Openbare Werken wordt in eerste instantie overlegd met de betrokken provincies over de modaliteiten en timing, waarbij aandacht wordt besteed aan de wijze waarop de wegen met een lokale functie verder kunnen worden overgedragen aan die lokale overheden.

2.2.5 Bevorderen van fiets- en voetgangersverkeer

Realiseren van goed uitgebouwde fietsroutenetwerken

Het 'Vlaams Totaalplan Fiets', stippelt voor de komende 10 jaar het fietsbeleid in Vlaanderen uit. Het plan heeft tot doel om het fietsgebruik te verhogen en de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren. Om het comfort voor en de veiligheid van de fietser te verhogen, moet blijvend geïnvesteerd worden in veilige fietsinfrastructuur. De inhaaloperatie voor de aanleg van veilige fietspaden wordt deze legislatuur voortgezet zodat op middellange termijn langs of nabij elke Vlaamse gewestweg, die deel uitmaakt van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, veilige fietsvoorzieningen aanwezig zijn die voldoen aan de criteria vermeld in het 'Vademecum Fietsvoorzieningen'. Daarbij zal worden nagegaan op welke wijze deze middelen zo effectief mogelijk kunnen worden ingezet.

Daarnaast moet de onderhoudstoestand van fietspaden verbeteren en moeten de fietsgevaarlijke punten aangepakt worden. Naast deze infrastructurele maatregelen zal ook het 'Vademecum Fietsvoorzieningen' geactualiseerd worden in functie van de gewijzigde wetgeving.

Aanpak schoolomgevingen

Het verhogen van de verkeersveiligheid ter hoogte van schoolomgevingen gelegen langs of in de onmiddellijke buurt van gewestwegen en het bevorderen van het voetgangers- en fietsverkeer van en naar de scholen is een belangrijk aandachtspunt. Dit zal gerealiseerd worden door infrastructurele ingrepen in samenwerking met de gemeenten, het - liefst dynamisch - verlagen van de snelheden in deze gebieden en het nog beter afstemmen van de verkeerslichten op fietsers en voetgangers.

2.2.6 De aanleg van vrije busbanen en verkeerslichtenbeïnvloeding

Essentiële succesfactoren voor het openbaar vervoer zijn naast comfort, prijs en frequentie zeker ook de commerciële snelheid en de regelmaat. Om in te spelen op deze laatste twee factoren, kunnen bij de (her)aanleg van infrastructuur een aantal ondersteunende maatregelen genomen worden. Zo kunnen de drukste wegvakken uitgerust worden met vrije bus- (of tram)banen. Hierbij kunnen, nabij de gelijkgrondse kruisingen met het andere wegverkeer, dynamische verkeersregelsystemen (verkeerslichtenbeïnvloeding zodat het openbaar vervoer niet wordt vertraagd door een roodfase waarvoor moet gestopt of afgeremd worden) voor een vlotte doorstroming zorgen.

Met de Minister bevoegd voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer zal bekeken worden op welke manier dit flankerend beleid om de commerciële snelheid te verhogen en waarvan sprake in de beheersovereenkomst afgesloten tussen de Vlaamse overheid en de Vervoersmaatschappij De Lijn, kan geconcretiseerd en gefinancierd worden.

2.3 Investeren in waterwegen

2.3.1 Capaciteitsuitbreiding op het hoofdwatwegennet

Wegwerken capaciteitsbeperkende knelpunten op het hoofdwatwegennet.

Teneinde het hoofdwatwegennet volwaardig in te passen in het Trans Europees Netwerk van waterwegen dienen nog een aantal infrastructurele knelpunten weggewerkt te worden die een verdere groei van het binnenvaartverkeer belemmeren.

Een economische studie in verband met het traject Deûlémont - Gent van de verbinding Seine-Schelde via de Leie heeft aangetoond dat een dergelijke investering een positief rendement heeft. In 2005 zal voor de Leievallei (54 km van de 80 km) een Geïntegreerd Strategisch Plan opgemaakt zijn, waarin de opwaardering van de

vaarweg voor klasse Vb verder is uitgewerkt, maar waarbij daarnaast aandacht wordt besteed aan de optimalisatie van het waterbeheer, het natuurlijk karakter, de potenties i.v.m. recreatie, het historisch erfgoed en de ruimtelijke kwaliteiten. Dit plan past bovendien volledig in de uitvoering van de Europese Kaderrichtlijn Water, in Vlaanderen vertaald in het Decreet Integraal Waterbeleid.

Daarnaast wordt een actualisatie van de bovenvermelde economische studie uitgevoerd om een weloverwogen definitieve beslissing te nemen over het projectalternatief, waarna de opmaak van het voorontwerp en de projectnota kan worden aangevat.

Het project Seine-Schelde is tevens opgenomen op de lijst van 30 prioritaire transportprojecten van de Europese Unie en komt zodoende in aanmerking voor Europese subsidie. Voor een maximale subsidie zal gestreefd worden naar een "quick start" ten laatste in 2009 en zal het grensoverschrijdend karakter worden benadrukt, in samenwerking met Frankrijk.

In de ontwikkeling van deze verbinding past ook de afwerking van de doortocht van de Leie te Kortrijk. De doortocht Kortrijk vormt het belangrijkste knelpunt om scheepvaart van klasse IV (1350 ton) toe te laten van en naar Frankrijk via de Leie. De werken kenden in de voorbije jaren een moeizaam verloop vanwege een aantal problemen, voornamelijk op het gebied van het milieu. Door een prioritaire behandeling van de resterende werken moet vóór het einde van het decennium de vaart van schepen van 1350 ton van en naar Frankrijk mogelijk worden.

Verder is er de realisatie van de tweede sluis van Evergem die niet alleen de trafiek zal kunnen opvangen voorbij de grenscapaciteit van de huidige sluis, maar ook geschikt zal zijn om twee duwkonvoeien klasse Vb gelijktijdig te schutten. De nieuwe sluis zal in 2008 in dienst kunnen worden genomen.

Uitbouw van het hoofdwaterwegennet conform het RSV

Om het Zeekanaal Brussel-Schelde aan te passen aan de behoeften van een hedendaags scheepvaartgebruik, moet het kanaalvak Wintam-Willebroek afgewerkt worden tot 10.000 ton.

Het Albertkanaal wordt verder planmatig gemoderniseerd en uitgebouwd tot een klasse VIb waterweg. De beleidsoptie is om op het Albertkanaal overal een vrije doorvaarhoogte van 9,10 m na te streven en moet op termijn de vierlagen-containervaart toelaten.

Tussen Antwerpen en Luik wordt beoogd het kanaal bevaarbaar te maken voor duwkonvoeien met vier duwbakken van ca. 2.500 ton. Hiertoe dienen nog een aantal vaste bruggen met te beperkte doorvaarbreedte en een aantal renovatiewerken aan sommige van de 2000 ton-sluizen aangepakt te worden.

Tussen Wijnegem en Antwerpen ligt een belangrijke bottleneck voor de waterwegverbinding met de haven van Antwerpen. Het kanaalvak zal verbreed en verdiept worden zodanig dat het varen met vierbaksduwkonvoeien mogelijk wordt zonder dat het kruisen van twee van dergelijke konvoeien mogelijk is, waarbij de vervanging van de bruggen, evenals de renovatie van de Royerssluis en de Van Cauwelaertsluis deel uitmaakt van het Masterplan Antwerpen en behoort tot de bevoegdheid van de NV BAM.

Gelet op het grote belang van het Albertkanaal als hinterlandverbinding voor de haven dienen de aanpassingswerken van het kanaalvak vragen deze werken een prioritaire behandeling.

Het kanaal Gent-Brugge is tussen Gent en Beernem deels op 1350 ton (klasse IV) en deels op 2250 ton (klasse Va) gekalibreerd. Tussen Beernem en Brugge zijn er afwisselend stroken van 300/600 ton en van 2250 ton. Door het instellen van een éénrichtingsverkeer is er scheepvaart tot 1350 ton mogelijk. De aanpassing voorziet in een verruiming over de totale lengte (tussen Beernem en Brugge) voor tweerichtingsverkeer van klasse IV vaartuigen.

De druk bevaren sluizen op de Boven-Schelde functioneerden anno 2001 reeds aan hun maximale capaciteit. Een toename van de scheepvaart kan hier niet zonder belangrijke hinder verwerkt worden. Thans worden nieuwe stuwen op de Boven-Schelde gebouwd. Nadat de nieuwe stuwen operationeel zijn gebracht kan de bouw van de nieuwe sluizen aangevat worden.

2.3.2 Vrijwaren van de vervoerscapaciteit van de hoofdwaterwegen.

Door de sterke groei van de binnenvaarttrafiek in de voorbije jaren (ca. + 70 %) en de groeiprognoses inzake het binnenvaartvervoer voor de toekomst is het zeker niet denkbeeldig dat dit binnen een aantal jaren op sommige hoofdwaterwegen de sluiscapaciteit een beperkende factor zal zijn voor de omvang van het binnenvaartvervoer. Om te vermijden dat door (lange) wachttijden aan sluizen de binnenvaart het slachtoffer zou worden van zijn eigen succes dienen tijdig gepaste maatregelen te worden genomen om waar nodig de schutcapaciteit van de sluizencomplexen te vergroten. Uit een studie⁵ inzake de maximumcapaciteit van de Vlaamse waterwegen is gebleken dat met name op het Albertkanaal voor sommige sluizencomplexen binnen enkele jaren een verzadigingspunt dreigt. Verdere studie moet aantonen hoe en binnen welke tijdspanne een capaciteitsvergroting noodzakelijk is.

2.3.3 Uitbouw van intelligente en hoogtechnologische transportsystemen

Uitbouw van sturingssystemen op het hoofdwaterwegennet

Voor het opvolgen en begeleiden van het binnenvaartverkeer werd in het verleden reeds een aanzet gegeven om systemen te ontwikkelen en te integreren die de binnenscheepvaart ondersteunen. Om effectief aan scheepvaartbegeleiding te kunnen

⁵ “Studie naar de effecten van een toename van de scheepvaart op de capaciteit van de waterwegen in Vlaanderen” - ECORYS research and consulting – eindrapport november 2003 in opdracht van AWZ

doen is ook het lokaliseren en opvolgen van de schepen noodzakelijk evenals het van op afstand of volautomatisch bedienen van de kunstwerken.

De scheepvaartbegeleidingssystemen die ontwikkeld worden voor een vlot en veilig scheepvaartverkeer worden bij de waterwegbeheerders gecatalogeerd onder de verzamelnaam RIS. Drie soorten systemen (zuivere telematica toepassingen, scheepvaartbegeleiding door radar en afgeleide toepassingen) dienen zo veel mogelijk te worden geïntegreerd. Er dient een verdere afstemming te komen tussen de verschillende systemen en Vlaanderen zal zich dan verder inzetten om te komen tot standaarden op Europees niveau.

2.3.4 Planmatig onderhoud van de transportinfrastructuur

Onderhoud van het hoofdwaterwegennet

Bijzondere aandacht wordt besteed aan een planmatige structureel onderhoud van de waterwegen en hun infrastructuur en waar nodig de vervanging van infrastructuur, het verzekeren van de diepgang, de uitrusting en operationaliteit van de waterweg. Het doel van deze actie is het patrimonium in goede staat te houden en de waterweg operationeel te houden, ook in uitzonderlijke omstandigheden zoals bij ijsvorming. Met operationeel houden wordt bedoeld dat de vaarkenmerken behouden blijven. Teneinde de scheepvaartfunctie te kunnen blijven waarborgen kan de diepgang enkel gegarandeerd worden door voldoende baggerwerken uit te voeren. Wat dit betreft is er in het verleden een grote achterstand opgebouwd. Om deze achterstand in te halen is het stellen van de juiste prioriteiten van groot belang. Baggerwerken op de waterwegen zullen prioritair uitgevoerd worden om de scheepvaartfunctie te kunnen blijven waarborgen.

Onderhoud net van kleinere waterlopen

Binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt er naast het hoofdwaterwegennet ook een secundair waterwegennet gedefinieerd. Deze waterwegen functioneren als een toevoernet naar het hoofdwaterwegennet en oefenen

in een aantal gevallen nog een economische functie uit. De belangrijkste kleine waterlopen die nog een economische functie vervullen zijn de Kempische kanalen, het kanaal Leuven-Dijle en de Dender. Het is zaak om de hoger vermelde kleine waterlopen te onderhouden zodat hun vaarkenmerken behouden blijven.

2.3.5 Stimuleren van het transport via de waterweg

Aanleg van overstap- en overslagmogelijkheden

De bouw van kaaimuren is een zware financiële hinderpaal die bedrijven verhindert om voor de waterweg te kiezen. Het samen met de private partner uitbouwen van deze overslagpunten biedt hiervoor een oplossing. In ruil voor een overheidstussenkomst van 80% in de infrastructuur die de 50% van de totale projectinvestering niet mag overschrijden garandeert het privé-bedrijf een vooraf overeengekomen goederenoverslagvolume op die locatie gedurende 10 jaar. Wanneer deze overslaggarantie niet wordt gehaald, worden de ingezette overheidsmiddelen terugbetaald.

De huidige regeling zal worden verder gezet en bekeken worden binnen een ruimer perspectief.

De verhoogde trafiek, tengevolge van de modal shift, genereert bijkomende huur- of concessiegelden van gronden ten bate van het Vlaamse infrastructuurfonds (VIF). Op die manier worden op termijn de gewestinvesteringen door deze inkomsten terugverdiend.

Valorisatie van bestaande laad- en loskaaien

Naast de investeringen in nieuwe laad- en loskaaien is er tevens nood aan de valorisatie van de bestaande laad- en loskaaien. Uit een inventaris van het gebruik van de bestaande laad- en loskaaien blijkt dat een aantal van deze kaaien ongebruikt blijft. Hiervoor bestaan hoofdzakelijk twee redenen:

- De kaai werd in de loop van de tijd verlaten of is niet meer aangepast aan de moderne scheepvaart;

- De ruimtelijke bestemming van de gronden palend aan de kaaimuur is niet in overeenstemming met het potentieel gebruik van de kaaimuur.

Aldus dienen acties ondernomen te worden om de valorisatiemogelijkheden van deze kaaimuren en de aanpalende gronden terug in onderzoek te stellen. Uiteraard moet dit watergebonden grondbeheer inpasbaar blijven in de algemene doelstellingen van het grondbeleid.

De aanleg van multimodale terminals

De oprichting van terminals is belangrijk voor het tot stand brengen van intra-Europese ketens van gecombineerd vervoer waar alle transportmodi bij worden betrokken. Het Vlaamse Gewest is uitstekend gelegen voor de inplanting van multimodale terminals t.o.v. de Europese transportassen.

Om een optimaal rendement te verzekeren, dient het aantal van deze terminals evenwel beperkt te blijven en te worden afgestemd op de specifieke noden en groei van deze transporten. Een nauwgezette afweging van de locatiekeuze voor bijkomende terminals, waarbij ook de mogelijkheid van vervoer via short-sea-shipping een belangrijk element dient te vormen, moet een maximaal rendement verzekeren.

Aangepaste bedieningstijden en automatisering van de kunstwerken

Het beheer van de waterweg in het algemeen en de bedieningstijden van de kunstwerken in het bijzonder moeten er op afgestemd zijn om de binnenvaart zijn rol als betrouwbare en kwaliteitsvolle modus optimaal te laten vervullen. Bovendien varieert de bediening van de kunstwerken momenteel van handbediend tot volautomatisch. Er dient voor elke waterweg een graad van automatisering te worden nagestreefd die aangepast is aan de aard en de omvang van de trafiek.

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

De alternatieve modi zijn soms nog onvoldoende gekend bij niet-gebruikers. Bedrijven dienen modusneutrale informatie te kunnen krijgen om hun goederenstromen te optimaliseren. Mogelijke maatregelen op dit vlak kunnen zijn: oprichten van een modusneutraal multimodaal informatiepunt, aanbieden van consultantsinformatie aan bedrijven – uitvoeren van bedrijvenscans (al dan niet binnen het multimodaal informatiepunt). Deze zullen overlegd worden met de Minister bevoegd voor mobiliteit.

(her)ontwikkeling van watergebonden terreinen

Langsheen de Vlaamse kanalen worden tal van initiatieven ter ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen voorzien. De aandacht gaat hierbij zowel uit naar het herontwikkelen van verouderde bedrijventerreinen als naar het aansnijden van nieuwe terreinen met ruimtelijke potenties om watergebonden bedrijven in te planten. Bij de (her)ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen wordt er beoogd om een duurzame inrichting van de bedrijventerreinen te realiseren door te streven naar een multimodale ontsluiting en naar een maatschappelijk verantwoorde en een efficiënt ruimtegebruik.

Ook het Regeerakkoord stelt dat nieuwe bedrijventerreinen bij voorkeur dienen te worden gepland in omgeving van waterwegen of spoorwegen. Door bijkomende bi- en trimodale ontsloten bedrijventerreinen kan de logistiek van nieuwe of bestaande bedrijven gericht worden op de modus waterweg.

2.4 Minder hinder en overkoepelende initiatieven

2.4.1 Minder hinder bij infrastructuurwerken

Oprichten van provinciaal coördinatiepunt wegenwerken

Om alle werkzaamheden aan wegen te coördineren zal binnen de administratie Wegen en Verkeer per provincie een coördinatiepunt voor wegenwerken worden opgericht. In eerste instantie zal dit coördinatiepunt alle werkzaamheden aan gewestwegen (ook werkzaamheden uitgevoerd op de gewestwegen in opdracht van derden - vb. nutsmaatschappijen, Aquafin, ...) coördineren. Tevens zal dit coördinatiepunt als centraal aanspreek- en informatiepunt voor alle betrokkenen (incl. gemeentebesturen, aangelanden, weggebruikers, e.d.) fungeren met als doel de communicatie tussen de diverse betrokkenen bij openbare werken te verbeteren en de optimale bereikbaarheid voor iedereen te verzekeren. In dit kader zal dit coördinatiepunt ook mee instaan voor het uitwerken van de nodige minder-hindermaatregelen. Dit provinciale coördinatiepunt dient ook een actieve rol te vervullen bij het plannen en de timing van de verschillende werkzaamheden. Zo moet onder andere vermeden worden dat omleidingswegen door weer andere werven gehinderd worden, dat kortstondige mobiele werven interfereren met het ochtend- of avondspitsverkeer en dat statische werven het verkeer over een grote lengte hinderen terwijl tijdelijk maar over een beperkte lengte gewerkt wordt.

Minder hinder maatregelen bij elk infrastructuurproject

Via een duidelijke plannings- en uitvoeringscoördinatie zullen minder-hindermaatregelen in elk infrastructuurproject ingebed worden. Zowel tijdens de planningsfase als de aanbestedings- en de uitvoeringsfase van een project zal 'minder hinder' een belangrijk aandachtspunt zijn en moet deze aandacht binnen elk project resulteren in duidelijke maatregelen naar de concrete realisatie op het terrein toe. Door het 'minder hinder' probleem te concretiseren naar specifieke werfzones en deelfases binnen een groter geheel kan enerzijds vermeden worden dat de volledige

werforganisatie hierdoor al te zeer beïnvloed wordt en kan anderzijds naar diegene die concrete hinder ondervinden een in ruimte en tijd beperkt probleem met een duidelijke oplossing gegarandeerd worden.

Tijdens de planningsfase zal in de startnota een eerste risico-inschatting opgenomen worden van de eventuele hinder die het project tijdens de uitvoering kan veroorzaken. In de projectnota zullen de verschillende maatregelen die in samenspraak met alle betrokkenen voorzien worden om de ingeschatte hinder zoveel mogelijk te beperken, vermeld worden. Het project dient op dit vlak bekeken te worden in functie van eventuele andere werken in de omgeving, het zoveel mogelijk inkorten en faseren van de uitvoeringstermijnen van (hinderende) werkzaamheden, de verkeersorganisatie op de plaats van de werkzaamheden (incl. omleidingswegen, bewegwijzering en bereikbaarheid), het verstrekken van tijdige informatie aan alle betrokkenen en het gebruik van duurzame producten. Het bestek moet vooral voor die werfzones en -fases met aanzienlijke hinder stringente bepalingen voor de aannemer bevatten zodat de hinder voor de weggebruikers en de aangelanden zoveel mogelijk beperkt en de toegankelijkheid van commerciële ruimten zo goed mogelijk gegarandeerd wordt.

Tijdens de aanbestedingsfase zal bij de keuze voor een bepaalde aannemer bij projecten met aanzienlijke hinder, naast aandacht voor de kostprijs van het project, bijvoorbeeld ook aandacht gegeven worden aan de beoordeling van de voorgestelde uitvoeringstechnieken, de voorgestelde planning (fasering en timing) en andere door de aannemer voorgestelde maatregelen om de hinder maximaal te beperken. Onmiddellijk na de gunning van het contract en na het bevel tot aanvang van de werken dient opnieuw de nodige informatie aan alle betrokkenen te worden verstrekt zodat verrassingen omtrent tijdstip, faseringen en omvang van de werf vermeden worden.

Tijdens de uitvoeringsfase zal op de periodieke werfvergaderingen expliciet aandacht besteed worden aan de minder hinder maatregelen. Een (pro)actief intern en extern communicatiebeleid moet vermijden dat onvermijdbare hinder tot misverstanden en wrevel leiden. Hierbij zullen ook de bereikbaarheidsadviseurs verder worden ingezet bij elk project waar belangrijke hinder voor aangelanden te verwachten valt. Er moet daarbij zowel aandacht besteed worden aan het geven van informatie via

inforegaderingen, strooibriefjes of infobrochures, als aan het ontvangen van klachten van gehinderden. Niet alleen de aanbestedende overheid of de medeopdrachtgevers, maar ook de aannemers, zullen hierin voor hun verantwoordelijkheid geplaatst worden. Via aparte boeteclausules voor kritische deelfases, het toepassen van langere werkdagen tijdens kritische deelfases, het geven van een financiële bonificatie indien kritische deelfases correct maar sneller dan afgesproken afgewerkt worden.

Ook de coördinatie en samenwerking met de nutsmaatschappijen speelt hierin een belangrijke rol. Op dit vlak zullen in de toekomst verdere initiatieven ontwikkeld worden.

Samen met de Ministers bevoegd voor Economie en Begroting zal ook worden onderzocht welke financiële maatregelen genomen kunnen worden ten behoeve van getroffen bedrijven en handelaars bij de uitvoering van infrastructuurwerken.

Verder kunnen maatregelen genomen worden om bij hinder de capaciteit te verhogen door de alternatieve modi te promoten zoals een tijdelijke subsidiëring van de meerkost van de overslag van containers.

De waterwegbeheerders voeren een beleid gericht op het beperken van de hinder voor het wegverkeer naar aanleiding van werken aan bruggen. Concreet wordt in de bestekken aangegeven dat de hinder ten aanzien van het wegverkeer gedurende infrastructuurwerken tot een minimum dient te worden herleid. Verder werken de waterwegbeheerders met vaarschema's om de scheepvaart vlotter en meer planmatig te laten verlopen. Vaarschema's stellen de beheerders in de mogelijkheid om de passage van een schip aan een kunstwerk beter in te schatten waardoor de eigenlijke doortocht van het schip vlotter en beter zal plaats vinden. Hierdoor zal er minder hinder ontstaan voor het wegverkeer. Dit wordt ook gerealiseerd door beweegbare bruggen op een hoger niveau te leggen en door oog te hebben voor duurzaamheid bij het bouwen van constructies en bij onderhoudswerken waardoor minder vaak herstellingen zich opdringen.

2.4.2 Financiering van infrastructuurprojecten

Invoeren van het wegvignet ter vervanging van de verkeersbelasting;

Om het Vlaamse wegennet op het gewenste kwaliteitsniveau aan te leggen en te houden zijn belangrijke extra middelen noodzakelijk. Perspectieven naar financiering worden geboden door het doelmatig aanboren van Europese fondsen, door de ontwikkelingen op Europees niveau inzake het heffen van gebruiksrechten maar ook door publiek private samenwerking. Hier zal tijdens deze legislatuur onderzocht worden wat de verschillende mogelijkheden zijn met betrekking tot het genereren van de vereiste extra middelen voor infrastructuurinvesteringen.

Aanvullend zal de mogelijkheid onderzocht worden van de invoering van een wegvignet ter vervanging van de verkeersbelasting zodat voortaan ook buitenlanders betalen voor het gebruik van onze weginfrastructuur.

De dichte bebouwing, de vele op- en afritten en de talloze ontwijkingsmogelijkheden, maken een tolheffing naar Frans model in Vlaanderen moeilijk mogelijk. Deze moeilijkheden ondervinden we telkenmale we grote infrastructuurwerken met behulp van tolheffing trachten te realiseren (vb. Liefkenshoek)

De technologische evolutie laat nu open perspectieven voor andere vormen waarbij gebruikers betalen voor de infrastructuur. Een evaluatie van wat er in Duitsland en Oostenrijk gebeurt, maar ook in Londen, kan ons hierbij veel leren.

Het wordt in de toekomst immers steeds moeilijker om nieuwe grote infrastructuurwerken te realiseren zonder medefinanciering door de gebruikers.

2.4.3 Gebiedsgerichte samenwerking en (thematisch)overleg

Gebiedsgerichte samenwerking

Mobiliteitsproblemen zijn vaak complexe problemen die enkel kunnen opgelost worden als tussen de verschillende bestuursniveaus en over de beleidsdomeinen heen wordt samengewerkt. Afhankelijk van de aard van het probleem moeten de relevante partners dan ook op een georganiseerde en procesmatige wijze kunnen samengebracht

en ingezet worden. De laatste jaren wordt hierbij meer en meer aandacht besteed aan de methode van de gebiedsgerichte samenwerking als bestuurlijke oplossing voor dergelijke complexe maatschappelijke problemen. Daarom zal de gebiedsgerichte aanpak zoals in Antwerpen (Masterplan Antwerpen) en Gent (project Duurzame Mobiliteit Gent) niet alleen worden verder gezet maar ook worden uitgebreid met een gebiedsgerichte aanpak voor alle Vlaamse stedelijke netwerken zoals bepaald in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

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

Stimuleren van overleg met bedrijfswereld

Overleg met de bedrijfswereld is zeer belangrijk. De impact (positief en negatief) van overheidsmaatregelen op de mobiliteit van bedrijven dient op voorhand bekeken te worden. Ook tussen gemeenten onderling dient er meer afstemming te komen over bv. de uitvoering van infrastructuurwerken, oplossingen voor stedelijke distributie,...

Overleg en samenwerking tussen de verschillende actoren op het terrein dienen door de overheid gestimuleerd te worden (bv: netwerkvorming terminals en overslagplaatsen, shuttlediensten tussen terminals, uitwisseling van lege containers tussen terminals).

2.4.4 Eenduidige regelgeving voor openbare werken

Screening bestaande wetgeving

Een grondige screening van de bestaande wetgeving in verband met ruimtelijke ordening en leefmilieu zal worden doorgevoerd in het licht van de interactie van beide materies met die van openbare werken. Op die manier kunnen pijnpunten of omslachtige procedures tussen de verschillende beleidsdomeinen beter aan het licht komen en kan aan een snelle oplossing gewerkt worden. Zo zijn in de wetgeving op de ruimtelijke ordening specifieke bepalingen opgenomen over vergunningen voor werken van algemeen belang (artikel 103 en 127 van het decreet van 18 mei 1999

houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening). Van deze mogelijkheden dient in praktijk optimaal gebruik te worden gemaakt, desnoods zullen op dit vlak nieuwe initiatieven overwogen worden.

In het kader van de administratieve vereenvoudiging zullen bij deze screening onder andere de volgende vragen gesteld worden: bestaat voor een materie een bepaalde regelgeving? Is deze toereikend? Of is ze wel nodig? Moet bestaande regelgeving gewijzigd worden? Moeten bepaalde aspecten bijkomend geregeld worden? En hoe gebeurt dit het best (waar wijzigingen aanbrengen,...)?

Er zal ook werk gemaakt worden van de coördinatie van de bestaande wetgevende en decretale initiatieven met betrekking tot Openbare werken; om een betere afstemming tussen deze initiatieven mogelijk te maken. Hoewel in een eerste fase gebruik zal gemaakt worden van afzonderlijke reglementeringen, kan dit op langere termijn resulteren in een coherent, overkoepelend decreet. De wenselijkheid om een dergelijk decreet voor Openbare Werken in te voeren, dient te worden nagegaan.

Handhaving

Een belangrijke prioriteit ligt bij handhaving. Vlaanderen is in tal van materies bevoegd voor het opleggen van regels maar vaak ontbreekt het wettelijk kader om een effectieve handhaving hiervan te garanderen. Het kunnen controleren van de eigen regelgeving laat toe om duidelijke afspraken te maken en binnen gemaakte afspraken iedere betrokkene voor zijn eigen verantwoordelijkheid te plaatsen. Het ontwikkelen en in stand houden van een coherent, effectief en consequent handhavingsbeleid is trouwens een aanbeveling van de Vlaamse Ombudsdienst. Zo hoort bijvoorbeeld het uitzonderlijk vervoer tot de bevoegdheden van het Vlaams gewest terwijl er geen enkel wettelijk kader bestaat om bepaalde verplichtingen te controleren of doen na te leven. Een zelfde probleem bestaat met de aanvullende reglementen uitgevaardigd door het Gewest. Aan het verlenen van vergunningen om privaat gebruik te maken van de openbare weg (zowel door particulieren als door vb. nutsmaatschappijen) zouden (administratieve) sancties moeten gekoppeld worden in geval van niet naleving van de voorwaarden.

Rooilijnen

Op korte termijn zal een wettelijk kader om de problematiek inzake de rooilijnen op te lossen, gecreëerd worden. Dit wettelijk kader zal tevens uitspraken doen over de samenhang en de juridische draagwijdte van de binnen de wegenadministratie gebruikte planningsinstrumenten (vnl. streefbeelden). Dit specifiek geval van de rooilijnen kadert in een ruimer idee van het ad hoc, gericht aanpakken van specifieke acute juridische problemen in verband met wegen.

Uitwerken van een nieuwe regelgeving

De huidige regelgeving levert problemen op aangezien de hele binnenvaartsituatie in de voorbije 70 jaar sterk is veranderd: er zijn problemen die niet kunnen opgelost worden met de huidige regelgeving, en andere regelgeving past niet meer in de huidige tijd. Een vernieuwing d.m.v. een eigen scheepvaartdecreet dringt zich op.

Overhevelen van de volledige regelgeving van de binnenvaart naar de gewesten.

Door de volledige reglementering van de binnenvaart over te hevelen naar de gewesten kan de wetgeving eenvoudiger aangepast worden aan de noden van de sector en wordt een homogeen bevoegdheidspakket gerealiseerd. Momenteel wordt het vervoer over water niet georganiseerd zoals het hoort. Het gebeurt omdat de gewestelijke overheid ondanks de discussie over al of niet bevoegdheid toch op het terrein als een goede huisvader de nodige maatregelen is blijven nemen. Zo worden ononderbroken de nodige aanpassingen aan de reglementering doorgevoerd via berichten aan de schipperij en worden op het terrein de nodige regelgevende initiatieven genomen door de Vlaamse ambtenaren om de scheepvaart op een vlotte en veilige manier te laten verlopen. Het is aangewezen om dit optreden binnen een duidelijk regelgevend kader te verankeren. Bepaalde initiatieven die door het Vlaamse Gewest genomen werden om deze verankering te verzekeren werden immers door de Raad van State wegens onbevoegdheid afgewezen. Dit gold o.a. ten aanzien van een besluit om de bedieningstijden van de sluizen en bruggen vast te leggen en ten aanzien

van een protest van de Vlaamse overheid tegen een federaal besluit waarbij de maximale vaarafmetingen op het kanaal Gent-Terneuzen door de federale overheid werden vastgelegd. Ook de andere Gewesten kampen met dezelfde problematiek.

2.4.5 Objectivering en kwantificering van behoeften en prioriteiten

Om de werking van de administratie Wegen en Verkeer projectmatig te kunnen sturen en objectiveren, werd een aantal jaren geleden het instrument van de Objectieve 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. De behoefteanalyse heeft als doel het investeringsprogramma van AWW objectief te onderbouwen. Het objectieve en kwantitatieve karakter van de behoefteanalyse maakt dat ze evenzeer een antwoord biedt op de vraag naar een meer transparant en open beleid. De OBA dient nog verder te worden uitgebouwd met een afwegingsmethode voor missing links en capaciteitsverhogende maatregelen. Ook een verdere objectivering bij de keuzes die gemaakt worden op het vlak van onderhoudskredieten zal doorgevoerd. We streven daarbij het behalen van de kwaliteitsindex na. Ook voor andere domeinen dient zo veel als mogelijk te worden gezocht naar een objectieve kwantificering van behoeften en prioriteiten. Er zal onderzocht worden hoe deze aanpak ook naar andere infrastructuurbeheerders kan worden uitgebreid.

2.4.6 Uitbouw van degelijk kennis- en datamanagement

Binnen de administraties bestaat een ruime ervaring en kennis in de domeinen wegen- en waterbouw, telematica, projectwerking, studies en kwaliteitsbewaking. Deze kennis en ervaring zal ten volle worden benut, verder worden uitgebreid en beheerd. Zowel het kanaliseren van de reeds aanwezige kennis, als het invullen van kennishiaten behoort immers tot de zorg van de overheid. Het verder uitbouwen van dit ‘kennismanagement’ binnen de administraties is een must rekening houdend met de

uitstroom van heel wat pensioengerechtigde werknemers en de ermee gepaard gaande kennisuitstroom. In dit kader moet de rol van 'kennisbeheerders' binnen de administraties verder uitgebouwd worden, met het oog op een betere informatieoverdracht en een actieve inventarisatie en codificatie van de aanwezige kennis en processen.

Om de eigen data efficiënt te kunnen beheren, startte de administratie Wegen en Verkeer het ADA-project (Algemene Databank AWW). ADA is een GIS-toepassing die door alle personeelsleden van AWW kan geraadpleegd worden via het intranet. Onder GIS (Geografisch Informatie Systeem) wordt het geheel van data, hard- en software voor de verzameling, opslag, actualisering, beheer, analyse en voorstelling van georeferente informatie verstaan. De ADA-toepassing visualiseert de belangrijkste geografische data van AWW zoals bv. de staat van de weg en de lokalisatie van ongevallen. Elke administratie tracht zo haar eigen data te beheren en gecombineerd voor te stellen met data afkomstig van andere administraties of externe leveranciers. Het is dan ook van groot belang om de onderlinge verbanden tussen deze databanken verder te automatiseren om data actueel en accuraat te kunnen houden. Voor AWW betekent dit dat werk zal gemaakt worden van de databanken achter de ADA-toepassing en van een koppeling aan databanken van andere administraties, instellingen en privé-partners.

2.4.7 Betrokkenheid vergroten bij werken spoorinfrastructuur

De bevoegdheid inzake het spoorwegenbeleid is nog steeds federaal, waardoor het voor Vlaanderen vaak moeilijk is om eigen klemtonen te leggen inzake uitbouw van het spoorwegennet (ondanks het bestaan van een aantal overlegstructuren voor opvolging van het spoorwegbeleid). De uitvoering van het Investeringsprogramma 2001-2012 is door gebrek aan budgettaire middelen op federaal niveau vertraagd. Vlaanderen kan dit enigszins opvangen door prefinanciering van een aantal projecten.

Gelet op het feit dat een grotere zeggenschap over de uitbouw van de spoorwegeninfrastructuur in Vlaanderen een nieuwe staatshervorming impliceert lijkt het aangewezen om tijdens deze legislatuur vooral in te zetten op verbetering van de

overleg- en inspraakmogelijkheden die Vlaanderen heeft op federaal niveau, en op een concrete financieringsplanning (prefinanciering en eventuele PPS-constructies). Verder is overleg met de federale overheid over de concrete uitvoeringsmodaliteiten van de diverse projecten noodzakelijk. Een grotere betrokkenheid in de realisatie van de infrastructuurwerken die essentieel zijn voor de ontwikkeling van Vlaanderen, de havens, de IJzeren Rijn (en aftakkingen), de tweede spoorontsluiting van Zaventem (Diaboloproject) en de Gewestelijke Expresnetten is noodzakelijk.

2.4.8 Monitoren van de verkeersveiligheid

Om de opvolging en monitoring van de verkeersveiligheid mogelijk te maken, zal een reglementair kader uitgebouwd worden m.b.t. informatieverstrekking en –verspreiding tussen gewest, provincies, gemeenten en de federale en lokale politiediensten specifiek voor de gewestwegen. De verkeersongevallenregistratie en -statistieken moeten betrouwbaarder en sneller ter beschikking worden gesteld van de betrokken administraties. Daartoe zal er samengewerkt worden met de politiediensten, de ziekenhuissector en de gezondheidssector in het algemeen. Hierover zal eveneens worden overlegd met mijn collega Minister, bevoegd voor Mobiliteit.

3 Openbare Werken: investeren in Economische poorten en knooppunten

3.1 Zeehavens

3.1.1 Omgevingsanalyse

De Vlaamse havens zijn centraal gelegen in Noordwest-Europa en vormen belangrijke knooppunten tussen de zee en een zeer groot hinterland. Dit schept enorme mogelijkheden voor economische ontwikkeling. Antwerpen behoort tot de top-vijf in de wereld wat internationale trafieken betreft. Gent en Zeebrugge zijn middelgrote zeehavens die sterker gericht zijn op de Europese markt. Oostende vervult een kleinschaliger rol als zeehaven. Werkgelegenheid, investeringen en toegevoegde waarde, die rechtstreeks of onrechtstreeks aan de havenactiviteiten gerelateerd zijn, zijn zeer hoog. Cijfergegevens voor 2002 spreken in dit verband van een directe en indirecte toegevoegde waarde van 22 miljard euro⁶ en een directe en indirecte werkgelegenheid van 213.000 VTE⁷ toe te schrijven aan de Vlaamse zeehavens. Dit is ruim 14% van het bruto regionaal product en meer dan 10% van alle loontrekkenden in Vlaanderen. Ruim 11% van de investeringen in Vlaanderen worden gerealiseerd in de havengebieden⁸.

Havenautoriteiten en havengebruikers bevinden zich in een zeer concurrentiële omgeving. In 2003 waren de Vlaamse zeehavens goed voor een totale goederenoverslag van 204,2 miljoen ton⁹ en een gezamenlijk marktaandeel binnen de Hamburg-Le Havre range van 23,9%¹⁰. Om die reden mag de internationale concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens zowel binnen de Hamburg-Le Havre range als wereldwijd niet uit het oog verloren worden. Een aantal knelpunten en bedreigingen staan een kansrijke ontwikkeling van de Vlaamse zeehavens in de weg. Het is belangrijk tijdig op deze knelpunten en bedreigingen te anticiperen. Een verhoogde maritieme trafiek van en naar de Vlaamse zeehavens in de laatste jaren wordt mede beïnvloed door een schaalvergroting van de schepen (in de container-, ferry-, roro- en

⁶ NBB Working Paper No. 56 – juni 2004, Economisch belang van de Vlaamse zeehavens: verslag 2002, blz. 10

⁷ NBB Working Paper No. 56 – juni 2004, Economisch belang van de Vlaamse zeehavens: verslag 2002, blz. 12

⁸ “Omgevingsanalyse van de logistieke en economische factoren” een nota in het kader van de studie “Langetermijnvisie voor de Vlaamse havens” in opdracht van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

⁹ Vlaamse Havencommissie. Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003, blz. 102.

droge bulkvaart) en strikte vaarschema's van containerrederijen. De beperkte natuurlijke diepte van de maritieme vaarwegen naar de Vlaamse zeehavens betekent een te overwinnen hindernis ten aanzien van onze buurlanden. Voor het behoud van een gunstige concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens is het van levensbelang de beschikbare vaarwegcapaciteit optimaal te gebruiken en waar het economisch verantwoord is aan te passen aan de meest recente evoluties in scheepsgrootte. Meer en meer blijkt ook dat de toegankelijkheid aan landzijde van de Vlaamse zeehavens even cruciaal is voor de logistieke afwikkeling van de trafiekstromen richting hinterland.

Het brede publiek is zich onvoldoende bewust van enerzijds het grote belang van de havens voor de Vlaamse economie en anderzijds het ecologisch voordeel van vervoer over water. Een verhoogde maritieme trafiek van en naar de Vlaamse zeehavens is op termijn enkel nog aanvaardbaar indien de maatschappelijk meerwaarde hiervan duidelijk kan aangetoond worden. Vanuit diverse hoeken (zuinig ruimtegebruik, beperkte milieugebruiksruimte, budgetbeperkingen,...) worden de havens verplicht te werken in moeilijke omstandigheden in die mate dat het op termijn een bedreiging kan vormen voor de economische ontwikkeling en de tewerkstelling in en om de Vlaamse zeehavens.

De strategische plannen voor de verschillende Vlaamse zeehavens zijn in eerste instantie opgemaakt vanuit een bezorgdheid omtrent de ecologische en de ruimtelijke impact van de Vlaamse zeehavens en daardoor is de sociaal-economische betekenis van de havens enigszins op de achtergrond gebleven. De strategische plannen dienen tot de ruimtelijke afbakening en inrichting van de havengebieden en monden uit in een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP). Tijdens de voorbije legislatuur is hard gewerkt aan de strategische plannen voor de verschillende Vlaamse zeehavens. Gent beschikt sedert juni 2002 over een voorlopig einddocument. Antwerpen werkt aan de integratie van de strategische plannen voor linkeroever en rechteroever. Voor zowel Zeebrugge als Oostende is een strategisch plan voor de haven in opmaak en bijna voltooid.

Het huidige havendecreet voorziet volgende leidende principes voor het Vlaamse havenbeleid: een duidelijke en transparante relatie tussen de zeehavens en het Vlaamse Gewest, een grotere autonomie van de lokale havenautoriteiten inzake beheer en exploitatie,

¹⁰ Vlaamse Havencommissie. Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003, blz. 129.

éénvormige werkingsvoorwaarden voor alle zeehavens en het objectiveren van het Vlaams havenfinancieringsbeleid met als doel een responsabilisering van de havenautoriteiten en een doelbewuste aansluiting bij het Europees beleid. Het havendecreet is evenwel niet altijd even duidelijk wat maakt dat de implementatie soms moeizaam verloopt. Havens worden dan geconfronteerd met een situatie van rechtsonzekerheid. Overdreven bureaucratie en lange procedures dragen hiertoe bij. Ook de wisselwerking tussen havenbeleid, ruimtelijke ordening en milieubeleid geeft aanleiding tot leemten en onduidelijkheden in de toepassing van de wetgeving en de wetgeving zelf, welke een verdere havenontwikkeling in de weg dreigen te staan.

Bij het beheer en de verbetering van de toegang naar de Scheldehavens is overleg met Nederland noodzakelijk. Concrete resultaten hiervan zijn de Vlaams/Nederlandse samenwerking in de projectorganisatie ProSes en de recent geïnstalleerde overleggroep rond de nautische toegankelijkheid van het zeekanaal Gent-Terneuzen. ProSes heeft onder meer een milieueffectenrapport en een maatschappelijke kosten-batenanalyse opgemaakt om te onderzoeken of een verdere verdieping van de Schelde wenselijk is en hoe dit kan geschieden met respect voor veiligheid en natuur. De overleggroep nautische toegankelijkheid zeekanaal Gent-Terneuzen verkent onder meer de wenselijkheid van de bouw van een tweede zeesluis in Terneuzen.

Reeds lang is Europa actief in beleidsdomeinen die voor de havens van belang zijn. Pas in de laatste jaren is duidelijk geworden hoe Europese regelgeving rechtstreeks of onrechtstreeks een belangrijke impact heeft op de havens. Een pro-actieve aanpak en een strikte opvolging ten aanzien van het Europees zeehavenbeleid zijn van toenemend belang wil Vlaanderen de aangeboden kansen grijpen en mogelijke problemen in de toekomst vermijden. Verschillende Europese programma's en fondsen stellen middelen ter beschikking van onder meer de havens, waarvan aan Vlaamse zijde te weinig gebruik wordt gemaakt. Ook de afstemming tussen het federale en Vlaamse beleidsniveau ten aanzien van Europese aangelegenheden is voor verbetering vatbaar.

Het aanpakken van deze knelpunten en bedreigingen is noodzakelijk aangezien een verdere ontwikkeling van de Vlaamse zeehavens bijdraagt tot het creëren van welvaart en maatschappelijk welzijn in Vlaanderen. Hierbij wordt in de beleidsvisie voor het havenbeleid

uitgegaan van een streven naar maximalisatie van de maatschappelijke meerwaarde van de Vlaamse zeehavens.

3.1.2 Strategische doelstellingen

Een streven naar maximalisatie van de maatschappelijke meerwaarde van de Vlaamse zeehavens impliceert in de eerste plaats dat zij zich verder kunnen ontwikkelen. Het behoud van een gunstige concurrentiepositie in een sterk evoluerende internationale context is hierbij van cruciaal belang. Dit kan enkel door het aanbieden van een goede toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens zowel aan zeezijde als aan landzijde. We stellen een toekomstgerichte en economisch verantwoorde toegankelijkheid voor de Vlaamse zeehavens voorop als eerste beleidsprioriteit.

Maximaliseren van de maatschappelijke meerwaarde van de Vlaamse zeehavens vergt een strategische visie omtrent zowel de mogelijkheden van de Vlaamse zeehavens als de wenselijkheden voor het Vlaamse zeehavenbeleid. Dergelijk strategisch studiewerk mag evenwel geen dode letter blijven. We werken aan een geïntegreerde langetermijnvisie en beleidsstrategie voor de Vlaamse zeehavens en maken concrete realisaties mogelijk.

Maximaliseren van de maatschappelijke meerwaarde van de Vlaamse zeehavens vraagt dat een geschikt wettelijk kader voorhanden is. Rechtszekerheid voor havenautoriteiten en havengebruikers is een absolute voorwaarde voor het faciliteren van economische havenontwikkeling. We versterken de bestuurlijke vernieuwing in het Vlaamse havenlandschap aan de hand van duidelijke en eenduidige regelgeving.

Maximaliseren van de maatschappelijke meerwaarde vereist dat de Vlaamse zeehavens zich inpassen in de internationale en Europese context. Vlaanderen gelooft in een Europese toekomst voor de Vlaamse zeehavens en volgt de Europese tendensen op de voet. Ook dit zal bijdragen tot een gunstige concurrentiepositie in een steeds meer mondiale economie. We ondersteunen de Vlaamse zeehavens als belangrijke economische spelers in de internationale en Europese context.

Enkel indien haveninvesteringen op economisch verantwoorde wijze gebeuren zal een werkelijke maatschappelijke meerwaarde van de Vlaamse zeehavens gerealiseerd worden. Hierbij wordt uitgegaan van economische levenscyclusanalyses¹¹ en maatschappelijke kosten-batenanalyses. Technologische ontwikkelingen dragen eveneens bij tot het in rekening brengen van zuinig ruimtegebruik en de beperkte milieugebruiksruimte. Ook in de havensector zijn innovatie, opleiding en creativiteit de immateriële krachten achter blijvende economische groei. We ontwikkelen een rationeel investerings- en innovatiebeleid voor de Vlaamse zeehavens.

Doelstelling 1: We stellen een toekomstgerichte en economisch verantwoorde toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens voorop als eerste beleidsprioriteit

Een toekomstgerichte en economisch verantwoorde toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens is de eerste beleidsprioriteit. Vlaamse zeehavens vervullen immers een scharnierrol in de logistieke ketens en hebben zich grotendeels tot complementair functionerende poorten ontwikkeld. Vlaanderen wil deze schakelfunctie ondersteunen en verder ontwikkelen. Een gepaste maritieme toegankelijkheid en de noodzakelijke hinterlandverbindingen via weg, water en spoor zijn hierbij de eerste beleidsprioriteiten. De maritieme toegankelijkheid is toekomstgericht en aangepast aan de evoluerende behoeften van de scheepvaart. Aan de landzijde kiest Vlaanderen voor een versterkend beleid ten aanzien van de hinterlandverbindingen met aandacht voor een modale verschuiving naar spoor- en waterwegen of eventueel pijpleidingen. Een stimulerend beleid wordt gevoerd ten aanzien van intermodale overslagpunten en dito netwerken. Duurzame transportmogelijkheden via spoor- en waterwegen verzekeren de strategisch gunstige positie van de Vlaamse zeehavens als draaischijf in de internationale logistieke ketens. Een duurzame economische ontwikkeling zal bijdragen tot het behoud van een sterke concurrentiepositie voor de Vlaamse zeehavens ten aanzien van onze buurlanden en in een bredere internationale context.

¹¹ In het regeerakkoord 2004-2009 wordt hierbij het begrip Economische Impactstudies (EIS) gehanteerd. Aangezien dit begrip een gedeponeerde handelsterm is, wordt deze term niet gebruikt in deze beleidsnota. Met een economische levenscyclusanalyse wordt in algemene termen een studie bedoeld naar de economische

Doelstelling 2: We werken aan een geïntegreerde langetermijnvisie en beleidsstrategie voor de Vlaamse zeehavens en maken concrete realisaties mogelijk

Vlaanderen streeft naar het maximaliseren van de maatschappelijke meerwaarde van de Vlaamse zeehavens. Het ontwikkelen van een geïntegreerde langetermijnvisie en beleidsstrategie met betrekking tot de Vlaamse zeehavens is hierbij van essentieel belang. Gestreefd wordt naar win-win situaties inzake economische, infrastructurele en ecologische ontwikkelingen met betrokkenheid van alle actoren in het veld. De duurzame economische ontwikkeling van de Vlaamse zeehavens vereist afstemming tussen de beleidsdomeinen openbare werken, mobiliteit, economie, werkgelegenheid, leefmilieu, natuurbehoud en ruimtelijke ordening, enz. Het havenbeleid heeft een sturende rol in deze afstemming voor de havengebieden. Havenplanning en havenontwikkeling gebeuren in overeenstemming met ecologische en ruimtelijke randvoorwaarden, maar dit zijn niet de primaire uitgangspunten. Het primair uitgangspunt daarentegen ligt in het zo veel als mogelijk faciliteren en stimuleren van sociaal-economische havenontwikkeling. Een duidelijk procedureel kader wordt opgesteld met transparante selectiecriteria op basis waarvan kan overgegaan worden tot concrete realisaties. Ook de samenwerking van onderuit tussen de Vlaamse zeehavens of met havens in de ons omringende buurlanden ter ondersteuning van de complementariteit en diversiteit van de havens is een belangrijk luik in de opmaak van een geïntegreerde langetermijnvisie voor het Vlaams havenbeleid.

Doelstelling 3: We versterken de bestuurlijke vernieuwing, onderlinge samenwerking en rechtszekerheid in het Vlaamse havenlandschap

De bestuurlijke vernieuwing met als bouwstenen verzelfstandiging en responsabilisering van de havenautoriteiten, eenheid van beheer binnen het havendomein en publieke verankering wordt versterkt en vertaald in duidelijke en eenduidige regelgeving. Uitgangspunt is op Vlaams niveau een evaluatie van het havendecreet. Afstemming tussen

effecten van een project over de volledige levenscyclus ervan , zonder referentie naar een of andere specifieke methodiek.

de verschillende beleidsniveaus en beleidsdomeinen verdient hierbij een verhoogde aandacht. Aan de basis ligt steeds een streven naar meer transparantie en eenvoudiger procedures. Rechtsonzekerheid voor zowel de havenautoriteiten als de havengebruikers is nefast voor een sterke economische havenontwikkeling.

Daarnaast is een onderlinge samenwerking – van onderuit – tussen de Vlaamse zeehavens van strategisch belang. Deze onderlinge samenwerking gaat uit van de complementariteit en diversiteit van de Vlaamse zeehavens. Ook de samenwerking met hinterlandterminals wordt hierbij versterkt. De onderlinge samenwerking kan verschillende vormen aannemen, gaande van eerder zachte vormen (gemeenschappelijke promotie, opleiding en vorming, informatie- en communicatietoepassingen, enz.) tot meer harde vormen (uitwisseling van commerciële ladings- en trafiekgegevens, mogelijkheden voor commerciële joint-ventures, enz.). De havenautoriteiten kunnen in de initiatieven voor onderlinge samenwerking zelf de trekkersrol opnemen. De rol van het Vlaamse Gewest is in hoofdzaak faciliterend en stimulerend.

Doelstelling 4: We ondersteunen de Vlaamse zeehavens als belangrijke economische spelers in de internationale en Europese context

De Vlaamse zeehavens dragen bij tot een sterk imago voor Vlaanderen in de wereld. Zij vormen internationale knooppunten en dienen zich bijgevolg in te passen in de internationale en Europese context. Zo vereist het gezamenlijk beheer van de Westerschelde permanent overleg met Nederland. Europese regelgeving heeft dan weer een grote impact op het Vlaamse havenbeleid onder meer voor wat de aspecten leefmilieu en veiligheid betreft. Andere aandachtspunten in dit opzicht betreffen havenfinanciering, overheidssteun en havenarbeid. De Europese regels evenals andere verdragsrechterlijke verplichtingen moeten onverkort worden toegepast. De tijdige implementatie van deze verplichtingen draagt bij tot de competitiviteit van de Vlaamse zeehavens. Anderzijds moet Vlaanderen niet opteren voor strengere normen dan de Europese tenzij hiervoor gegronde redenen en een breed maatschappelijk draagvlak bestaat. Gezien de hoogconcurrentiële omgeving waarin havens opereren, is immers het Europese “level playing field” een belangrijk uitgangspunt voor de slaagkansen van de Vlaamse zeehavens.

Doelstelling 5: We ontwikkelen een rationeel investerings- en innovatiebeleid voor de Vlaamse zeehavens

Vlaanderen ontwikkelt een rationeel investeringsbeleid voor grote infrastructuurwerken ten behoeve van de havens en de ontsluiting ervan. In deze doelstelling ligt een streven naar objectivering van de beslissingen van de Vlaamse overheid vervat. Dergelijk rationeel investeringsbeleid gaat uit van economische levenscyclusanalyses en maatschappelijke kosten-batenanalyses. Ook het zuinig ruimtegebruik en de beperkte milieugebruiksruimte worden in rekening gebracht. De ecologische impact wordt wetenschappelijk correct ingeschat. Transparante aanwending van de havenkredieten zal aanleiding geven tot meer rechtszekerheid voor havengebruikers en havenautoriteiten en zal bijdragen tot het opstellen van realistische investeringsplannen (meerjarenplannen). Ook een stimulerend en faciliterend beleid ten aanzien van technologische innovaties in de Vlaamse zeehavens moet een bijdrage leveren tot een economisch duurzame havenontwikkeling. Grote infrastructuurwerken worden op economisch verantwoorde wijze gefaseerd en conform de werkelijke behoeften afgewerkt. Dit moet toelaten om binnen de gestelde voorwaarden grote infrastructuurwerken in de havens binnen een kortere periode uit te voeren. We moedigen de havens aan om hun samenwerkings-initiatieven van onderuit verder te ontwikkelen en de basis te leggen voor de operationalisering van een rationeel investeringsbeleid.

3.1.3 Operationele doelstellingen

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

Vlaanderen hecht groot belang aan havens die goed maritiem toegankelijk zijn. Een eerste aspect van de maritieme toegankelijkheid betreft het technisch beheer van de waterweg en omvat in hoofdzaak onderhouds- en verdiepingsbaggerwerken. Voor technisch beheer streven we toekomstgericht een optimale diepgang na die de toegankelijkheid van de havens vergroot, met aandacht voor natuurlijkheid en veiligheid.

Vlaanderen zorgt voor de verdieping van de Westerschelde en de Beneden-Zeeschelde afwaarts Deurganckdok tot 13,1 meter tijongebonden vaart, conform de resoluties langetermijnvisie Schelde-estuarium van het Vlaamse Parlement en het memorandum van Vlissingen. De financiering van de onderhoudsbaggerwerken in de maritieme toegangswegen tot alle Vlaamse zeehavens wordt verzekerd, ook in aan tij onderworpen dokken. Dit is verdedigbaar ten aanzien van Europa omwille van sedimentologische en morfologische redenen. Vlaanderen zorgt verder voor een optimalisatie van de haventoeegang te Oostende en Zeebrugge. Vlaanderen ondersteunt daarnaast ook het proces dat moet leiden tot een verbetering van de maritieme toegang tot de haven van Gent. Een optimale inzet van de beschikbare budgettaire middelen staat hierbij voorop.

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

Een tweede aspect van maritieme toegankelijkheid betreft het nautisch beheer van de vaarweg zowel in de Schelderegio als voor de Vlaamse kust en heeft als doel een optimale benutting van de vaarwegcapaciteit met het oog op een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer van en naar de Vlaamse havens. Dit omvat ondermeer een geïntegreerde verkeersafwikkeling van kaai tot zee en vice versa met betrokkenheid van alle havenactoren (dit zijn havenautoriteiten, havenondernemingen en andere havengebruikers) evenals het aanbrengen van een passende vaarwegmarkering. Er worden maatregelen uitgewerkt voor de continue verbetering van de nautische dienstverlening tegen een zo laag mogelijk kostprijs voor de scheepvaart. Een wederzijdse verstandhouding tussen de havenautoriteiten en het Vlaamse Gewest is van cruciaal belang om de door havengebruikers reeds lang gevraagde geïntegreerde verkeersafwikkeling (“one stop shop”) te kunnen realiseren.

De maatregelen van systeemtechnische aard voor de optimalisering van het nautisch beheer betreffen: uitbreiding van de Schelderadarketen (SRK), ontwikkeling van Vessel Traffic Management and Information Services (VTMIS), ontwikkeling van een Central Broker System (CBS), in nauwe samenwerking met het Port Community Services Portal (PCSP) en andere haveninformatiesystemen, en toepassing van technologische innovaties met betrekking tot navigatieondersteunende middelen. Vlaanderen streeft op dit vlak

duidelijk naar een intensere samenwerking tussen de Vlaamse zeehavens. De maatregelen van meer beleidstechnische aard betreffen een aanpassing van de reglementering, de verdere uitbouw van het Vlaams-Nederlands gemeenschappelijk nautisch beheer (GNB), een verbeterde dienstverlening loodsen en beloodsen, het nastreven van een kostenverlaging door samenwerking tussen Vlaamse en Nederlandse loodsdiensten en een gefaseerde uitvoering van het investeringsplan voor DAB Vloot.

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

Vlaanderen stimuleert alternatieve transportmodi voor goederenstromen van en naar het hinterland. Dit streven gaat uit naar meer duurzame transporten en een modale verschuiving ten gunste van spoor- en waterwegen of eventueel pijpleidingen met het oog op een evenwichtige economische ontwikkeling van de Vlaamse havens. Bundeling van goederenstromen en stimuli voor het intermodaal vervoer moeten hiertoe bijdragen. Het ontwikkelen van transport- en informatienetwerken tussen haven en hinterland wordt gestimuleerd en maakt een integrale logistieke ketenbenadering mogelijk. Binnenvaart en kustvaart krijgen binnen het havenlandschap alle kansen opdat zij hun marktaandeel substantieel kunnen verhogen. Waar nodig zullen ook de wegverbindingen van de Vlaamse havens naar hun hinterland verbeterd en gemoderniseerd worden. Ondanks het toenemend aandeel van de binnenvaart en het spoorvervoer in de modale verdeling, zal het wegvervoer immers in absolute cijfers blijven stijgen. Bij het verbeteren van deze wegverbindingen wordt evenwel nauwlettend aandacht besteed naar de wisselwerking met andere transportmodi, zodat geen negatieve effecten op de modale verschuiving optreden.

In het kader van de bereikbaarheid van het hinterland vanuit onze havens zullen de noodzakelijke spoorweginvesteringen moeten voorzien worden: Liefkenshoekspoorlijn, IJzeren Rijn, tweede spoortoegang voor de Antwerpse haven (waarbij het vastgelegde tracé in de beste economische, agrarische en ecologische voorwaarden wordt gerealiseerd), spoorlijn 11 (uitbouw van bestaande Belgische goederenlijn, die midden de Havenweg Antwerpen-Zandvliet loopt, tot nieuwe verbinding met Bergen op Zoom) en de betere ontsluiting van de achterhaven van Zeebrugge (vormingsstation, derde spoorlijn Brugge-Zeebrugge, de realisatie van de Bocht Ter Doest). Deze spoorweginvesteringen

gebeuren gefaseerd en op een economisch verantwoorde wijze binnen de budgettaire mogelijkheden van de federale overheid (eventueel met prefinanciering of bijdrage vanuit het Vlaamse Gewest). Andere vragen vanuit het havenlandschap naar spoorweg-investeringen, zoals bijvoorbeeld de spoor aansluiting naar de voorhaven van Oostende vanaf de bestaande bundel, evenals van een derde en vierde spoorlijn Brugge-Gent, worden op hun nut en noodzaak beoordeeld. Een vlot overleg met de federale overheid is hierbij van cruciaal belang. Vlaanderen zal de investeringsplannen voor een optimale ontsluiting per spoor van de Vlaamse zeehavens op kritische en consequente wijze opvolgen.

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

Vlaanderen streeft naar de maximalisering van de maatschappelijke meerwaarde van de zeehavens via de uitwerking van een langetermijnvisie voor het Vlaamse havenbeleid en de strategische plannen voor de verschillende zeehavens. De doelstelling van de opmaak van een langetermijnvisie voor het Vlaamse havenbeleid is de uitwerking van een strategische visie op de toekomst. In de komende legislatuur wil de Vlaamse overheid de voorbereidende studie voor de ontwikkeling van de langetermijnvisie voor het Vlaams havenbeleid afwerken. Op basis van dit voorbereidend studiewerk wordt nagegaan hoe een geïntegreerde en maatschappelijk gedragen langetermijnvisie voor het Vlaams havenbeleid kan tot stand komen. Gestreefd wordt naar een set van concrete beleidsstrategieën en -maatregelen.

Het regeerakkoord van 1999 voorzag dat voor elk van de Vlaamse zeehavens een strategisch plan werd opgemaakt. Deze strategische plannen beschrijven multidisciplinair de functie en de gewenste ontwikkeling van de verschillende zeehavens in relatie tot de omgeving en zowel op korte, middellange als lange termijn. De momenteel lopende planningsprocessen zijn dynamische processen, die op korte termijn een maatschappelijk gedragen planningsdocument zullen opleveren. Zodoende zullen ook de instandhoudingsdoelstellingen voor de soorten waarvoor een speciale beschermingszone is aangewezen, in de havengebieden bepaald worden en dit binnen een globaal kader waarbij

de spelregels voor compensatie van natuur in Vlaanderen zorgvuldig worden vastgelegd. Elk strategische plan leidt tot een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) welke de afbakening van het havengebied vastlegt met als uitgangspunt de economische finaliteit zoals in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen beoogd. Daarnaast zal een duidelijk procedureel kader worden geschapen met transparante selectiecriteria op basis waarvan kan overgegaan worden tot concrete realisaties van de in de strategische plannen geïdentificeerde projecten.

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

Sinds de goedkeuring van het havendecreet in 1999 werden diverse besluiten uitgevaardigd. Een evaluatie en waar nodig herziening van het havendecreet en uitvoeringsbesluiten moeten bijdragen tot het versterken van de bestuurlijke vernieuwing in het havenlandschap en het scheppen van duidelijkheid inzake regelgeving. Uitgangspunten hierbij blijven de verzelfstandiging, de eenheid van beheer voor het havendomein, de publieke verankering en de responsabilisering van de havenautoriteiten, alsook de faciliterende en stimulerende rol van het Vlaamse Gewest in een evenwichtige verhouding met de havenautoriteiten. Bijzondere aandachtspunten bij de herziening van het havendecreet zijn onder andere het subsidiebesluit (inclusief afwegingskader) dat waar nodig moet worden aangepast, het uitvoeringsbesluit havenkapiteinsdiensten (HKD) en een subsidiebesluit VTS-infrastructuur.

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

Een deel van de havengerelateerde bevoegdheden ligt bij federale overheden en diensten: de Federale Overheidsdienst Financiën (Administratie Douane en Accijnzen), de Federale Overheidsdienst Mobiliteit (Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart en Bestuur Vervoer te Land), de Federale Commissie voor het Zeehavenbeleid en het Federaal Comité voor de Beveiliging van de Havenfaciliteiten. De Vlaamse zeehavens moeten volwaardig worden behandeld in een federale context waarbij de federale regelgeving geen nadelige gevolgen heeft voor Vlaanderen. Een afstemming tussen de

Vlaamse regelgeving en federale materies als douane, havenarbeid, fiscaliteit en veiligheid (onder andere havenbeveiliging en de implementatie van de International Ship and Port Facility Security Code - ISPS) is noodzakelijk. De internationale ISPS-code en de erbij horende wijzigingen in het internationaal SOLAS-verdrag werden Europees vertaald in de verordening Nr. 725/2004 (dd. 31 maart 2004) betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten, die op haar beurt omgezet wordt in een Belgisch KB. Hierdoor moeten haventerminals aan talrijke eisen van beveiliging (personencontrole, camerabewaking, omheiningen, enz.) voldoen. Bij de implementatie van internationale en Europese regelgeving in het nationaal recht en bij het uitvaardigen van eigen regelgeving dient rekening gehouden met de eigenheid en de werkbaarheid voor de Vlaamse havens.

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

Op Vlaams niveau is er nood aan afstemming tussen de verschillende beleidsdomeinen met impact op het havenbeleid. Het gaat hier onder meer over openbare werken, mobiliteit, economie, werkgelegenheid, leefmilieu, natuurbehoud en ruimtelijke ordening, enz. Door hun specifieke functies zijn havens steeds aan de kust of aan grote rivieren gelegen of via korte zeekanalen toegankelijk gemaakt voor de zeevaart. Hiermee treden de havens voor wat het ruimtebeslag betreft quasi onvermijdelijk in concurrentie met andere functies binnen het havengebied: ecologisch waardevolle gebieden aan de kust of aan de rivieren, toerisme, landbouw e.d. De verhouding tussen enerzijds de poortfunctie van de havens (waardoor er een grote behoefte bestaat aan ruimte voor havens) en anderzijds de beperkte ruimte in Vlaanderen in de nabijheid van havens (o.m. door de beperkte kustlijn) zorgt ervoor dat materies zoals ruimtelijke compensatie (speciale beschermingszone) die voortvloeien uit Europese richtlijnen of opgelegd vanuit het decreet Natuurbehoud niet steeds eenvoudig zijn. Hiertoe moeten specifieke oplossingen worden aangereikt.

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

De Vlaamse overheid wenst rechtsonzekerheid voor havenautoriteiten en havengebruikers te vermijden door te zorgen voor meer transparantie en vereenvoudiging van procedures waar mogelijk. We moeten proberen een eenvoudige procedure te vinden om binnen het havengebied, in de beleidsdomeinen leefmilieu, natuurbehoud en ruimtelijke ordening, de toekenning van vergunningen (binnen de vigerende regelgevingen) veel vlotter en eenvoudiger te regelen. Samenwerking en overleg met de andere beleidsdomeinen is hierbij vanzelfsprekend van bijzonder belang.

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

De langetermijnvisie Schelde-estuarium is een visie op de toekomst van het Schelde-estuarium en is voor Vlaanderen en Nederland van bijzondere betekenis. Voor het einde van 2004 wil Vlaanderen de gemeenschappelijke Vlaams-Nederlandse politieke beslissing betreffende de verdieping van de Schelde rond krijgen, zodat de verdieping zonder verder tijdsverlies en in volle rechtszekerheid kan worden gerealiseerd en de natuurwaarden en de veiligheid in het Scheldebekken worden versterkt. In de toekomst zal permanent overleg met Nederland nodig zijn betreffende de ingrepen in de maritieme toegangswegen die over Nederlands grondgebied lopen.

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

Een correcte toepassing van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn start met de correcte bepaling, vaststelling en realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen voor de soorten en habitats waarvoor de speciale beschermingszones in en rond de Vlaamse zeehavens zijn aangewezen (evenals een correcte en onderbouwde afbakening van de speciale

beschermingszones). Vlaanderen zal de problemen bij de toepassing van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn in de toekomst onder meer vermijden door een meer gestroomlijnde aanpak ten aanzien van de Europese verplichtingen, onder meer inzake compensatie. Op die manier wordt gestreefd naar het deblokken van een aantal hangende havendossiers uit het verleden. Een strikte opvolging van Europese regelgeving is in dit opzicht een noodzaak. Verder worden initiatieven genomen voor een goede doorstroming van informatie zowel tussen de verschillende beleidsniveaus als naar de havenactoren toe. Een structurele benchmarking met andere landen en concurrerende havens inzake de implementatie van Europese richtlijnen is wenselijk. Een plan van aanpak wordt opgesteld voor Vlaanderen waarin duidelijk wordt bepaald hoe in en rond de havens met de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn wordt omgegaan en hoe de instandhoudingsdoelstellingen voor de soorten en habitats waarvoor de speciale beschermingszones zijn aangewezen dienen bepaald en vastgelegd te worden.

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

Vlaanderen beschikt over goed gelegen havens die modern zijn uitgerust en professioneel werken. Vlaanderen stimuleert initiatieven voor de promotie van de export en de havens. Mogelijke initiatieven worden uitgewerkt in samenspraak met of vanuit Flanders Investment and Trade (FIT), het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL), Promotie Binnenvaart Vlaanderen (PBV), enz. Het aantrekken van Europese logistieke centra en andere buitenlandse investeringen is van vitaal belang voor de verdere ontwikkeling van de Vlaamse zeehavens. Binnen de bestaande en de nieuwe initiatieven op het vlak van exportpromotie en het aantrekken van buitenlandse investeerders moeten de havens een meer centrale rol vervullen. Bovendien is één aanspreekpunt te verkiezen boven een versnippering van initiatieven en fondsen. De havenautoriteiten en havengebruikers moeten daarom actiever bij het Vlaamse beleid inzake exportpromotie en het aantrekken van buitenlandse investeerders betrokken worden. De Vlaamse Havenvereniging kan in partnership met de overheid hiertoe een bijdrage leveren.

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

Er is nood aan een betere opvolging van Europese dossiers en internationale organisaties ter wille van een betere profilering van Vlaanderen en vertegenwoordigers van de Vlaamse havenactoren ten aanzien van Europa en in internationale fora zoals IMO (International Maritime Organisation). Vlaanderen streeft naar een meer pro-actief optreden inzake alle havenmateries. De Europese Unie stelt ook aanzienlijke fondsen ter beschikking voor innovatieve studies en projecten die verband houden met gecombineerd vervoer, Trans-Europese Netwerken (TEN), Motorways of the Sea (MotS), Marco Polo, Zesde Kaderprogramma, enz. Vlaamse organisaties en bedrijven maken van deze programma's te weinig gebruik, zeker in vergelijking met de Nederland. Actieve informatie en ondersteuning is een taak voor de Vlaamse overheid en in een ondersteunende rol ook voor de Vlaamse Havencommissie, met een interfacefunctie voor de georganiseerde private havensector.

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

In 2003 heeft de Vlaamse overheid ruim 172 miljoen Euro in de maritieme toegankelijkheid en 170 miljoen Euro in de infrastructurele uitbouw van de Vlaamse havens geïnvesteerd¹². Ook al zijn dit op zich geen kleine bedragen, toch zijn deze budgetten onvoldoende om alle huidige behoeften voor de toegankelijkheid van de havens en de nodige infrastructuurwerken in de havengebieden reeds binnen deze legislatuur in te vullen. Er zullen dus beleidskeuzes moeten worden gemaakt en prioriteiten voor de uitvoering ervan worden gesteld.

Vlaanderen kiest hierbij resoluut voor een rationeel investeringsbeleid. Een optimalisatie van het financieringsbeleid van de zeehavens zal hiertoe bijdragen. Het streefdoel is een evolutie van de havenkredieten in overeenstemming met het maatschappelijke belang van

¹² Deze gegevens werden overgenomen uit het Jaarverslag 2003 van de Vlaamse Havencommissie, meer bepaald deel 7.1 Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens.

de zeehavens. Dit in overeenstemming met de langetermijnvisie en beleidsstrategie voor de Vlaamse zeehavens welke als uitgangspunt hebben het maximaliseren van de maatschappelijke meerwaarde. Een doelmatige evolutie van de havenkredieten ondersteunt een duurzame economische ontwikkeling in en rond de Vlaamse zeehavens.

Vlaanderen zal in het kader van een rationeel investeringsbeleid aangepaste procedures ontwikkelen voor het evalueren van strategische investeringsprojecten. Hierbij wordt uitgegaan van economische levenscyclusanalyses (ELCA) en maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA). Het wetenschappelijk gehalte van deze studies wordt onderworpen aan intern en extern nazicht en ex-post analyses zullen bijdragen tot een economische evaluatie van de gerealiseerde projecten. Indien mogelijk wordt gewerkt volgens een economisch verantwoorde fasering van uitvoering. Een financieringsplan dient te worden opgemaakt en consequent uitgevoerd.

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

Er is tevens nood aan het verhogen van de overzichtelijkheid van de beschikbare havenkredieten. Dit zal aanleiding geven tot meer rechtszekerheid voor havengebruikers en havenautoriteiten en bijdragen tot de mogelijkheid realistische investeringsplannen (meerjarenplannen) voor de havens op te maken. De nadruk wordt verlegd naar reguliere kredieten in plaats van de fondsen voor schuldafbouw en éénmalige investeringsuitgaven (FFEU). Dit zal aanleiding geven tot vereenvoudiging van procedures en minder tijdverlies bij investeringsbeslissingen. Door deze werkwijze wordt gestreefd om de jaarlijkse onzekerheid over de beschikbare budgetten weg te nemen.

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

Het maatschappelijk draagvlak voor havens als poorten en motors van de economie moet worden verstevigd. Dit betekent dat in functie van de verschillende doelgroepen (het ruime publiek, het onderwijs, de verschillende administraties, de beleidsmensen, de mensen die in en om de havens wonen, werken,...) een gerichte boodschap dient gegeven

te worden omtrent het maatschappelijk belang van de havens, gebaseerd op de voor het draagvlak relevante gegevens. Gezien de sociaal-economische impact van de havens kunnen dergelijke sensibiliserende campagnes best aangestuurd worden door de overheid, in samenspraak met havenautoriteiten en havengemeenschappen. Mogelijk is hier een belangrijke intermediaire rol weggelegd voor de Vlaamse Havencommissie.

3.1.4 Projecten

In uitvoering van de voornoemde operationele doelstellingen zijn de volgende strategische projecten als prioritair te beschouwen:

Verdieping van de Westerschelde tot 13,1 meter tijongebonden vaart

Vlaanderen zorgt voor de verdieping van de Westerschelde en Beneden-Zeeschelde afwaarts Deurganckdok tot 13,1 meter tijongebonden vaart. Samen met Nederland wordt daartoe gewerkt naar de afronding van de politieke besluitvorming over de Ontwikkelingsschets 2010 tegen het einde van dit jaar. Deze ontwikkelingsschets, waarvan de verdieping van de Schelde voor schepen met een diepgang tot 13,1 meter een belangrijk onderdeel vormt, werd opgesteld in het kader van het project Langetermijnvisie Schelde-estuarium en is in overeenstemming met de resoluties betreffende de langetermijnvisie Schelde-estuarium van het Vlaamse Parlement, de vroegere regeringsbeslissingen en het memorandum van Vlissingen van 4 maart 2002. Een positieve besluitvorming moet toelaten om, via een nieuw Memorandum van Overeenstemming met Nederland, de noodzakelijke vervolgpcedures in gang te zetten. Hierbij streven wij met alle middelen naar een effectieve aanvang van de verdiepingswerken in 2007.

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

Vlaanderen onderneemt verdere administratieve stappen opdat financiering van de onderhoudsbaggerwerken in de maritieme toegangswegen tot alle Vlaamse zeehavens

wordt verzekerd, ook in aan tijd onderworpen dokken (exclusief commerciële aanlegplaatsen). Deze verdere financiering vertegenwoordigt een zeer aanzienlijke uitgave voor de Vlaamse overheid. Er moet dan ook nagedacht worden over mogelijke initiatieven om deze uitgave in de toekomst in te perken of op zijn minst beheersbaar te houden.

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

De estuaire vaart ter ondersteuning van de zee- en riviervaart tussen de kusthavens en de Scheldehavens past binnen het versterkend beleid ten aanzien van de hinterlandverbindingen met het oog op het bewerkstelligen van een modale verschuiving naar spoor- en waterwegen. De Vlaamse overheid onderzoekt hoe de combinatie van de alternatieve transportmodi kustvaart en binnenvaart kunnen gestimuleerd worden aan de hand van een pilootproject, dat daarbij geen aanleiding mag geven tot marktverstoring. De financiering en de haalbaarheid van een pilootproject estuaire vaart dient nog nader onderzocht te worden.

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

Vlaanderen zal in het kader van een rationeel investeringsbeleid aangepaste procedures ontwikkelen voor het evalueren van strategische investeringsprojecten. De nadruk komt te liggen op economische levenscyclusanalyses (ELCA) en maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA). Dergelijke studies zijn een onderdeel van het onderzoek naar de bouw van een tweede sluis voor de ontsluiting van de Waaslandhaven, het weghalen of vervangen van de Visart-sluis voor de ontsluiting van de achterhaven van Zeebrugge en de optimalisatie van de haventoeegang in Oostende. Naast de inzet van dergelijke onderbouwende studies, zal nut en noodzaak van de aangehaalde projecten binnen een algemeen beleidsmatig kader voor de verdere ontwikkeling van de verschillende Vlaamse zeehavens moeten

beoordeeld worden. In deze beoordeling wordt rekening gehouden met de complementariteit en diversiteit van de Vlaamse zeehavens.

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

Vlaanderen zal het ingezette proces van overleg met Nederland rond de bouw van een tweede zeesluis te Terneuzen en de verbetering van de maritieme toegang tot het kanaal Gent-Terneuzen op de gemeenschappelijke overlegagenda plaatsen en houden. Conform het Vlaams regeerakkoord zullen de studies, het beslissingstraject en de besprekingen met Nederland hieromtrent binnen deze legislatuur afgerond worden.

Nautische ketenbenadering en uitbouw van de Schelderadarketen (SRK), Vessel Traffic Services (VTS) en Vessel Traffic Management Information System (VTMIS)

De Vlaams-Nederlandse Schelderadarketen vormt het infrastructurele element waardoor het geven van scheepvaartbegeleiding, aangeduid met de internationale term Vessel Traffic Services (VTS), mogelijk is. Met de recente indienststelling van een radartoren op zee, namelijk op de Oostdijckbank, is nu in het hele Vlaamse kustgebied verkeersbegeleiding mogelijk. Dit is de meest efficiënte preventiemaatregel om ongevallen zoals die met de Tricolor te vermijden. Door de bijkomende radarpost kan het huidige VTS voor Schelde en Mondingen (VTS-SM) aangevuld worden met een VTS-Vlaamse Kust (VTS-VK). Investerings zijn 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. In overleg met Nederland wordt gewerkt aan het ontwikkelen van een Vessel Traffic Management Information System (VTMIS) in de Schelderegio. Het betreft het bundelen van allerlei informatiestromen en -systemen om niet alleen de scheepvaart maar ook de scheepslading op te volgen en om relevante informatiebronnen efficiënt te organiseren. De eerste stap bij de invoering van VTMIS is het realiseren van een

centraal brokersysteem (CBS) dat wordt ontwikkeld in nauwe samenwerking met het Port Community Services Portal System (PCSP) en andere haveninformatiesystemen. Dergelijk centraal brokersysteem is een centrale draaischijf voor elektronische uitwisseling van relevante informatie tussen alle betrokken partijen in het havengebeuren. De uitbouw van VTMISS 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.

Een nieuw Scheepvaartbegeleidingsdecreet en bijhorend uitvoeringsbesluit

Voor het verlenen van scheepvaartbegeleiding en het opvolgen van de scheepvaart, zal een nieuwe regelgeving opgesteld worden. De basis hiervoor is de “Monitoringrichtlijn”, Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG. In het kader van de initiatieven die werden genomen tot omzetting van deze richtlijn, is gebleken dat een betere juridische ondersteuning van de scheepvaartbegeleiding en van de taken van het Maritiem Reddings- en CoördinatieCentrum (MRCC) noodzakelijk is. Om die reden werd het initiatief genomen tot het opstellen van een ontwerptekst van “Scheepvaartbegeleidingsdecreet” en bijhorend uitvoeringsbesluit. Het betreft een nieuwe eenduidige regulering van het organiseren van het scheepvaartverkeer. Vele taken die het Vlaams Gewest nu al uitvoert, worden hierdoor juridisch verankerd. Bovendien biedt deze nieuwe regelgeving de mogelijkheid om VTS-infrastructuur binnen de havengebieden mede te financieren.

Technologische innovaties en navigatieondersteunende middelen

Verschillende initiatieven zijn lopende betreffende technologische innovaties met betrekking tot navigatieondersteunende middelen. Een eerste initiatief is de Westerschelde Planner (WESP) en betreft een informaticatool om de vaarplanning van grote en diepstekende schepen te bepalen. Binnen drie jaar moet WESP geïntegreerd zijn in de Schelderadarketen. 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, moet AIS ook in de Schelderadarketen ingewerkt worden. 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. 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. Een laatste initiatief gaat uit van de Nederlandse en Vlaamse loodsdiensten en betreft het implementeren van een Schelde Navigator voor Marginale Schepen (SNMS). Doel is het opzetten van een accuraat geulnavigatie- en dokkingsstelsel. SNMS is een belangrijk hulpmiddel bij het navigeren in de moeilijke gedeelten van de vaarweg zoals in bochten, bij het invaren van een sluis of het aanmeren aan een steiger.

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

Sinds 1 januari 2003 wordt het gemeenschappelijk nautisch beheer (GNB) van de Schelde en haar mondingen en het kanaal Gent-Terneuzen in de praktijk toegepast. Het gemeenschappelijk nautisch beheer dient nog juridisch in een verdrag te worden verankerd. Ook moet nog werk worden gemaakt van de verdere organisatorische vormgeving en inhoudelijke invulling. Het GNB verzekert een volwaardige Vlaamse inspraak in het nautisch beheer en het toelatingsbeleid op de Westerschelde. Een belangrijk aandachtspunt is de afstemming tussen het gemeenschappelijk nautisch beheer op de maritieme toegangswegen en het nautisch beheer uitgeoefend door de havenautoriteiten om te komen tot een geïntegreerde en gecoördineerde verkeersafwikkeling. Verder laat het gemeenschappelijk nautisch beheer toe om de beschikbare middelen gezamenlijk en meer doelmatig in te zetten wat leidt tot een betere dienstverlening aan de scheepvaart en een verhoogde kostenefficiëntie.

Alternatief beloodsingsconcept en samenwerking tussen de Vlaamse en de Nederlandse loodsdiensten

DAB Loodswezen en DAB Vloot samen met het Nederlands Loodswezen hebben een alternatief beloodsingsconcept uitgewerkt met de inzet van de meest moderne vaartuigen. De Vlaamse en Nederlandse loodskotter worden vervangen door één Swath moederschip, terwijl snelle Slice vaartuigen in de plaats komen van de huidige trage vaartuigen voor het transport van loodsen. Dit maakt het mogelijk om in nagenoeg alle weersomstandigheden, zonder gebruik te maken van een helikopter als beloodsingsmiddel, het beloodsen van de scheepvaart verder te zetten. Dit leidt tot een structurele verbetering van de dienstverlening en van een veilig en vlot scheepvaartverkeer en tot een efficiëntievoordeel voor wat de inzet van loodsen betreft. Een performant en op bedrijfseconomische leest geschoeid loodsenbedrijf is noodzakelijk voor het behoud van een gunstige concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens. Een optimale nautische toegankelijkheid van de Vlaamse havens voor de komende twintig jaar wordt aldus mogelijk gemaakt. Een ander punt is de onderlinge samenwerking tussen de Vlaamse en de Nederlandse loodsdiensten met als doel een substantiële kostenbesparing te realiseren. Het verder uitbouwen van deze samenwerking is nu aan de orde waarbij bijzondere aandacht wordt besteed aan de financiering van de nieuwe beloodsingsvaartuigen (Nautinvest Vlaanderen NV).

Afbakening van het zeehavengebied en selectie en prioritering van de acties geformuleerd in de verschillende strategische plannen

Concrete initiatieven worden ondernomen om de studie voor de ontwikkeling van de langetermijnvisie voor het Vlaamse havenbeleid en de opmaak van de strategische plannen voor de Vlaamse zeehavens af te ronden. Een duidelijk procedureel kader wordt geschapen op basis waarvan kan overgegaan worden tot concrete realisaties welke voortvloeien uit deze planningsprocessen. De strategische plannen voor de diverse zeehavens worden ter kennis gesteld aan de Vlaamse Regering en geven voor de verschillende zeehavens aanleiding tot een afbakening van het havengebied (RUP) met als uitgangspunt onder meer de economische finaliteit zoals in het RSV werd beoogd. Een methodiek ter ondersteuning van het besluitvormingsproces voor selectie

en prioritering van de acties geformuleerd in de diverse strategische plannen wordt uitgewerkt.

Aanpassing van onder meer het subsidiebesluit conform de principes van bestuurlijke vernieuwing en het streven naar meer transparantie en vereenvoudiging van procedures

De evaluatie en herziening van het havendecreet en de bijhorende uitvoeringsbesluiten vergt verschillende administratieve initiatieven. In de eerste plaats een aanpassing van het subsidiebesluit conform de principes van de bestuurlijke vernieuwing in het havenlandschap en de Europese regelgeving. De financiering van de publieke diensten, die door de havenautoriteiten worden uitgevoerd (de zogenaamde decreetkosten), moet overeenkomstig het havendecreet en de betreffende besluiten volledig in de praktijk kunnen worden gebracht. Verdere acties worden ondernomen ter optimalisering van het uitvoeringsbesluit betreffende havenkapiteinsdiensten en de opmaak van een subsidiebesluit VTS-infrastructuur. In het kader van de administratieve vereenvoudiging worden initiatieven genomen om de concertatiecommissie (volgens artikel 25 §2 van het havendecreet staat de concertatiecommissie in voor zowel het gemeenschappelijk promotiebeleid van de Vlaamse zeehavens als het toezicht op een eerlijke concurrentie op het vlak van de haventarieven) niet te implementeren en hiervoor bestaande instanties in te schakelen.

Voor zover ze passen binnen het globale Vlaamse havenbeleid ondersteunt Vlaanderen de ontwikkeling en de renovatie van noodzakelijke uitrustingsinfrastructuur en haveninterne basisinfrastructuur door middel van een gedeeltelijke betoelaging conform het havendecreet. Deze ondersteuning gebeurt opdat de havens in staat zouden zijn hun scharnierrol in de logistieke ketenstructuur optimaal te vervullen. Concrete projecten worden onder elkaar afgewogen op basis van de diverse criteria voorzien in het vigerende of het later aangepaste subsidiebesluit.

Een volwaardige uitvoeringsorganisatie voor grensoverschrijdende projecten in het Schelde-estuarium

Voor de totstandkoming van de langetermijnvisie Schelde-estuarium en de Ontwikkelingsschets 2010 werd reeds gewerkt met een gemeenschappelijke Vlaams-Nederlandse projectorganisatie (ProSes). Deze projectorganisatie zal opgeheven worden in december 2004. Om de voortgang van de uitvoering van de Ontwikkelingsschets te waarborgen werkt nu reeds een voorbereidingsteam aan de noodzakelijke vervolgstappen. ProSes zal opgevolgd worden door een volwaardige uitvoeringsorganisatie die uiteindelijk kan resulteren in een permanent orgaan dat grensoverschrijdende projecten inzake beleid en beheer voorbereidt, coördineert en opvolgt. Vlaanderen is sinds lang vragende partij voor een gemeenschappelijk vaarwegbeheer van de Schelde en zal een voortrekkersrol vervullen bij implementatie van de resoluties langetermijnvisie Schelde-estuarium.

Cohabitatie tussen een pro-actieve natuurontwikkeling en economische activiteiten in havengebieden (habitat-banking)

Onderzocht moet worden hoe spontane natuurontwikkeling en bij uitzondering passende compensatie kan geschieden op basis van een systeem van habitat-banking. Voor de speciale beschermingszones dient dit systeem aanvaard te worden door de Europese commissie. Een cohabitatie tussen een pro-actieve natuurontwikkeling en economische activiteiten staat hierbij centraal. Uitgevoerde natuurprojecten maken hierbij deel uit van een ecologische bufferbank welke economische havenprojecten in de toekomst mogelijk moet maken. Noodzakelijke compensaties kunnen tegen betaling uit die buffer geput worden. Het verkregen budget wordt aangewend voor verdere natuurontwikkeling en de habitat-bank wordt zo verder aangevuld. Dergelijk systeem van habitat-banking kan ontwikkeld worden en zal pro-actief en conform de Europese regelgeving worden toegepast. Op deze wijze ook wordt gestimuleerd dat toekomstige compensaties worden gerealiseerd als onderdeel van samenhangende natuur, passend in het netwerk van de speciale beschermingszones en het Vlaams Ecologisch Netwerk en de natuurverwevingsgebieden, en wordt versnippering

tegengegaan. Diverse overheden en bedrijven worden daarbij ondersteund in een materie die niet behoort tot hun kernactiviteiten.

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

Vlaanderen zal in het kader van een rationeel investeringsbeleid aangepaste methodieken ontwikkelen voor het evalueren van strategische investeringsprojecten. De nadruk komt te liggen op economische levenscyclusanalyses (ELCA) en maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA). Dergelijke studies zijn een onderdeel van de voorbereiding van strategische investeringsprojecten. Daarnaast wordt rechtszekerheid voor havenautoriteiten en havengebruikers verhoogd door de opmaak van meerjarenplannen voor de investeringen in haveninfrastructuur. Dergelijke meerjarenplannen moeten aanleiding geven tot een economisch verantwoorde fasering van grote investeringsprojecten. Tevens zullen zij leiden tot meer transparantie en vereenvoudiging van procedures betreffende het Vlaamse havenbeleid.

Een Vlaams kennisplatform voor haventechnologie en havenlogistiek

De doelstelling van het kennisplatform is enerzijds om havengerelateerde logistieke en transportbedrijven te stimuleren tot de adoptie van nieuwe technologieën. Het kennisplatform streeft dit objectief na door als steunpunt informatie te verzamelen en te verspreiden over nieuwe technologieën die specifiek van toepassing zijn voor havengebonden ondernemingen, en door deze ondernemingen bij te staan in het adoptieproces (technische beoordeling, investeringsbeslissing, opleiding, e.d.). Technologieën die moeten opgevolgd worden zijn onder meer maritieme transporttechnologieën (bijvoorbeeld nieuwe scheepstypes), technologieën voor opslag-, overslag- en behandeling van goederen, evenals de evoluties inzake logistieke en transportinformatiesystemen. Anderzijds dient naast technologische oplossingen ook gezocht te worden naar organisatorische oplossingen. Een mogelijk werkingsveld van dit steunpunt ligt op het vlak van het streven, waar mogelijk, naar

“transportbesparing”. Transportbesparing, vergelijkbaar met energiebesparing, richt zich op een rationele organisatie van de vraag naar goederenvervoer. De zeer sterke stijging gedurende de laatste jaren van de stroom aan containers van en naar de havens, in het bijzonder in de haven van Antwerpen, vergt bijzondere aandacht. Onnodig transport moet vermeden worden en het noodzakelijk transport efficiënter gemaakt (betere belading, minder lege containers, aangepaste verpakkingen, enz.). In de haven moet een oplossing gezocht worden onder de vorm van beheersingsmechanismen teneinde de knelpunten die zich aftekenen zelf te ondervangen. Deze beheersingsmechanismen kunnen zeer uiteenlopende vormen aannemen. Grondige studie en monitoring gecombineerd met snelle en accurate maatregelen moeten toelaten dergelijke problemen tijdig te onderkennen en te vermijden. Een Vlaams kennisplatform voor haventechnologie en havenlogistiek kan in de oplossing van deze problemen een belangrijke ondersteunende rol vervullen. Het is de bedoeling om bij de uitbouw van dit platform geïntegreerd samen te werken met de reeds bestaande kenniscentra (het Vlaams Instituut voor de Logistiek, de universitaire kenniscentra in dit domein, enz.). De Vlaamse overheid kan de organisatie van dit kennisplatform mee ondersteunen en de kwaliteit van de uitgewisselde en ter beschikking gestelde kennis bewaken.

Een Maritiem Reddings- en CoördinatieCentrum (MRCC)

De afdeling Scheepvaartbegeleiding is als “Search And Rescue” (SAR)-autoriteit bevoegd voor de maritieme reddingsactiviteiten in de Belgische SAR-zone, waarbij tevens de uitvoering van redden en slepen op zee uitgevoerd worden door de DAB Vloot. Deze SAR-zone is geografisch een klein gebied in de Noordzee, maar behoort tot de drukst bevaren gebieden ter wereld. Gemiddeld¹³ zijn er jaarlijks in deze regio 50.000 scheepsreizen voor de zeescheepvaart, 40.000 voor de ferry’s, 25.000 bewegingen voor recreatie en circa 15.000 bewegingen van visserijvaartuigen. Jaarlijks wordt meer dan 200 miljoen ton goederen vervoerd binnen dit gebied. Een aantal van die goederen wordt als gevaarlijk en/of verontreinigend gecatalogeerd, de

¹³ Deze gegevens zijn in de eerste plaats afkomstig van het Informatie Verwerkend Systeem (IVS) van de ScheldeRadarKeten. Hierin wordt een opvolging gedaan van de beroepsvaart. Wat de visserijvaart betreft worden gegevens bijgehouden door de verkeerscentrale te Zeebrugge en door de Kustwacht Oostende. Daarnaast wordt de telling van de jachten (in en uit) bijgehouden in de havens van Nieuwpoort en Oostende.

zgn. IMO-ladingen. Tevens omvat dit gebied de toegangsheulen tot de Vlaamse zeehavens, wat bijzondere aandacht vereist om het scheepvaartverkeer vlot én veilig te laten verlopen.

In de loop van volgende jaren willen we overgaan tot de uitbouw en installatie van een nieuw op te richten Maritiem Reddings- en CoördinatieCentrum (MRCC) in Oostende. Dit centrum zal uitgerust worden met de meest moderne technologieën waarbij de bijdrage van het Vlaams Gewest onmisbaar wordt in het kader van de ontwikkelingen op het vlak van de kustwacht. Het MRCC zal 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 instaan voor de coördinatie en de beheersing van calamiteiten, functioneren als meldkamer voor milieu- en andere incidenten op zee, en tevens instaan voor het continu opvolgen van de veiligheid op zee. Het takenpakket en de verantwoordelijkheid van het MRCC is dermate uitgebreid, mede onder invloed van de Europese en internationale context, dat een vernieuwing van de technische infrastructuur, communicatie-apparatuur en specifieke computerprogrammatuur ten behoeve van deze moderne kustwachteenheid conform de internationale voorschriften noodzakelijk is.

Een Multifunctioneel Vaartuig (MFV) in samenwerking met de federale overheid

DAB Vloot zet de boeien en bakens uit die o.a. de vaarweg markeren. Dit gebeurt met het vaartuig “de Zeearend”, gebouwd in 1957 en dringend aan vervanging toe. Ook de federale overheid heeft behoefte aan een vaartuig voor diverse doeleinden. Beide publieke partijen werken samen om één gemeenschappelijk multifunctioneel vaartuig te bouwen. De bouw van dergelijk multifunctioneel vaartuig is technisch en operationeel haalbaar. Naast de basisopdracht van het uitzetten van boeien zal het vaartuig fungeren als stationssleepboot. Dit houdt in dat bij slecht weer het vaartuig preventief uitvaart om schepen in nood bijstand te verlenen. België is het enige land in de buurt die nog geen dergelijke middelen ter beschikking heeft. Ook bij ongevallen, bijvoorbeeld brand op zee, zal bijstand verleend worden. Aanpakken en voorkomen van oliepollutie is eveneens voorzien. Door één multifunctioneel vaartuig te bouwen kan voldaan worden aan diverse, ook Europese, verplichtingen. De schaalvergroting

door het samenbrengen van meerdere functies in één vaartuig, staat garant voor kostenbesparend werken.

Investeringsplan in de vernieuwing van de vloot vaartuigen onder beheer van DAB Vloot

Ook in meer algemene zin is de vloot vaartuigen onder beheer van DAB Vloot dringend aan vernieuwing toe. Daarom is een investeringsplan Vloot 2004-2008 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 is een absolute vereiste om te verzekeren dat de DAB Vloot aan haar wettelijk vastgelegde dienstverlening kan blijven voldoen. Waar mogelijk moeten alternatieve financieringswijzen zoals PPS-constructies en financiële leasing worden aangewend. Ook hierin kan Nautinvest Vlaanderen NV een rol vervullen.

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

Er bestaat op wereldvlak een structureel tekort aan mensen met een maritieme opleiding. De Europese Commissie schat het tekort aan zeevarenden in Europa alleen al op 36.000 (COM2001/370). Een doelgericht beleid dient te worden gevoerd om voor Vlaanderen het tekort aan mensen met een maritieme opleiding weg te werken en het behoud van de maritieme kennis in Vlaanderen veilig te stellen. Hierbij zal de reeds bestaande samenwerking tussen alle opleidingsinstituten en DAB Vloot worden versterkt, meer bepaald door het ter beschikking stellen van een opleidingsvaartuig voor de studenten en het aanmoedigen van potentiële maritieme studenten om deze carrièrekeuze te maken. De Mercator wordt idealiter als vlaggenschip van de Vlaamse Gemeenschap aangewend en moet op menig maritiem evenement in Vlaanderen of daarbuiten als waardige vertegenwoordiger van het (Vlaamse) maritieme erfgoed ingeschakeld kunnen worden. Ook aan landzijde bestaat binnen de havensector een tekort aan geschikte arbeidskrachten (zoals logistieke bedienden, heftruckchauffeurs, magazijniers e.d.) zowel door een gebrek aan ervaring, talenkennis en specifieke vaardigheden als door een minder gunstig image in de arbeidsmarkt. Gestreefd wordt

naar samenwerking of partnerships met de bestaande gespecialiseerde opleidingscentra (VDAB, OCHA, BIHB, Logos, Hogere Zeevaartschool, enz.).

3.2 Luchthavens

3.2.1 Omgevingsanalyse

Onze luchthavens vormen een belangrijke schakel in de internationale bereikbaarheid van en vanuit Vlaanderen. Op Vlaams grondgebied liggen vier luchthaventerreinen die deze bereikbaarheid helpen verzekeren: Brussel-Nationaal, geëxploiteerd door BIAC, luchthaven Oostende-Brugge en luchthaven Antwerpen (regionale luchthavens uitgebaat door het Vlaamse Gewest) en luchthaven Kortrijk-Wevelgem, eigendom van een West-Vlaamse Intercommunale.

De betrokkenheid van de Vlaamse overheid bij het beleid van deze luchthavens is dus verschillend maar reëel, o.m. inzake milieu, ruimtelijke ordening en mobiliteit.

De luchtvaart is een zeer gediversifieerde sector. Zelfs binnen commerciële sector van het passagiersvervoer, de luchtvrachtmarkt en de “General Aviation” of kleine luchtvaart bestaan een groot aantal zeer uiteenlopende activiteiten die echter een zekere complementariteit vertonen. Nauw samenhangend hiermee zijn de luchthavengebonden diensten en toeleveringen. Deze activiteiten zijn noodzakelijk gespreid over verschillende types van luchtvaartterreinen, waaruit een zekere taakverdeling is voortgevloeid die mede afhankelijk is van hun infrastructuur, hun eventuele slots, hun ligging en hun beperkingen op milieugebied.

De luchtvaart biedt ook een grote diversiteit aan arbeidsplaatsen, waarbij ook het aantal jobs voor laag- en middelmatig geschoolden nog zeer omvangrijk is. Veel hoogtechnologische bedrijven bieden toepassingen in de luchtvaart. In sommige gevallen hebben deze bedrijven een nabije luchthaven nodig.

De luchtvaart is ook zeer expansief, meer dan gelijk welke andere vervoerssector. Na de uitzonderlijke inzinking tussen 2001 en 2003 heeft de luchtvaart opnieuw aangeknoopt bij de voordien opgetekende trends. Thans wordt wereldwijd opnieuw gerekend op een groei van

het passagiersvervoer met 4 % per jaar en met een uitbreiding van het luchtvrachtverkeer met 5,5 % per jaar. De realiteit loopt zelfs vooruit op deze prognoses.

Deze groei gaat gepaard met een diepgaande herstructurering van de sector en van de toeleveringsdiensten. In de voorbije jaren zijn belangrijke luchtvaartmaatschappijen verdwenen of grondig gesaneerd. Tegelijk kwamen een aantal nieuwe, vooral lage kostenmaatschappijen op de markt. De uitbreiding van de Europese Unie, waarbinnen de luchtvaart geliberaliseerd is, heeft deze evolutie nog in de hand gewerkt. Bovendien maakt de knooppuntfunctie (zgn. hubfunctie) meer en meer plaats voor rechtstreekse verbindingen binnen Europa tussen regionale luchthavens, terwijl de mega-luchthavens meer en meer het intercontinentaal verkeer voor hun rekening nemen. Deze ontwikkeling opent gunstige perspectieven voor de kleinere luchthavens.

De aanslagen van 11 september 2001 en de terroristische dreigingen hebben de aandacht voor de beveiliging van de luchtvaart en de luchthavens versterkt. Dit leidde o.m. tot Europese verordeningen om de beveiliging op de luchthavens te uniformiseren en het toezicht op de naleving te regelen. Deze strengere reglementering inzake luchthavenbeveiliging weegt zwaar op de bestedingen van de luchthavens.

In mei 2004 legde het Vlaams Forum Luchtvaart, na twee jaar intensief werk, zijn rapport neer dat beantwoordde aan een drievoudige opdracht vanwege de Vlaamse Regering:

- Het uitwerken van een geïntegreerd luchthavenbeleid in Vlaanderen, waarbij zowel de luchthaven van Brussel-Nationaal als de regionale luchthavens van Oostende en Antwerpen en de Intercommunale luchthaven Kortrijk-Wevelgem in aanmerking genomen werden.
- De studie van de omgevingsproblemen en het streven naar samenhangende oplossingen, gesteund op uitwisseling van ervaringen.
- Het onderzoek van de mogelijkheden tot opleiding en training van Vlaamse piloten en luchtvaarttechnici.

Dit rapport bevat belangrijke en voor het eerst samengebrachte informatie die kan bijdragen tot een positief beleid ten aanzien van de luchtvaart in Vlaanderen.

3.2.2 Strategische doelstellingen

Gelet op de toenemende betekenis van de luchtvaart wil Vlaanderen de beschikbare luchthaveninfrastructuur behouden en, in samenwerking met de private sector, verder uitbouwen.

Het Vlaamse Gewest wil de nodige inspanningen leveren om de “poort”-functie van de luchthavens veilig te stellen en te bevorderen. Bij het bepalen van de strategische functie van de luchthavens dient rekening gehouden met hun complementariteit in het geheel van het Vlaamse luchtvaart- en luchthavenbeleid.

Doelstelling 1: Het vrijwaren van de bereikbaarheid , zowel landzijdig als luchtzijdig.

Gelet op de toenemende betekenis van de luchtvaart wil Vlaanderen de beschikbare luchthaveninfrastructuur behouden en verder uitbouwen.

Dit houdt in dat wordt gestreefd naar een bereikbaarheid van de luchthavens, zowel via de lucht als via het land.

De operationaliteit en de veiligheid van het vliegverkeer leggen beperkingen op inzake gebruik van het luchtruim rond de luchthavens, nl. inzake bebouwing en de toegelaten hoogten (zgn. luchtvaartdienstbaarheden). Daarnaast moeten de luchthavens aan landzijde voldoende zijn ontsloten voor de verschillende relevante verplaatsingswijzen. Hiertoe dient voorzien in de nodige ontsluitingsinfrastructuur die afgestemd is op de strategische functie.

Doelstelling 2: Het verzekeren van de veiligheid van de luchthavens

De beveiliging van de luchthavens Oostende en Antwerpen, de inspectie en het toezicht behoren tot de kerntaak van de Vlaamse overheid. Gelet op de huidige internationale context en op de nieuwe Europese verordeningen terzake, is deze taak voor de operationaliteit van de luchthavens van primordiaal belang geworden.

Doelstelling 3: De aanvaarding voor de omgeving verbeteren

De luchthavenexploitatie veroorzaakt onvermijdelijk hinder voor de omgeving. Het is van belang deze hinder in kaart te brengen, te monitoren en via een verscheidenheid aan acties terug te dringen. Daarnaast zal gewerkt worden aan een betere communicatie met de lokale partners en met de omgeving. Het verhogen van de lokale betrokkenheid kan bijdragen tot een meer evenwichtige benadering van de luchthavenproblematiek.

Doelstelling 4: De realisatie van aansluitende economische ontwikkeling

Sommige bedrijven hechten veel belang aan de nabijheid van een luchthaven. Anderzijds wordt de logistieke functie van de luchthavens ondersteund door het aantrekken van bedrijvigheid die hierop betrekking heeft (vrachtbehandeling, vliegtuigonderhoud, catering en afgeleide activiteiten). Het is noodzakelijk de nodige faciliteiten te bieden om op die behoeften in te spelen. Een afstemming tussen de economische ontwikkeling en de mobiliteitsbeheersing is evenwel noodzakelijk om de leefbaarheid van de omgeving te verzekeren.

3.2.3 Operationele doelstellingen

Door de realisatie van onderstaande operationele doelstellingen kan een belangrijke bijdrage geleverd worden in het bereiken van de strategische doelstellingen.

Operationele doelstelling 1 Het verzelfstandigen van het financieel en commercieel beheer

De luchthavens Oostende en Antwerpen hebben thans het statuut van Dienst met Afzonderlijk Beheer, binnen het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Naar analogie met de ontwikkelingen in binnen- en buitenland moeten ook de Vlaamse luchthavens kunnen evolueren naar een meer verzelfstandigde beheersvorm die toelaat

ook privaat kapitaal aan te trekken voor de realisatie van de vereiste investeringen. Hierbij dienen goede taakomschrijvingen, -verdelingen en –afbakeningen gemaakt te worden. Met het huidige trafiekniveau blijft het echter onmogelijk om deze luchthavens te exploiteren en hun infrastructuur te moderniseren en uit te breiden zonder verdere inbreng van overheidsmiddelen.

Operationele doelstelling 2 Het uitbouwen van een gestructureerd overleg

Naar het voorbeeld van andere vervoerswijzen is het nodig om in Vlaanderen een platform te creëren voor een gestructureerd overleg met alle geledingen van de luchtvaartsector. Alle in Vlaanderen gelegen luchthavens kunnen hierbij betrokken worden. Dit overkoepelend overleg moet de complementariteit tussen de verschillende luchthavens in het licht van de evolutie van de luchtvaart in haar diverse geledingen duidelijk stellen. Daarnaast is voor iedere luchthaven ook een permanent overlegplatform noodzakelijk met de lokale politieke en sociaal-economische instanties. Dit lokaal overleg moet de maatschappelijke inpassing van de luchthavenactiviteit bevorderen.

Operationele doelstelling 3 De beveiliging van de luchthavens Oostende en Antwerpen conform de nieuwe Europese regelgeving en de vereisten van de verplichte certificatie.

In de nasleep van de aanslagen van 11 september 2001 is een Europese verordening uitgewerkt om de beveiligingsmaatregelen op de luchthavens te uniformiseren en het toezicht op hun naleving te regelen. Deze Verordening 2320/2002 van 16 december 2002 houdende gemeenschappelijke maatregelen op het vlak van de burgerluchtvaartbeveiliging. Ingevolge nieuwe verplichtingen opgelegd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ICAO, omgezet in het koninklijk besluit van 14 februari 2001 zijn de luchthavens verplicht een certificaat te bezitten overeenkomstig het aangevraagde exploitatieniveau.

Operationele doelstelling 4: Afstemming van de investeringen op de strategische rol van de luchthaven.

De middelen die het Vlaams Gewest ter beschikking stelt van de luchthavens om hun infrastructuur in stand te houden en af te stemmen op de vereisten van de milieu- en exploitatievergunning, de vereisten inzake luchthavenbeveiliging, de specifieke functie van de luchthaven, de behoeften van de luchthavengebruikers (luchtvaartmaatschappijen, concessiehouders) en de feitelijke evolutie van het verkeer, moeten de toets met de strategische rol van de luchthaven doorstaan.

3.2.4 Projecten

In uitvoering van de voornoemde operationele doelstellingen zijn de volgende strategische projecten als prioritair te beschouwen:

Een permanent overlegorgaan luchtvaart oprichten

De Vlaamse overheid zal binnen de SERV een advies- en overlegorgaan oprichten dat luchtvaartangelegenheden behandelt en dat zal fungeren als permanente voortzetting van het Vlaams Forum Luchtvaart, met als opdrachten o.m.:

- de beleidsaanbevelingen van het Forum meer concreet uit te werken;
- de gemeenschappelijke problemen van de luchthavens te behartigen;
- de samenwerkingsverbanden tussen de luchthavens te stimuleren;
- de concurrentiepositie van de Vlaamse luchthavens t.a.v. andere binnen- en buitenlandse luchthavens op te volgen;
- het opmaken en bijhouden van een inventarisatie van het luchtvaartpatrimonium in Vlaanderen en het onderzoeken van de mogelijkheden tot gemeenschappelijke promotie ervan.

Dit overlegorgaan moet de strategische rol van de luchthavens in het kader van de bereikbaarheid van Vlaanderen definiëren en actualiseren, rekening houdend met de zeer snelle evoluties in de sector. Dit strategisch luchthavenbeleid heeft oog voor alle

deelactiviteiten van de luchtvaart en hun onderlinge samenhang, en ook voor de concurrentie en complementariteit met andere vervoerswijzen.

Naast de creatie van een overlegforum op Vlaams niveau wordt ook de noodzaak aangevoeld om per luchthaven, complementair aan de werking van het milieuoverleg dat voor elke luchthaven is opgericht in uitvoering van de milieuvergunning, een overlegstructuur in het leven te roepen tussen het luchthavenbestuur enerzijds en de lokale politieke en sociaal-economische instanties anderzijds. Dergelijk overlegorgaan moet de onderlinge informatie, het wederzijds begrip en het benutten van opportuniteiten bevorderen.

De beheersstructuur verzelfstandigen

Binnen het kader van Beter Bestuurlijk Beleid zal gestreefd worden naar een beheersvorm die de luchthaven de mogelijkheid biedt zich sterker te profileren op een uiterst concurrentiële wereldmarkt waar snelheid, flexibiliteit, creativiteit en klantgerichtheid de doorslaggevende factoren zijn. Deze meer verzelfstandigde beheersvorm moet ook de mogelijkheid scheppen om privé-partners en -investeerders aan te trekken, met een duidelijke taakomschrijving voor zowel de private als de publieke sector.

De regelgeving inzake luchtvaart moderniseren en gelijkgeschakelen

De luchthavenexploitatie en de organisatie van het luchtverkeer zijn onderworpen aan een zeer strikte regelgeving die permanent wordt onderzocht en geactualiseerd. Deze regelgeving is grotendeels internationaal of federaal. Het Vlaamse Gewest wordt betrokken bij de voorbereiding ervan.

Daarnaast vereist het luchtverkeer van en naar de luchthavens ook een reglementair kader dat de ontwikkeling van de luchthaven veilig stelt t.a.v. mogelijke ingrepen in de omgeving van de luchthaven die nadelig zouden zijn voor het luchtverkeer. Het

betreft hier hoofdzakelijk regelgeving op het vlak van de luchtvaarthindernissen en het uitvaardigen van specifieke bouwvoorschriften of bouwbeperkingen.

De beveiliging van de luchthavens verder verbeteren

In de voorbije jaren heeft het Vlaamse Gewest belangrijke inspanningen geleverd om de beveiligingsuitrusting en –infrastructuur op de Vlaamse luchthavens op een aangepast niveau te brengen.

Teneinde te voldoen aan alle aspecten van de Europese reglementering dient in de toekomst gewerkt aan de realisatie van een degelijk administratief en juridisch kader en aan een personeelsomkadering die kwantitatief en kwalitatief in staat is de reglementering toe te passen. De specifieke opleiding is daarbij een belangrijk aandachtspunt.

Op administratief-juridisch vlak wil het Vlaamse Gewest bijdragen tot de totstandkoming van een reeds door de betrokken administraties voorbereid samenwerkingsakkoord inzake luchthavenbeveiliging tussen de federale overheid en het Waalse en Vlaamse Gewest. Het akkoord regelt de werking van een permanente commissie van experts evenals de samenwerking en de verhouding tussen het federale Directoraat-generaal Luchtvaart (luchtvaartinspectie) en de regionale luchthaveninspectiediensten (beveiliging) op het vlak van hun opleiding, certificatie en respectievelijke bevoegdheden. De EU-verordening voorziet inderdaad in de verplichte specifieke opleiding en bijzondere certificatie van het beveiligingspersoneel op luchthavens. De nodige initiatieven dienen genomen om het betrokken personeel van de luchthavens hieraan te laten voldoen.

Gelijktijdig dient voorzien in een decreet dat de nieuwe juridische basis moet vormen voor de inspectiebevoegdheden van de betrokken Vlaamse ambtenaren op de regionale luchthavens. Sinds de wet van 3 mei 1999 tot wijziging van de wet van 27 juni 1937 betreffende de burgerluchtvaart opereren namelijk deze beëdigde ambtenaren in een dubbelzinnig juridisch kader bij de uitvoering van hun politionele taken. Deze wet

van 3 mei 1999 was de concretisering van de politiehervorming op het vlak van de luchthavenbeveiliging.

Daarnaast dient het personeelseffectief te worden afgestemd op de toepassing van deze EU-verordeningen, rekening houdend met de aard en de omvang van het verkeer.

De regionale luchthavens certificeren

De ICAO voorschriften verplichten de burgerluchthavens te beschikken over een certificaat, uitgereikt door de nationale luchtvaartautoriteit, dat aan de luchthavengebruikers een bepaald kwalitatief niveau van dienstverlening en van beveiliging waarborgt dat overeenstemt met de categorie waarvoor het certificaat is aangevraagd. In zekere zin is dit certificaat te beschouwen als een ISO-norm voor luchthavens.

Om aan de certificatie-eisen te voldoen dient de luchthaven :

- het personeelseffectief af te stemmen op de certificatievereisten en de nodige opleiding te voorzien;
- een vliegveldhandboek en checklist op te stellen
- de inrichtingen, diensten en uitrustingen in overeenstemming te brengen met de technische vereisten
- een Safety Management System op te zetten.

De toekomst van de luchthaven Antwerpen veilig stellen

In het Vlaams regeerakkoord is gesteld dat de Antwerpse regio, met zijn 24.500 deels multinationale bedrijven als wereldhandelscentrum voor diamant, recht heeft op het behoud van een regionale zakenluchthaven. De luchtvaartmaatschappijen wensen een maximale garantie inzake operationaliteit van de luchthaven om zelf een betrouwbaar product te kunnen leveren. Zonder vooruit te lopen op de resultaten van de opgestarte procedure tot oprichting van een structuur voor een publiek-private samenwerking (PPS) wordt geopteerd voor het behoud met mogelijkheid tot een optimaal gebruik van de huidige startbaanlengte van 1.510 m. Daarbij moet worden voldaan aan de nieuwe

reglementering van 4 november 1999 van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ICAO die de verplichting oplegt om aan weerszijden van de start- en landingsbaan een uitloopstrook van 150 m te voorzien. Daarbij wordt echter erkend dat deze startbaanlengte nog beperkingen inhoudt op het vlak van het toegelaten maximum startgewicht (aantal passagiers, hoeveelheid brandstof en meegenomen bagage), afhankelijk van o.m. de meteorologische omstandigheden en het type toestel.

Teneinde de faciliteiten voor de vertrek- en aankomstverrichtingen te verbeteren zal op korte termijn werk gemaakt worden van de modernisering van de vertrek- en aankomstzone van de luchthaventerminal en de vernieuwing van de technieken in het luchthavengebouw.

Investeren in de capaciteit van de luchthaven Oostende-Brugge

De investeringen van de luchthaven Oostende zullen tot doel hebben de infrastructuurcapaciteit af te stemmen op de evolutie van het verkeer. Een toename van de luchthavenactiviteit is noodzakelijk om de financiële situatie van de luchthaven te verbeteren, de rol van de luchthaven in het economisch weefsel te versterken en de directe en indirecte werkgelegenheid te vergroten.

De aanpassing van de capaciteit heeft vooral betrekking op:

- het ter beschikking stellen van voldoende loodsruimte voor de afhandeling van vracht;
- de beschikbaarheid van voldoende opslagcapaciteit voor brandstof,
- het verzekeren van een voldoende capaciteit van de startbaan die thans nog beperkt wordt door het ontbreken van een taxiweg over de volledige lengte van de startbaan. Naarmate een verdere groei gerealiseerd wordt zal een verlenging van de taxiweg zeer snel noodzakelijk worden. Anderzijds is een verbreding van de taxiweg noodzakelijk om te voldoen aan de internationale voorschriften en om de infrastructuur af te stemmen op de grootte van de vliegtuigen die voor het intercontinentaal vrachtvervoer worden ingezet.

De luchthavengebonden bedrijfzone die ten zuidoosten van de luchthaven is aangelegd biedt ruime mogelijkheden tot verruiming van de capaciteit van de luchthaven.

Bij deze uitbreiding van de voorzieningen kan de private sector een belangrijke rol spelen.

De toekomst van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem vrijwaren

In 2005 zal het Vlaamse Gewest financieel tussenkomen in uitzonderlijke investeringen voor de modernisering van de basisinfrastructuur. Deze investeringen hebben tot doel de startbaan, de taxiways en hun uitrusting volledig te moderniseren. Het Vlaamse Gewest komt tussen naar rata van hetzelfde bedrag dat de partners in de Intercommunale, eigenaar van de luchthaven, zullen inbrengen. Deze tussenkomst van het Vlaamse Gewest is verantwoord gelet op het strategisch belang van deze luchthaven voor de bediende regio en de complementariteit t.a.v. de andere luchthavens op Vlaams grondgebied m.b.t. de “general aviation”.

Verankering aan de Vlaamse poort Zaventem

De luchthaven Brussel-Nationaal is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen erkend als een toegangspoort op Vlaams niveau. Het Vlaamse Gewest zal zich inspannen om de multimodale bereikbaarheid van de luchthavenregio te verbeteren. Hierbij zijn zowel de aantakking op het hoofdwegennet als de betere integratie in het spoorwegennet prioritair. Met de oprichting van de task-force wensen we snel werk te maken van een ruime visie voor de verdere ontwikkeling van de luchthavenregio en daaraan gekoppeld actieplan.

Het Vlaamse gewest heeft thans geen participatie in BIAC, eigenaar en uitbater van de luchthaven Brussel-Nationaal, alhoewel deze luchthaven volledig op Vlaams grondgebied gelegen is en beschouwd wordt als een toegangspoort van Vlaams belang. Ook de weerslag van deze luchthaven voor de directe en indirecte werkgelegenheid en als aantrekkingspool voor andere bedrijven is zeer aanzienlijk. Het lijkt dan ook meer dan verantwoord dat het Vlaamse gewest een participatie neemt in deze luchthaven en een deel voor zijn rekening neemt in het resterende

overheidsaandeel van 30 % of minstens structureel betrokken wordt bij de uittekening van de strategie voor de verdere uitbating van de luchthaven.

4 Openbare Werken: de multifunctionele benadering

4.1 Inleiding

Het multifunctionele karakter van onze wegen en waterwegen is tijdens de voorbije legislaturen sterk gegroeid. Een goed besef van het multifunctioneel karakter van onze wegen en waterwegen is heel belangrijk. De gevolgen van een eenzijdige benadering kunnen voor de omgeving zeer negatief zijn. Zo werd het landschap al te veel versnipperd en op heden zorgen overstromingen nog steeds voor aanzienlijke en tevens ongecontroleerde schade.

Ondermeer via de implementatie van Europese milieuriichtlijnen werd daarom terecht de blik verruimd naar mogelijke effecten tengevolge de aanleg en onderhoud van transportinfrastructuur. Met dit hoofdstuk wordt het belang van de multifunctionele benadering onderschreven en wordt toegelicht op welke wijze deze aandacht ook tijdens deze legislatuur geïmplementeerd zal worden.

Bij de totstandkoming van transportinfrastructuur dient binnen het maatschappelijk draagvlak evenwicht gezocht voor de verschillende functies door mitigerende maatregelen, zonder dat dit evenwicht mag leiden tot een verlamming van de realisatie.

In een eerste deel wordt de multifunctionele benadering van de weg verder uitgewerkt, terwijl tweede deel uitdrukkelijk aandacht wordt geschonken aan de multifunctionele benadering van de waterwegen en de kust.

4.2 De Weg multifunctioneel benaderd

4.2.1 Strategische Doelstelling: De ecologische inpassing van transportinfrastructuur

Door technische verbeteringen aan de voertuigen valt in de toekomst te verwachten dat de luchtkwaliteit op een aantal domeinen zal verbeteren. Een soortgelijke gunstige evolutie valt er niet te verwachten met betrekking tot het terugdringen van de schade aan de natuur. De aanleg van infrastructurele voorzieningen en het onderhoud ervan vragen dan ook in de toekomst om extra beleidsaandacht. Het streefdoel hierbij is o.a. het **verminderen van de versnippering** van de natuur door het ecologisch beter inpassen en onderhouden van

transportinfrastructuur en het zoveel mogelijk beschermen van de natuur tegen negatieve effecten van kunstmatig licht zonder evenwel de (verkeers)veiligheid in het gedrag te brengen.

4.2.2 Operationele doelstelling: Transportinfrastructuur duurzaam inrichten en onderhouden

Niet alleen in stedelijke omgevingen dienen transportinfrastructuren met de nodige zorg te worden ontworpen en gerealiseerd. Ook dient de toepassing van NTMB bij infrastructuurprojecten te worden verder gezet, ontsnipperingsprojecten te worden uitgevoerd, strooizouten en biociden met de nodige zorg te worden gebruikt. Een deskundig bermbeheer draagt bij tot een verhoging van de ecologische waarde ervan.

4.2.3 Transportinfrastructuur en hun omgeving milieuvriendelijk inrichten en beheren

Ecologisch bermbeheer

Heel wat bermen langsheen de hoofdwegen en andere gewestwegen hebben een groot ecologisch potentieel. Om dit potentieel maximaal te valoriseren worden sinds 1999 voor alle autosnelwegbermen systematisch bermbeheersplannen opgemaakt. Bij het verder zetten van dit beleid zal de komende jaren vooral gefocust worden op een betere verwijdering van het bermmaaisel, het stimuleren van het gebruik van cirkelmaaiers, een inhaalbeweging voor het onderhoud van de houtige vegetatie in de bermen en het systematisch uitvoeren en evalueren van de opgemaakte bermbeheersplannen.

Biocidegebruik

Het streefdoel inzake biociden is een nulgebruik tegen uiterlijk 1 januari 2015. De belangrijkste aandachtspunten voor de komende jaren zijn aandacht voor

onkruidbeheersing bij het ontwerp en het structureel onderhoud van wegen en bruggen, verbetering van de borstelbestekken (frequenter en gericht borstelen), systematisch onderhoud van voegen in de wegverharding, sensibilisatie van de weggebruiker naar de aanvaardbaarheid van een zekere 'onkruidvegetatie' op of langs de verhardingen.

Ontsnippering

Voor een geïntegreerde aanpak van ontsnippering (= het ongedaan maken van het versnipperend effect van infrastructuur) werd een ontsnipperingsstrategie uitgewerkt. Op basis daarvan zullen de komende jaren in samenspraak met alle betrokkenen gebiedsgerichte of infrastructuurgerichte projecten worden uitgewerkt. Bovendien moet binnen administraties een ontsnipperingsreflex ontstaan bij alle infrastructuurwerken die worden vormgegeven zodat ook projectgericht ontsnipperingsmaatregelen kunnen voorzien worden. Binnen de administratie moet tot slot de nodige kennis en informatie vlot beschikbaar worden gesteld.

Winterdienst

Het smeltmiddel (zout) dat rechtstreeks of via het smeltwater in de wegberm of riolering terechtkomt belast het milieu. Dit nadelig effect beperken kan alleen door de spreiding en dosering van het gestrooide dooimiddel maximaal aan te passen aan de wegdektoestand. Om dit te bereiken is een verdere automatisering van het strooiproces nodig. Daarom zal de administratie Wegen en Verkeer het gebruik van met GPS-besturing uitgeruste strooi toestellen veralgemenen naarmate oude door nieuwe toestellen vervangen worden. De ontwikkeling van een informaticatoepassing ter aansturing, controle en analyse van de uitgevoerde strooiacties vormt een noodzakelijke schakel voor het doelmatig gebruik van strooi toestellen. Daarnaast zal de administratie haar voorspellingsstelsel ter ondersteuning van de winterdienst (het gladheidsmeetstelsel) ook voor steden en gemeenten toegankelijk te maken.

Visuele netheid

De visuele netheid van het wegennet is voor een belangrijk stuk het visitekaartje van de weg- of waterwegbeheerder (en dus de overheid). Voldoende aandacht (en middelen) voor een verzorgd en goed onderhouden wegennet is dan ook belangrijk. Hierbij zal meer en meer overgaan worden tot het werken met resultaatsbestekken en een duidelijk na te streven kwaliteitsniveau voor het uitvoeren van maaiwerken, veegwerken, ruimen van zwerfvuil, herstellen van beschadigingen, Het opstellen van een kwaliteitsindex moet toelaten voor elk wegsegment te bepalen in hoeverre het vooropgestelde netheidsniveau gehaald wordt.

Geluid

Door de omzetting van de Europese Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai wordt geprobeerd omgevingslawaai en de hieruit voortkomende hinder en schadelijke effecten te vermijden, te voorkomen of te verminderen en een zo goed mogelijke geluidskwaliteit te bewaren. Het op te stellen geluidsactieprogramma (op basis van geluidbelastingkaarten) zal uiteraard zijn consequenties hebben op het investeringsprogramma van de administratie Wegen en Verkeer. Deze zal daar dan ook van nabij bij betrokken worden zodat de uit te voeren acties hierin kunnen ingepast worden zonder drastische budgetverhogingen. In elk geval zal het huidige beleid van samenwerking met de gemeenten (via de mobiliteitsconvenants) verder gezet worden.

4.3 De Waterweg en de Kust multifunctioneel benaderd

4.3.1 Omgevingsanalyse

De ruimte voor water is sterk afgenomen in Vlaanderen. Vele waterlopen zijn rechtgetrokken en ingedijkt met het oog op het menselijk gebruik van de valleigebieden voor onder andere landbouw en woningbouw. In verscheidene steden verdween het water uit het straatbeeld,

door omleiding of inkokering, steeds ten gunste van straten, huizen, parkings,... Bovendien kan het water niet meer in de bodem dringen. Vlaanderen kent een bijzonder hoog percentage aan verharde oppervlakten en heeft elders een intensief bodemgebruik, waardoor het water afstroomt in plaats van in te sijpelen. Wanneer bij hevige of langdurige neerslag het water dan toch de voorheen beschikbare ruimte opzoekt, of wanneer het water massaal afstroomt, veroorzaakt dat overstromingen, vaak met aanzienlijke schade tot gevolg. We herinneren ons daarbij ondermeer de eindejaarsperiode 2002-2003 toen verscheidene Vlaamse waterlopen buiten hun oevers traden.

Meer en meer wetenschappers raken het eens over de invloed die de klimaatverandering zal hebben op onze regionen. Voor de toekomst wordt meer en hevigere neerslag verwacht, evenals langere periodes van droogte en mogelijk een stijging van de zeespiegel.

Anderzijds kampt Vlaanderen met een structureel tekort aan water. In Vlaanderen is er ongeveer 540 m³ zoet water per inwoner per jaar voorhanden, terwijl 2000 m³ als "zeer weinig" beschouwd wordt door het Europees Milieu Agentschap (1998). Gemiddeld gebruikt een Vlaming ongeveer 120 liter water per dag. Voor het totale watergebruik, waar vooral de industrie en in veel mindere mate de landbouw ook hun aandeel in hebben, komt dat op ongeveer 780 miljoen m³ per jaar voor Vlaanderen. Volgens de OESO scoort Vlaanderen daarmee het slechtst van alle OESO-landen inzake de verhouding voorraad - verbruik. De leveringen van drinkwater vanuit Wallonië bijvoorbeeld zijn momenteel al omvangrijk en nemen toe. Indien het huidig beleid inzake duurzaam watergebruik volgehouden wordt, geeft een realistische prognose een daling van het watergebruik in Vlaanderen tot ongeveer 690 miljoen m³ in 2020. Toch zal Vlaanderen niet zijn volledige waterbehoefte kunnen dekken uit onttrekkingen op eigen bodem zonder onaanvaardbare ecologische en economische schade. Het wordt moeilijker om permanent voldoende water met de gewenste kwaliteit te voorzien. Grote hoeveelheden drinkwater worden gebruikt voor doelen waarvoor geen drinkwaterkwaliteit nodig is. De ontwikkeling van alternatieven daarvoor blijkt onontbeerlijk.

De waterkwaliteit verbetert slechts langzaam. Vooral in de jaren negentig was een gunstige evolutie merkbaar, maar de laatste jaren lijkt dat weer wat te stagneren. Slechts zeer weinig oppervlaktewateren in Vlaanderen hebben over de hele lijn een goede fysisch-chemische

kwaliteit. Het gaat om enkele tientallen meetpunten op een totaal van 1387. 29% van de meetpunten voor biologische waterkwaliteit voldoet aan de basiskwaliteit¹⁴.

Afvalwater van huishoudens en bedrijven, maar ook verliezen van nutriënten en bestrijdingsmiddelen uit de landbouw en andere bronnen, tasten de kwaliteit van het water aan. Ook de waterbodems ondervinden een sterke negatieve invloed van de povere waterkwaliteit, temeer daar de verontreiniging zich in de waterbodem ophoopt. Dit leidt tot grote problemen in waterlopen, aangezien het ruimen en baggeren omwille van kwaliteitsredenen zeer moeilijk wordt. Zowel de waterafvoer als de scheepvaart kunnen hiervan hinder ondervinden. De waterbeheerder zelf is niet verantwoordelijk voor dit probleem, wel de vervuilers, maar de waterbeheerder moet het beheer van z'n waterlopen wel verzekeren.

Uiteraard gebeuren er heel wat inspanningen voor de preventie van verontreiniging en voor de afvalwaterzuivering, maar het vergt nog veel werk om een goede kwaliteit te bereiken. Bovendien is Vlaanderen ook in deze materie afhankelijk van de mate van verontreiniging van de waterlopen die vanuit Frankrijk, Wallonië en Brussel binnenstromen.

De ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische waarde van water kende een achteruitgang. Door allerlei menselijke ingrepen zoals onder andere rechttrekking, verharding, verbreding en verdieping van waterlopen, is de habitatkwaliteit sterk afgenomen. Dat leidt tot minder vissen en planten in onze beken, de verdwijning of aantasting van natte landschappen. De vismigratie bijvoorbeeld wordt belemmerd door kunstwerken als sluizen, stuwen, duikers,... De laatste jaren is de kennis op het vlak van natuurtechnische milieubouw echter sterk toegenomen, zodat de toepassing ervan steeds vlotter verloopt. Tevens komen er in het kader van "ruimte voor water" ter bestrijding van wateroverlast nieuwe kansen voor natuurontwikkeling. Beide doelstellingen gaan immers gemakkelijk hand in hand.

Enkele juridische en beleidsmatige elementen bepalen het integraal waterbeheer in sterke mate. Op Europees niveau vormt de Kaderrichtlijn Water het raamwerk, maar slechts ten dele, aangezien de Kaderrichtlijn zich toespitst op de kwalitatieve en ecologische aspecten van het waterbeheer. De richtlijn heeft nauwelijks oog voor de waterkwantiteit en voor het gebruik van water ten behoeve van de scheepvaart en de recreatie.

14 Cijfers VMM voor 2002

Op Vlaams niveau is de Kaderrichtlijn geïmplementeerd door middel van het decreet betreffende integraal waterbeleid van 18 juli 2003, titel I: doelstellingen, beginselen, organisatie, voorbereiding en opvolging van het integraal waterbeleid (Belgisch Staatsblad, 14 november 2003). Het decreet heeft een ruimere, meer integrale invalshoek dan de Kaderrichtlijn. Aspecten van waterkwantiteit (de strijd tegen wateroverlast, vb. door middel van overstromingsgebieden), van de afstemming met het beleidsdomein ruimtelijke ordening (de watertoets, de afstemming tussen waterbeheer- en ruimtelijke plannen) en van andere functies dan natuur en milieu (scheepvaart als milieuvriendelijke transportmodus bijvoorbeeld) komen aan bod.

Naast de wetgevende grondslag spelen ook de beleidsmatige aspecten een rol. In de eerste plaats is dit het Mobiliteitsplan Vlaanderen – beleidsvoornemens, maar inzake waterbeleid moeten ook het Milieubeleidsplan 2003-2007 en de Waterbeleidsnota, op te maken door de CIW, in rekening gebracht worden.

Tevens bestaan er plannen voor specifieke elementen, bijvoorbeeld het Beleidsplan Waterrecreatie en –Toerisme.

Op het niveau van de bekkens worden er bekkenbeheerplannen opgesteld. Alle vertegenwoordigers dragen daar ten volle toe bij en zullen dat ook in de toekomst doen. In elk bekken moeten deze plannen een gemeenschappelijke visie van de waterbeheerders en de betrokken sectoren weerspiegelen.

Ook in de kustzones is er een grote menselijke en economische activiteit. Door de eeuwen heen zijn kustgebieden dan ook belangrijke centra voor de ontwikkeling van de maatschappij geweest. De kustgebieden zijn nog steeds streken die voor de moderne maatschappij een enorm potentieel bieden. Ze hebben een belangrijke functie in het creëren van economische groei, werkgelegenheid en kwaliteit van het bestaan. Een toename van zowel de permanente als de tijdelijke bevolking leidt tot steeds meer conflicten tussen vormen van gebruik van zowel land als zee. Dat brengt een grote druk met zich mee voor de kustzonegebieden waar vele verschillende activiteiten naast elkaar moeten plaatsgrijpen.

Tot slot heeft het voortschrijdende democratiseringsproces geleid tot een situatie waarbij beslissingen zoveel mogelijk op basis van een consensus binnen de samenleving genomen worden. Participatie, inspraak, openheid en communicatie zijn uitgangspunten voor elk hedendaags degelijk beleid. Dit resulteert in een steeds ingewikkelder beleidsproces, waardoor er een grotere behoefte ontstaat aan kennis om beslissingen op te baseren, aan

methodes om het gevoerde beleid te evalueren en aan financiële slagkracht om het beleid uit te voeren.

4.3.2 Strategische doelstellingen

Het watersysteem in Vlaanderen en daarbuiten vervult talrijke functies tegelijkertijd. Het zorgt voor de aan- en afvoer van water, voor ecologische functies (biodiversiteit; habitatkwaliteit voor vissen, waterplanten, bodemfauna; watervoeding van natuurgebieden en waterafhankelijke terrestrische ecosystemen,...), voor economische functies (scheepvaart, drinkwatervoorziening, visserij, irrigatie van landbouwgrond en besproeiing van gewassen, koel- en proceswater voor de industrie,...), voor sociaal-culturele en recreatieve functies (belevingswaarde, cultuurhistorie, hengelsport, recreatievaart,...).

Doelstelling 1: Bescherming tegen wateroverlast en / of watertekort

Deze doelstelling heeft betrekking op de extreme toestanden voor de kust en de waterweg, met voor de waterweg naast het teveel aan water = de overstromingen ook het tekort aan water = de droogte.

Door de jaren heen is het inzicht gegroeid dat er anders moet omgegaan worden met de waterbeheersing dan vroeger. Men sprak vroeger van de strijd tegen de overstromingen en men wilde zoveel mogelijk land overstromingsvrij maken. Dat heeft geleid tot de bouw van dijken, zo dicht mogelijk tegen de rivier en zo hoog dat het hoogste waterpeil kon gekeerd worden. Maar onder meer door de dreigende klimatologische ontwikkelingen met meer en intensere neerslag, met de aangekondigde zeespiegelrijzing, met meer stormen vanuit zee... doen inzien dat we er nooit zullen in slagen om Vlaanderen volledig overstromingsvrij te maken voor alle extreem hoge waterstanden.

Water kan niet beheerst worden, in het beste geval kan het beheerd worden.

- We kiezen resoluut voor het concept vasthouden – bergen – afvoeren bij het beheer van de waterdebieten
- In plaats van voorkomen van overstromingen, vormt het terugdringen van de risico's die de veiligheid aantasten, het uitgangspunt.

Het beheer van hemelwater en oppervlaktewater wordt zo georganiseerd dat verdroging (watertekort) wordt voorkomen, beperkt of ongedaan gemaakt wordt.

Doelstelling 2: stimuleren van de binnenscheepvaart als volwaardig alternatief

Voor deze doelstelling wordt verwezen naar deel I: Transportinfrastructuur waar deze functie reeds uitvoerig werd beschreven.

Doelstelling 3: Interactie van alle vormen van waterrecreatie

Waterrecreatie zit sterk in de lift. Men zoekt meer en meer dat water op omdat het nog de aantrekkingskracht heeft van de natuurlijkheid en de stilte, waarden die op vele plaatsen zeldzaam zijn geworden. Vooral de zachte recreatie op de oevers (wandelen en fietsen) en op het water (de toervaart) zijn dus een succesverhaal. Fiets- en wandelroutenetwerken langs jaagpaden, jachthavens en andere faciliteiten voor waterrecreatie zijn maar enkele exponenten van het toenemend belang van de waterweg in de vrijetijdsbesteding binnen de samenleving. Men zoekt meer en meer het water en de waterkant op omdat daar nog de aantrekkingskracht van de natuurlijkheid en de stilte te vinden zijn, waarden die op vele plaatsen zeldzaam zijn geworden. De uitdaging is derhalve er zorg voor te dragen dat datgene waar de mens naar op zoek is niet verloren gaat door dat succes.

Doelstelling 4: Bescherming van het milieu

Deze doelstelling richt zich voornamelijk op het bereiken van de goede toestand of goed ecologisch potentieel van het oppervlaktewater en van het grondwater. Voor een nadere invulling van deze doelstelling wordt verwezen naar de beleidsnota Leefmilieu en Natuur. Daarnaast zal onderzoek naar de haalbaarheid, efficiëntie en visvriendelijkheid van energiewinning uit waterkracht moeten uitwijzen of investeringen op dit vlak opportuun zijn.

Doelstelling 5: Vrijwaren van de landschappelijke waarde

Opnieuw ruimte aan de rivier geven heeft uiteraard ruimtelijke consequenties. Om de schaarse ruimte niet nog meer te belasten streven we ernaar om dit bijkomend ruimtegebruik zo multifunctioneel mogelijk in te vullen.

Er zullen initiatieven ondersteund worden om het beleid ten aanzien van cultureel erfgoed en bescherming van monumenten en landschappen enerzijds en het integraal waterbeleid anderzijds op elkaar af te stemmen.

Water wordt waar mogelijk terug zichtbaar in de steden.

De gebruiks- en belevingswaarde van publieke ruimte zal verhoogd worden via infrastructurele ingrepen. De inrichting van de publieke ruimte, zowel in de stedelijke als de natuurlijke omgeving, zal er dan ook op gericht zijn om een brede maatschappelijke meerwaarde te realiseren, niet alleen voor de gebruikers van een bepaalde plek maar ook voor de gemeenschap in haar geheel.

4.3.3 Operationele doelstelling

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

In haar regeerakkoord benadrukt de Vlaamse regering reeds de multifunctionaliteit van de waterweg.

De uitdaging, en meteen ook de operationele doelstelling, bestaat erin die functies op een harmonieuze manier samen te brengen. Het komt er meer bepaald op aan de functies die de mens aan het watersysteem en de daarbijbehorende ruimte toekent op een maatschappelijk aanvaardbare wijze ten overstaan van elkaar af te wegen en waar mogelijk te combineren.

Soms staan ze onderling in conflict of tasten ze de randvoorwaarden voor het behoud van het watersysteem aan. Even vaak ontstaan er echter 'win-win'-situaties, waarbij de vervulling van een functie voordelen meebrengt voor de andere functie(s). Een

voorbeeld hiervan zijn bepaalde gecontroleerde overstromingsgebieden waarbij vermindering van schade ten gevolge van wateroverlast hand in hand gaat met natuurontwikkeling en recreatie.

In overeenstemming met de aanbeveling van het Europese Parlement en de Raad van 30 mei 2002 worden de beginselen van een geïntegreerd beheer van de kustgebieden toegepast om een goed beheer van de kustzone te verzekeren. Dit beheer zal de duurzame ontwikkeling van de kustzone bevorderen, gebaseerd zijn op de participatie en medewerking van alle belanghebbenden in de kustzone, en in het bijzonder naar een evenwicht streven tussen de zeeverende en de ecologische, economische, maatschappelijk-culturele, recreatieve en esthetische doeleinden. Bij deze strategische aanpak zal - zoals gesteld in bovenvermelde aanbeveling - de bedreiging van het kustgebied door de klimaatverandering en de gevaren die voortvloeien uit de stijging van de zeespiegel en steeds frequenter en heviger stormen, worden erkend.

Naast de geïntegreerde aanpak worden bij het beheer van de zeevering in het bijzonder nog volgende principes toegepast:

- streven naar een veerkrachtige kust: een kust die in staat is veranderingen te wijten aan zeespiegelrijzing, extreme gebeurtenissen en occasionele menselijke impacten op te vangen. Het herstel van de natuurlijke kustdynamiek is hierbij essentieel
- veiligheidsbeheer op basis van risico
- behoud en waar mogelijk ontwikkeling van de biodiversiteit

4.3.4 Projecten

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

Voor de bevaarbare waterlopen waar extreem lage afvoeren mogelijk zijn worden laagwatersscenario's opgesteld in het kader van een waterbeheerplan dat éénduidig vastlegt welke functies waar en hoe moeten inleveren naarmate er minder water beschikbaar is. De vooropgestelde normering voor het realiseren van een veiligheidsniveau Vlaanderen wordt geregeld, de opmaak en bijsturing van waterbeheersingsplannen wordt vastgelegd, de relatie wordt gelegd met andere gerelateerde wetgeving zoals het decreet op de ruimtelijke ordening.

Vanuit deze functie belichten we ook de opstelling van een geïntegreerd kustveiligheidsplan, met zeeverende duinen en veerkrachtige kuststroken en het geactualiseerde Sigmaplan, met bijkomende aandacht en zorg voor de effecten op de landbouwfunctie in het bekken vóór de realisatie van de gecontroleerde overstromingsgebieden. Verder dient het onmiddellijk nemen van noodmaatregelen gefaciliteerd en een vergoedingsregeling voor schade in gecontroleerde overstromingsgebieden voorgeschreven.

De bevolking moet bij nakende wateroverlast tijdig en accuraat verwittigd worden. Daartoe wordt het monitoringsysteem, de voorspellings- en verwittigingssystemen zowel voor de kust als voor de waterwegen verder uitgewerkt teneinde efficiënt en effectief te kunnen anticiperen en communiceren naar de hulpdiensten en naar de burgers met het doel schade te kunnen beperken in periodes van (dreigende) wateroverlast maar ook in droge periodes.

Projecten met betrekking tot de functie recreatie

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. Voorrang dient hierbij te gaan naar het opzetten van het overlegplatform waterrecreatie, sport en –toerisme.

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

Energie uit waterkracht

Heel wat kunstwerken op de bevaarbare waterwegen bieden door de combinatie van verval en debiet belangrijke potenties voor energieproductie uit waterkracht. Dit is bijzonder het geval voor de sluiscomplexen op het Albertkanaal.

Vismigratie

De inspanningen zullen zich in de eerstkomende jaren concentreren op de sanering van de meest prioritaire knelpunten gelegen op bevaarbare waterlopen. De hoogdringendheid wordt bepaald op basis van ecologische criteria en het principe ‘werk voor werk’.

Afbouw chemische bestrijdingsmiddelen

Het streefdoel inzake chemische bestrijdingsmiddelen is een nulgebruik tegen uiterlijk 1 januari 2015

Natuur Technische Milieu Bouw (NTMB)

NTMB wordt erkend als belangrijk middel tot de invulling van deze doelstelling. Via monitoring wensen we de uitgevoerde projecten te evalueren, om een hoger efficiëntieniveau te bereiken. Verkennende ecologische gebiedsvisies dragen aansluitend bij tot de ontsnipperingsvoorstellen en een planmatige aanpak van concrete projecten.

Visuele netheid

Voldoende aandacht voor een verzorgd en goed onderhouden waterwegennet is belangrijk voor het imago van de Vlaamse waterwegen. Zwerfvuil veroorzaakt niet alleen visuele hinder maar zorgt ook voor problemen bij het natuurtechnisch beheer van de bermen langs de waterwegen. De aanpak tegen het zwerfvuil is gesteund op 3 pijlers: preventie (met de nadruk op sensibiliseren), curatief werken (opruimen) en handhaven (via opstellen processen-verbaal).

Het werken met resultaatsbestekken en een duidelijk na te streven kwaliteitsniveau kunnen hier bijdragen tot een consequentere invulling van het opruimen van het zwerfvuil, afval en drijfvuil.

Projecten met betrekking tot de functie 'vrijwaren van de landschappelijke functie'

Steden en gemeenten langs waterwegen kiezen er alsmaar vaker voor om het water als structureel en ruimteversterkend element voor hun cultuurhistorische waarde te gebruiken. Deze evolutie dient te worden aangemoedigd door herinrichting van de waterweg mogelijk te maken. Herinrichting van waterwegen moet toelaten het imago van steden, gemeenten en monumenten te versterken.

Het ontwerpen van **kunstwerken** (bruggen, sluizen ...) wordt daarbij eveneens benaderd vanuit de inpassing in het landschap.

Enkele bijzondere projecten

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

- Structurele aanpak van de verzanding van het Zwin:
 - opstelling van een grensoverschrijdend milieu-effectenrapport (MER) dat de verschillende opties voor een duurzame oplossing voor het Zwin bestudeert
- Medewerking aan het Coördinatiepunt voor een geïntegreerd beheer van het kustgebied in België
 - samenwerkingsovereenkomst voor het operationaliseren van het Coördinatiepunt
- Ecologische studies van de zeevering
 - ecologische impact van zandsuppleties
- Medewerking aan kunstmanifestaties nauw verbonden met de zeevering
 - duurzame gestructureerde samenwerking met de triënnale voor hedendaagse kunst aan zee "Beaufort 2006"

Brussel, 18 november 2004

Kris Peeters

Vlaams Minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur

5 Bijlage 1: Protocol inzake de wederzijdse relaties tussen de Vlaamse minister bevoegd voor openbare werken en de Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit

6 Lijst met gebruikte afkortingen

ADA	Algemene Databank AWW
AIS	Automatic Identification System
AWV	Administratie Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BIAC	Brussels International Airport Company
CBS	Central Broker System
DAB	Dienst met Afzonderlijk Beheer
ELCA	Economische LevensCyclusAnalyse
FAST	Files Aanpakken door Snelle Tussenkomen
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eénmalige Investeringsuitgaven
FIT	Flanders Investment and Trade
GIS	Geografisch Informatie Systeem
GNB	Gemeenschappelijk Nautisch Beheer
HKD	HavenKapiteinDiensten
IMO	International Maritime Organisation
ISA	Intelligente SnelheidsAanpassing
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code
LED	Light Emitting Diode
MKBA	Maatschappelijke Kosten Baten Analyse
MotS	Motorways of the Sea
MRCC	Maritiem Reddings- en CoördinatieCentrum
NTMB	Natuur Technische Milieu Bouw
OBA	Objectieve Behoeft Analyse
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
PBV	Promotie Binnenvaart Vlaanderen
PCSP	Port Community Services Portal
PPS	Publiek Private Samenwerking
RIS	River Information Services
Ro Ro	Roll-ON Roll-Off
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
RUP	Ruimtelijk UitvoeringsPlan

RWOV	Rationeel Wegen Onderhoud Vlaanderen
SAR	Search And Rescue
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
SNMS	Schelde Navigator voor Marginale Schepen
SRK	Schelde Radar Keten
STOP	Stappers, Trappers, Openbaar Vervoer, Privévervoer
TEN	Trans-Europese Netwerken
VIF	Vlaams InfrastructuurFonds
VIL	Vlaams Instituut voor de Logistiek
VTMIS	Vessel Traffic Management and Information Services
VTS	Vessel Traffic Services
VTS-VK	VTS-Vlaamse Kust
WESP	WesterscheldePlanner

Classificatie van de Waterwegen

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