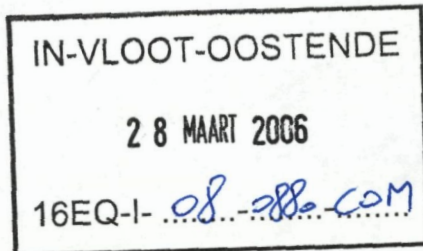




JAARBOEK LIN 2005  
Departement Leefmilieu & Infrastructuur



Ministerie van de  
Vlaamse Gemeenschap



uw kenmerk

ons kenmerk  
DCC/VHS/

bijlagen

vragen naar / e-mail

Carine De Kerpel  
[carinem.dekerpel@lin.vlaanderen.be](mailto:carinem.dekerpel@lin.vlaanderen.be)

telefoonnummer  
02-553 71 35

datum

Ik heb het genoegen u een exemplaar van het 'Jaarboek LIN 2005' aan te bieden. In het jaarboek komen de beleidslijnen en de belangrijkste realisaties van het voorbije jaar aan bod.

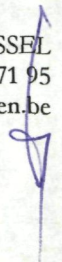
Mocht u nog exemplaren wensen, dan kunt u contact opnemen met Carine De Kerpel, tel : 02-553 71 35, fax : 02-553 71 95  
[carinem.dekerpel@lin.vlaanderen.be](mailto:carinem.dekerpel@lin.vlaanderen.be)

Mag ik u alvast veel leesplezier toewensen?

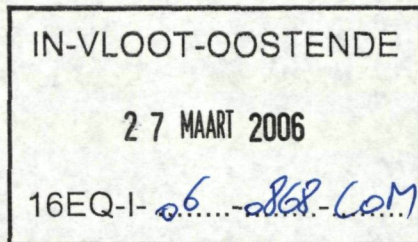
Met vriendelijke groeten,

Ir. Fernand Desmyter  
secretaris-generaal

lex laten creëren  
nest BIB  
28/3/06



Aan het afdelingshoofd



uw kenmerk

ons kenmerk  
DCC/VHS/

bijlagen

vragen naar / e-mail

Carine De Kerpel  
[carinem.dekerpel@lin.vlaanderen.be](mailto:carinem.dekerpel@lin.vlaanderen.be)

telefoonnummer  
02-553 71 35

datum



Betreft: Jaarboek LIN 2005

Ik heb het genoegen u vijf exemplaren van het Jaarboek LIN 2005 aan te bieden.

Het jaarboek kwam tot stand in samenwerking met verschillende personeelsleden van het departement en geeft een goed overzicht van het beleid en de realisaties in het jaar 2005.

Alle personeelsleden van niveau A ontvangen rechtstreeks een exemplaar. Indien ook andere medewerkers een jaarboek wensen, en de bijgevoegde exemplaren volstaan niet dan kunt u een aantal extra exemplaren aanvragen bij :


Carine De Kerpel  
tel : 02-553 71 35 - fax : 02-553 71 95  
e-mail : [carinem.dekerpel@lin.vlaanderen.be](mailto:carinem.dekerpel@lin.vlaanderen.be)

Ik wens u en uw medewerkers uitdrukkelijk te bedanken voor de geleverde inspanningen.


Veel leesgenot !



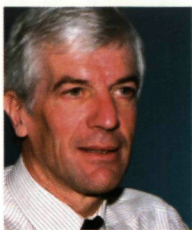
Ir. Fernand Desmyter  
Secretaris-generaal



**JAARBOEK LIN 2005**  
Departement Leefmilieu & Infrastructuur



## {VOORWOORD}



*d*it is het twaalfde jaarboek van het departement Leefmilieu en Infrastructuur. Het is tevens het laatste in de reeks. Het departement LIN bestaat immers niet meer. Het wordt door het reorganisatieproces, beter gekend als BBB (Beter Bestuurlijk Beleid) opgesplitst in drie beleidsdomeinen: het beleidsdomein *Leefmilieu, Natuur en Energie*, het beleidsdomein *Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed* en het beleidsdomein *Mobiliteit en Openbare Werken*. De bevoegdheden worden dan verder onderverdeeld over drie departementen en tien agentschappen.

Aangezien het mijn grote zorg is dat de samenwerking tussen de verschillende entiteiten die deel uitmaken van LIN verder blijft bestaan, koos ik als thema van dit jaarboek *samenwerking*. Er werden dan ook interviews afgenomen van de afdelingshoofden en de projectleiders over de belangrijkste projecten binnen LIN, waarbij verschillende administraties betrokken waren.

Dat inderdaad goed werd samengewerkt tussen de verschillende administraties, blijkt uit de talrijke en interessante onderwerpen die in de interviews aan bod kwamen. In elk hoofdstuk worden drie grote projecten besproken. Hierbij werd telkens stilgestaan bij het wat, hoe en waarom van de samenwerking. Ook in de teksten over de belangrijkste terreinprojecten van de administraties kwamen overleg en teamwerking aan bod.

In de overgangperiode van de bestaande naar de nieuwe structuren is het eerste doel om de continuïteit van de dienstverlening naar al onze klanten te verzekeren. De hoofden van de entiteiten zullen de samenwerkingsverbanden verder in goede banen moeten leiden. De opsplitsing betekent dus geen afscheid. Ook na BBB zullen we elkaar wel blijven ontmoeten in formele of informele structuren.

Ik wil iedereen bedanken voor de jarenlange inzet binnen het departement LIN. Ik wens u allen veel succes toe in de nieuwe organisatie.

ir. Fernand Desmyter  
secretaris-generaal

## INHOUD



- 06 {BOVENBOUW}  
Samen werken, samen denken  
en samen naar toepassingen zoeken
- 08 Grondverzet: een sluitsteen  
in de planning van een project
- 10 Langetermijnvisie zeehavenbeleid
- 12 Verkeersmodellen: simulaties van  
verkeersimpact
- OP HET TERREIN
- 13 Strategisch plan voor autosnelwegparkings
- 15 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
- 15 Telematicaproject: studie voor  
dynamische snelheidsdatabank
- 16 {AMINAL}  
Milieubeleid vergt samenwerking  
met andere beleidsdomeinen
- 18 Natuur en landbouw zijn geen tegenstanders
- 20 Klimaatconferentie: 365 actiepunten
- 22 Communicatie-overleg COLEV  
krijgt structureel karakter
- OP HET TERREIN
- 23 DANAH: Defensie + Aminal = Natuurherstel
- 24 VBNC De Nachtegaal: huwelijk  
tussen afdelingen Natuur en Aminabel
- 26 Partnership voor duurzaam bosbeheer



- 28 **{AROHM}**  
Zichtbaarheid van resultaten  
vergroot draagvlak
- 30 Werken aan een Vlaanderen  
met open ruimte en groen
- 32 Herbestemming 's Hertogenmolens
- 34 Portaal-site *Bouwen en wonen*
- OP HET TERREIN
- 35 Vlaamse gemeenten op weg  
naar zelfstandiger vergunningenbeleid
- 36 Aangepaste wooncode voor  
een nieuw sociaal huurbesluit
- 38 Hernieuwde aandacht voor onroerend  
erfgoed in milieueffectenrapportage
- 40 **{AWZ}**  
Deurganckdok en Schelde-estuarium:  
intensieve samenwerking, geleerd door ervaring
- 42 ProSes 2010
- 44 Deurganckdok
- OP HET TERREIN
- 47 Operationele online voorspellingen  
van de waterstand
- 48 Vier verdragen over het Scheldegebied
- 50 Kluizendok wordt nieuwe groeimotor  
voor haven van Gent
- 52 **{AWV}**  
Wegenbouwers slaan bruggen
- 54 Verkeerswisselaar Lummen
- 56 Doorstroming van het openbaar vervoer
- 58 Zone-30 in schoolomgevingen
- OP HET TERREIN
- 59 Ondertunneling N32 onder de N8 in Menen
- 60 (Samen)-werken aan de Ring in Antwerpen
- 62 Ontsnipperingsprojecten Meerdaalwoud en  
Nationaal Park Hoge Kempen
- 64 **{AOSO}**  
Studiebureau is bindmiddel  
tussen administraties
- 66 Nieuwe brug in Temse
- 68 Snelheidshandhaving in dienst van veiligheid
- 70 Wegwerken gevaarlijke verkeerssituaties
- OP HET TERREIN
- 71 Kwaliteit en accreditatie
- 72 Fotogrammetrie en topografie  
ondersteunen AROHM
- 74 Vlaams Verkeerscentrum
- 76 **{AAD}**  
Organisatie van 7.000 personeelsleden  
vergt modernisering van het management
- 78 MERCATOR en MERCATORnet
- 80 Kennis- en datamanagement
- 82 Procedures en adviezen
- OP HET TERREIN
- 83 Proeftuinen *PLOEG Plus*
- 84 Toelichtingen over de aansprakelijkheid  
van ambtenaren
- 85 Historia
- 86 Klachten





## Samen werken, samen denken en samen naar toepassingen zoeken

Onder een romantisch schilderij van Bouvier, dat de feestelijkheden vereeuwigd bij het afkopen van de Scheldetol, komt het College van Afdelingshoofden bijeen van de Bovenbouw. Vandaag wordt er gepraat over samenwerking, zowel binnen het departement LIN als met andere overheden en privé instanties. Zo zijn er projecten opgestart rond *samen werken* over de problematiek van uitgegraven bodem, *samen denken* over een langetermijnvisie voor het Vlaamse zeehavenbeleid, en *samen toepassen* van verkeersmodellen die interacties in het personenvervoer simuleren.

De bovenbouw van het departement Leefmilieu en Infrastructuur wordt in de nieuwe structuur toegewezen aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

# Grondverzet: een sluitsteen in de planning van een project

Volgens de Septemберverklaring van 2005 investeert de Vlaamse overheid ieder jaar meer dan een miljard euro in weg- en haveninfrastructuur. Hoeveel grond daarbij wordt uitgegraven is niet bekend, maar wie de reuzenwerken ziet aan bv. het Deurganckdok beseft de omvang van een kwestie als grondverzet.



*Het omgaan met uitgegraven bodem wordt een sluitsteen genoemd in de planning van grote infrastructuurwerken.*

**S**terker nog dan vandaag zal in de toekomst de impact hiervan moeten bekeken worden in het milieueffectrapport (MER). Het omgaan met uitgegraven bodem wordt dikwijls een sluitsteen genoemd in de planning van grote infrastructuurwerken, een kritische succesfactor omdat met oplossingen hiervoor het project staat of valt. Als grote bouwheer speelt het departement LIN een voortrekkersrol.

De bepalingen in het Vlaams Reglement voor de Bodemsanering (Vlarebo), voor grondverzet vanaf volumes die de 250 m<sup>3</sup> overstijgen, zorgen ervoor dat er geen *nieuwe* verontreiniging bijkomt. Het omgaan met *historische* bodemvervuiling werd al geregeld in het decreet van 22 februari 1995. Het departement LIN testte de richtlijnen over uitgegraven bodem uit, en rapporteerde hierover in maart 2005. Een proefproject met de vzw Grondbank liep af op 20 augustus 2005.

Rond deze problematiek ontstond de afgelopen jaren een intensieve samenwerking, eensdeels binnen LIN-administraties zoals AWV, AWZ en Aminal; anderdeels met de vzw Grondbank (als bodembeheerorganisatie), de Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaamse Gewest (OVAM, als administratie die bevoegd is voor Vlarebo), en met een klankbordgroep van grote openbare bouwheren. De coördinatie werd verricht door de afdeling Beleid en door de secretaris-generaal van het departement.

### Iedereen in hetzelfde bad

Het doel van deze samenwerking was tweevoudig. Door iedereen in hetzelfde bad te dompelen, wilde het departement de regelgeving nauwer doen aansluiten op de toepassing. Achterliggende gedachte was dat regelgeving niet alleen vanuit de eigen logica van één enkele administratie mag gebeuren, maar dat regelgevers al bij voorbaat aandacht moeten hebben voor de impact ervan en

voor problemen bij de toepassing. Op de tweede plaats wilde men streven naar een eenvormige interpretatie, zodat elke administratie de regels eenduidig zou toepassen.

Hiertoe werd tussen de administraties een structuur opgezet: *de Departementale Werkgroep Uitgegraven Bodem*, vanaf juni 2005 omgevormd in een *Permanente Projectgroep Uitgegraven Bodem*. Naast de administraties zijn hierin ook de afdeling Natuurlijke Rijkdommen en Energie (ANRE), OVAM en de bodembeheerorganisaties betrokken – een garantie voor deskundigheid. Daarnaast functioneert een *Commissie Grondverzet* (voorheen de *Ambtelijke Werkgroep Grondoverschotten*), een overlegorgaan dat tot stand kwam op vraag van de aannemers in het Vlaams Bouwoverleg. In deze Commissie zitten de bouwheren van de diverse agentschappen, naast OVAM en vertegenwoordigers van de aannemers zoals de Bouwunie en de Vlaamse Confederatie van het Bouwbedrijf (VCB). Uit terugkoppeling vanuit de aannemerswereld blijkt dat de regelgeving nu beter bekend is, en dat het overleg gewaardeerd wordt.

Dit gestructureerd overleg heeft geleid tot praktische resultaten. Zo werden een viertal dienstorders opgesteld (laatste versie 29-9-05), die een werkwijze beschrijven die overeenstemt met Vlarebo. De nieuwe bepalingen werden geïntegreerd in de standaardbestekken 230 voor de Waterwegen en 250 voor de Wegen. Een proefproject met de vzw Grondbank testte, begeleidde en evalueerde de nieuwe procedures. Diverse OVAM-Codes van Goede Praktijk met bepalingen over grondverzet werden getoetst en bijgesteld. Een eerste aanzet werd gegeven naar het verzamelen van kwantitatieve en kwalitatieve gegevens over grondverzet. Tot slot is een structuur ontwikkeld om in de toekomst de toepasbaarheid van de regelgeving op te volgen.

Samenwerking tussen administraties beoogt een dubbel doel: regelgeving mag niet alleen vanuit de eigen logica van één enkele administratie gebeuren, en al bij het opstellen van de regels moet er aandacht geschonken worden aan de impact ervan bij de toepassing. Op de tweede plaats wil men streven naar een eenvormige interpretatie, zodat elke administratie de regels eenduidig zou toepassen.

# Langetermijnvisie zeehavenbeleid

In het afgelopen jaar werd een document gemaakt dat een langetermijnvisie schetst voor het Vlaamse zeehavenbeleid. Het is een goed voorbeeld van samen denken, dat leidt tot gemeenschappelijke actiepunten.



een dergelijke overkoepelende visie was wenselijk, omdat voor elke haven een eigen strategisch ontwikkelingsplan werd uitgewerkt, maar ook omdat het zeehavenbeleid implicaties heeft ver buiten de eigenlijke zeehavengebieden.

Het opstellen van het visiedocument werd extern ondersteund, en vereiste de bundeling van expertise bij verscheidene overheden. Binnen het departement LIN werd het project aangestuurd door de secretaris-generaal en de afdeling Beleid, in samenwerking met AWZ, de waterwegbeheerders, en de administraties Aminal, AROHM en AWV. Op Vlaams niveau was verder de administratie Economie betrokken, en vanuit de federale overheid werd input geleverd door de beheerder van spoorinfrastructuur Infrabel. Tot slot speelden ook de autonome havenbedrijven en de havenondernemingen een adviserende rol.

Zoveel beleidsdomeinen en belangen samen laten nadenken over een gemeenschappelijke visie, is niet vanzelfsprekend. Twee jaar lang vereiste het een flexibele aanpak – o.a. voor het verzoenen van de decretaal verankerde havenautonomie met de tussenkomst van de centrale overheid.

Om tegen midden 2005 tot een einddocument te komen moesten alle grote partners op één lijn geraken. Bij het departement LIN groeide het inzicht dat de autonome havenbedrijven sterker bij de visievorming moesten betrokken worden, dan aanvankelijk voorzien. Bij de autonome havenbedrijven groeide het besef dat het Vlaams Gewest toch opportuniteiten biedt voor financiering, regelgeving, hin-

terlandtransport of Europese inbedding. Het document wordt aan de Vlaamse regering voorgelegd en besluit met dertig concrete acties. Het visievormingsproces leidde reeds tot twee concrete samenwerkingsprojecten.

## Project Meerjarenplan

In 2005 werd gestart met de opmaak van een projectgericht meerjarenplan voor de Vlaamse zeehavens en met beleidsdomeinoverschrijdende afstemming. Niet alleen infrastructuurwerken in de havens, maar bijvoorbeeld ook de noodzakelijke aanpassingen van de hinterlandinfrastructuur voor vervoer worden hierin opgenomen. Dit project verplicht alle betrokkenen tot overleg, tot afstemming tussen de havens en binnen het departement, en tot het betrekken van niet-economische doelstellingen zoals natuurcompensaties. Waar hiervoor vroeger geen duidelijk forum bestond, is het de bedoeling nu allen aan dezelfde tafel te laten plaatsnemen. Van belang is dat ook de privé-havenbedrijven in dit overleg worden betrokken, een bewuste keuze van het departement LIN.

## Project Risicobeheer en MKBA in de startblokken

Een tweede project dat in de startblokken staat betreft risicobeheer en het ontwikkelen van een methodiek voor een Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA). Bij grote infrastructuurwerken moet een beter risicomanagement uiteindelijk leiden tot een weloverwogen besluitvorming met een betere kennis van de risico's. Het leidt ondermeer tot verbeterde voorspelbaarheid, aanvaar-

ding, beperking, deling en uiteindelijk betere verzekerbaarheid van risico's. Ook dit project vereist dat over het muurtje wordt gekeken en dat gekende paden worden verlaten.

Ondanks de succesvolle samenwerking hoort men op het College van Afdelingshoofden ook kritische geluiden. De beperkte of volstrekt afwezige zeggenschap van de Vlaamse overheid over spoorbeleid, veiligheid, marien milieu of organisatie van de tewerkstelling in de havens wordt steeds vaker ervaren als een handicap. Dat het hier gaat om kritische succesfactoren om de Vlaamse visie op het zeehavenbeleid te realiseren, blijkt niet alleen uit de federale impact op een tweede spoortoegang tot de haven van Antwerpen of op de complexiteit bij de uitbouw van de estuaire

vaart in Zeebrugge, maar ook uit meer *alledaagse* complicaties zoals die ervaren bij de herlocatie in Zeebrugge van een sternenvogelpopulatie – op de rand van Vlaams en federaal territorium. In naam van efficiënt bestuur, homogene bevoegdheidspakketten en het maritiem toegangsbeleid dat nu al een Vlaamse bevoegdheid is, wordt luidop bepleit om het volledige marien en maritiem beleid tot een Vlaamse bevoegdheid te maken.

Sinds zijn publicatie leidde het document over een lange termijnvisie op het Vlaams zeehavenbeleid al tot twee concrete samenwerkingsprojecten: meerjarenplannen voor de zeehavens en het optimaliseren van risicobeheer.



# Verkeersmodellen: simulaties van verkeersimpact

De continue ontwikkeling van multimodale verkeersmodellen zijn een derde voorbeeld van samenwerkingsproject. Ontwikkeld sedert 1993, zijn de verkeersmodellen een strategisch instrument om simulaties te verrichten over de weerslag van infrastructuurprojecten op mobiliteit, verplaatsingsgedrag en in de toekomst op het milieubeleid en ruimtelijke ordening.

Ondersteund door externe studie-bureaus, werken experts van de LIN-Bovenbouw, van AWV, van de NMBS en van De Lijn samen in een informele, niet-hiërarchische gebruikersgroep. Vanuit AWV treedt de afdeling Verkeerskunde op als expertisecel, en zijn ook de provinciale buitendiensten betrokken. De initiële insteek om ook GOM's en intercommunales bij het overleg te betrekken, bleek uiteindelijk niet altijd even nuttig. Ook de aard van de samenwerking veranderde. Met name tegenover de NMBS is er een evolutie merkbaar van data-toelevering (lijnvoering, kosten, haltes) naar het ter beschikking stellen van Vlaamse modelleringstechnologie, die vervolgens federaal wordt aangewend.

## Verkeersmodellen van de derde generatie

Deze verkeersmodellen tekenen interacties uit tussen 1000-n minizones, en zijn beschikbaar voor elke Vlaamse provincie. De verfijningen van de derde generatie, die in 2005 werden doorgevoerd, betreffen het verder opsplitsen van zones en het invoeren van steeds meer verplaatsingsmotieven (o.a. winkelverplaatsingen, sociale verplaatsingen). Dat werd mogelijk door koppeling met een onderzoek van de Mobiliteitscel over het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen (ovg).

## Modellen voor grote projecten in 2005

Deze enorme database met een matrix-model van de verkeersstromen, werd

in het afgelopen jaar o.a. gebruikt voor simulaties bij ontwerpstudies van de Antwerpse Oosterweelverbinding; voor het door de provincie Vlaams-Brabant geïnitieerde STARTproject-Zaventem; en voor het doortrekken van de N8/A 19 van Ieper naar Veurne.

Gezien het belang voor de financiering van het project Oosterweel en voor het welslagen van de publiek-private samenwerking (PPS), werd in het bijzonder een grote expertise vereist voor de simulaties van verkeersgedrag en voor de hypothesen van prijsgevoeligheid met het oog op de tolberekeningen voor de Oosterweelverbinding.

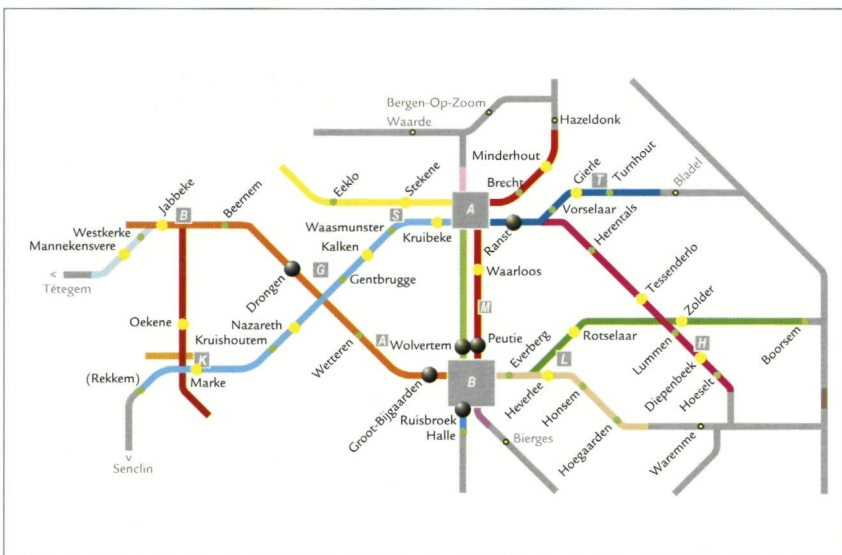
Vandaag kan vermoedelijk geen enkel groot infrastructuurproject nog gerealiseerd worden, zonder de ondersteuning door deze verkeersmodellen. Ze zijn ook nodig voor het berekenen van de impact van alternatieven. Buitendiensten van AWV gebruiken de simulaties bij het ontwerpen van nieuwe wegen. De modellen bieden mogelijkheden voor emissieberekeningen door de sectie Lucht van Aminor en de output van een strategisch model kan gebruikt worden als input voor micromodellen, zoals voor de studie van herkomst- en bestemmingspatronen. Naar de toekomst menen de projectleiders dat de verkeersmodellering wellicht bijkomende toepassingen kan krijgen voor het milieubeleid of voor ruimtelijke ordening.

In de toekomst zal verkeersmodellering wellicht bijkomende toepassingen krijgen voor het milieubeleid of voor ruimtelijke ordening.

# 1. Strategisch plan voor autosnelwegparkings



het Strategisch Plan voor de dienstenzones bij de parkings op het hoofdwegennet bestaat uit drie delen. Het netplan geeft aan waar de autosnelwegparkings kunnen komen en hoe de uitrusting kan afgestemd worden op de behoeften. Het reikt tevens concepten aan die rekening houden met de nood aan compactheid, relatie tot de omgeving, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, comfort, signalisatie. Een handleiding verstrekt de ontwerper richtlijnen en wil bijdragen tot meer eenvormigheid en samenhang. En ten slotte somt het actieplan acties op, met prioriteiten en initiatiefnemers. Aan het Strategisch Plan ging een uitgebreid onderzoek vooraf, gebaseerd op de bestaande situatie en workshops met alle betrokkenen. Het nieuwe netplan is de vrucht van samenwerking tussen de afdeling Organisatie (de projectleider), en de afdelingen Wegenbeleid en Beheer (AWV), Ruimtelijke Planning (AROHM), Algemeen Milieu- en Natuurbeleid (Aminal) van het departement LIN, alsook de afdelingen Overheidsopdrachten en Gebouwen van het departement AZF, de Vlaamse Bouwmeester en de Studiegroep Omgeving als externe partner.



*Het netplan geeft aan waar de parkings kunnen komen en hoe de uitrusting kan afgestemd worden op de behoeften.*





## 2. Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

**d**e gemeenten, de provincies en het Vlaams Gewest werken nauw samen voor de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk. In 2000 gaf het Vlaams Gewest aan de provincies de opdracht om het netwerk uit te tekenen door de belangrijkste kernen en attractiepolen te verbinden met fietsroutes. Het netwerk focust op functionele verplaatsingen, zoals voor werk, onderwijs of winkelen, en niet op recreatief fietsen. Doel is het gebruik van de fiets aan te moedigen, door veiligheid, comfort en snelheid van de verbinding over het hele traject te verbeteren. Voor het Vlaams Gewest nemen de Mobiliteits-

cel en awv deel aan dit project. Definitief vastgelegd in december 2001, beslaat het netwerk 11.733 km waarvan 3.601 km (31 procent) beheerd worden door het Vlaams Gewest, 7.558 km (64 procent) door gemeenten, en 574 km (5 procent) door provincies. De wegbeheerders gebruiken het uitgetekende netwerk als toetsingskader voor bestaande en geplande wegeninfrastructuur. Waar het noodzakelijke comfort en veiligheid nog ontbreken wordt op basis van een knelpuntenlijst bepaald op welke plaatsen bijkomende investeringen met de meeste efficiëntie kunnen uitgevoerd worden.

## 3. Telematicaproject: studie voor dynamische snelheidsdatabank

**e**en belangrijke drempel voor het invoeren van Intelligente Snelheids Adaptie (ISA), waarrond vorig jaar een succesvol proefproject is afgerond, is de afwezigheid van accurate gegevens over snelheidsregimes (snelheidszones). Ook voor andere toepassingen is kennis van de geldende snelheidsregimes interessant. De wegbeheerders kunnen op basis van een overzicht van de bestaande snelheidsregimes snelheden op elkaar afstemmen. Voor reisrouteplanners is het mogelijk om correcte, en in de toekomst realtime, tijdsberekeningen voor een reisroute te kunnen maken. Correcte en geactualiseerde gegevens, zelfs in realtime, zijn daarvoor noodzakelijk.

Hiervoor is een snelheidsdatabank nodig die alle geldende snelheidsregimes op de Vlaamse wegen, dus niet enkel de

gewestwegen, bundelt. In Europa lopen een aantal projecten die technische standaarden bepalen om te komen tot een uniforme Europese snelheidsdatabank en de daaraan gekoppelde snelheidskaart. Vlaanderen kan zich dus beperken tot het uitklaren van de organisatorische, wettelijke en juridische problemen en beperkingen. De Mobiliteitscel heeft daarom met het Centrum voor Duurzame Ontwikkeling van de Universiteit Gent een studie opgestart om deze elementen uit te tekenen en typisch Vlaamse problemen in kaart te brengen en oplossingsrichtingen hiervoor voor te stellen. Deze studie wordt begeleid door de Mobiliteitscel, AOSO en awv, met ondersteuning van de afdeling Juridische Dienstverlening.

*Het Vlaams Gewest gaf aan de provincies de opdracht om de belangrijkste kernen en attractiepolen te verbinden met fietsroutes.*



## Milieubeleid vergt samenwerking met andere beleidsdomeinen

Als een symbool van het vele werk maar ook van de grote verscheidenheid aan opdrachten, stapelen dossiers en archiefdozen zich op tot in de gangen van Aminimal. Ze lijken een open uitnodiging tot samenwerking met de vele diensten buiten deze administratie, die rechtstreeks te maken krijgen met haar bevoegdheden. Aan samenwerkingsprojecten is hier geen gebrek. Ze variëren van concrete, strikt uitvoerende programma's, tot structurele vormen van samenwerking en grensoverschrijdende, beleidsvoorbereidende plannen.

De verscheidenheid van bevoegdheden en de grote impact van brede milieuthema's op andere beleidsvlakken, zullen samenwerking nog meer noodzakelijk maken, als straks beleidsdomeinen verticaal zijn opgesplitst in een nieuwe administratieve structuur. Misschien wordt het devies dat Aminimal nu al hanteert, wel de sleutel om die samenwerking te versterken: *Think globally, act locally, change personally.*

De administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer wordt integraal opgenomen in het toekomstige beleidsdomein Leefmilieu, Natuur en Energie.



## Natuur en landbouw zijn geen tegenstanders

Kleinschalige maar zeer concrete resultaten van een vruchtbare samenwerking zijn zichtbaar in het initiatief *Landbouw en Milieu*, opgestart nadat een studiedag in het Vlaams Parlement in 2003 pleitte voor een genuanceerder benadering van wat in die jaren nog echte tegenstanders waren. Dit initiatief bevat verscheidene projecten met een gezamenlijk doel: de sector leefmilieu meer begrip bijbrengen voor de economische realiteit van het landbouwbedrijf, en de landbouw meer bewust maken van de natuurwaarden waarvan zij de behoeder is.

*d*eze studiedag in het Vlaams Parlement leidde tot een samenwerkingsverband tussen enerzijds Aminal, de administratie Land- en Tuinbouw (ALT), en de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) en anderzijds de Regionale Landschappen met inbegrip van de Hooibeekhoeve in Antwerpen en het Provinciaal Centrum voor Landbouw en Milieu (PROCLAM) in West-Vlaanderen. Sinds eind 2004 resulteerden hieruit drie ontmoetingsdagen of gelijkaardige initiatieven, gefinancierd door telkens een andere overheidspartner, met actieve medewerking van de lokale afdeling van landbouwfederaties en milieuverenigingen.

### **Agrarisch natuurbeheer**

Een studiedag in Galmaarden rond agrarisch natuurbeheer, de ontmoetingsdag *Gluren bij de burens* in Limburg en het project *Boeren en burgers in de kering* hadden als gemene deler dat beide sectoren elkaar beter konden leren kennen. Dat gebeurde door discussie, maar ook door bezoeken op de boerderij, door wandelin-



gen in natuurgebied, of via busreisjes met gemengde bezetting van landbouwers en milieugroepen. Een van de projecten bestond in de vorming van moderatoren, methodologisch geschoold en met een interesse die sectorpromotie overstijgt. Zij werden opgeleid als brugfiguren en als gangmakers voor een groter inlevingsvermogen. Deze initiatieven kregen een zeer positieve respons en worden in 2006 verdergezet rond een nog bredere waaier van thema's.

### Handleiding voor opleiding

De vorming van moderatoren stond in 2005 ook centraal in het opstellen van een vormingspakket *Landbouwnatuurgids*, in feite een navormingsmodule die natuurgidsen genuanceerder leert omgaan met thema's zoals landbouw en milieu. Hiervoor schreef het Centrum voor Natuur en Milieueducatie (cvn), een van de oudste natuurverenigingen van ons land, in samenwerking met het Vlaams Informatiecentrum over Land-en Tuinbouw (VILT) een handleiding voor opleiding en organiseerden ze een eerste cursusreeks

in Lummen. Ook hier werkten overheidsadministraties zoals Aminoal, de vLM en ALT samen met elkaar evenals met het middenveld, o.a. via een stuurgroep en een leescomité dat de gemeenschappelijke handleiding voorbereidde. Naar de toekomst wordt gedacht aan een bundeling van initiatieven, en het vormen van een pool van moderatoren.

Zowel de ontmoetingsdagen als het vormingspakket kunnen op termijn bijdragen tot een meer duurzame landbouw, en tot een groter maatschappelijk draagvlak. In dat kader past ook een initiatief om een band te creëren tussen milieuvriendelijke hoeveverkoop en beschikbaarheid van kampeerterreinen, twee doelstellingen waar het jeugdwerk interesse voor heeft. Dit initiatief resulteerde in de website [www.fermweb.be](http://www.fermweb.be), opgezet door het Katholiek Vormingswerk voor Landelijke Vrouwen (kvlv), begeleid door landbouwfederaties, het Steunpunt Jeugd en het Centrum voor Jeugdtoerisme (cjt). Het initiatief wordt gedragen door ALT, vLM en Aminoal dat de financiering op zich neemt.

De ontmoetingsdag *Gluren bij de burenen* in Limburg en het project *Boeren en burgers in de kering* hadden als gemene deler dat beide sectoren elkaar beter konden leren kennen: door discussie, maar ook door bezoeken op de boerderij, door wandelingen in natuurgebied, of via busreisjes met gemengde bezetting van landbouwers en milieugroepen.

# Klimaatconferentie: 365 actiepunten

Dat samenwerking leidt tot grote creativiteit en betrokkenheid, en rechtstreeks kan wegen op het beleid, bewijst de Klimaatconferentie ([www.vlaanderen.be/lucht](http://www.vlaanderen.be/lucht)). Opgezet na bedenkingen van o.a. de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) en de MiNa-Raad over de noodzaak om het maatschappelijk draagvlak voor het nieuwe Vlaams klimaatbeleidsplan 2006-2012 te vergroten, vormt de Klimaatconferentie een overlegtraject om het huidige Vlaams klimaatbeleid te verrijken zodat het realiseren van de Vlaamse Kyotodoelstelling haalbaarder wordt.

de bundeling van expertise en advies leidde tot 365 aanbevelingen met prioriteiten en aandachtspunten voor de Vlaamse Regering – zowel op het niveau van concrete maatregelen, als van strategische keuzes en processen. Aan de slotzitting met 200 aanwezigen, ging een zeer intensief overlegparcours vooraf dat begon met het aanschrijven van 700 experts uit zeer uiteenlopende kennisdomeinen. Op het startmoment in juni waren bijna



300 personen aanwezig, afkomstig uit adviesraden, beroepsfederaties, bedrijven, werkgeversorganisaties, studie-bureaus, milieuverenigingen, Vlaamse en federale administraties, universiteiten, sociale organisaties, wetenschappelijke instellingen, vakbonden en provinciale instellingen.

Gedreven door een stuurgroep en procesmatig geleid door een extern bureau, werden diverse thema's in een tiental werkgroepen besproken.



De werkgroepvoorzitters traden daarna op als trekker voor hun thema waarover tussenverslagen ter bespreking werden gepubliceerd op een toegewezen website. De enige kritiek op het initiatief was dat het nauwelijks voor herhaling vatbaar is, gezien het hoge vergader- en overlegritme in een relatief kort tijdsbestek (vier maanden).

### Kritische succesfactor

Een kritische succesfactor was de ondertekening op 6 juni van een intentieverklaring door de minister van Openbare Werken, Natuur, Leefmilieu en Energie, samen met vertegenwoordigers van het middenveld. Dat ook de Vlaamse Regering zich achter de Klimaatconferentie schaarde, gaf het project een nog grotere hefboom. Voor iedereen werd daarmee volgende conclusie duidelijk: niet alleen het beleidsdomein Leefmilieu is verantwoordelijk voor de uitvoering van het Klimaatbeleid, en voortaan kan elk beleidsdomein – van het vergunningenbeleid tot het mobiliteitsbeleid – aangesproken worden op haar bijdrage aan de klimaatdoelstellingen. Van het vergunningenbeleid tot het mobiliteitsbeleid zou dat blijken. Daarenboven kon er geen twijfel bestaan over het feit dat het middenveld ging toekijken bij de reeds aangekondigde evaluaties.

Zowel omwille van de zeer concrete actiepunten in de slotverklaring, als omwille van het gevolgde overlegtraject is de Klimaatconferentie een succesvol voorbeeld om te komen tot een groter maatschappelijk draagvlak rond een milieuthema. Het initiatief was zo succesrijk dat sommigen nu al dromen van een gelijkaardige conferentie over even sterk omstreden maatschappelijke vragen, op het kruispunt van milieupolitiek en andere beleidsdomeinen.



Door gezamenlijk te communiceren met haar milieupartners, maar ook met heel andere beleidsdomeinen zoals landbouw of onderwijs, wil Aminoal win-win situaties bewerken, en vooral het *waarom* van beleidsmaatregelen benadrukken.

# Communicatie-overleg COLEV krijgt structureel karakter

Terreinprojecten zoals rond landbouw en milieu hebben een grote zichtbaarheid, maar ook structureel werkt Aminal aan samenwerkingsverbanden. Als overlegforum van communicatieverantwoordelijken op de beleidsdomeinen leefmilieu, natuur en energie kan het belang van *Communicatie Leefmilieu Vlaanderen* (COLEV) niet onderschat worden.

**d**e redenen voor zo'n overleg lagen voor de hand: de wenselijkheid om naar buiten te treden met een eenduidige milieuboodschap; efficiëntie en het vermijden van overlappings; het op een zelfde noemer brengen van de communicatie vanuit administratie en agentschappen. Communicatie is een middel om het maatschappelijk draagvlak te vergroten, maar een overheidsdienst wil meer brengen dan alleen het goede nieuws. Het brengen van een eenduidige boodschap vereist daarom afspraken over de goede mix tussen positieve realisaties en nog resterende behoeften. Een beleidsdomein

met heterogene opdrachten heeft er daarenboven belang bij om overdiverse individuele profilering in goede banen te leiden. Efficiëntie betekent dat niet elke dienst zijn eigen, of al helemaal niet gelijkaardige brochures publiceert.

COLEV wil losse initiatieven niet verstikken, maar het midden houden tussen versplinterde communicatie en gecentraliseerde mediaboodschappen. Een beetje zoals het elke minister vrij staat zijn eigen beleid te voeren, maar die toch beseft dat hij in zake milieubeleid ingeperkt wordt – zij het alleen al door de Europese regelgeving. Enerzijds betekent een verscheidenheid van communicatie-initiatieven dikwijls een meerwaarde. Ook bestaat er een spreekrecht voor elke individuele ambtenaar. Anderzijds is er toch nood aan stroomlijning van de communicatie. Ook moet rekening gehouden worden met het verdrag van Arhus dat aan alle burgers vrije toegang garandeert voor milieu-informatie. Het recht op een gezond leefmilieu is ook ingeschreven in de grondwet.

## Win-win situaties

Het belang van dit overleg binnen COLEV blijkt uit het voornemen om het informele karakter ervan te formaliseren in de Beleidsraad, bij invoering van de operatie Beter Bestuurlijk Beleid (BBB). Hoewel er onder de partners altijd een grote bereidheid tot samenwerking bestond, was de COLEV-werking in het verleden te zeer afhankelijk van goede wil en van financiële middelen die altijd *elders* moesten gezocht worden.

Binnen COLEV werkt Aminal samen met haar milieupartners, de Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaamse Gewest (OVAM), de Vlaamse Landmaatschappij (VLM), de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) en de wetenschappelijke instituten m.n. het Instituut voor Natuurbehoud (IN) en het Instituut voor Bosbouw en Wildbeheer. Ad hoc worden ook verbindingen gemaakt naar heel andere beleidsdomeinen, zoals landbouw en onderwijs – want milieucommunicatie heeft zeer veel raakvlakken. Door gezamenlijk op te treden wil Aminal win-win situaties bewerken, en vooral het *waarom* van beleidsmaatregelen benadrukken. In 2005 werden binnen COLEV de geïntegreerde communicatiedoelstellingen afgestemd op het Milieubeleidsplan (MBP). Op basis van die gezamenlijke planning beslisten de partners voor welke acties zij gaan samenwerken, thematisch of gericht op doelgroepen.

## Centraal milieuloket op beurzen

Een van de succesrijke resultaten van die samenwerking is het openen van een centraal milieuloket op vak- en publieksbeurzen zoals Agriflanders, Agribex, Batibouw, de Internationale Werktuigdagen, milieubeurzen, enz. COLEV fungeert ook als gezamenlijke redactieraad voor interne media binnen het beleidsdomein. Andere communicatie-initiatieven zijn het gezamenlijk opzetten van een milieufietsroute, een gezamenlijke digitale kalender voor milieuevenementen, een geïntegreerde portaal-site ([www.milieuinfo.be](http://www.milieuinfo.be)).





# 1. DANAHA: Defensie + Aminoral = Natuurherstel

**h**et gewone natuur- en bosbeheer op de militaire domeinen wordt geregeld door een overeenkomst uit 1999 tussen de Belgische staat en het Vlaams Gewest, evenals door regionale commissies. Het DANAHA-project bouwt hierop voort en is een samenwerking tussen Defensie en Aminoral. Doel is te komen tot het natuurherstel in militaire domeinen; dit wordt mogelijk gemaakt door financiering vanuit het Europees LIFE-fonds. DANAHA maakt deel

uit van het NATURA 2000 programma, opgezet om een Europees netwerk van uitzonderlijke gebieden te realiseren dat een toekomst garandeert voor zeldzame dieren- en plantensoorten. De militaire domeinen in Vlaanderen beslaan 11 procent van het Vlaamse netwerk. DANAHA is het grootste natuurherstelproject in de Europese Unie: een oppervlakte van 9.400 ha (of 20.000 voetbalvelden) verspreid over twaalf militaire domeinen in vier provincies. Maaien, plaggen,

preventief branden en verwijderen van uitbreidende uitheemse plantensoorten zijn geplande initiatieven – maar de prioriteit ligt op heideherstel en in het creëren van omstandigheden voor ontwikkeling van habitats. Met GIS-beeldvorming zijn de domeinen ingedeeld volgens kwetsbaarheid en toegankelijkheid. Het DANAHA-project moet komaf maken met het achterstallig beheer van de domeinen.

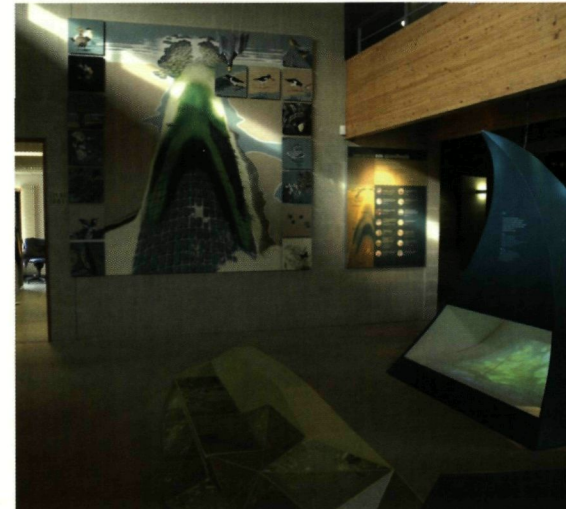


## 2. VBNC De Nachtegaal: huwelijk tussen afdelingen Natuur & Aminabel





*Het Natuureducatief centrum zorgt voor een afwisselend aanbod dankzij permanente en tijdelijke tentoonstellingen.*



**h**et Vlaams Bezoekers- en Natuureducatiecentrum *De Nachtegaal* wil de meerwaarde en de functies tonen van natuurgebieden aan de Westkust. Naast de permanente tentoonstelling, de infobalie en de educatieve tuin werken de afdeling Aminabel (cel Natuur- en Milieueducatie en Informatie, NME&I) en de afdeling Natuur samen aan een actieve en dynamische educatie. In een symbiose werden educatieve pakketten ontwikkeld zoals *Zeevogels in de kijker*, *Strandsnuisteren* en *Route 27 en 54*. Ook werd een kinderroute op punt gesteld. Tijdelijke tentoonstellingen zorgen voor een afwisselend aanbod. Voor leerkrachten, gidsen en NME-werkers organiseert het centrum

speciale vormingsprogramma's. Eerder waren er een sensibiliseringsactie rond het Europees Life natuurproject FEYDRA en een natuurwedstrijd. In de eerste helft van 2005 steeg het aantal bezoekers met 20 procent en dat zal verder toenemen door een promotie- en lokale mediacampagne. De succesrijke samenwerking tussen deze twee afdelingen leidde tot andere vormen van samenwerking binnen het NME-werkveld: met lokale milieudiensten, toeristische diensten van de Westkust, de provinciale milieudienst en het vogelopvangcentrum van Oostende – zonder de vrijwilligers, natuurvrienden en sympathisanten te vergeten. Een overzicht van de activiteiten wordt geboden op de website ([www.vbncdenachtegal.be](http://www.vbncdenachtegal.be)).

### 3. Partnership voor duurzaam bosbeheer

**d**oor het afsluiten van een charter creëren de stad Lommel, de gemeente Hechtel-Eksel en de afdeling Bos & Groen extra kansen voor een dynamisch en duurzaam bosbeheer van zo'n 3.300 ha bos in de Lage Kempen. Een globale aanpak versterkt de ruimtelijke samenhang, bevordert evenwichtige en gevarieerde functievervulling, en leidt tot bredere uitstraling. Duurzaam bosbeheer streeft naar het behoud en de ontwikkeling van de landschappelijke, natuur- en cultuurhistorische waarden, het produceren van kwaliteitshout en het combineren van duurzame ontwikkeling met recreatief bosgebruik. Het partnership beoogt maximale betrokkenheid van omwonenden en gebruikersgroepen. Zij kunnen mee vorm geven aan

inrichting en beheer, en zo het draagvlak voor beslissingen versterken. Planning en uitvoering van beheer in openbare bossen gebeurt volgens de criteria voor duurzaam bosbeheer. Het geoogst hout kan worden beschouwd als een milieuvriendelijke en hernieuwbare grondstof. De mondiale vereniging *Forest Stewardship Council* (FSC) verleent hiertoe een certificaat van duurzaam bosbeheer. Dankzij de ervaring in Zoniënwoud, Meerdaalwoud en Heverleebos wil de Vlaamse overheid komen tot een gegroepeerd initiatief voor certificering, waarvoor het bosgebied Lage Kempen kan dienen als modelproject. Een instrumentarium voor samenwerking tussen de Vlaamse overheid en andere openbare eigenaars moet dit mogelijk maken.





*De globale aanpak versterkt de ruimtelijke samenhang, bevordert een evenwichtige en gevarieerde functie-ervulling en leidt tot een bredere uitstraling van het bos.*



## Zichtbaarheid van resultaten vergroot draagvlak

Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten & Landschappen zijn binnen het departement LIN verenigd in dezelfde administratie AROHM. Maar de samenwerkingsverbanden die hier worden ontwikkeld overstijgen de eigen administratieve structuur. Projecten rond bouwen en wonen, de herbestemming van een beschermd monument of het afbakenen van natuur en landbouw in het buitengebied, richten zich tot de burger, tot bedrijven, tot gemeenten en tot het middenveld. Van allen wordt medewerking gevraagd, en met allen moeten werkrelaties worden ontwikkeld om de projecten tot een goed einde te brengen.

In 2005 kon AROHM concrete resultaten voorleggen van deze administratie-overschrijdende projecten. Die resultaten zijn ook zichtbaar voor de partners met wie AROHM samenwerkte: een gebruiksvriendelijke portaalsite op maat van wie wil bouwen of huren; het grootste complex van watermolens in Vlaanderen dat van de verloedering wordt gered en een hedendaagse bestemming krijgt; en het ontwikkelen van maatschappelijk gedragen visie-documenten en uitvoeringsacties voor het afbakenen van natuur- en landbouwgebieden in dertien regio's van het buitengebied.

De administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen wordt ondergebracht in het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed.

# Werken aan een Vlaanderen met open ruimte en groen

Eén van de doelstellingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is het vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functies landbouw, natuur en bos. Om dit te realiseren werden planningsprocessen opgestart in verscheidene buitengebiedregio's. Ambtenaren uit een groot aantal administraties hebben de handen in elkaar geslagen om in elk van deze regio's de natuur- en landbouwstructuren af te bakenen.





**d**oel van deze planningsprocessen is om voor elk van de dertien buitengebiedregio's van Vlaanderen een ruimtelijke visie te ontwikkelen, die gebaseerd is op overleg en die de structuurbepalende elementen van de regio's ordent: de grote eenheden natuur, de grote eenheden natuur in ontwikkeling, natuurverwevingsgebie-

den, bosuitbreidingsgebieden, en de gebieden van de agrarische structuur. Het overleg gebeurt met gemeenten, provincies en belangenorganisaties, die door hun inbreng vanuit terreinkennis en eigen ruimtelijke inzichten bijdragen tot het creëren van een maatschappelijk draagvlak voor de ruimtelijke visie.

De projectmatige aanpak die de administratie hanteert bij deze planningsprocessen impliceert dat de ambtenaar niet langer via adviesverlening reageert op een voorstel dat wordt overgemaakt – maar dat het projectteam zelf aanstuurt, verantwoordelijkheid neemt, initiatieven opzet, en op resultaat wordt afgerekend.

### Een projectteam per buitengebied

Met de afdeling Ruimtelijke Planning als coördinator, werd een projectteam samengesteld voor elk buitengebied. Deze teams staan in voor het opstellen van een ruimtelijke visie voor hun regio, voor het organiseren van het overleg, en voor het suggereren van actiegebieden om een ruimtelijk uitvoeringsplan op te maken. Het inhoudelijk opstellen van de visiedocumenten gebeurt volledig binnen de administraties. De Vlaamse Landmaatschappij (VLM) verleent materiële ondersteuning.

De projectteams zijn samengesteld uit deskundigen van de afdeling Ruimtelijke Planning, de provinciale afdeling ROHM, de afdeling Monumenten en Landschappen, de afdeling Natuur, de afdeling Land, de afdeling Bos en Groen, de afdeling Water, de afdeling Duurzame Landbouw, het Instituut voor Natuurbehoud en de VLM. Naast de projectteams werkt er ook een overkoepelende strategische stuurgroep, bevoegd voor de beleidsvoorbereiding naar de Vlaamse Regering, communicatie, de onderlinge afstemming van de planningsmethodiek en voor rapportering naar diverse ministers.

In 2005 werd het volledig plannings-traject afgerond voor de buitengebiede-

den Kust-Polders-Westhoek, en voor Haspengouw-Voeren. Rekening houdend met de eerste ervaringen werden ook visiedocumenten voorbereid over drie andere buitengebieden: Hageland, Neteland, en het Veldgebied Brugge-Meetesland. Voor een derde reeks van vier regio's zijn onderzoeksnota's opgesteld, waarover in 2006 overleg wordt opgestart.

Het grote engagement van verscheidene administraties, de beslissing van de Vlaamse Regering om projectmatig te werken, een strakke opgelegde timing, en het weinig geformaliseerde, niet-hiërarchisch overleg waren doorslaggevend om in 2005 een grote sprong voorwaarts te maken bij de uitvoering van dit aspect van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Projectwerking rond ruimtelijke planning impliceert dat de ambtenaar niet langer via adviesverlening reageert op een voorstel dat wordt overgemaakt – maar dat het projectteam zelf aanstuurt, verantwoordelijkheid neemt, initiatieven opzet, en op resultaat wordt afgerekend.



# Herbestemming 's Hertogenmolens

Dat goede samenwerking een meerwaarde biedt voor alle betrokkenen, blijkt uit het dossier van 's Hertogenmolens in Aarschot, op de Demer nabij het Begijnhof. Dit voor Vlaanderen uniek industrieel archeologisch monument is het grootste complex van watermolens in ons land.

**h**et bestond destijds uit vier grote waterwielen, met de raderen in het midden en de motoren aan de zijkanen, en gebouwen daar bovenop. Door brand, instorting en buitengebruikstelling verloederde de site in de afgelopen decennia. Alleen een beperkte functie als stuwregeling bleef gehandhaafd. De bovenbouw van dit beschermd monument wordt beheerd door Monumenten & Landschappen; de onderbouw, met inbegrip van het sluiswerk en de stuwen, is eigendom van Waterwegen en Zeekanaal NV.

Door een samenwerking van zeer uiteenlopende instanties wordt het complex heropgebouwd, uitgebreid, en krijgt het een nieuwe bestemming. Op de plaats waar begin de jaren 1970 een deel van de mechanische maalderij afbrandde, wordt een nieuwbouw opgericht terwijl

het bestaande bouwvolume wordt gerestaureerd. Doorheen het molencomplex wordt een selectie bewaard van de belangrijkste machines; er wordt een hotel gebouwd met vierentwintig kamers; en op de verdieping komt er een feestzaal. Het geheel wordt geïntegreerd in een project van stadsvernieuwing en herwaardering, waarbij de Demer de hoofdader wordt voor de ontwikkeling van de stad. In latere fases wordt overwogen om vanuit het vernieuwde complex fiets- en wandelpaden aan te leggen en, na een haalbaarheidsstudie, mogelijk het sluismechanisme, de turbines en een monumentaal waterwiel opnieuw in werking te stellen.

## Bundeling van de krachten over velen

Wat geen van de betrokken instanties op eigen kracht voor mekaar kon krijgen,

Voor een beschermd monument dat niemand zou hebben gewild, als het in de bestaande staat van verloedering op de markt zou gegoooid zijn, werd een functionele oplossing gevonden die een meerwaarde biedt voor overheid en privé-partners.



lukte wel door een bundeling van de krachten en een verdelen van de inspanning over velen. Een onmisbare hefboom was de financiële inspanning van drie partners. Waterwegen en Zeekanaal maakt 1,5 miljoen euro vrij, Monumenten & Landschappen kan subsidiëren voor 750.000 euro, en de stad Aarschot draagt voor dit ene project de helft bij van de 2 miljoen euro die het toegezegd kreeg van het Herwaarderingsfonds bij het Stedenfonds en haar verplicht aandeel in de restauratiepremie.

De samenwerking tussen Vlaams Gewest, Waterwegen en Zeekanaal, en de stad Aarschot maakten het mogelijk een brug te slaan naar de particuliere sector. Via publieke oproep werd een ontwerper geselecteerd en een bouwpromotor aangesteld, na beoordeling der ingediende projecten door de Vlaamse Bouwmeester.



Het Vlaams Kenniscentrum Publiek-Private Samenwerking (PPS) werkte de juridische constructies uit, en de afdeling Vermogensbeheer verleende ondersteuning bij het opstellen van een erfpachtregeling met de stad Aarschot.

Voor de afdeling Monumenten & Landschappen is de herbestemming van 's Hertogenmolens een groot, veelzijdig en met een kostprijs tussen 6 en 7 miljoen euro ook een duur project. Het heeft

trouws bijna zeven jaar geduurd om alle betrokkenen op eenzelfde lijn te krijgen, een juridische constructie uit te werken, en de financiering te verzekeren. Maar voor een vervallen complex dat niemand zou hebben gewild, als het in de bestaande staat op de markt zou gegooid zijn, is thans een functionele oplossing gevonden die een meerwaarde biedt voor alle betrokken overheden en privé-instanties.

# Portaalsite *Bouwen en wonen*

De baksteen in de maag van een Vlaming maakt websites rond bouwen en wonen bijzonder populair. Traditioneel had elke afdeling van elke overheidsadministratie zijn eigen website en eigen webmaster. In een ambitieus samenwerkingsproject, dat zich expliciet richt tot burgers en gemeenten, wordt daar nu van afgestapt.

**h**et project van een overkoepelende portaalsite wordt ontwikkeld op drie niveaus, en gestuurd door de afdeling Woonbeleid van AROHM. Allereerst werd het *Content Management System* (CMS) volledig herdacht, tot een redactionele applicatie die *online*-publicatie mogelijk maakt. Essentieel daarbij is dat voortaan een 15-tal materie-experts, en niet langer één centrale webmaster, zelfstandig hun stukje van de website inhoudelijk opvullen en updaten. Binnen dit project werd vervolgens *Premiezoeker* ontwikkeld ([www.premiezoeker.be](http://www.premiezoeker.be)), een interactieve applicatie met een overzicht van alle relevante premies waaraan reeds de voorwaarden zijn gekoppeld om hiervoor in aanmerking te komen.

## Interactieve premiezoeker

Deze tool gaat veel verder dan het geven van een tekstoverzicht of een opsomming van mogelijke premies. In afwachting dat de Kruispuntbank Sociale Zekerheid de data kan aanleveren, wordt de gebruiker

van *Premiezoeker* gevraagd persoonlijke gegevens over gezinstoestand, inkomen, enz. in te voeren, waarna het systeem automatisch de relevante premies selecteert. Een prototype van deze applicatie werd gebouwd in september 2004, en afgelopen jaar kwam de tweede, aan de wensen van gemeenten aangepaste *release* gereed. De kostprijs werd gefinancierd door Corvé, de Coördinatief voor Vlaams e-government.

## Koppeling aan gemeentelijke websites

*Premiezoeker* kan gratis gekoppeld worden aan gemeentelijke websites, waardoor informatie van het Gewest geïntegreerd wordt in een lokale verpakking (de look and feel van een gemeentelijke website). De inhoud van deze applicatie wordt zelfstandig geüpdatet door materie-experts van AROHM en door gemeentelijke ambtenaren. Als sleutel tot het succes wordt genoemd dat de gemeenten met dit AROHM-initiatief

zelf mogen pronken, mits zij hun eigen informatie over gemeentelijke premies in het systeem inbrengen.

## Europees kwaliteitslabel

Tot eind 2005 had de afdeling Woonbeleid van AROHM al een opleiding verstrekt in 81 gemeenten, en per week treden zes nieuwe gemeenten toe tot dit overkoepelend project. Deze applicatie werd zo gunstig ontvangen dat gelijkaardige initiatieven worden overwogen in andere administraties, en dat gemeenten ook andere premies op dezelfde manier willen voorstellen. Als enig project in Vlaanderen ontving *Premiezoeker* in 2005 het Europees kwaliteitslabel voor *Good e-government Practice*.

De ontwikkeling van een nieuw CMS en van *Premiezoeker* wordt uiteindelijk geïntegreerd in de portaalsite *Bouwen en Wonen*, een project dat al in april 2004 werd opgestart en dat in 2006 in de plaats komt van de website *Wonen in Vlaanderen*. Deze gedecentraliseerd en rechtstreeks door materie-experts beheerde portaalsite bundelt alle e-government inspanningen rond bouwen en wonen in een logisch opgebouwde boomstructuur – met inbegrip van regelgeving, premies, metalabels, enz. De website biedt informatie rond huisvesting van verscheidene afdelingen binnen het departement LIN – naast het domein Huisvesting zijn er ook belangrijke bijdragen van Ruimtelijke Ordening, Onroerend Erfgoed en van Milieu. Daarnaast wordt samengewerkt met instanties buiten het departement, zoals de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij (VHM), en de provinciale en zelfs lokale huisvestingsdiensten.



Gemeenten kunnen de AROHM-webapplicatie *Premiezoeker* in hun eigen look and feel aanbieden, als zij maar hun informatie over gemeentelijke premies in het systeem inbrengen.



## 1. Vlaamse gemeenten op weg naar zelfstandiger vergunningenbeleid

**M**et Vilvoorde op kop, gevolgd door Avelgem, Stabroek, Zwevegem, Hoogstraten en Denderleeuw, werden in 2005 de eerste gemeenten volledig ontvoogd voor hun vergunningenbeleid. Het toekennen van een grotere verantwoordelijkheid aan de gemeenten voor de behandeling van bouwaanvragen volgt uit het decreet van 18 mei 1999. Dat wil de gemeenten ruimte bieden voor het voeren van een ruimtelijk beleid met eigen accenten. Eerst moeten de gemeenten beantwoorden aan vijf voorwaarden: beschikken over een ruimtelijk structuurplan met een visie op middellange

termijn; werken met een stedenbouwkundig ambtenaar; inventariseren van alle ruimtelijke plannen en oplistten per perceel van geldige, vervallen en geweigerde vergunningen met inbegrip van overtredingen en boetes; in kaart brengen van potentiële, nog onbebouwde bouwpercelen. Zij hebben hiervoor tijd tot 1 mei 2007. De opgebouwde expertise in de gemeenten, de vereenvoudiging van stedenbouwkundige procedures, en praktische ondersteuning door de Vlaamse overheid maken dat de gemeentelijke ontvoogding op het gebied van vergunningen in een stroomversnelling zit.

## 2. Aangepaste wooncode voor een nieuw sociaal huurbesluit

**d**e nieuwe wooncode wil tegemoet komen aan enkele grote streefdoelen van het Vlaamse woonbeleid: een optimale leefbaarheid van de wijken, het bevorderen van de integratie van de bewoners en het verbeteren van de woonkwaliteit voor iedereen. Een belangrijke nieuwigheid hierbij is de wil van de kandidaat-huurder om Nederlands te leren. De kennis van het Nederlands in Vlaanderen maakt mensen mondiger, vereenvoudigt de communicatie, stimuleert en ondersteunt de betrokkenheid bij de burens

de omgeving en verhoogt de veiligheid in de wooncomplexen en wijken. Op die manier gaan huisvesting en integratie hand in hand. Het is dus geenszins de bedoeling om met deze voorwaarde mensen uit te sluiten of het aantal kandidaten voor sociale woningen te verminderen. De verplichting geldt voor iedereen. Een diploma dat afgeleverd is door een instelling waarvan het Nederlands de voertaal is, geldt als bewijs van taalkennis en ontslaat de betrokkene van verdere taalverplichtingen. Wie dat diploma niet kan voorleggen, wordt bij de inschrijving





uitgenodigd om Nederlands te leren en zal een gesprek en een covaar-test af moeten leggen in een Huis van het Nederlands. Afhankelijk van de resultaten hiervan dienen deze kandidaten zich te engageren een cursus Nederlandse taalles te volgen op maat. Dit criterium van taalbereidheid geldt natuurlijk ook als een belangrijk instrument tegen de verfransing in de sociale huisvesting in de Vlaamse rand. De ultieme consequentie voor wie de voorwaarde van taalbereidheid niet naleeft, is de verbreking van het huurcontract. De wooncode voert verder een proefperiode in van twee jaar

voor nieuwe huurders, om na te gaan of een huurder zich aan zijn verplichtingen houdt, stipt de huur betaalt, geen overlast berokkent, de woning naar behoren onderhoudt, geen domiciliefraude pleegt, enz. Domiciliefraude houdt in dat mensen inwonen bij sociale huurders, zonder aangifte van hun inkomen, zodat dit niet wordt meegerekend bij bepaling van de huurprijs. Om deze fraude aan banden te leggen, zullen inspecteurs van de Vlaamse woonadministratie kunnen optreden als officier van gerechtelijke politie.

### 3. Hernieuwde aandacht voor onroerend erfgoed in milieueffectenrapportage



Om de inhoudelijke kwaliteit van de MER's te verbeteren in de discipline 'Landschappen en materiële goederen in het algemeen', wordt een sinds 1997 bestaand richtlijnenboek geüpdatet en wordt samengewerkt tussen de afdeling Monumenten & Landschappen (AML), de cel MER en erkende deskundigen. Aan de hand van regelmatige contacten wordt gestreefd naar een kwaliteitsvolle invulling van deze discipline:

- op Vlaams niveau is er een bilateraal overleg tussen de cel MER en de afdeling Monumenten & Landschappen ten behoeve van de algemene kwaliteitsinvulling van de discipline en de procedures ter zake;

*De erfgoedconsulenten van AML, leden van de cel MER en deskundigen samen op het terrein (foto's: Jeroen Mertens)*







- op dossierniveau zijn er geregelde contacten tussen de erkende deskundigen en de erfgoedconsulenten van de afdeling Monumenten & Landschappen;
- omwille van de algemene kennisdoorstroming is er overleg tussen de cel MER, de erfgoedconsulenten van AML en de deskundigen. Daartoe werd op 3 maart 2005 een algemene toelichting georganiseerd over het actuele beleid inzake onroerend erfgoed. Daarenboven werden twee landelijke excursies georganiseerd waarbij specifiek het accent werd gelegd op het omgaan met archeologisch erfgoed.
- Het actualiseren van het richtlijnenboek voor deze discipline werd

opgestart, waarbij ook aandacht wordt besteed aan een nieuwe naam die beter de lading dekt.

De inhoudelijke kwaliteit van de MER's met betrekking tot onroerend erfgoed verbetert zienderogen. Dat zal op termijn leiden tot concrete en structurele resultaten voor het beheer van het onroerend erfgoed. Daarnaast wordt het persoonlijk contact door alle betrokkenen als een meerwaarde ervaren. Het geactualiseerde richtlijnenboek zal klaar zijn in 2006. Het is de bedoeling om de bestaande samenwerking tussen enerzijds Aminor en AROHM en anderzijds de erkende deskundigen verder uit te bouwen, ook na invoering van nieuwe administratieve structuren.



Zowel de opening van het Deurganckdok in Antwerpen als de gezamenlijke Vlaams-Nederlandse aanpak voor de ontwikkeling van het Schelde-estuarium, zijn sterke voorbeelden van resultaten waartoe samenwerking onder administraties en over de grenzen in 2005 heeft geleid. De feestelijke inauguratie in Antwerpen op 6 juli en de ondertekening op 21 december van de verdragen van Middelburg hebben de basis gelegd voor het creëren van welvaart, veiligheid en natuurontwikkeling in de volgende decennia.

Het heeft de Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) vele jaren gekost om beide samenwerkingsprojecten tot een goed einde te brengen. In beide gevallen kwam die samenwerking er niet vanzelf en is lering getrokken uit vroegere moeilijkheden.

Na het uitbaggeren van het Deurganckdok gebeurt de exploitatie ervan voortaan via concessies, verleend door het Antwerps Gemeentelijk Havenbedrijf. Een aantal uitvoeringsprojecten in het Schelde-estuarium, zoals het op 22 juli geactualiseerde Sigmaplan tegen overstromingen, worden thans gerealiseerd door het agentschap Waterwegen & Zeekanaal.

Sinds medio 2004 zijn de afdelingen Bovenschelde en Zeeschelde en een deel van de afdeling Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen ondergebracht bij het extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal nv. De afdeling Maas en Albertkanaal kwam op hetzelfde tijdstip bij het agentschap nv De Scheepvaart. De overige afdelingen van de administratie Waterwegen en Zeewezen zullen gedeeltelijk behoren tot het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en gedeeltelijk tot het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust.



## ProSes 2010

Over samenwerking gesproken. Op panelen bij de projectdirectie Uitvoering Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium in Bergen-op-Zoom, wordt het Schelde-estuarium *de levensader* genoemd van Vlaanderen en Zeeland.

Ja, er zijn cultuurverschillen tussen Noord en Zuid – of wat daarvoor moet doorgaan. Het toetsenbord van Nederlandse computers is zwart en dat van Vlaamse zilverkleurig. Maar de Belgische Inspectie van Financiën gaat in Bergen-op-Zoom wel de rekeningen controleren. Waar elders ter wereld bestaat er zo'n intensieve samenwerking tussen twee landen?

**a**mbtenaren uit Schiedam of Temse delen eenzelfde kantoorruimte. Brieven worden ondertekend door de Vlaamse of de Nederlandse projectleider; interviews van de ene worden bijgewoond door de andere; en een uitvoeringsproject in het ene of het andere land wordt van hieruit gezamenlijk opgevolgd door ambtenaren van Vlaanderen en Nederland.

Ja, er zijn cultuurverschillen – of wat daar moet voor doorgaan. Een bureau heet hier een kamer; de Nederlandse

nummerplaten hebben een andere kleur dan de Vlaamse; en de zwarte toetsenborden van Nederlandse computers hebben een ander klavier dan de zilverkleurige Vlaamse. Ja, er is wel eens spraakverwarring over wat noorder- of zuiderburen verstaan onder binnen- of buitendijks, en ja, Vlamingen associëren vergaderen nog dikwijls met *niet werken* terwijl Nederlanders dat nu *net werken* noemen.

Maar op de tekentafels is het dunne lijntje van de rijksgrens nauwelijks te bemerken op grensoverschrijdende

havens, en natuurlijkheid in de vorm van een dynamisch en gezond ecosysteem stonden daarbij voorop – al gauw werd gesproken over de 3 V's: veiligheid, varen en veerkracht. De politieke vertaling van deze visie en het concretiseren van doelstellingen en organisatiestructuur leidde, in twee opeenvolgende *Memorandums van Overeenstemming* (MVO) tot de oprichting van de projectorganisatie ProSes.

Nadat tussen 2002 en 2004 een concrete ontwikkelingsschets was uitgewerkt, kwamen Nederland en Vlaanderen op 11 maart 2005 in een derde MVO overeen om de regie en de coördinatie van projecten gezamenlijk toe te vertrouwen aan ProSes 2010. Beide regeringen keurden 34 besluiten van de Ontwikkelingsschets goed, wat leidde tot 26 projecten in hetzij Vlaanderen, Nederland, of grensoverschrijdend. Als projectorganisatie blijft ProSes 2010 zeker bestaan tot en met 2007. Ze ressorteert onder de bi-nationale Technische Scheldecommissie. Het definiëren van de projecten werd intensief begeleid, en uiteindelijk unaniem goedgekeurd, door het Overleg Adviserende Partijen (OAP), wat het maatschappelijk draagvlak versterkte.

De meeste van de 26 projecten tot ontwikkeling van het Schelde-estuarium, waren eind 2005 al opgestart. Het gaat om dijkverhogingen, overstromingsgebieden, verdieping en verbreding van de vaargeul, en de ontwikkeling van estuariene natuur. Ze worden uitgevoerd door de lijnorganisaties in beide landen. Het is de taak van ProSes 2010 om de samenhang tussen de maatregelen en procedures af te stemmen; om het tijdsplan op te volgen en toe te kijken op kwaliteitsvolle uitvoering; om helder over het globaal project te communiceren; en om de boekhouding te voeren van grensoverschrijdende projecten. Bij die laatste moet met name de uitbreiding van het Zwin en de Hedwige/Prosperpolder worden genoemd.

Op de projectdirectie in Bergen-op-Zoom werken een 15-tal ambtenaren. Naarmate de organisatie uitgebouwd raakt en de projecten opgestart worden, verstevigt de samenwerking. In een dergelijke gemeenschappelijke projectorganisatie is het ondoenbaar om nog de eigen landsbelangen te verdedigen. Het verdedigen van de belangen van de Schelde is een gezamenlijke doelstelling geworden.

projecten; een Nederlandse Strategische MER wordt gezamenlijk uitgevoerd met een Vlaamse Plan-MER; en de Belgische Inspectie van Financiën wordt allervriendelijkst ontvangen als ze in Nederland de rekeningen komt controleren. Waar elders ter wereld is grensoverschrijdende samenwerking zo intensief uitgebouwd?

### De drie V's: veiligheid, varen en veerkracht

In veel opzichten is ProSes 2010 een unieke projectorganisatie. Opgezet voor de gezamenlijke ontwikkeling van het Schelde-estuarium aan beide zijden van de grens, is de samenwerking tussen beide landen gegroeid in de loop van de jaren. Na het verdrag van 1995 over de Scheldevddieping werd eind 2000 op ambtelijk niveau overeenstemming bereikt over een langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium, een streefbeeld voor 2030. Bescherming tegen overstromingen, optimale toegankelijkheid van de Schelde-



foto's: Ludo Goossens

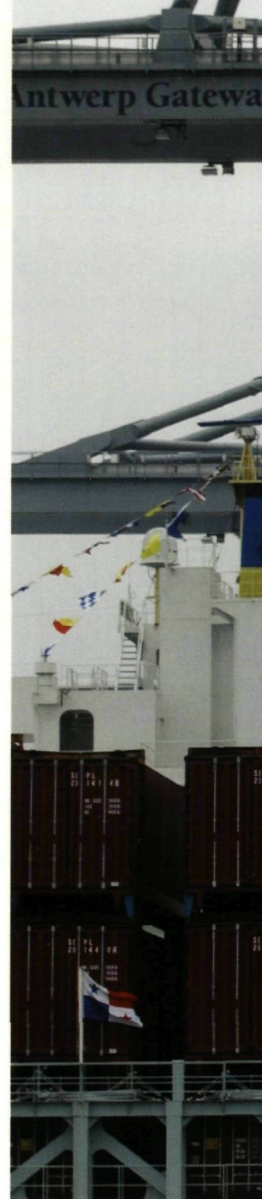
# Deurganckdok

De feestelijke inhuldiging van het Deurganckdok op 6 juli 2005 was een hoogdag voor Antwerpen en voor de Vlaamse economie. Niet alleen verdubbelt de overslagcapaciteit van containers in de grootste haven van het land, maar Antwerpen verwerft hiermee een competitief voordeel tegenover Europese concurrenten en kan zich voor vele jaren profileren als congestievrije zeehaven.

**t**och kan het feestgedruis niet de bewogen vergunningsgeschiedenis doen vergeten die aan dit project is vooraf gegaan. In het licht van verwickelingen die ook andere havens, en in het algemeen vele grote infrastructuurprojecten ondervinden om vergund te raken, moeten de problemen die het Deurganckdok kende rond

gewestplan, administratieve schorsing van bouwvergunningen, en toetsing aan Europese richtlijnen enigszins worden gerelativeerd.

Sommige schorsingen betroffen louter formelijke fouten; ook wordt gewezen op de beperkte jurisprudentie en uiteenlopende interpretatie van Europese richtlijnen op het einde van de jaren 1990. Tot





slot wordt eraan herinnerd dat de hele MER-procedure werd doorlopen, goedgekeurd en conform verklaard. Het is dus niet zo dat samenwerking pas opgestart werd nadat de werken zijn stilgelegd. De realiteit wijkt ook hier af van wat soms als perceptie is achtergebleven. Toch zijn er waardevolle lessen getrokken die omgezet zijn in striktere procedures van samenwerking tussen administraties.

De beslissing om een getijdendok te bouwen op de Antwerpse linkeroever, werd door de Vlaamse regering getroffen op 20 januari 1998. Meer dan zeven jaar later merde het eerste schip, de Cosco Tianjing, aan in het Deurganckdok. Eind december 2005 raakte bekend dat de Europese Commissie geen bezwaar maakt tegen de financiering door de Vlaamse overheid van onderhoudsbaggerwerken

in het middenstuk van getijdokken, mits twee stroken van 50 meter breed langs de kaaimuren worden onderhouden door het Gemeentelijk Havenbedrijf. Als amendement op het Havendecreet had het Vlaams Parlement eerder op het jaar het middenstuk van getijdokken ondergebracht bij maritieme toegang.

#### **Validatiedecreet**

Nadat de werken in 2001 waren stilgelegd, werden talrijke werkgroepen opgericht om specifieke deelprojecten op te volgen. Binnen het departement LIN bereidde een stuurgroep de opmaak voor van wat uiteindelijk het Validatiedecreet van 14 december 2001 zou worden. Zowel de implementatie van dat decreet als de opvolging van de decretaal opgerichte Beheerscommissie Natuurcompensaties



Linker Scheldeoever (LSO) gebeurde eveneens in deze stuurgroep. Hierin waren vertegenwoordigd: het secretariaat-generaal van LIN, de afdeling Beleid, de afdeling Juridische Dienst bij AAD, AWZ, AROHM, Aminal, de Vlaamse Landmaatschappij, het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, en de Beheerscommissie Natuurcompensaties LSO.

De ervaring die de stuurgroep opdeed met oplossingsgerichte samenwerking rond het Deurganckdok, wordt eveneens toegepast bij het monitoren van andere grote infrastructuurprojecten zoals het aanleggen van een gecontroleerd overstromingsgebied in Kruibeke-Basel-Rupelmonde. De stuurgroep waakt erover dat procedurefouten worden vermeden en kijkt toe op de samenhang en de gelijktijdigheid van de voorziene werken. Daartoe wordt een matrixstructuur gehanteerd, waarbij pas naar een volgende stap wordt overgegaan, als de voorafgaande voorwaarden zijn gerealiseerd. Ook de concessievergunningen voor uitbating van de containerterminals worden door de stuurgroep in dit proces

betrokken: groen licht voor de exploitatie werd pas verleend als o.a. de voorziene leefbaarheidsbuffer rond woonkernen gereed was.

### Structurele maatregelen

De verwickelingen rond het Deurganckdok leidden ook tot structurele maatregelen voor het opvolgen van andere grote infrastructuurwerken. Binnen het kader van de langetermijnvisie voor de Vlaamse zeehavens anticipeert AWZ op grote infrastructuurprojecten die voor de toekomst overwogen worden of nu al in de pijplijn zitten. Daarbij wordt vandaag al opgelijst welke impact in de toekomst mag verwacht worden op het gebied van ruimtelijke ordening en planning, natuurontwikkeling, Europese regelgeving, enz. Een dergelijke aanpak leidt tot een visieontwikkeling op risico-analyse die de technische uitvoering overstijgt, tot het onderkennen van de kritische succesfactoren op het gebied van ruimtelijke ordening of natuurontwikkeling, en tot mogelijke clustervorming van projecten en randvoorwaarden.

Uit de bewogen vergunningsgeschiedenis van het Deurganckdok zijn lessen getrokken. Een stuurgroep waakt er voortaan over dat procedurefouten worden vermeden, en kijkt toe op de samenhang en de gelijktijdigheid van de voorziene werken.



# 1. Operationele online voorspellingen van de waterstand

**h**et Hydrologisch Informatie Centrum (HIC) van het Waterbouwkundig Laboratorium beschikt over gesofisticeerde numerieke voorspellingsmodellen die 48 uur op voorhand de waterstanden en de afvoer van de grote rivieren voorspellen. Deze voorspellingsmodellen zijn de kers op de taart van een integraal systeem, zoals voorgesteld in het schema. Ze maken het mogelijk overstromingskaarten, schadekaarten en risicokaarten op te stellen, belanghebbenden tijdig en correct te verwittigen, en de gevolgen in te schatten van menselijke ingrepen. Op een studiedag rond *Digitale rivieren: een stroom van kennis* werden de vernieuwingen aan riviermodellen en voorspellingsystemen op 16 september voorgesteld. Vanaf 2005

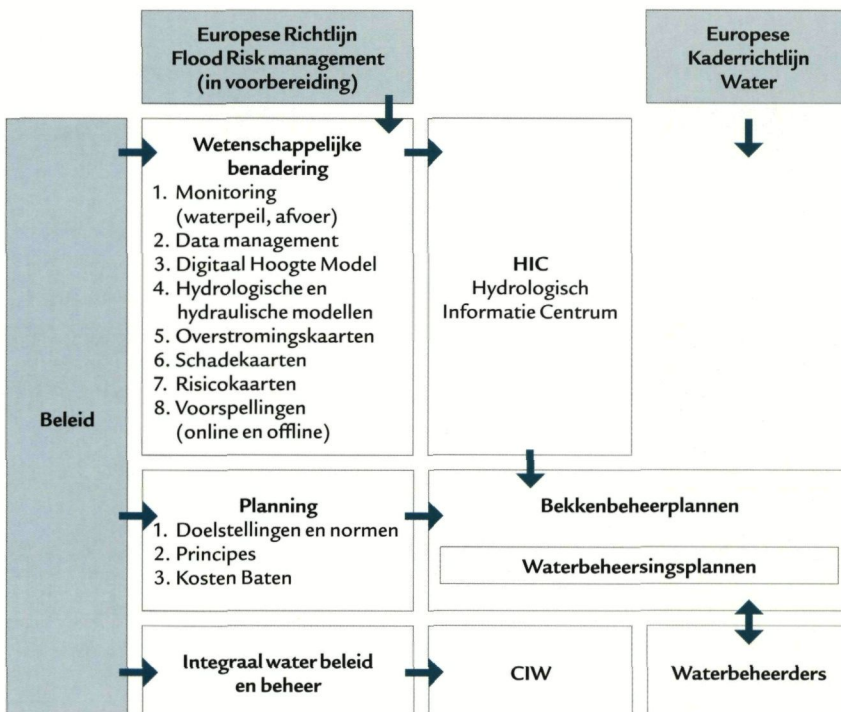
zijn de digitale *offline* rekenmodellen van alle bevaarbare waterlopen operationeel, een onmisbaar geworden instrument voor waterbeheer.

## Hoogwaterberichten

Mits enkele aanpassingen worden doorgevoerd, kunnen ze ook gebruikt worden als online voorspellingsmodel waarvan de resultaten in de vorm van o.a. hoogwaterberichten ook worden verspreid via het Internet ([www.lin.vlaanderen.be/awz/waterstanden/hydra](http://www.lin.vlaanderen.be/awz/waterstanden/hydra)). Behalve voor overstromingen, kunnen de numerieke riviermodellen ook de effecten van laagwaterperiodes helpen voorspellen. De voorspellingen gebeuren verscheidene keren per dag, in vier stappen: de gegevensverzameling op basis van



## Beheer Wateroverlast in bevaarbare waterlopen



gemeten waterstanden, debieten en de meteorologische data van het informatiesysteem HYDRA; modelbijsturing door het *hindcast*-principe dat gegevens over de voorbije twee dagen herberekent; de eigenlijke voorspelling (*forecast*) tot 48 uur in de toekomst, aan de hand van riviermodel en neerslagvoorspelling; en de publicatie van de resultaten. Hoewel ze een krachtig hulpmiddel zijn, blijven computersimulaties altijd een vereenvoudiging, afhankelijk van de kwaliteit van de invoergegevens en van interpretatie door experts.

*De activiteiten van het HIC gesitueerd binnen het integraal waterbeleid.*

## 2. Vier verdragen over het Scheldegebied

**O**p 21 december 2005 hebben Nederland en Vlaanderen in Middelburg vier verdragen over het Scheldegebied gesloten:

### Verdrag inzake de uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

Dit verdrag heeft als doelstelling de uitvoering van projecten die bijdragen tot de optimalisatie van de veiligheid tegen overstromingen, de toegankelijkheid van de Scheldehavens en de natuurlijkheid van het Schelde-estuarium. Het verdrag legt afspraken vast over het tijdpad van uitvoering, de samenhang tussen de projecten, de bestuurlijke monitoring, het realiseren van gemeenschappelijke projecten, de kostentoedeling en de grensoverschrijdende betalingen. Het gaat vooral over de verruiming van de vaargeul, grensoverschrijdende natuurprojecten, ontwikkeling van minimaal 600 ha natuur in Nederland en 1.100 ha estuariene natuur of *wetlands* in Vlaanderen.

### Verdrag inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en beheer in het Schelde-estuarium

Beide regeringen wensen de samenwerking inzake het gezamenlijk beleid en het beheer van het Schelde-estuarium ook op lange termijn te versterken. Met het oog op het optimaliseren van de beveiliging tegen overstromingen, de toegankelijkheid van de Scheldehavens en het behoud van een gezond en dynamisch estuarien ecosysteem moeten fysieke systeemkenmerken zoals het meergeulenstelsel en het meanderend karakter van de Beneden-Zeeschelde in hun natuurlijke dynamiek behouden blijven. Als middelen om deze doelstellingen te bereiken, voorziet dit verdrag de opeenvolgende opstelling van plannen, programma's en projecten enerzijds en de opstelling en uitvoering van een gemeenschappelijk fysiek monitoringsplan en gemeenschappelijk wetenschappelijk onderzoek anderzijds. Het verdrag voorziet een eenvoudige,



efficiënte en transparante structuur, Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie genaamd. Deze bestaat uit een Politiek en een Ambtelijk College, ondersteund door een gemeenschappelijk secretariaat. De vruchtbare ambtelijke samenwerking die binnen de Technische Scheldec commissie gedurende 57 jaar tot ontplooiing is gekomen, wordt dus verruimd door de oprichting van een Politiek College van bewindslieden dat regelmatig bij elkaar komt om tijdig bindende besluiten over ontwikkelingen in het estuarium te nemen. Het Ambtelijk College, dat in de plaats treedt van de huidige Technische Scheldec commissie, zal zorg dragen voor de uitvoering van deze besluiten. Een wezenlijk element van de samenwerking vormt de verplichting om voor de voorbereiding, vaststelling en uitvoering van de besluiten de meest snelle en soepele procedures te kiezen.



### Verdrag gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied

Het nautisch beheer betreft de zorg voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer. De samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland inzake het nautisch beheer in de Schelderegio is gegroeid vanuit de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart, een hoogambtelijk college dat met het oog op vaarwegmarkering en loodsdiensten werd ingesteld krachtens het Belgisch-Nederlands Verdrag van London (1839). De rol van deze Permanente Commissie heeft zich in de loop der jaren stelselmatig uitgebreid tot het ontwikkelen van gezamenlijk nautisch beleid voor het Scheldegebied. Dit heeft ertoe geleid dat voor het Scheldegebied sedert 1 januari 2003 een gemeenschappelijk nautisch beheer (GNB) in de praktijk wordt toegepast op een vrijwillige en niet-juridische basis. Bij

verdrag is het GNB nu juridisch verankerd, waarbij Vlaanderen en Nederland op voet van gelijkheid bevoegdheden uitoefenen en verantwoordelijkheden dragen. Doel van het verdrag is de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Hiertoe zal de Permanente Commissie, als beleidsorgaan, zelf regels kunnen vaststellen over een aantal nautische onderwerpen. Verder wordt een gezamenlijk beheersorgaan ingesteld, de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, met een gelijkwaardige Vlaams-Nederlandse participatie. Het verdrag regelt ook het realiseren van de nautische ketenbenadering. Het doel van de ketenbenadering is het zo efficiënt mogelijk afwickelen van de scheepvaart vanaf de aanlooproutes in zee tot aan de havenkade en omgekeerd. Hiertoe is een goede afstemming vereist tussen het dagelijks nautisch beheer, inclusief de nautische dienstverlening, op de rivier en deze in de Scheldehavens.

### Verdrag ont koppeling loodsgeldtarieven

Het Scheldetolverdrag van 1863 bepaalt dat de loodsgeldtarieven voor de vaart op Rotterdam nooit hoger mogen zijn dan de tarieven voor de vaart op Antwerpen. Deze regeling moest de concurrentiepositie van de Antwerpse haven waarborgen. Het memorandum van Den Haag bevestigde de eerdere politieke afspraak om die koppeling los te laten vanaf 1 januari 2008. Het ont koppelingsverdrag is een louter juridisch-technische kwestie die vroegere verdragsbepalingen wijzigt – een Nederlands belang. De Rotterdamse tarieven zullen autonoom kunnen dalen zonder rekening te houden met de Antwerpse tarieven. Bovendien is de loodsgeldkoppeling een vorm van prijsafpraak die wellicht moeilijk de Europese concurrentietoets zou doorstaan.



### 3. Kluisendok wordt nieuwe groeimotor voor haven van Gent

*d*e opening van het Kluisendok betekent een nieuwe groeimotor voor de haven van Gent.

Gebouwd in opdracht van het Havenbedrijf Gent met subsidies van de Vlaamse overheid, afdeling Maritieme Toegang, is het Kluisendok de grootste investering die ooit in Gent werd gerealiseerd. Naar verwachting zal de maritieme trafiek met een derde toenemen, wat de industriële roeping van Gent, de tewerkstelling en

de toegevoegde waarde zal versterken. Het Kluisendok is 350 m breed en aan de noordkant meer dan 1,5 km lang. De kaaimuren hebben een totale lengte van 4,28 km en de 1 m dikke betonnen voorwand van de kaaimuur reikt tot 30 m onder het maaiveld.

#### **Archeologisch onderzoek**

Het nieuwe dok wordt uitgebaggerd tot 13,5 m wat 1 m vrije ruimte laat onder de



*Op 14 november  
2005 werd het  
Kluisendok feestelijk  
ingehuldigd.*

kiel van het schip. In twee fasen wordt 15 miljoen m<sup>3</sup> uitgebaggerd en aangewend voor het ophogen van havengebonden industriegronden. Vóór de ophoging voeren de universiteit Gent, de afdeling Monumenten & Landschappen, de afdeling Maritieme Toegang en enkele lokale partners een archeologisch onderzoek uit. Voor de omlegging van spoorlijn 55 en de aanleg van twee ontsluitingswegen zijn eveneens samenwerkingsverbanden op-

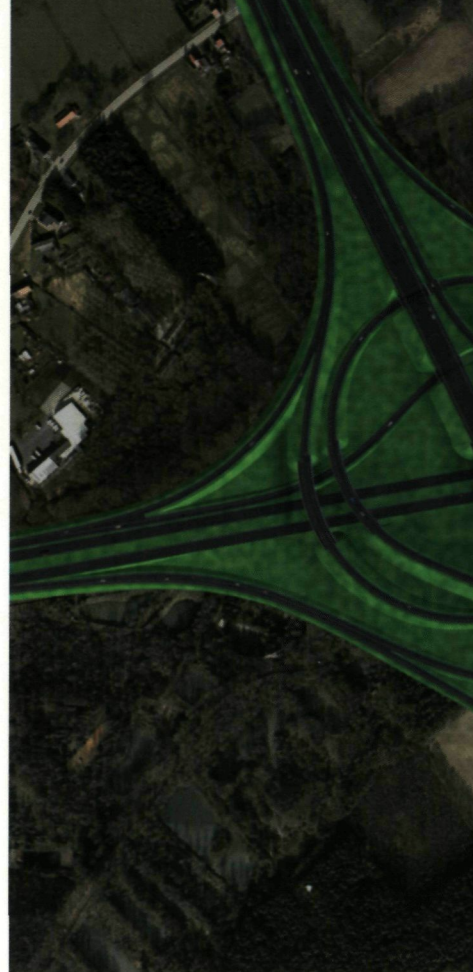
gestart. Rond het Kluisendok komen elf windturbines van elk 2 MW, waarmee het profiel van energiebewuste haven wordt bevestigd. De vraag van Gent voor een tweede zeesluis en voor verdere verdieping van het kanaal wordt onderzocht door de afdeling Maritieme Toegang in samenwerking met Rijkswaterstaat.



Met grote behoeften en beperkte middelen is bij de Administratie Wegen en Verkeer (AWV) het balanceren verheven tot een hogere vorm van kunst. Maar terwijl evenwichtsoefeningen van de kunstenaar een grote zelfbeheersing en discipline vergen, houden wegingenieurs ook nog eens rekening met andere instanties – willen zij hun project doen slagen. Wegenbouwers moeten bruggen slaan. De samenwerking die hieruit resulteert houdt AWV liefst zo informeel en laagdrempelig mogelijk.

Zo'n samenwerkingsverbanden komen tot stand met vallen en opstaan. Bij de bouw van een nieuwe verkeerswisselaar in Lummen loopt dat vlot, wat o.a. toegeschreven wordt aan specifiek-Limburgse omstandigheden. Bij het verbeteren van de verkeersdoorstroming gebeurt dat moeizamer, niet verwonderlijk gezien de algemene mobiliteitsproblematiek en de soms tegenstrijdige wensen voor gebruik van schaarse ruimte. De samenwerking met gemeenten en scholen rond het aanleggen van zone-30 omgevingen, gebeurt dan weer op een pragmatische manier.

De administratie Wegen en Verkeer gaat met al haar buitenafdelingen en de afdelingen Wegenbeleid en Beheer en Wegenbouwkunde en een deel van de afdeling Verkeerskunde over naar het intern verzelfstandigd Agentschap Infrastructuur. Het Vlaams Verkeerscentrum in Antwerpen, een deel van de afdeling Verkeerskunde en ook de volledige afdeling Personenvervoer en Luchthavens komen bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.



*Limburg-gevoel  
versnelt heraanleg  
verkeerswisselaar  
Lummen*

## Verkeerswisselaar Lummen

Iedereen sloeg de handen in elkaar, toen eindelijk het groen licht kwam om de verkeerswisselaar van Lummen opnieuw in te richten: de nood werd algemeen erkend, iedereen had er belang bij, en een hele provincie schaarde zich erachter.

**e**r zijn drie goede redenen om de verkeersproblematiek op en rond de verkeerswisselaar van Lummen grondig te herdenken. In het oosten van het land is Lummen een knooppunt met grote verkeersdichtheid, op het kruispunt van twee snelwegen. De industriegebieden van Lummen en Heusden-Zolder geven uit op takken van de verkeerswisselaar, waardoor industrieverkeer de invoegstroken van de wisselaar naar de snelwegen moet kruisen. En bovenal: de gelijkvloerse kruisingen en de voorrangregeling voor linksaf-bewegingen zijn ongebruikelijk, ze verrassen

chauffeurs die niet vertrouwd zijn met het complex, en ze creëren onveilige situaties en wachtrijen – zelfs voor chauffeurs die er wel mee vertrouwd zijn.

### **Twaalf bruggen worden gebouwd**

De herinrichting van de verkeerswisselaar is een buitengewoon complexe onderneming, gespreid over elf uitvoeringsfasen. Zowel de vorm van de wisselaar als de locatie van op- en afritten vloeien voort uit de plan-MER. Het uitwerken van de nieuwe wisselaar maakt het noodzakelijk om de ontsluiting van twee industrieterreinen te verplaatsen. Er worden niet minder





### Toelating tot ontbossing is kritische succesfactor

De brede samenwerking rond dit project kwam ook op andere wijzen tot uiting. De afdeling Geotechniek (GEO) van AOSO leverde ondersteuning bij de voorstudies. En dat grondonderzoek kon dan weer versneld beginnen, omdat goede afspraken waren gemaakt met de afdeling Bos en Groen van Aminal. In de loop der jaren was op en rond de verkeerswisselaar immers een gebied van meer dan 3 ha overgroeid geraakt, waardoor de toelating tot ontbossing plots een kritische succesfactor werd. Uiteindelijk kon met de ontbossing worden begonnen nog vooraleer de MER-procedure rond was, wat het opstarten van geotechnisch onderzoek versnelde.

Andere samenwerkingsverbanden werden gelegd met de Vlaamse Bouwmeester en uiteraard ook met de federale Aankoopcomités van Financiën. In het lastenboek worden aan de aannemers maatregelen opgelegd voor projectcommunicatie en om de hinder te beperken. Tot slot was er ook het extern overleg met het netwerk van ondernemingen via VOKA en het Verbond van Kristelijke Werkgevers (VKW), wat het maatschappelijk draagvlak versterkte.

dan twaalf bruggen gebouwd, zowel voor de nieuwe wisselaar als voor het nieuwe op- en afrittencomplex. Daarenboven is een batterij verkeersmaatregelen voorzien zoals omkadering van omleidingen en wegafsluitingen tijdens de werken.

Door het integreren van de procedures voor een Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) en een Milieueffectrapportering (MER) kon het project snel van start gaan. Van bij de aankondiging in april 2004 werd gestart met een RUP. De plenaire vergadering voor dat RUP kon eind 2004 al doorgaan, op het ogenblik dat een project-MER op tafel kwam. Dat het project zo snel uit de startblokken schoot, heeft volgens AWV zijn redenen: er bestaat een breed maatschappelijk draagvlak, niemand voelt zich tekort gedaan, politiek bestaat de wil om door te zetten, en de herinrichting wordt aanvoeld als noodzakelijk wegens een ten minste subjectief gepercipieerd veiligheidsprobleem.

### Limburg-gevoel versnelt heraanleg verkeerswisselaar

Met betrekking tot het project-Lummen wijst men bij AWV op het belang om in een vroeg stadium met alle betrokkenen aan tafel te zitten. Het is de ervaring van deze administratie dat goede persoonlijke contacten daarbij efficiënter zijn dan samenwerking via het uitwisselen van schriftelijke nota's en formele documenten. Opnieuw helpt in deze het Limburg-gevoel, met de realiteit op het terrein van één Vlaams Huis waar alle administraties samen zitten. Voorlopig althans, zo voegt men eraan toe. De hoop is dat in de nieuwe administratieve structuur geformaliseerde samenwerkingsakkoorden tussen beleidsdomeinen niet in de weg zullen staan van vlotte samenspraak onder collega's, in wat nu nog een Vlaams Huis is zonder binnendeuren.

Samenwerking tussen AWV, Aminal en AOSO maakt snelle opstart mogelijk van werken aan de verkeerswisselaar van Lummen.

# Doorstroming van het openbaar vervoer

Het bevorderen van een goede doorstroming van het openbaar vervoer is een beleidsoptie, waarvoor AWV intensief samenwerkt met AOSO en de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn. Doorstroming staat voor een geheel van technische ingrepen, zoals vrije tram- en busbanen voor het openbaar vervoer, afstellen van de cyclus van de verkeerslichten, of andere verkeersbeïnvloedende maatregelen.

Technische oplossingen zijn mogelijk om het openbaar vervoer beter te laten doorstromen. Maar er moeten keuzes gemaakt worden, en die zijn het gemakkelijkst op wegvakken of kruispunten zonder congestie of met eigen bedding voor het openbaar vervoer.

**i**n een omgeving waarin de ruimte beperkt is en het verkeer toeneemt, is zo'n beleidsoptie potentieel conflictueus. Zoals men bij AWV zegt: wat we aan de ene geven, kunnen we aan de andere niet bieden. Toch werden in het afgelopen jaar vormen van samenwerking ontwikkeld die de realisatie dichterbij brengen.

Moeilijkheden en hindernissen waren en zijn er genoeg, juist omdat AWV als verdediger van een goede bereikbaarheid alle belangen probeert te verzoenen: zowel die van de automobilist, als van de gebruiker van het openbaar vervoer en de zwakke weggebruiker. Sommige van die belangen zijn tegenstrijdig, maar in elk geval moet AWV proberen met alle betrokkenen tot een maximale overeenstemming te komen. Daarnaast moet AWV ook bijdragen tot het verbeteren van de kwaliteit van het openbaar vervoer en het verminderen van de exploitatiekosten – en dat kan gebeuren door te zorgen voor een betere doorstroming van het verkeer. Dat alles moet gebeuren met beperkte kredieten en in het besef dat de keuze voor openbaar vervoer bijna altijd de restcapaciteit van de gewestweg beperkt. Eenzijdige ingrepen creëren bijgevolg noodzakelijk nieuwe *missing links*.

## Beïnvloeding verkeerslichten

Er bestaan technische oplossingen om de verkeersafwikkeling te sturen en de doorstroming te bevorderen – en AOSO werkt hiervoor nauw samen met AWV. Maar ook dan moeten er keuzes gemaakt worden. Zo maken verkeerslichten aansturing in functie van beleidsdoelstellingen mogelijk (in tegenstelling tot rotondes waarbij het verkeer wordt afgewikkeld naarmate het zich aandient). Verkeerslichten kunnen ingesteld worden om voorrang te verlenen aan het openbaar vervoer, om de richting van hoofd- of dwarsassen aan te sturen, om een optimale snelheid op te leggen, of om milieuemissies te beperken. Maar het nastreven van alle doelstellingen tegelijk is niet mogelijk. Ook kunnen er busbanen voor snelbussen worden aangelegd, zoals naar Antwerpen-Centraal, maar praktische bezwaren zoals een onvoldoende breedte maken dat niet altijd mogelijk. In enkele gevallen is een goede samenwerking trouwens onvermijdelijk: men kan niet een afzonderlijke busbaan aanleggen, zonder een aansluiting met de gewone weg te voorzien.

## Oprichting van een Task force

Het realiseren van de beleidsdoelstelling *vlotte doorstroming van het openbaar vervoer* vereist dus een verschillende aanpak in functie van de omstandigheden. Uitgangspunt van de samenwerking zijn de streefbeelden voor de gewestwegen, die AWV ontwikkelde in samenwerking met

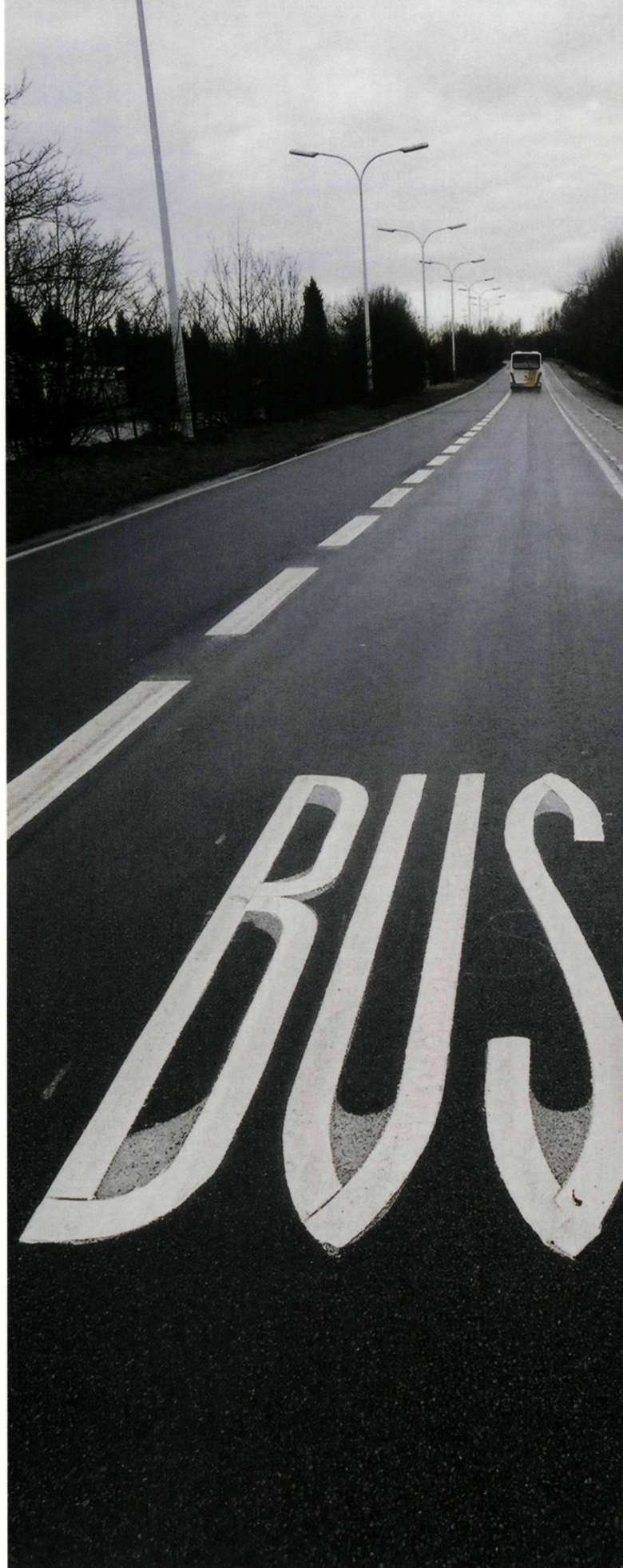
De Lijn, de provincies en de gemeenten. In 2005 werd binnen AWV een task force opgericht die om de zes weken vergaderde met de vertegenwoordigers van AOSO, de Lijn en de kabinetten van Openbare Werken en Mobiliteit.

Op wegen zonder belangrijke congestie of op wegen met een eigen bedding voor het openbaar vervoer kan die samenwerking vrij gemakkelijk gerealiseerd worden door het aansturen van de verkeerslichten via een zendertje onder bus of tram en detectielussen in het wegdek. Het bepalen van de prioriteiten in de cyclus van de verkeerslichten gebeurt in nauw overleg tussen AWV en De Lijn. Eind 2005 was de cyclus van ruim 800 verkeerslichten op deze manier uitgevoerd. Op wegvakken of kruispunten die nu al verzadigd zijn, blijken deze ingrepen minder efficiënt – zowel voor privé- als openbaar vervoer. In dat geval moet de weginfrastructuur zelf aangepast worden, wat meestal alleen mogelijk is door dure onteigeningen.

### 25 km eigen rijstroken per jaar

In de beheersovereenkomst tussen het Vlaams Gewest en De Lijn is bepaald dat jaarlijks 25 km eigen rijstroken voor het openbaar vervoer moeten gerealiseerd worden. In 2006 en 2007 worden op een afzonderlijk begrotingsartikel kredieten ingeschreven om projecten van verkeersdoorstroming via rechtstreekse financiering mogelijk te maken.

*Task force laat openbaar vervoer vlotter doorstromen.*



# Zone-30 in schoolomgevingen

Tijdsdruk was een sterke motor voor samenwerking, bij het realiseren van de zones-30 in schoolomgevingen. Opgelegd door een ministerieel besluit van 26 april 2004, moesten de wegbeheerders deze zones realiseren voor het begin van het schooljaar 2005-2006.

de samenwerking was gesitueerd op drie niveaus: de Provinciale Commissies Verkeersveiligheid (PCV) maakten de basiskeuzes; AOSO ontwikkelde een praktische toepassing voor de werking van verkeersborden met veranderlijke snelheidsaanduiding; en voor de uitvoering moesten afspraken gemaakt worden met aannemers en gemeenten.

Centraal stond de goede samenwerking van AWV binnen de PCV's, waarin naast de provinciale afdeling van AWV en de afdeling Verkeerskunde ook AOSO, de Lijn, politiediensten, provincies en gemeenten zijn vertegenwoordigd. Het gaat om mensen die elkaar kennen van andere dossiers, die allen op het terrein staan en die oplossingsgericht denken. AWV vroeg aan de gemeenten de locaties van de scholen op de gewestwegen; de districten van AWV verstrekten de juiste kilometerpunten en het geldende snelheidsregime; en de sectie Verkeer en Mobiliteit verwerkte de gegevens in een verzameltabel ten behoeve van de afdeling Verkeerskunde.

## Communicatiecampagne en sensibilisatieacties via de scholen

Een nauwe samenwerking met de gemeenten drong zich op: de gemeenten waren vragende partij, de schooldirecties zijn niet bevoegd om zelf een zone-30 in te stellen, en tot slot was er de financiële verrekening van installatie en elektriciteitsverbruik op plaatsen waar gewest- en gemeentewegen kruisen. De samenwerking werd een succesverhaal, mede door een communicatiecampagne en sensi-

biliseringsacties via de scholen: iedereen zat in hetzelfde schuitje, iedereen keek aan tegen dezelfde deadline, en niemand kon zich veroorloven om niet samen te werken.

## 30 dynamische borden per provincie

Op gewestwegen met een snelheidsregime van 70 km/u. werd beslist verkeersborden met een variabele snelheidsaanduiding te plaatsen, voor zover hiervan niet afgeweken werd in de PCV's. Budgettair was er ruimte voor dertig dynamische borden per provincie. Op de secundaire wegen met een snelheidsregime van 50 km/u. en op sommige lokale wegen met grote verkeersdoorstroming werd op de PCV's beslist dynamische borden te plaatsen. Om de juiste inplanting van de verkeersborden te bepalen werd een plaatsbezoek verricht en afspraken gemaakt met politie en technische dienst van de gemeenten. Daarna stelde AWV een ontwerpplan op, dat voor advies of voor het opmaken van een aanvullend reglement werd opgestuurd naar de gemeenten.

Omdat niet alle dynamische borden tegelijk konden klaar zijn, werd beslist om tegen 1 september 2005 alvast overall borden met vaste snelheidsaanduiding te plaatsen, in afwachting dat de dynamische borden beschikbaar zouden komen. De enkele gevallen waarin de samenwerking even haperde, bvb. over de kostprijs, werden opgelost zoals praktijkmensen dat doen: door samen te zitten en met elkaar te overleggen.



De samenwerking met de gemeenten over het invoeren van zones-30 rond scholen, werd een succesverhaal: iedereen zat in hetzelfde schuitje, iedereen keek aan tegen dezelfde deadline, en niemand kon zich veroorloven om niet samen te werken.

# 1. Ondertunneling N32 onder de N8 in Menen

Opgenomen in het programma voor het wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken, bestaat het kruispunt van de N32 met de N8 Kortrijkstraat uit twee viertaks-kruispunten die met verkeerslichten worden geregeld. De ongevallen waren vooral te wijten aan het negeren van het tweede verkeerslicht en aan conflicten van voertuigen op de N8 met rechtdoorgaande voertuigen op de N32. Na bespreking in de GBC- en PAC-commissies werd gekozen voor een ondertunneling van de N32 onder de N8, met bovenliggende verkeerslichtenregeling op de op- en afritten van de N32 met de N8. De vier rijstroken in de tunnel laten toe het verkeer op de N32 uit de lichtenregeling op de kruispunten

te halen en het aantal conflicterende verkeersstromen op de kruispunten te verminderen. Zoals voor de aanpak van andere gevaarlijke punten, werkt AWV ook hiervoor samen met het studiebureau TV3V. Het detailontwerp van de wegen- en rioleringswerken werd in het voorjaar 2005 opgemaakt door het studiebureau THV DLSV. De afdeling Betonstructuren van AOSO verzorgde het ontwerp van de betonwerken in de tunnel. De werken werden uitgevoerd door de NV Aswebo uit Drongen en waren beëindigd in augustus 2005. De afdeling EMG stond in voor de verlichting en de verkeerslichtenregeling. Door opdeling der werken in deelfases werd de hinder beperkt. De totale kostprijs bedroeg € 6 miljoen.





## 2. (Samen)-werken aan de Ring in Antwerpen

**t**eamgeest, aandacht voor kwaliteit, en veel overleg en communicatie maakten dat de wijd verbreide angst voor chaos tijdens de grote onderhoudswerken op de anders al congestiegevoelige Antwerpse Ring is uitgebleven. Samenwerking tussen AWV, andere LIN-administraties, externe studiebureaus, politie, brandweer, stadsdiensten en aannemers was niet altijd evident. Teamgeest en de gemeenschappelijke wil om op tijd klaar te zijn, werden aangewakkerd door een teambuilding-actie. Externe expertise werd ingehuurd voor Minder-Hinder benadering, communicatie en kwaliteitsbenadering. Initiatieven die al jaren binnen AWV en MVG sluimerden, kregen nu een kans: voorbehouden rijstroken voor bussen op snelwegen en andere wegen, samenbrengen van diverse verkeersentiteiten in het Vlaams Verkeerscentrum, vrijhouden van secundaire wegen (rode assen) om de capaciteit te garanderen, laden van binnenschepen tijdens de nacht, versnelde aanleg van parkings rond spoorwegopstapplaatsen

en snelwegcomplexen, versnelde aankoop van nieuwe bussen en trams, bouw van nieuwe spoorwegstations, afhalen van huisvuil tijdens de nacht, enz. In een vroeg stadium al overlegden *bereikbaarheidsmanagers* met het bedrijfsleven, organisatoren van grote evenementen, de Unie van Zelfstandige Ondernemers (UNIZO), enz. De projectleiding zelf was voortdurend bezig met evaluatie en bijsturing, zeker met het oog op de tweede fase, en bundelde *lessen voor de toekomst* zoals: 1) De wereld is ook voor AWV veranderd; een projectleider moet vandaag expert zijn in het laten samenwerken van experts, en zorgen voor een maatschappelijk draagvlak en kwaliteit. 2) Teamspirit is een noodzakelijk bindmiddel en platgetreden paden moet men durven verlaten. 3) Meer dan goede wil, zijn informatie, communicatie en overleg de sleutelwoorden voor gedragsverandering. 4) Kwaliteit verdient veel meer aandacht: één kapot riooldeksel op de R1 kan zorgen voor miljoenen euro's bedrijfsschade door files.

*De 'lessen voor de toekomst', getrokken uit het R1-verhaal zullen nuttig kunnen worden toegepast op de Oosterweel-verbinding.*



### 3. Ontsnipperingsprojecten Meerdaalwoud en Nationaal Park Hoge Kempen

**W**egen verstoren het leefgebied van dieren, door versnippering van zowel natuurgebieden als van natuurlijke verbindingswegen ertussen. Het milderen van dit versnipperend effect is een doelstelling die AWV nastreeft via het integreren van ecokokers (diameter van 40 tot 60 cm), ecoduikers met droge loopstroken voor landdieren, of grotere infrastructuur zoals ecoducten en grote ecotunnels. Bij de heraanleg van de Naamsesteenweg N25 doorheen het Meerdaalwoud, ten zuiden van Leuven, werd als ontsnipperingsproject

het ecoduct *De Warande* gebouwd, als onderdeel van een door de afdeling Bos en Groen van Aminal uitgewerkte *Ruimtelijke structuurvisie Meerdaalwoud en Heverleebos*. Het is een samenwerking tussen AWV, Aminal, AOSO en AROHM, waarbij de kosten verdeeld worden tussen AWV en Aminal. De mogelijkheid is gelaten om de wanden volledig te laten begroeien, waardoor de zware betonnen constructie nog onopvallender wordt. Voetgangers en fietsers kunnen een houten brug verderop gebruiken, en voor paarden is op het ecoduct zelf een ruitpad aangelegd. Dankzij een wildkerend raster dat dieren

*Ecoducten slaan niet alleen bruggen tussen leefgebieden van dieren aan weerszijden van grote verkeerswegen, maar ook tussen administraties.*







naar het ecodeuct leidt, is het aantal aanrijdingen van reeën gereduceerd van vijftien per jaar naar nul. Diverse ontsnipperende maatregelen zijn ook uitgevoerd ter hoogte van de Mechelse Heide in het Nationaal Park Hoge Kempen, een gebied dat doorsneden wordt door de E314. Eind 2005 werden de werken beëindigd voor een groot ecodeuct *Kikbeek* tussen Genk en Maasmechelen. Twee betonnen kokers bedekt met streekeigen grond en lokale vegetatie maken dat kleine en grote dieren zich ongestoord kunnen verplaatsen. Eerder werden in dit gebied betonnen

buizen doorgeperst, werd een stuk van de wegverharding in onderdoorgangen voor fietsers weggenomen, en werd een *ecoveloduct* aangelegd als natuurgerichte maatregel met recreatief medegebruik. Omdat het ontsnipperingsproject in de Hoge Kempen zowel toeristische, verkeerstechnische en ecologische doelstellingen beoogt, steunde het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) met € 1,8 miljoen. Aminabel zal de goede werking van de eerste ecodeucten monitoren, zowel in het Meerdaalwoud als in de Hoge Kempen.



## Studiebureau is bindmiddel tussen administraties

Als studie- en adviesbureau van het departement LIN werkt de Administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten (AOSO) per definitie voor andere diensten. Samenwerking is haar *core business*. Zelf zeggen de AOSO-ingenieurs soms dat zij een bindmiddel zijn, zowel binnen de Vlaamse administraties als met externe klanten. In 2005 bleek de ondersteuning door gespecialiseerde AOSO-afdelingen cruciaal o.m. bij het wegwerken van onveilige verkeerssituaties, bij ontwerpstudies voor de bouw van een nieuwe brug in Temse, en om instrumenten van snelheidshandhaving operationeel te maken.

De administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten wordt, op de afdelingen Elektriciteit en Mechanica Antwerpen en Elektriciteit en Mechanica Gent na die naar het Agentschap Infrastructuur gaan, opgenomen in het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

# Nieuwe brug in Temse

Een brug lijkt een brug, maar wat bij zo'n constructie komt kijken wekt verbazing. Zonder goed overleg tussen veel instanties kan zo'n project onmogelijk kwaliteitsvol en binnen de gestelde termijn worden gerealiseerd.

**O**p 27 september werd de ontubeling van de Scheldebrug over de N16 in Bornem/Temse officieel aangekondigd, en tegen mei 2009 zullen er al auto's over rijden. Het Agentschap Waterwegen en Zeekanaal werd belast met de uitvoering, en binnen het departement is het AOSO dat ondersteuning verleent. Maar ook administraties zoals Aminoal of AROHM, Europese regelgeving en zelfs de Vlaamse Bouwmeester spreken hun woordje mee – om

nog te zwijgen van de gemeenten Bornem en Temse, projectontwikkelaars en privé-bedrijven.

Eigenlijk is de nieuwe Scheldeverbinding ontworpen als een gecombineerd project van brug en kaaimuur. Nadat voorstudies uitwezen dat het technisch niet mogelijk was om drie rijstroken aan te leggen op de bestaande brugconstructie, werd beslist een nieuwe brug met twee rijstroken voor de rijrichting Temse-Bornem te bouwen, aan de kant van het

centrum van Temse. Hiervoor is het eventueel noodzakelijk een bedrijf van zand en grind stroomafwaarts te herlokaliseren, waarvoor dan weer een nieuwe kaaimuur van 120 meter lengte moet worden gebouwd. Als gevolg van dat herlokaliseren moet de bestaande jachthaven van Temse Watersportclub een inplanting vinden aan de oever van de vroegere Boelwerf.

Alles samen een complexe opdracht waarbij veel diensten moeten samenwerken om te komen tot een gewestelijk



ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP), een inpassing in de stadskernontwikkeling van twee gemeenten, het doorlopen van verscheidene vergunningstracés, een aftoetsen van natuurwaarden, en een samengaan van esthetisch uitzicht met functionaliteit, veiligheid en gebruiksvriendelijkheid. Afgezien van een klankbordgroep, komt een stuurgroep hiertoe om de twee weken samen – een intensief vergaderproces.

### Geotechnisch onderzoek

De taak van AOSO ligt in het opmaken van een voorstudie van het project. De afdeling Metaalstructuren maakte een voorontwerp van de brug op, waarbij de ligging van de tussenpijlers in overleg met Waterwegen en Zeekanaal werd vastgelegd.

Bij elk infrastructuurproject vormt een uitgebreid en kwalitatief gedegen geotechnisch onderzoek de noodzakelijke eerste fase om te komen tot een duurzaam en economisch ontwerp. Zo'n onderzoek begint met het verzamelen van alle beschikbare geologische en geotechnische gegevens over de site. Hiervoor werkte de afdeling Geotechniek van AOSO samen met de afdeling Zeeschelde van Waterwegen en Zeekanaal, waar de nautische documentatie alsook de plannen van de bestaande brug worden bewaard. Voor de studie van de bestaande gegevens werd ook de Databank Ondergrond Vlaanderen (DOV) van de Vlaamse Gemeenschap geraadpleegd.

Voor zijn onderzoek in de Scheldebedding gebruikte de afdeling Geotechniek een hefplatform. Dat maakte boringen en sonderingen mogelijk op de exacte locatie waar de inplanting van de nieuwe pijlers is voorzien. Sonderingen blijven puntwaarnemingen, en daarom is de precieze locatie erg belangrijk – zeker in het licht van de ervaringen die jaren geleden werden opgedaan met de Rupeltunnel. De geologische opbouw van de grondlagen in de Scheldebedding geeft immers aan dat mogelijk zwerfstenen kunnen worden aangetroffen, wat in het geval van de Rupeltunnel tot ernstige vertraging van de werken leidde. De son-

deringen haalden soms finaal het peil van -39TAW (dit is een sondeerdiepte vanaf de Scheldebodem van meer dan 30 m).

Diepsonderingen (CPT) zijn gestandaardiseerde proeven die de weerstand van de grond op het puntoppervlak en de wrijving langs de buizen bepalen, en toelaten om informatie te bekomen over de plaatselijke lagenopbouw en de homogeniteit ervan, alsook over eventuele discontinuïteit en holtes. Ze geven ook een eerste aanwijzing over de grondsoort. Bij de nieuwe Scheldebrug werden in 2005 achttien sonderingen uitgevoerd. Door de aanwezigheid van steenbestorting op de verscheidene onderzoekslocaties en de moeilijke positionering kort bij de bestaande brug, gekoppeld aan de getijdenwerking en verplaatsing van het hefeiland met bijhorend sondeer- en boormaterieel, had deze opdracht een zeer hoge moeilijkheidsgraad. Dankzij een constructieve samenwerking met alle betrokken partijen werd dit evenwel met succes ondervangen. De technici van de afdeling Geotechniek zorgden zelf voor het in- en uitbouwen van de buitenste steunbuizen met behulp van het hefeiland.

Daarnaast heeft de afdeling Geotechniek boringen uitgevoerd tot ongeveer 15 meter beneden het bodempeil. De monsters werden voor verder onderzoek naar het lab van de afdeling Geotechniek gebracht. Om de kostprijs van de huur van het hefplatform te drukken werd door het terreinpersoneel van de afdeling Geotechniek in ploegen gewerkt, zodat een optimaal rendement kon worden bekomen. Dankzij de goede coördinatie tussen de verscheidene partijen, o.a. afdeling Zeeschelde, Hydro Soil Services (HSS) en de afdeling Geotechniek, werd gans het geotechnisch onderzoek offshore afgesloten op zeventien dagen in plaats van de vooropgestelde 24 dagen. De kwaliteitsvolle werking werd bevestigd door ISO 9001:2000 certificatie voor taken van de volledige administratie, en door de ISO 17025 accreditatie van de afdeling Geotechniek voor het uitvoeren van sonderingen, boringen en laboratoriumproeven.



Voor de bouw van een nieuwe Scheldebrug in Temse moet ook een bedrijf opnieuw worden ingeplant, moet een kaaimuur worden gebouwd, moet een jachthaven worden verplaatst, en moet de nieuwe constructie worden ingepast in de stadskernontwikkeling.

# Snelheidshandhaving in dienst van veiligheid

Snelheidscamera's, flitspalen en verkeersborden met variabele snelheidsaanduiding in de buurt van scholen moeten de veiligheid op de weg verhogen. Een kwaliteitsvolle installatie, ijking en beheer zijn noodzakelijk voor de maatschappelijke aanvaarding van zo'n systemen van snelheidshandhaving.

de instrumenten om een opgelegde snelheid in het verkeer te handhaven zijn bekend: verkeersregeling door signalisatie, roodlicht- en snelheidscamera's, verkeersborden met variabele snelheidsaanduiding. De norm zelf, zoals een maximum-snelheid van 30 km per uur in de buurt van scholen, krijgt meer en meer instemming. Maar om deze verscheidene instrumenten ook effectief en betrouwbaar te laten werken, is er veel expertise nodig van een ondersteunende dienst zoals AOSO. Daarenboven is samenwerking cruciaal, niet alleen met de wegbeheerder maar ook met provinciale en lokale instanties en in het geval van variabele snelheidsaanduiding ook met scholen.

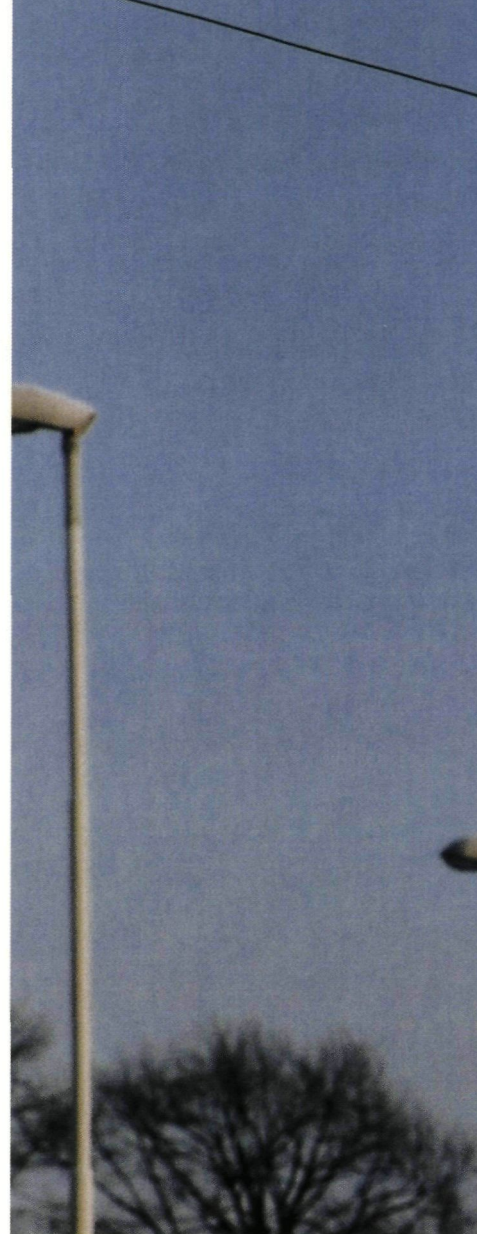
Tussen goede bedoelingen en praktisch resultaat ligt er soms een wereld van verschil. Gezien vanuit Vlaanderen loopt de samenwerking met de federale overheidsdiensten niet altijd optimaal en binnen AOSO spreekt men zelfs van 'een verschillende snelheid.' In het bijzonder voor ijking en homologatie van roodlichtcamera's (*flitspalen*) lijkt het alsof er een federale rem wordt gezet op het Vlaams beleid.

In de praktijk bleek ook de invoering van zones met een veranderlijke maximumsnelheid heel wat onverwachte implicaties te hebben – maar met technische ondersteuning vanuit AOSO werden hier sneller resultaten geboekt. Van de tweehonderd schoolomgevingen die in Vlaanderen met zo'n veranderlijke verkeers-

borden moeten uitgerust worden, waren er eind 2005 al vijftig die beschikten over operationele systemen; op vijftig andere plaatsen waren de borden geplaatst maar nog niet actief. Dat resultaat werd bereikt tussen augustus en december.

## Schakeluurwerk

Voor het ontwikkelen en plaatsen van deze verkeersborden met variabele snelheid, werkten de administraties AWW en AOSO nauw samen. De AWW-Afdeling Verkeerskunde ontwierp het concept en coördineert de rapportering over systemen die al geplaatst zijn. Als beheerder van de gewestwegen organiseerden de provinciale afdelingen van AWW het overleg met gemeenten binnen de Provinciale Commissies Verkeersveiligheid (PCV).





De afdeling Elektriciteit en Mechanica Gent (EMG) schreef de aanbesteding uit voor het leveren en het opstellen van de verkeersborden met veranderlijke maximumsnelheid. Deze werken volgens de LED-technologie (*Light Emitting Diode*) en beantwoorden aan Europese normen van bouwkundige en fotometrische criteria voor performantie.

Het belang van kwaliteitsvolle technische ondersteuning blijkt uit de noodzaak om dergelijke verkeersborden te kunnen sturen en bewaken – essentieel voor maatschappelijke aanvaarding. Het aanpassen van de maximumsnelheid moet gebeuren in functie van de schoolkalender en het uurrooster. Een elektronisch schakeluurwerk, waarvoor de input komt van een plaatselijke controller,

zorgt voor het aan- en uitschakelen van het systeem dat centraal beheerd wordt door *Automatische Bediening en Bewaking op Afstand* (ABBA) in Gent, de afdeling Elektriciteit en Mechanica Gent (EMG). Deze sturing op afstand gebeurt door middel van GPRS-technologie (*Global Packet Radio Services*), en laat toe bij defecten automatisch een aannemer op te roepen voor interventie.

De inbreng van AOSO bij het ontwikkelen van deze veranderlijke verkeerssignalisatie was essentieel voor het garanderen van operationele werking, uniformiteit, betrouwbaarheid, bedrijfszekerheid en geloofwaardigheid, maar ook vanuit het standpunt van het vaststellen van verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid bij eventuele inbreuken.

Snelheidscamera's, flitspalen en verkeersborden met een variabele maximumsnelheid in de buurt van scholen moeten de veiligheid op de weg verhogen. Bedrijfszekerheid en betrouwbaarheid van zo'n systemen van snelheids-handhaving zijn essentieel voor maatschappelijke aanvaarding.

# Wegwerken gevaarlijke verkeerssituaties

Er bestond een algemene sense of urgency, toen bekend raakte dat er in 2000 zo'n 871 doden en maar liefst 6.334 zwaargewonden waren gevallen op de Vlaamse wegen. Niet het minst door acties van belangengroepen zoals de Ouders van verongelukte kinderen, de Fietzersbond of de Voetgangersbeweging besliste de Vlaamse Regering om de onveilige verkeerssituaties versneld aan te pakken.

Ook het Mobiliteitsplan Vlaanderen beoogde het halveren van de achterstand op Europese koplopers tegen 2010. Toen duidelijk was dat het departement onvoldoende capaciteit in huis had om zo'n bijkomend programma ook nog eens versneld uit te voeren, werd voor deze inhaalbeweging de externe partner TV 3V ingeschakeld. Deze Tijdelijke Vereniging van drie grote studiebureaus in Vlaanderen staat voor *Veilig Verkeer Vlaanderen*. Afspraken voor organisatie en werkverdeling werden gemaakt met o.a. AOSO.

Aanvankelijk zouden een 500-tal *zwarte punten* worden heringericht, een aantal dat ondertussen al is opgelopen tot bijna 700. Een bijkomend bedrag van € 100 miljoen per jaar werd uitgetrokken gedurende vijf jaar. TV 3V treedt op als gedelegeerd bouwheer, maakt het voorontwerp en schrijft zelf de aanbestedingen uit voor wat genoemd wordt de *duurzame constructies*. AOSO werkt hieraan mee met de eigen expertise op het gebied van burgerlijke bouwkunde en

elektromechanische uitrusting. Niet de geringste inbreng van AOSO ligt op het gebied van controle en toezicht binnen deze gebieden. Daaraan voorafgaand werd de afdeling Geotechniek ingeschakeld voor de uitvoering van kwaliteitsvol geotechnisch onderzoek, in samenspraak met de betrokken zusterafdelingen van AOSO.

## Prijkskaartje

Het uitbesteden van kerntaken aan een externe partner is uiteraard een delicate oefening, maar in een positieve geest werd gewerkt naar een goed evenwicht. Bij het uitvoeren van grote projecten, zoals de tunnels in Menen en Harelbeke, was al gebleken dat het prijskaartje erg hoog lag tegenover de ramingen van de administratie. Toen de afdeling Burgerlijke Bouwkunde van AOSO een alternatief formuleerde, leverde dat voor beide projecten een besparing op van € 12 miljoen. In 2005 deed dezelfde afdeling de oefening met succes nog eens over voor de bouw van een tunnel in Herent, een tunnel in Aalter, een verkeerscomplex met rotonde in Herentals, de voorstudie voor de N16 in Puurs, en een cluster van tunnelaansluitingen in Lille.

De afdeling Geotechniek voerde bij enkele van deze projecten voorafgaandelijk grondonderzoek uit. Door een soepele samenwerking van de afdeling met TV 3V werden voor de opdracht Puurs op zeer korte termijn 50 diepsonderingen en 50 boringen uitgevoerd. Eind juli 2005 waren de diepsonderingen al uitgevoerd en eind augustus 2005 de boringen met

plaatsing van peilbuizen. De afdelingen Elektromechanica van Gent en Antwerpen namen een 70-tal projecten onder de loep, meestal studies voor de inplanting en de fasering van verkeerslichten of voor signalisatie in tunnels.

## Bijsturing door AOSO is besparing

De rol van AOSO is het om kritisch de ontwerpen te bekijken, eventuele fouten eruit te halen, de materialen te keuren, het kostenplaatje af te toetsen, en controle uit te oefenen. De bijsturing door AOSO levert een besparing op van een factor twee tot drie. Ook binnen het departement werkt AOSO, voor het aanpakken van de verkeersveiligheid, samen met andere diensten van AWW en de Mobiliteitscel. Die samenwerking slaat zowel op ontwerpstudies, als op geotechnische onderzoeken, verkeersregelininstallaties (VRI), snelheids- en roodlichtcamera's (RLC), het plaatsen van verlichting of het uitrusten van tunnels, enz.

Dat een overheidsadministratie wel degelijk een meerwaarde biedt, is volgens AOSO met dit samenwerkingsproject terdege bewezen: ontsparingen worden gedetecteerd, de kostprijzen worden beheerst, en er is toezicht op de kwaliteit. Enigszins filosofisch kijkt men in deze administratie aan tegen de altijd golvende beweging tussen in- en outsourcing: in Vlaanderen gaat er nu veel aandacht uit naar publiek-private samenwerking; in andere landen zoals Nederland is de overheid opnieuw meer eigen competentie in huis aan het halen.





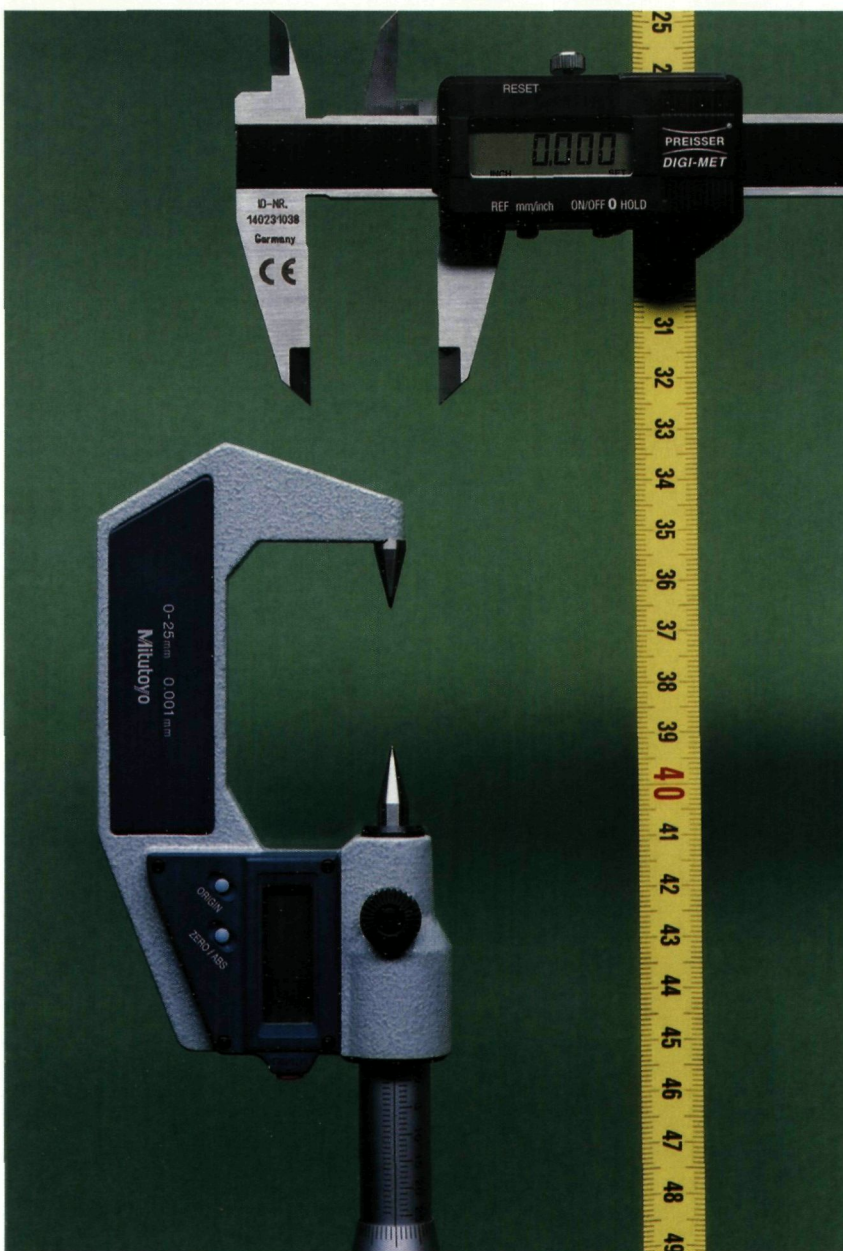
## L. Kwaliteit en accreditatie

**a**oso brengt voortdurend verbeteringen aan in haar systeem van kwaliteitsbeheer. Nadat in 2004 het ISO 9001:2000 certificaat was behaald, een bewijs van kwaliteit en gedegenheid, werden afgelopen jaar certificatiecontroles uitgevoerd door Vinçotte. Deze bevestigen de perma-

nente verbeteringen in de AOSO-proces- sen. Tevens ontvingen de afdelingen Metaalstructuren en Betonstructuren een herkwalificatie voor ISO 17020, en de afdeling Geotechniek voor de ISO 17025 norm. Voorbeelden van het permanent verbeteringsproces zijn:

- het opmaken van duidelijke jaar- doelstellingen, zowel operationeel als kwalitatief, met inbegrip van zgn. sleutelsucces factoren (ksf's) en sleutelprestatie indicatoren (kpi's). Deze laatste definiëren niet alleen producten en diensten, maar meten ook de performantie van het proces. Ze vormen een eerste stap naar het toepassen van het Balanced Scorecard Model bij AOSO.
- Kwaliteitsgroepen die verantwoorde- lijk zijn voor verbeteringsprojecten volgens het PCDA-principe (*Plan-Do-Check-Act*) en die hiervan rekenschap afleggen.
- Interne audits. In een verslag van Vinçotte na de tussentijdse audit in april 2005 wordt hierover geschreven: 'Dit kwaliteitsmanagementsysteem is in een zeer korte termijn doorgegroeid tot een zeer dynamisch en zeer geschikt systeem voor deze onderneming.'
- Klantentevredenheidsmeting: gebeurt door klachtenanalyse en doorgedreven klantenbevraging na aflevering van een product of dienst.

De afdelingen Elektromechanica Antwer- pen en Gent (EMA en EMG) werken thans aan een NBN EN ISO 17020 accreditatie voor hun sectie keuringen, waardoor zij in de toekomst roodlicht- en snelheids- camera's niet alleen zullen plaatsen maar ook homologeren of keuren – een toege- voegde waarde voor AOSO. In de audit- commissie hebben de auditoren hierover al een positief advies verleend.





## 2. Fotogrammetrie en topografie ondersteunen AROHM

Met technieken van fotogrammetrie en topografie droeg de afdeling Algemene Technische Ondersteuning (ATO) van AOSO in 2004 en 2005 bij tot de goede uitvoering van projecten bij AROHM, in het bijzonder voor de afdelingen Monumenten en Landschappen en het Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed. Eerder al werd hiermee ondersteuning verleend voor de administraties AWV, AWZ, Aminor en AOSO. Bij fotogrammetrie gaat men uit van foto's, zowel vanuit de lucht als vanop land, die worden omgezet naar orthofoto's en desgevallend naar plannen. Orthofoto's zijn foto-opnamen, gecorrigeerd volgens de schaal van de kaart, die worden gebruikt voor accurate weergaven en voor het meten van echte afstanden. In 2005 werd gevelfotogrammetrie afgewerkt bij volgende projecten:

- O.L.v.-kerk van Tielt-Winge: orthofoto's van de gevels van het oudste kerkgedeelte, te gebruiken bij het reconstrueren van de verschillende kerkgebouwen door de tijden heen.
- O.L.v.-basiliek te Tongeren: opnames in het kader van opgravingen van het Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed.
- Burchtmuur te Antwerpen: opnames van de burchtmuur (oudste Middeleeuwse kern van de stad Antwerpen) in het kader van een grootschalig archeologisch onderzoek.

Ook de topografie voert opmetingen uit voor de afdeling Monumenten en Landschappen. In de provincie Limburg zijn een 15-tal Gallo-Romeinse grafheuvels van overheidswege beschermd. Voor een efficiënter beheer van deze tumuli brengt de afdeling ATO hun toestand in kaart. Na een positief bevonden proefopmeting van de *Avernassetom* te Montenaken, zal de afdeling ATO ook de toestand van elf andere tumuli in kaart brengen.



### 3. Vlaams Verkeerscentrum

**O**ok in 2005 werkte het Vlaams Verkeerscentrum (vvc) mee aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en -doorstroming. In het kader van de grote onderhoudswerken aan de Ring in Antwerpen bleef het vvc betrokken bij de *Minder Hinder*-maatregelen, o.a. door het bijsturen van de verkeerslichten en goede communicatie met politiebrigades op het terrein. De variabele rijstrooksignalisatieborden op de snelwegen naar de Antwerpse Ring waren onmiskenbaar positief voor verkeersveiligheid en -afwikkeling. Daarom werden gelijkaardige installaties opgesteld op de Ring zelf. Initiatieven om de verkeersinformatieverstrekking te verbeteren waren de gepersonaliseerde e-mail service *Spitsmal* op [www.verkeerscentrum.be](http://www.verkeerscentrum.be), en de live camerabeelden op dezelfde site. De e-mail dienst trekt 3.200 gebruikers per dag, de website zelf ontvangt 31.500 bezoekers per week. Het project *Met en in Vlaanderen* is een onderzoeksproject van AOSO en AWW om te komen tot nieuwe telsystemen op de wegen. Langs de E19 Noord werd een testsite opgezet om nieuwe verkeersmeet-systemen te beoordelen op geschiktheid, betrouwbaarheid en nauwkeurigheid. In samenwerking met Proximus en ITIS werd een proefproject begonnen voor het inwinnen van verkeersgegevens via het gebruik van anonieme GSM-data. Ter voorbereiding van het verkeersbeheer op de toekomstige Oosterweelverbinding in Antwerpen, heeft de NV Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) het dynamisch verkeersbeheer op deze nieuwe snelweg toevertrouwd aan het vvc.







## Organisatie van 7.000 personeelsleden vergt modernisering van het management

Het managen van het grootste departement in het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap vraagt veel organisatie en een uitgebouwde ondersteuning. Ook de vraag van de burger naar een efficiënt werkende overheidsadministratie zet aan tot het verbeteren van bestuursmethodes. Samenwerking is daarbij dikwijls een wezenlijke voorwaarde.

In de afgelopen jaren deed de AAD veel ervaring op met het bij elkaar brengen van organisaties. De neutrale positie van een centrale ondersteunende dienst zal in de toekomst wegvallen. Toch maakt men zich binnen de AAD sterk dat ondersteunende diensten altijd de smeerolie zullen blijven die een organisatie doet draaien, hoe de structuur er ook uitziet. De AAD realiseerde twee departementale doelstellingen: het optimaliseren van kennis- en datamanagement en het vereenvoudigen van procedures en adviezen. Gezien de grote impact ervan, is het niet verwonderlijk dat deze twee projecten focussen op samenwerking. Hetzelfde is waar voor het Mercator- en Mercatornet-project rond Geografische Informatiesystemen (GIS), dat in 2005 in belangrijke mate werd geüpdatet en geactualiseerd.

De administratie Algemene Administratieve Diensten wordt verdeeld over de drie beleidsdomeinen waarin het departement Leefmilieu en Infrastructuur wordt gesplitst en over het beleidsdomein Bestuurszaken. Het personeel maakt in de nieuwe organisatie deel uit van de zogenaamde Managementondersteunende Diensten (MOD).

# MERCATOR en MERCATORnet

Met voorlopers die teruggaan tot in de jaren 1970, hebben GIS-toepassingen binnen de Vlaamse administratie al een eerbiedwaardige traditie. Binnen LIN is MERCATOR het centrale departementale systeem voor het verzamelen, de opslag, de ontsluiting en de distributie van GIS-gegevens.

het letterwoord zegt precies wat MERCATOR is: een Multithematisch En Referentieel Cartografisch en Topografisch Repertorium. MERCATOR maakt binnen LIN een geïntegreerde samenwerking mogelijk onder de sectoren ruimtelijke ordening, leefmilieu en infrastructuur.

Op verschillende schaalniveaus zijn zowel themalagen als referentielagen beschikbaar. Voorbeelden van themalagen zijn gegevens over monumenten, assen van wegen, bestemmingszones van gewestplannen. Voorbeelden van referentielagen zijn topografische kaarten, orthofoto's en gewestplannen. De GIS-data kunnen ter ondersteuning van bedrijfsprocessen hetzij eenvoudigweg geraadpleegd worden, hetzij gedownload worden voor analyse-, trend- en impactstudies, hetzij op een geïntegreerde wijze ingebouwd worden in IT-bedrijfstoeepassingen. De GIS-data worden ter beschikking gesteld door het Ondersteunend Centrum GIS-Vlaanderen en door de diverse LIN-afdelingen. Het systeem kan gebruikt worden in heel het departement, waar het vooral afdelingen met grond-, ruimte-, milieu- en infrastructuurgebonden opdrachten zijn die er een beroep op doen.

## Nieuwe themalagen

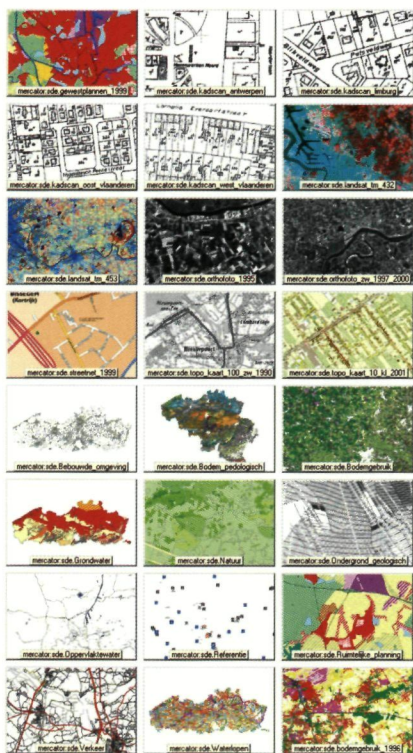
In 2005 werd een belangrijke inspanning gedaan om MERCATOR te actualiseren en uit te breiden. In september werden drie nieuwe GIS-servers opgesteld, en tot december werden opleidingen georganiseerd waar 500 GIS-gebruikers aan deelnamen. Boven alles werd het aantal themalagen verhoogd tot 245, en de inhoud ervan werd aan de actuele situatie op het terrein aangepast.

De nieuwe themalagen werden zowel van binnen LIN ingebracht, als aangeleverd door het Ondersteunend Centrum GIS-Vlaanderen. Na kwaliteitscontrole werden ze bewerkt en verwerkt tot operationele data conform de opgestelde GIS-infrastructuur (servers, pc's, GIS-pakketsoftware). Het Ondersteunend Centrum GIS-Vlaanderen is een sturend, coördinerend en uitvoerend orgaan, een afdeling van de VLM die sedert 1995 binnen de Vlaamse overheid is uitgebouwd ten behoeve van het samenwerkingsverband GIS-Vlaanderen. Tegen het einde van het jaar was binnen LIN de bewerking en verwerking van alle themalagen en van de bijbehorende metadata voltooid, en werden ze vanuit de GIS-ontwikkelingsomgeving overgebracht naar een operationele productie-omgeving.

## MERCATORnet, een open netwerk in eigen beheer

In 2005 heeft LIN het verruimen van dit project tot een breder samenwerkingsverband MERCATORnet voorbereid. Dit MERCATORnet dient een zogenaamde gedistribueerde GIS-data-omgeving te worden, opgevat als een open netwerk, op basis van een hiërarchische portaalarchitectuur en met cofinanciering voor infrastructuur, aanmaak en beheer. In tegenstelling tot MERCATOR dat door een externe dienstverlener uitgebreid, geactualiseerd en onderhouden wordt, zullen de partners van MERCATORnet zelf de GIS-gegevens, sommige GIS-diensten, evenals bijbehorende metadata produceren en beheren.

Het nieuwe samenwerkingsverband is vooral gericht op IT-bedrijfstoeepassingen en moet bedrijfsprocessen ondersteu-



MERCATOR en MERCATORnet tonen de meerwaarde van samenwerking, zeker voor materies die binnen Leefmilieu, Infrastructuur en Ruimtelijke Ordening aan bod komen. Administraties vinden hier een middel om van mekaar te weten welke GIS-gegevens ter beschikking staan.

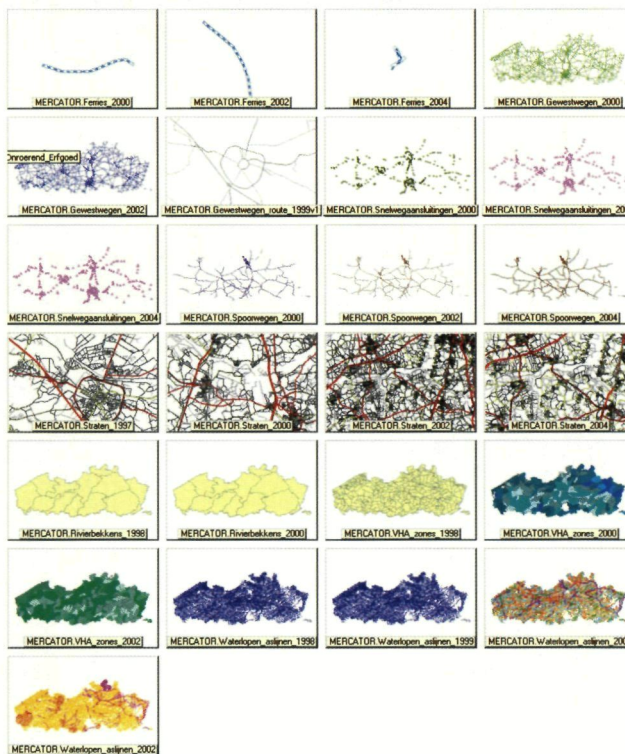
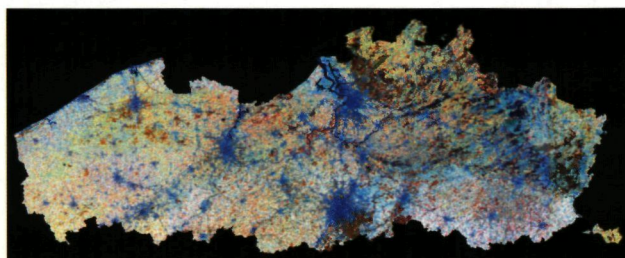


nen die geleidelijk aan ook zullen doorgetrokken worden tot burgers en bedrijven (cfr. e-government). MERCATORnet zal zowel afdelingen van LIN als van externe partners, waaronder het overlegcentrum GIS-Vlaanderen, omvatten. In 2005 werd alvast een hiërarchisch portaalmodel gedefinieerd en werd begonnen met de conceptstudie.

Beide GIS-projecten tonen de meerwaarde van samenwerking, zeker voor materies die binnen LIN aan bod komen. Administraties of entiteiten vinden hier een middel om van mekaar te weten welke gegevens ter beschikking staan en deze ook gemeenschappelijk te benutten.

### Een permanente verantwoordelijkheid

Voorwaarde tot efficiëntie en effectiviteit is wel dat de gegevens zo snel mogelijk vanaf de bron ervan worden aangeleverd en dat er structurele schikkingen worden getroffen voor afstemming, synchronisatie, updating en actualisering. Daartoe is in elke administratie een GIS-coördinator aangesteld die regelmatig overlegt met zijn collega's. Als actualisering achterwege blijft, ontstaat rechtsonzekerheid en mogelijk aansprakelijkheid voor verkeerde beslissingen. Niet alleen is er het recht van elke burger op informatie en de plicht tot openbaarheid van bestuur. Maar in een samenleving waar diensten steeds meer vrij gemaakt worden en waar steeds meer vermarkt wordt, is het duidelijk dat privé-initiatieven het vacuüm zouden opvullen dat de overheid desgevallend doet ontstaan.



# Kennis- en datamanagement

Als kennisintensieve organisatie worden we geconfronteerd met dezelfde uitdagingen als grote privébedrijven: schaalvergroting, innovatie, flexibiliteit, complexe en snel veranderende bedrijfsprocessen, toenemende afhankelijkheid van entiteiten binnen en buiten de organisatie, grotere verantwoordelijkheid op lagere niveaus. Deze uitdagingen stellen nieuwe en hogere eisen aan het kennisniveau van de organisatie.



Kennis speelt bij LIN een doorslaggevende rol. Kennisbeheer en het toegankelijk maken van kennis is van groot belang in een organisatie van duizenden personeelsleden.

**h**et beheer van kennis, informatie en data is een prioritaire doelstelling van LIN. Zeker in een departement waar de gemiddelde leeftijd aan de hoge kant ligt is, naar de verwoording door de Vlaamse minister van Bestuurszaken, 'kennisdeling met het oog op de continuïteit van de dienstverlening' een noodzaak. Een werkgroep met vertegenwoordigers van alle LIN-administraties, heeft hiertoe in 2005 een project *Kennismanagement* opgezet en uitgevoerd.

In het bijzonder werd een gedetailleerde inventaris opgemaakt van gegevenskaarten en ondersteunende databanken, en werd een uitvoerige lijst opgesteld van ICT-toepassingen binnen het departement. In een eerste fase van deze kennisaudit werden de cruciale kennisdomeinen en -gebieden geselecteerd.

### Communities of practice

Zo werden er binnen LIN niet minder dan 265 *communities of practice* (CoP's) geïdentificeerd. Er werd een lijst opgesteld van kennisloketten, waar kennis wordt aangeboden en er werd een kennisatlas opgemaakt met kennisdomeinen binnen elke administratie – later te verfijnen tot kenniskaarten. Voorbeelden van kennisdomeinen zijn o.a. *Procesanalyse*, en *Business Intelligence*. Voor het verankeren van de impliciete kennis, die aanwezig is in het hoofd van de ambtenaren, worden initiatieven overwogen binnen een globale aanpak van Human Resources Management (HRM).

Met behulp van e-Room software werden de bijeengebrachte inventarissen vastgehouden, beheerd en ontsloten in een, op samenwerking gerichte omgeving

en in een later stadium gemodelleerd in *Protégé* – een open source toepassing die data- en informatieconcepten structureert, relateert, beheert en ontsluit. Deze applicatie staat ter beschikking van alle administraties, die de informatie kunnen gebruiken volgens noodzaak of wenselijkheid. Aansluitend bij deze aanpak was het opstellen van een glossarium met terminologie rond kennis-, informatie- en databeheer – een voorafgaande voorwaarde opdat iedereen dezelfde taal zou spreken. Ook werden dienstencatalogi gerealiseerd, CoP's, gegevenskaarten, toepassingskaarten, enz.

Het LIN-project rond kennisbeheer is niet alleen veelomvattend en ambitieus, de betrokken werkgroep volgt ook een strak tijdschema waarmee de administraties hebben ingestemd. Bovenal vereist een dergelijk project een grote bereidheid tot samenwerking. Vooral bij homogeen samengestelde administraties was die bereidheid zeer groot. Door het publiceren van tussenbalansen, met een overzicht per administratie van actiepunten die al dan niet gerealiseerd werden, probeerde de werkgroep *achterblijvers* met enige sociale druk tot een betere prestatie aan te zetten.

De overtuiging dat kennisbeheer een toegevoegde waarde betekent voor zowel de organisatie als voor de eigen entiteit, is doorslaggevend om diverse diensten te laten samenwerken. De verschillende diensten zien niet alleen een overzicht van beschikbare gegevens binnen hun administratie, maar krijgen ook toegang tot initiatieven en realisaties bij andere entiteiten. Samenwerking is dus niet alleen een voorwaarde, maar ook het netresultaat van kennismanagement.

Een Community of Practice (CoP) is een groep van 5 tot 500 mensen met dezelfde interesses die onderling kennis en ervaringen uitwisselen. Het doel van een CoP is het uitwisselen en opbouwen van kennis en ervaring ten behoeve van professionele groei en om dagelijkse problemen op te lossen. Een CoP is vooral bruikbaar wanneer men over de grenzen van de organisatie heen wil leren van elkaar. CoP's kunnen binnen een bedrijf bestaan, maar kunnen ook bedrijfsgrenzen overschrijden.

Karakteristieken: een CoP formuleert (gedeeltelijk) zijn eigen doelen. Een CoP ontwikkelt zich *organisch* en heeft tijd nodig om zich te kunnen ontwikkelen. Een CoP is verantwoordelijk voor zichzelf en legt geen verantwoording af in de lijn.

# Procedures en adviezen

Alleen al de complexiteit van de regelgeving maakt samenwerking onvermijdelijk. Dat is de afgelopen jaren erg duidelijk geworden bij het realiseren van grote infrastructuurprojecten, zoals de bouw van het Deurganckdok. Bij dergelijke projecten zijn altijd de drie grote domeinen betrokken waarop het departement LIN actief is: infrastructuur, leefmilieu en ruimtelijke ordening.

**S**amenwerking over de beleidsdomeinen heen is ook een voorwaarde voor kwaliteitsvolle dienstverlening aan de burger. Ze wordt aanbevolen door het Rekenhof in zijn audit over het Deurganckdok en ze is als beleidsvoorname ingeschreven in de beleidsnota's 2004-2009 van de functioneel bevoegde ministers. Om die redenen werd in 2005 gewerkt aan een departementale doelstelling rond het vereenvoudigen van procedures en adviezen, in het bijzonder voor grote infrastructuurwerken. Aangestuurd door de afdeling Juridische

Dienstverlening van de AAD waren alle administraties van LIN hierbij betrokken. Het doel was tweevoudig: sectorale vergunningsprocedures vereenvoudigen en integreren, en op korte termijn alvast de bestaande regelgeving efficiënter maken. Dat alles met behoud van de huidige rechtszekerheid.

Een stuurgroep richtte zich op het generieke proces van vergunning, effectrapportage, planningsinstrumenten en adviesverstrekking – met als prioriteit het efficiënter maken van de bestaande regelgeving. Met inbegrip van adviesverplichtingen en inspraakmogelijkheden per beleidsdomein, werden de verscheidene processtappen aan de hand van een stroomdiagram beoordeeld op hun belangrijkheid en impact. Daaruit volgden per deelproces prioriteiten, synergie-effecten en mogelijkheden voor integratie en vereenvoudiging. De verbetervoorstellen die werkgroepen formuleerden, werden samengevoegd in zeven clusters die moeten uitmonden in een handleiding.

## Bibliotheek

In 2005 werd hieraan gewerkt in thematische subwerkgroepen. Een werkgroep rond *dienstencontracten* maakt een doorlichting van de richtlijnen voor het opmaken van milieueffectenrapporten en andere toetsingsinstrumenten; van de richtlijnen voor dienstencontracten en het afstemmen van milieutoetsen en de zgn. *passende beoordeling*. Een werkgroep *overleg* maakt een doorlichting van de modaliteiten van vooroverleg; de

richtlijnen voor adviesverlening en kennisuitwisseling. In het voorjaar van 2006 worden de bevindingen in één handleiding gebundeld als dienstorder, en komt er een lijst met prioritair bij te sturen artikels in de onderscheiden regelgevingen.

Het project *Vereenvoudiging van procedures en adviezen* ressorteerde ook afgeleide effecten. Een van de frappantste vaststellingen was dat er al geïntegreerde procedures van vooroverleg bestonden, bvb. bij AWZ, maar dat die niet bekend waren bij andere administraties. Uit de discussies resulteerde ook een unanieme vraag om samenwerking over de beleidsdomeinen heen structureel uit te werken – teneinde de gevolgen van opdeling in de nieuwe administratieve structuur tegen te gaan.

Concrete suggesties werden geformuleerd over samenwerkingsovereenkomsten om te komen tot overlegstructuren. Er kwamen ook suggesties over personele en logistieke ondersteuning vanuit de verscheidene beleidsdomeinen en voor het oprichten van permanente of ad hoc werkgroepen die de bevoegdheden van één beleidsdomein overschrijden. De praktische vorm hiervan zou worden vastgelegd in een ambtelijke code van goede praktijk. Als één van de eerste realisaties van samenwerking naar de toekomst werd alvast voorgesteld de juridische bibliotheek niet te splitsen, en een juristenforum op te richten als blijvende ontmoetingsplaats van de expertise die nu gebundeld zit in een koepeldepartement als LIN.

Eén van de frappantste vaststellingen bij een project om procedures te vereenvoudigen, was dat er al geïntegreerde procedures van vooroverleg bestonden, bvb. in AWZ – maar dat die nauwelijks bekend waren bij andere administraties.

## Proeftuinen PLOEG Plus

**a**l meer dan tien jaar is PLOEG het instrument voor prestatie-management bij het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, bedoeld om resultaten te verbeteren, motivatie te verhogen, communicatie en samenwerking te bevorderen en te zorgen voor een rechtvaardige evaluatie. PLOEG omvat alle procedures en documenten die jaarlijks worden gebruikt bij het plannen, leiding geven en opvolgen, evalueren en gewaardeerd worden. Om de standaardaanpak van PLOEG aan te passen en te vereenvoudigen, wordt hiermee onder professionele begeleiding geëxperimenteerd in *proeftuinen*. Deze oefening gebeurt projectmatig, met inschatten van

haalbaarheid, afbakenen van projectdoelstellingen en effectmeting. Voor een deel van het personeel van AWV startte de afdeling Personeel i.s.m. de administratie Personeelontwikkeling van AZF en de personeelsverantwoordelijken van AWV met een proeftuin PLOEG. Bij bevraging in het voorjaar van 2005 identificeerden personeelsleden van niveau D vier pijnpunten: te weinig eigen impact op hun evaluatie, de indruk van niet-objectieve evaluatie en financiële waardering, en weinig of geen contact met hun tweede evaluator. Hieruit volgden twee doelstellingen voor 2006: opleiding voor personeelsleden om hun inbreng in de PLOEG-gesprekken te verhogen, en het invoeren

van een gekwantificeerde evaluatie naast de bestaande beschrijvende evaluatie. De expertise van de kenniscel Beloningsbeleid wordt hierbij ingeschakeld. Voor 2007 werden eveneens twee doelstellingen geformuleerd. Enerzijds wil men de waardering objectiveren door het formuleren van duidelijke criteria voor het toekennen van een functioneringstoelage. Anderzijds wil men de rol van de tweede evaluator onder de aandacht brengen en eventueel de evaluatielijnen aanpassen.





## 2. Toelichtingen over de aansprakelijkheid van ambtenaren

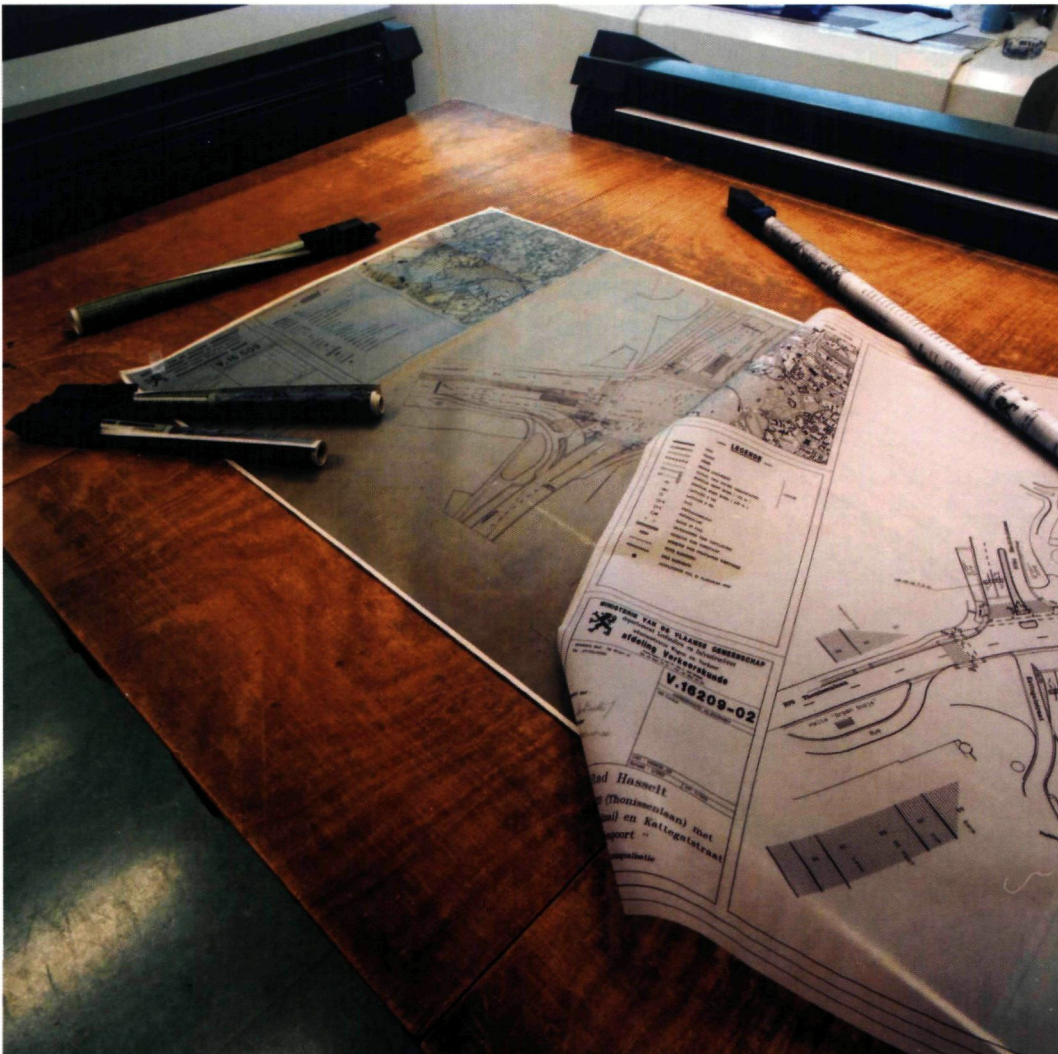
**d**e Vlaamse overheid engageerde zich in de CAO 2003–2004 om te voorzien in rechtsbijstand voor ambtenaren die door derden gerechtelijk worden vervolgd voor daden die zij dienden te stellen vanuit hun openbare functie. Om de modaliteiten hiervan voor alle ambtenaren te verduidelijken, wordt er een omzendbrief voorbereid, die zal uitgaan van de minister bevoegd voor Ambtenarenzaken. Omdat er al veel vragen waren van personeelsleden, nam de afdeling Juridische Dienstverlening, die voor het departement LIN de

rechtsbijstand verleent, het initiatief voor een informatieronde. Op colleges van afdelingshoofden van de administraties en in de werkgroep personeelskwesties werd een toelichting gegeven over de mogelijke situaties waarin rechtsbijstand wordt verleend. Telkens waren er veel praktijkvoorbeelden en was er ruimte voor specifieke vragen. De toelichting over de aansprakelijkheid van ambtenaren blijft beschikbaar in de vorm van een dienstorder die bij alle personeelsleden van het departement werd verspreid.

### 3. Historia

**h**ISTORIA staat voor Het Integraal Systeem Ter Oplvolging en Rapportering van InvesteringsActiviteiten. De directieraad van LIN besliste dat HISTORIA het departementaal opvolgingssysteem voor investeringsprogramma's en -projecten wordt en dat een interface met DELTA de uitwisseling van gegevens moet mogelijk maken. DELTA ondersteunt voor overheidsopdrachten de operationele processen tijdens ontwerp, aanbesteding en uitvoering. Om HISTORIA organisatiebreed te ontwikkelen, werd een werkgroep opgericht met verscheidene administraties. In januari 2005 werd gestart met evalu-

atie, afstemming en modellering van de processen om tot een generiek model te komen. HISTORIA wordt afgestemd op deze processen, zodat de applicatie aansluit bij de noden van de verscheidene administraties. De cel Proces- en Informatiebeheer van de AAD neemt de projectleiding voor het ICT-luik op zich. In de afgelopen jaren werd HISTORIA al gebruikt door de Administratie Wegen en Verkeer (AWV). Onder impuls van de AAD werd HISTORIA in 2004 voorgesteld wegens zijn administratieoverschrijdend karakter, en als mogelijkheid tot kostenbesparing en efficiëntere rapportering naar het management.



## { KLACHTEN }

Conform artikel 12 van het decreet van 15 mei 2001 houdende toekenning van een klacht-recht ten aanzien van bestuurshandelingen, vindt u de kwantitatieve gegevens m.b.t. het gevoerde klachtenmanagement binnen het departement Leefmilieu en Infrastructuur.

Kwantitatieve gegevens		Aantallen
Totaal aantal klachten	Totaal	382
Aantal klachten verdeeld volgens de (on)ontvankelijkheid	Ontvankelijk	258
	Onontvankelijk	124
Verdeling van de onontvankelijke klachten volgens de categorie (omzendbrief 3.4)	Al eerder klacht ingediend	8
	Meer dan een jaar voor indiening	9
	Nog niet alle beroepsprocedures aangewend	1
	Jurisdictioneel beroep aanhangig	2
	Kennelijk ongegrond	4
	Geen belang	7
	Anoniem	1
	Beleid en regelgeving	86
	Geen Vlaamse overheid	4
	Interne personeelsaangelegenheden	0
Aantal klachten volgens de drager	Brief	236
	Mail	101
	Telefoon	18
	Fax	6
	Mondeling	11
Aantal klachten volgens het kanaal waarlangs de klacht is binnengekomen	Rechtstreeks van burger	142
	Via kabinet	99
	Via Vlaamse ombudsdienst	105
	Via georganiseerd middenveld	19
	Andere kanalen	13
Aantal dagen tussen de ontvangstmelding van de klacht en de verzenddatum van het antwoord	Gemiddelde	0
	0 - 45 dagen	195
	Meer dan 45 dagen	44



Kwantitatieve gegevens		Aantallen
Aantal klachten volgens mate van gegrondheid	Gegrond	96
	Deels gegrond	38
	Ongegrond	120
Aantal (deels) gegronde klachten volgens mate van oplossing	Opgelost	118
	Deels opgelost	11
	Onopgelost	22
Aantal (deels) gegronde klachten volgens de vereenvoudigde ombudsnormen	Niet-correcte beslissing	20
	Te lange behandeltermijn	43
	Ontoereikende informatieverstrekking	11
	Onvoldoende bereikbaarheid	3
	Onheuse bejegening	13
	Andere	52

#### {COLOFON}

##### Coördinatie

Anne Persyn  
Nancy De Ceuleneer  
Suzan Van Hoof

*communicatie.lin@lin.vlaanderen.be*

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap  
Departement Leefmilieu  
& Infrastructuur  
Afdeling Organisatie

##### Verantwoordelijke Uitgever

IR. Fernand Desmyter  
Secretaris-generaal  
Koning Albert II-Laan 20, bus 2  
1000 Brussel

**Redactie en eindredactie**  
MVO producties, Leuven

##### Concept en druk

Jansen & Janssen uitgeverij, Gent  
Depotnummer: D/2006/3241/041  
Uitgave maart 2006

#### {WEBADRESSEN}

*www.milieuinfo.be*  
*www.mobielvlaanderen.be*  
*www.bouwenenwonen.be*

De portal *www.vlaanderen.be*  
ontsluit de hele dienstverlening van  
de Vlaamse overheid.

#### {DANKWOORD}

Met dank aan de directeurs-generaal, de afdelingshoofden en de vele personeelsleden voor hun inhoudelijke bijdrage en hun inbreng in het concreet op punt stellen van dit jaarboek. Bijzondere dank gaat ook uit naar de communicatiespecialisten van de administraties en de afdelingen, de fotografen, de diensten van de verzending en de digitale drukkerij van LIN.

Het jaarboek is (gratis) te verkrijgen bij Carine De Kerpel, afdeling Organisatie, tel: 02 553 71 35, e-mail: *carinem.dekerpel@lin.vlaanderen.be* of via de website van de Vlaamse overheid: *www.vlaanderen.be/publicaties*.



**Ministerie van de  
Vlaamse Gemeenschap**



