

jaarboek lin 20

leefmilieu - infrastructuur



Aan het afdelingshoofd

4 Beddies G/L
F Verreth OK
J in OK

IN-VLOOT-OOSTENDE
22 MEI 2002
16EM-I-02-2390-001

uw kenmerk

ons kenmerk
DCC/VHS/

bijlagen

vragen naar / e-mail
Carine De Kerpel
carinem.dekerpel@lin.vlaanderen.be

telefoonnummer
02-553 71 35

datum



Betreft: Jaarboek LIN 2001

Ik heb het genoegen u vijf exemplaren van het Jaarboek LIN 2001 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 2001.

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

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

Veel leesgenot !

Ir. Fernand Desmyter
Secretaris-generaal

jaarboek lin 200

leefmilieu - infrastructuur

jaarboek lin 2001
leefmilieu - infrastructuur



deel 1

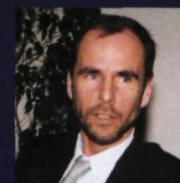
jaarboek lin 200
leefmilieu - infrastructuur



Ir. Fernand Desmyter
secretaris-generaal
van het departement
Leefmilieu en
Infrastructuur



Luc Lathouwers,
directeur-generaal
van de administratie
Algemene
Administratieve
Diensten (AAAD)



Hugo Beersmans,
directeur-generaal
van de administratie
Ruimtelijke Ordening,
Huisvesting en
Monumenten en
Landschappen
(AROHM)



Jean-Pierre Heirman,
directeur-generaal
van de administratie
Milieu-, Natuur-, Land-
en Waterbeheer
(AMINAL)



Ir. Jan Strubbe,
directeur-generaal
van de administratie
Waterwegen en
Zeewezen (AWZ)



Ir. Johan
Vanderheyden,
directeur-generaal
van de administratie
Wegen en Verkeer
(AWV)



Ir. Frans Roctus,
directeur-generaal
van de administratie
Ondersteunende
Studies en
Opdrachten (AOSO)

Het departement Leefmilieu en Infrastructuur (LIN) heeft een diepgaande impact op de vormgeving van de omgeving in Vlaanderen. LIN staat niet alleen in voor de bescherming en de verbetering van het leefmilieu, de natuur en het architecturale erfgoed, maar heeft ook de opdracht de ruimte te ordenen en het Vlaams grondgebied duurzaam in te richten.

De almaar toenemende mobiliteit vereist bovendien een efficiënte verkeers- en vervoersinfrastructuur, die uitgebouwd, maar ook goed onderhouden moet worden. Dat moet gebeuren op een manier die aanvaardbaar is vanuit sociaal, economisch en ecologisch standpunt. LIN moet daarbij soms een moeilijke evenwichtsoefening maken tussen verschillende belangen. In een dichtbevolkt gebied - dat om historische redenen niet zo goed ruimtelijk geordend is - is het niet meer evident om infrastructuurprojecten uit te voeren, niet alleen vanwege de soms conflicterende belangen, maar ook door de complexe (EU-) regelgeving. De problemen rond de realisatie van het Deurganckdok zijn hiervan een illustratie. Talrijke medewerkers van verschillende administraties van het departement hadden vorig jaar hun handen vol om een oplossing te vinden voor dit complex dossier.

Om dergelijke problemen in de toekomst te voorkomen moet meer planmatig gewerkt worden. Een visie in verband met de inrichting van de ruimtelijke omgeving en de realisatie van noodzakelijk geachte infrastructuurwerken moet vooraf voldoende getoetst worden aan de mening van verschillende beleidssectoren én aan de mening van de bevolking, waardoor een breed maatschappelijk draagvlak wordt gecreëerd voor de beleidsbeslissingen.

In 2001 werd alvast veel aandacht besteed aan het scheppen van een ruim maatschappelijk draagvlak voor het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De langetermijnvisie voor het mobiliteitsbeleid in dit plan kwam tot stand door een nauwe samenwerking met de wetenschappelijke wereld en verschillende overheidsinstellingen die werken rond het thema 'mobiliteit'. Dit plan kreeg ondertussen veel goede reacties in het parlement en bij de media.

In 2001 en begin 2002 werd gewerkt aan het MINA-plan 3 dat vanaf begin 2003 van kracht zal zijn. Om een geïntegreerde toekomstvisie voor het milieubeleid te ontwikkelen wordt overlegd met andere administraties, met verschillende doelgroepen en maatschappelijke organisaties.

Dit jaarboek geeft u verder een overzicht van de opmerkelijke resultaten die wij gehaald hebben in 2001, dank zij de inzet van de 6.710 medewerkers van LIN.



Ir. Fernand Desmyter
secretaris-generaal
van het departement
Leefmilieu en
Infrastructuur

Ir. Fernand Desmyter
Secretaris-generaal

•• Vorming 'Dienstorder Procedures Beschermingsgebieden'



•• Lin en het Belgische EU-voorzitterschap



het jaar in vogelvlucht

Dienstorder Procedures Beschermingsgebieden 18 juli 2001

Al meer dan 20 jaar geleden erkenden de EU-lidstaten dat economische samenwerking en ontwikkeling niet los kunnen staan van de bescherming van het milieu en het natuurlijke erfgoed. Zo'n 140 richtlijnen ondersteunen inmiddels deze visie. Twee daarvan, de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn vormen de pijlers van het Europese natuurbeleid. Zij leggen de lidstaten op om de biodiversiteit te beschermen en een samenhangend ecologisch netwerk van natuurgebieden te vormen (Natura 2000-netwerk).

Een reeks klachten bij de Europese Commissie en vermoedens van inbreuken op artikel 6 (lid 3 en 4) van de Habitatrichtlijn bij de realisatie van een aantal infrastructuurwerken, waaronder ook deze van het Deurganckdok, leidden ertoe om een dienstorder-LIN als jaardoelstelling op te maken.

Met het oog op de voorbereiding ervan werd een werkgroep Dienstorder Procedures Beschermingsgebieden opgericht, waarin alle administraties van het departement vertegenwoordigd waren.

In een eerste fase werden de procedures m.b.t. een aantal LIN projecten getoetst aan de Europese Habitatrichtlijn. Het betrof projecten waarvoor een stedenbouwkundige of milieuvergunning vereist is en die in of nabij een speciale beschermingszone liggen. Voor een correcte toepassing van de Habitatrichtlijn bij planning en uitvoering werden verschillende stroomschema's opgesteld ten behoeve van de projectleiders. Er kwamen interne vormingsessies in de vijf provinciehoofdsteden. In een tweede fase werd nagekeken of de procedures voor alle gewestelijke Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (RUP's) conform zijn aan de Habitatrichtlijn. De aandacht ging hierbij in het bijzonder naar de RUP's waarvoor LIN het voorbereidend werk doet en die betrekking hebben op een speciale beschermingszone. Deze fase begon in het najaar van 2001 en loopt verder in 2002. De dienstorder is beschikbaar op: http://intra.lin.vlaanderen.be/stg/dienstorders/2001/Li2001_11/2001_11_Inhoudstafel.htm.

Het Belgische EU-voorzitterschap: Vlaanderen zet zijn beste beentje voor

Coördinatie

Tussen juli en december 2001 nam België het voorzitterschap waar van de Europese Unie. LIN coördineerde heel wat acties, niet alleen voor, maar ook tijdens en na dit voorzitterschap. Voor leefmilieu namen AMINAL en de VOI's het voortouw. Inzake transport gaven de Mobiliteitscel, AWV, AWZ, AOSO en de VOI's mee sturing aan een aantal verkeers- en mobiliteitsthema's. Naast de voorbereiding en begeleiding van de Raadszittingen en EU-coördinatievergaderingen bij internationale instellingen, vonden een aantal belangrijke seminars plaats: over verkeerstelematica, dioxines, landbouw, bos- en natuurfuncties in randstedelijke gebieden en bodemsanering, thema's die alle lidstaten aanbelangen. Ook op maritiem vlak

en op het vlak van ruimtelijke ordening en huisvesting werden verklaringen opgesteld of belangrijke resultaten geboekt.

Klimaatbeleid: Internationale onderhandelingen

Na het mislukken van de 6e Klimaatconferentie in Den Haag en de afwijzing van het Protocol van Kyoto door de VS werd het hele klimaatdossier in vraag gesteld. Onder Belgisch voorzitterschap redde de EU het Protocol van Kyoto met het akkoord van Bonn (juli 2001). CoP 7 in Marrakech vertaalde dit politiek akkoord in technische en juridische besluiten. Een aantal Vlaamse experts nam hieraan actief deel.

- De zeehaven van Brugge



- Transport over het water



- veiligheid voor elke weggebruiker



Afbakeningsproces Zeehavens - Strategisch Plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge

In het kader van het regeerakkoord moet voor elke Vlaamse zeehaven een Geïntegreerd Strategisch Plan opgemaakt worden. Dergelijk plan omschrijft multidisciplinair de functie en de beoogde ontwikkeling van de zeehaven en haar relatie met de omgeving op korte, middellange en lange termijn. Het geeft maatregelen aan om naast de economische expansie van de haven een maximale bescherming van de omliggende woonzones, het behouden en versterken van de ecologische infrastructuur en een zuinig ruimtegebruik te garanderen.

In het geval van Brugge-Zeebrugge zal het Strategisch Plan – dat ook een aanzet geeft voor de definitieve afbakening van het zeehavengebied – de leidraad zijn voor een heel pakket maatregelen om de haven haar rol van strategische poort voor Vlaanderen te laten vervullen. Het gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan wordt vervolgens de ruimtelijke vertaling van deze doelstelling.

Op 21 december 2000 kreeg het WES de opdracht om het Strategisch Plan op te maken voor de haven van Brugge-Zeebrugge. Op 4 mei keurde de stuurgroep, met de West-Vlaamse gouverneur als voorzitter, de procesnota goed. Dit eerste tussentijds rapport beschrijft het doel en de uitgangspunten van het Strategisch Plan en de verschillende stappen in het planningsproces. Het regelt ook de samenstelling en de manier van werken van de verschillende overlegorganen.

Ook werd al een eerste vragenronde gehouden met de betrokken actoren om de agenderingsnota voor te bereiden. Op 15 juni was er een publiek forum met de verschillende bestuursniveaus, deskundigen, betrokken organisaties, maatschappelijke groepen en sectoren en met de vertegenwoordigers in de verschillende overlegorganen. Dit forum gaf inzicht in het hoe en waarom van het Strategisch Plan. Knel- en conflictpunten m.b.t. de toekomst van het zeehavengebied kwamen er eveneens ter sprake. In een volgend tussentijds rapport, de kadernota, werden de agendapunten thematisch geclusterd, prioriteiten vastgelegd en keuzes gemaakt. Deze nota dient als basis voor de agenda van de drie thematische werkgroepen, die in het najaar van 2001 werden opgericht. De eerste behandelt de economische positionering van de zeehaven, het ruimtegebruik en de ontsluiting. De tweede richt zich op de ecologische infrastructuur, natuur, milieuhygiëne en de baggerspecieproblematiek, terwijl de derde werkgroep de leefbaarheid en de beeld- en landschapskwaliteit onderzoekt. In december was de startnota klaar. Deze inventariseert de visies en doelstellingen, geeft de eerste onderzoeksresultaten weer en bevat een eerste ontwikkelingshypothese. Al deze documenten zijn beschikbaar op: <http://www.wes.be>.

Voorbereiding scheepvaartdecreet

In 2001 werd gestart met een project om een scheepvaartdecreet op te stellen. Het is de bedoeling dat dit decreet alle bestaande regelgeving voor de scheepvaart tot een overzichtelijk geheel bundelt. De huidige regelgeving is immers nog versnipperd over een Algemeen Scheepvaartreglement, bijzondere reglementen, scheepvaartreglementen, enz... In een eerste stap zal het scheepvaartdecreet vooral de regelgeving bundelen m.b.t. de binnenscheepvaart. Later kan dit aangevuld worden met een luik zeescheepvaart. Deze behoort immers nog grotendeels

tot de bevoegdheid van de federale overheid. Het decreet zal dus enkel die materie regelen waarvoor het Vlaams Gewest bevoegd is. In het scheepvaartdecreet zullen een aantal algemene bepalingen voorkomen m.b.t. schade, aanwijzingen en bevelen. Ook zal het de doorvaart op de waterwegen regelen, de scheepvaartrechten, de verplichtingen inzake boorddocumenten, de signalisatie enz... De integriteit en de functionaliteit van het openbaar waterwegendomein zullen eveneens aan bod komen. In 2002 wordt hieraan verder gewerkt.

Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen: behalen van mobiliteitsdoelstellingen tegen 2010

In het regeerakkoord stelt de Vlaamse regering dat een geïntegreerd mobiliteitsplan Duurzame Mobiliteit in Vlaanderen dient opgemaakt te worden. Dit mobiliteitsplan moet de mobiliteit beheersen, de milieuvervuiling en -hinder terugdringen en de bereikbaarheid en leefbaarheid van steden en dorpen garanderen. De Vlaamse administratie kreeg de opdracht een ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen aan het Vlaams parlement over te maken. Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen toont hoe de mobiliteit zich de komende tien jaar moet ontwikkelen. Het geeft naast de beleidslijnen ook de prioriteiten aan inzake openbaar vervoer en infrastructuur-netwerken. De concrete uitwerking van het Mobiliteitsplan Vlaanderen zal o.a. gebeuren via de Mobiliteitsplannen voor de grootstedelijke gebieden en via de lokale mobiliteitsplannen, opgesteld in het kader van het mobiliteitsconvenant.

Masterplan Antwerpen

Het Masterplan Antwerpen moet de verkeersknoop in en om Antwerpen ontwarren waardoor voor de komende 10 jaar heel wat belangrijke infrastructuurwerken op het programma staan. Die betreffen niet alleen het plaatselijke autoverkeer maar ook een vlotter doorgaand verkeer, nieuwe fietspaden en de verlenging van tramlijnen – wat de zwakke weggebruiker ten goede moet komen. Ook in de scheepvaart wordt geïnvesteerd. Vooraf is echter heel wat werk aan de winkel: onderzoek naar alternatieve financieringsmogelijkheid, bouwtechnische studies en onderzoek naar de impact op milieu en ruimtelijke ordening. Bovendien moeten de nodige vergunningen worden aangevraagd. Het Vlaams Gewest heeft deze taken uitbesteed aan een tijdelijke vereniging van studie bureaus.

Verbetering verkeersveiligheid

Verskillende factoren die van belang zijn voor de verkeersveiligheid werden bestudeerd. Het mobiliteitsconvenant legt een sterke nadruk op het verhogen van de verkeersveiligheid. Binnen de gemeentelijke mobiliteitsplannen krijgt dit thema een bijzondere aandacht. Daarnaast is het infrastructuurbeleid inzake wegen sterk gericht op het verbeteren van de infrastructuur op het vlak van de veiligheid, o.m. door de (her)aanleg van doortochten, fietspaden, schoolomgevingen en kruispunten. De financiële middelen voor deze projecten zijn in 2001 sterk verhoogd. Speciale aandacht ging ook naar een goede signalisatie bij werken en naar de veiligheid van het personeel bij werken en controletaken.

Betere doorstroming openbaar vervoer

Of het nu een nieuw ontwerp betreft, of een herinrichting van een weg of kruispunt, een goede doorgang voor het openbaar vervoer staat voorop. Indien het wegprofiel het toelaat, wordt gekozen voor vrije busbanen. Een groot aantal kruispunten werd uitgerust met een driekleurige lichtsignalisatie die voorrang geeft aan het openbaar vervoer. Knelpunten worden verder onderzocht met objectieve behoeftenanalyses.

Goede verkeersinformatie bij wegenwerken

Systemen om de weggebruikers te informeren en te sturen werden verbeterd. Meer aandacht ging naar de weggebruiker bij wegenwerken en naar een systeem om bij onverwachte gebeurtenissen de verkeersafwikkeling vlot te laten verlopen.

Voorontwerp Milieubeleidsplan 2003-2007 goedgekeurd

Normaal had er eind 2001 al een definitief MINA-plan 3 moeten klaarliggen voor de periode 2002-2006, maar in mei besliste de Vlaamse regering om de start ervan een jaar uit te stellen. Tot eind 2002 wordt nog gewerkt met MINA-plan 2. In de loop van 2001 werd alles in het werk gesteld om van het nieuwe Milieubeleidsplan een zo efficiënt mogelijk instrument te maken. Er kwam overleg met andere administraties, met de verschillende doelgroepen en maatschappelijke organisaties. Nieuwe aandachtspunten werden uitgewerkt, zoals integraal waterbeleid en externe integratie en er werd aansluiting gezocht met het proces Beter Bestuurlijk Beleid. Tenslotte werd een grote communicatiecampagne voorbereid. Eind 2001 keurde het Gewestelijk Milieuoverleg het ontwerp van Milieubeleidsplan goed. Op 15 april 2002 start een openbaar onderzoek over dit plan in heel Vlaanderen.

Protocolakkoord voor leefmilieu

Op 6 april 2000 werd er een protocolakkoord afgesloten tussen de drie gewestelijke leefmilieu-ministers. Hiermee wil men gezamenlijke beleidslijnen uitstippelen en gewestgrensoverschrijdende problemen oplossen of voorkomen. Er werd onder meer een gemengde politiek/ambtelijke werkgroep opgericht voor de uitvoering en opvolging van het akkoord. Voor Vlaanderen verlopen veel van de ambtelijke contacten met die werkgroep via de afdeling Europa en Milieu van AMINAL. AMINAL liet de Universiteit Gent een studie maken over het protocolakkoord en de activiteiten die eruit voortvloeien: beheersing van leefmilieuconflicten die de gewestgrenzen overschrijden. Hierin werd nagegaan hoe het bestaande instrumentarium voor zulke conflictbeheersing eruit ziet en wat de zwakke en sterke punten ervan zijn.

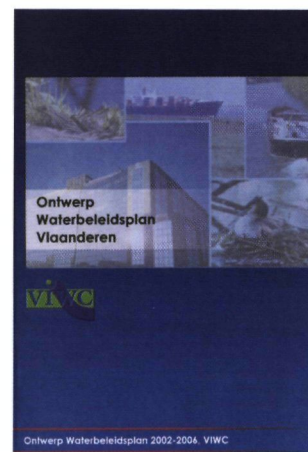
Externe integratie: inspanningen worden verder gezet

In overeenstemming met het Europees milieubeleid, spant AMINAL zich in om milieuzorg ook in andere beleidsdomeinen van de Vlaamse overheid te laten doorwerken. Dit leidde in het voorontwerp milieubeleidsplan 2003-2007 tot een apart hoofdstuk: externe integratie. Vijf beleidsdomeinen blijken in aanmerking te komen om een milieubijdrage te leveren: gezondheidszorg, mobiliteit, landbouw, ruimtelijke ordening en economie (inclusief energie). Los van dit ontwerpplan waren er verschillende initiatieven op het vlak van externe integratie. Een nieuwe Task Force klimaatbeleid stelde een ontwerp op voor een Vlaams klimaatbeleidsplan. Voor mobiliteit werd de doelstelling 'schade aan milieu en natuur' expliciet opgenomen in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Een strategisch Milieueffectenrapport lag mee aan de basis hiervan. In de landbouwsector sloot men beheersovereenkomsten, werkte men een code van goede landbouwpraktijk uit en ging aandacht naar emissiearme stallen. Samen met Ruimtelijke Ordening is gestart met de ruimtelijke verankering van het Vlaams Ecologisch Netwerk en er kwamen maatregelen tegen versnippering bij grote infrastructuurwerken. Tenslotte waren er ook op regionaal vlak initiatieven m.b.t. externe integratie. Zo werd het integraal waterbeleid verder uitgebouwd met de oprichting van bekkencomités, de aanstelling van coördinatoren en de opmaak van bekkenbeheersplannen. De verdere ontwikkeling van een paar andere instrumenten, zoals de landinrichting en het geïntegreerd gebiedsgericht beleid, past eveneens in dit kader.

Behalen van milieudoelstellingen in mobiliteit

Het Strategisch Milieueffectenrapport over het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen bracht alvast de effecten van mobiliteit op het milieu in kaart. Ten opzichte van de

ecologisch bermbeheer



bestaande situatie was dit een belangrijke stap voorwaarts. De totale emissies zullen sterk dalen en in de CO2 uitstoot krijgt men zelfs een trendbreuk. Ook wordt een gevoelige daling verwacht van de geluidshinder. Anderzijds zullen problemen met luchtkwaliteit en gezondheid lokaal nog blijven bestaan en zullen nieuwe infrastructuurwerken het landschap en de natuur verder belasten. Het ontwerp Mobiliteitsplan stelt een aantal concrete acties voor met het oog op het halen van de milieudoelstellingen op lange termijn. Daarnaast zijn bijkomende acties nodig en moeten instanties van andere beleidsdomeinen eveneens acties ondernemen. Op het lagere planniveau is een goede integratie van milieu en mobiliteit eveneens noodzakelijk. Een belangrijke stap hiertoe was de aanpassing van het milieuconvenant in 2001.

Zorg voor milieu bij wegbeheer: ontsnippering en ecologisch bermbeheer

Blijvende aandacht wordt besteed aan flora en fauna langs de gewestwegen. Dassenkokers en ecoroosters zijn niet meer weg te denken langs de autosnelwegen. De aanleg van de HSL langs de E19, ten noorden van Antwerpen, was een goede gelegenheid om te zorgen voor ontsnipperingsinfrastructuur: men plant één ecoduct (brug) over de E19/HSL en 29 ecotunnels en vijf ecoduikers eronder. Ook dit jaar werd voor een groot deel van de bermen en taluds een bermbeheersplan opgesteld, zodat oordeelkundig natuurtechnisch beheer mogelijk wordt.

Integraal Waterbeleid - 2001

Het hoofddoel van de Europese kaderrichtlijn van 23 oktober 2000 is het veiligstellen van de watervoorraden en de kwaliteit van de stroomgebieden op lange termijn. Op internationaal niveau zijn de Internationale Commissies voor de Bescherming van Maas en Schelde voorgedragen als coördinerende autoriteit voor het Stroom-gebiedsdistrict van de Maas en dat van de Schelde. In Vlaanderen vormt het bekkenniveau de basis voor de planning van het Integraal Waterbeheer in Vlaanderen. De bekkenbeheersplannen zijn de eerste stap om het integraal

waterbeheer per bekken waar te maken. De installatie van planningsteams en planingsverantwoordelijken sluit daarbij aan. Het bekkenbeheersplan levert de basisgegevens aan voor het internationaal niveau en coördineert en ondersteunt het deelbekkenniveau. Een DuLO-waterplan (Duurzaam Lokaal waterbeheersplan) regelt het lokale beheer van het watersysteem in een deelbekken. Afgestemd op de doelstellingen van het bekkenbeheersplan omvat het een concrete aanpak van de waterproblemen voor gemeenten, provincies en polders en wateringen.

Verdere toepassing van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het decreet Ruimtelijke Ordening

In de sector ruimtelijke ordening lag de nadruk op de uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de verdere implementering van het decreet Ruimtelijk Ordening. Daarnaast ging veel aandacht naar de problematiek van de zonevreemde woningen. Hiervoor werd een regeling uitgewerkt. Het decreet van

13 juli legde de bouw-, verbouw- en herbouwmogelijkheden van deze woningen verder vast. Er werd vooral gewerkt aan de manier waarop gemeenten planmatig kunnen omgaan met de zonevreemde woningen op hun grondgebied. AROHM stelde hiervoor een methode op.

Accreditatie voor de afdelingen Geotechniek (GEO) en Betonstructuren (ABS) van AOSO (zie ook hfst. Verandering en Vernieuwing)

De afdelingen ABS en GEO hebben in 2001 een accreditatiedossier ingediend. Hiermee beoogde ABS een accreditatie als keuringsinstelling en GEO als beproevingslaboratorium. Zo'n accreditatie houdt een erkenning in dat de afdeling een kwaliteitssysteem heeft uitgebouwd en werkt volgens de Europese kwaliteitsnormen. Om een accreditatie te bekomen wordt zowel de aanwezigheid van een kwaliteits-

systeem als de effectieve toepassing ervan uiterst grondig nagegaan door een auditteam van Beltest. GEO behaalde zijn accreditatie na een audit in november 2001, voor ABS is tevens het licht op groen gezet voor accreditatie na een positieve audit in januari 2002.

jaarboek lin 2001
leefmilieu - infrastructuur



:: p 14

verandering en
vernieuwing

:: p 20

administratie
Algemene
Administratieve
Diensten (AAAD)

:: p 26

administratie Ruimtelijke
Ordening, Huisvesting
en Monumenten en
Landschappen (AROHM)

:: p 40

administratie
Milieu-, Natuur-,
Land- en
Waterbeheer
(AMINAL)

:: p 48

administratie
Waterwegen en
Zeewezen (AWZ)

:: p 56

Mobiliteit

:: p 62

administratie
Wegen en Verkeer
(AWW)

:: p 70

administratie
Ondersteunende
Studies en
Opdrachten (AOSO)

:: p 80

Internationale
samenwerking

deel 2
de administraties

jaarboek lin 2001
leefmilieu - infrastructuur

In 2001 is LIN verder de weg ingeslagen van verandering en vernieuwing met projecten die misschien minder prestigieus ogen, maar daarom niet minder ambitieus zijn. Het werd vooral een jaar van consolidatie van eerder genomen initiatieven. Het geïntegreerd samenwerken binnen een departement met uiteenlopende bevoegdheden, waarbij de ene administratie vaak de klant is van de andere, vereist constante zorg. Jaar in jaar uit worden nieuwe initiatieven genomen om die samenwerking te verbeteren en te versterken. Vernieuwende projecten uit 2000 leverden hun eerste resultaten op en spoorden ons aan ermee door te gaan.

Zo hebben we verder gewerkt aan het beheer van de kennis en de expertise die we dagelijks verwerven. Nieuwe proces- en personeelsplannen werden opgemaakt en de toepassing van het EFQM-model waarborgde een holistische en methodische aanpak van onze verbeteringsprojecten. Dit model was ook de bron van inspiratie om de kwaliteitsborging gericht te gaan toepassen. En natuurlijk hebben we zoals elke moderne organisatie ook aandacht besteed aan de nieuwe technologieën en de nieuwe media!

:: p 15

Geïntegreerd
samenwerken

:: p 1

Nie
m

:: p 16

Euro

:: p 1

Vlimp
een ni
personeelssyst
voor het f

:: p 17

Kennisbeheer

:: p 1

Proces
personeelsplan

:: p 18

Vernieuwing
bij AOSO

verandering en vernieuwing



•• Habitats

geïntegreerd samenwerken

Planningsinstrumenten voor gemeenten

Op 26 juni 2001 werd voor de ambtenaren van het hoofdbestuur een vormingsdag georganiseerd: *hoe geïntegreerd samenwerken als het gaat over de prioritaire planningsinstrumenten?* Deze instrumenten zijn: *de ruimtelijke structuur- en uitvoeringsplannen en het gemeentelijke mobiliteitsconvenant met de verschillende modules.* Hieruit bleek dat het nodig was de data die op deze planningsinstrumenten betrekking hebben, beter toegankelijk te maken. Ook bleek meer geïntegreerde samenwerking en tijdig overleg binnen het departement gewenst. Dit alles moet opgenomen worden in de procesplannen van de verschillende projectprocessen. Op het niveau van de buitendiensten bleek overleg eveneens noodzakelijk. Vanwege de grote belangstelling voor dit initiatief werden er in februari en maart 2002 gelijkaardige vormingsdagen gehouden in elke provincie. De integratie van de kennis en het beheer van data i.v.m. de planningsinstrumenten zal verder onderzocht en beoordeeld worden.

Vogel- en habitatrictlijn: samenwerking in LIN

De juridische perikelen rond de bouw van het Deurganckdok zorgden voor spanningen tussen het natuurbeleid en de infrastructuurdiensten. Men nam het initiatief om een nieuwe dienstorder op te stellen, waarin gewezen wordt op het belang om de EU-regels over de bescherming van vogelrichtlijn- en habitatrictlijngebieden na te leven. In een eerste fase worden procedurestappen behandeld voor de eigen LIN-projecten. Later worden ook de externe projecten belicht. In het najaar 2001 werden hierover vormingssessies georganiseerd in Brussel en in de provincies. Het initiatief werd beoordeeld als een goed voorbeeld van constructieve samenwerking tussen verschillende beleidsdomeinen, ondanks de moeilijke randvoorwaarden.

Nieuwe media

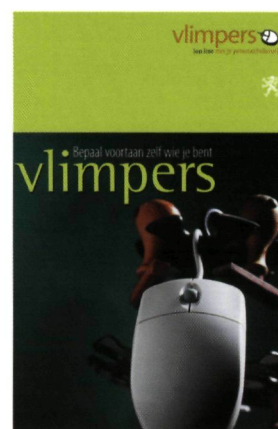
E-government: bedrijvenloket op internet

Het gebruik van de nieuwe digitale media raakt stilaan ingeburgerd. De Vlaamse regering heeft grootse plannen voor e-government om de communicatie met de burgers te verbeteren. In dit kader werd de website *Ondernemen in Vlaanderen* ontwikkeld (www.ondernemen.vlaanderen.be). Deze werd, samen met 282

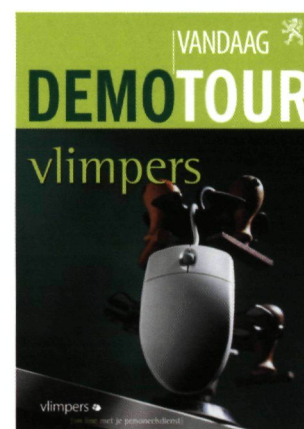
andere Europese toepassingen grondig geëvalueerd en kreeg van de Europese Commissie, samen met 61 andere winnaars, het *eGovernment label*. Hiermee geeft de Commissie aan dat deze website één van de beste e-government toepassingen in Europa is.



•• Folder euro



•• Infolder Vlimpers



•• Affiche Vlimpers 'vandaag demotour'

Webmarketing

Was het enkele jaren geleden nog opvallend nieuws om uit te pakken met een eigen website, nu kijkt niemand daar nog van op. Iedereen heeft een webstek en over elk onderwerp is er wel een te vinden. Maar hoe geraakt de juiste informatie ook bij de juiste doelgroep? Hierbij kan webmarketing een handje helpen.

Op 16 en 17 oktober 2001 werd in Brussel een Europese conferentie rond telematica gehouden: *eMobility, a Stimulus for Intermodality*. Er werd gepeild naar de bijdrage die telematica kan leveren om verkeer en vervoer optimaal en veilig te laten verlopen, zowel te land als op het water.

Nagenoeg alle communicatie i.v.m. deze conferentie is via de nieuwe media verlopen. Centraal stond een kleine, viertalige website. Viertalige trefwoorden zorgden ervoor dat de site makkelijk met zoekmachines te vinden was. Daarbij was er een *direct e-mailing* naar ruim 2.000 vakspecialisten uit de Europese technologische en politieke wereld. Ook in technische nieuwsgroepen en in websites en publicaties van bevriende organisaties werd de conferentie aangekondigd.

Dankzij dit oordeelkundige gebruik van webmarketingtechnieken was er een grote respons bij de doelgroep.

Nieuwe muurkrant op het intranet

In maart 2001 is een gloednieuwe muurkranttoepassing in gebruik genomen. Het gaat om een eenvoudige vorm van *database publishing* (publicatie vanuit een databank). Iedere intranetgebruiker kan een muurkrantberichtje voorstellen. Een hoofdredacteur beslist of het bericht gepubliceerd wordt en verzorgt de algemene eindredactie. Bij LIN hebben sommige administraties ook een aparte eigen muurkrant.

De nieuwe muurkrant is alvast een succes. Zij is de drukst bekeken pagina van het intranet en dus de uitgelezen plek voor interne communicatie. Belangrijke berichten in verband met onze organisatie en nieuws over het intranet zelf vinden er een gretig publiek.

Euro

Intensieve voorbereidingen zorgden voor een vlotte overgang naar het 'eurotijdperk'. Vier sectoren werden grondig doorgelicht.

In de sector *boekhouding en begroting* was één en ander bijzonder complex omdat de omschakeling naar de euro samenging met de invoering van een nieuw boekhoudkundig en een nieuw opvolgingssysteem (DELTA-2001).

In de sector *informatica* moesten zowel met het net verbonden als stand alone toepassingen geconverteerd worden.

De sector *regelgeving en formulieren* ondersteunde de correcte aanpassing van decreten, besluiten en de daarbij horende formulieren.

In de sector *communicatie* stond klantvriendelijke en correcte eurocommunicatie in documenten, publicaties en websites op het programma.

De personeelsleden van LIN konden in het najaar informatiesessies over de invoering van de euro volgen.

Vlimpers: een nieuw personeelssysteem voor het MVG

Met een nieuw personeelssysteem naar een moderner personeelsbeheer en -beleid: dat was vanaf de start in 2000 het opzet van *Vlimpers* (Vlaams Intermodulair Personeelssysteem). Vlimpers zal niet enkel het huidige personeelssysteem vervangen, het biedt daarnaast tal van nieuwe mogelijkheden en is via het intranet makkelijk toegankelijk. Het systeem zal ingrijpen in de werksituatie van personeelsleden, managers en personeelsdiensten en vereist een nieuwe houding ten opzichte van personeelszaken. Medewerkers willen immers graag meer zicht op

hun eigen loopbaan. Lijnmanagers hebben dan weer behoefte aan actuele gegevens. Het huidige systeem, maar ook de huidige procedures beantwoorden niet aan al die eisen. De sterkte van de vernieuwing ligt bij de werknemers én bij de vereenvoudiging van tot nu toe tijdrovende procedures. Heel wat gegevens kunnen via de module *Selfservice* individueel geraadpleegd en beheerd worden. Op basis van deze accurate en actuele gegevens, worden de overige modules van Vlimpers gebouwd.

Vlimpers in het kort

In 2000 ging het Vlimpersproject van start: de personeelsfunctie werd grondig doorgelicht en die analyse diende als basis. Vanaf 2001 werd het systeem ontwikkeld en de software afgestemd op de noden van het ministerie. Op 19 december 2001 werd de module *Selfservice* aan de laatste test onderworpen en konden de personeelsleden in het Graaf de Ferrarisgebouw hem al een eerste keer uitproberen. Op 1 januari 2002 kon de eerste module voor alle ambtenaren online gaan. Stapsgewijs worden dan de verschillende modules ingevoerd en in 2004 zal Vlimpers volledig operationeel zijn en alle aspecten van personeelszaken omvatten (administratief beheer, welzijn, vorming, werving, ...).

Selfservice

Via het gebruiksvriendelijke *Selfservice* kan ieder personeelslid de eigen gegevens - van bankrekeningnummer tot persoonlijk adres - raadplegen en eventueel

actualiseren. De eigen personeelsgegevens zijn op elk moment raadpleegbaar, maar het personeelslid is zelf verantwoordelijk voor de juistheid ervan. Samen met Vlimpers lanceert het ministerie ook een gloednieuwe *interdepartementale TelefoonGids Vlaanderen* (TGV). De TGV is te raadplegen via het intranet en haalt zijn gegevens uit de centrale gegevensbank van Vlimpers.

Communicatie & veranderingsbeheer

Bij een project van dergelijke omvang en impact is communicatie cruciaal. Daarom brengt een communicatieplan lijnmanagers, personeelsdiensten en werknemers op de hoogte van de komst en de werking van Vlimpers. De eerste acties liepen in het najaar van 2001 met informatiesessies voor lijnmanagers en personeelsverantwoordelijken, een demotour ten behoeve van alle personeelsleden en een Vlimpersintranetsite (<http://intra.vlaanderen.be/vlimpers>) die voortdurend wordt geactualiseerd.

Kennisbeheer

Kennisbeheer is de verzameling van processen die de ontwikkeling, de verspreiding en het gebruik van kennis beheren.

Zoals vele organisaties kent ook LIN een aantal problemen i.v.m. de kennisflow. Niet alleen is soms een bepaalde expertise schaars, zodat de deskundigen overbevraagd worden, ook gaat kennis die vroeger werd verworven wel eens verloren, worden lessen uit het verleden niet benut of wordt de vergaarde kennis niet verspreid of correct toegepast.

Daarom was in 2001 kennisbeheer één van de doelstellingen van LIN.

Alle administraties hebben eraan meegewerkt, afzonderlijk en in groep. De geplande acties worden in 2002 voortgezet. Twee proefprojecten werden geselecteerd om het proces van kennisoverdracht en -beheer uit te tekenen.

Het ene heeft betrekking op het ontwerpen en uitvoeren van infrastructuurwerken, het andere op de totstandkoming van de Ruimtelijke Uitvoeringsplannen. In 2002 wordt hieraan verder gewerkt.

Proces- en personeelsplanning

Een andere LIN doelstelling voor 2001 was het opstellen van proces- en personeelsplannen voor de sleutelprocessen. Dit had betrekking op 80% van de personeelsleden. Het streefcijfer werd gehaald zij het dat sommige plannen nog tot begin 2002 doorlopen.

De kennis en ervaring die men in 2000 over proces- en personeelsplanning had verworven gaf aanleiding tot een bijsturing van de methode. Deze biedt, via het departementale intranet, de gebruiker (de projectverantwoordelijke) een instrument met alle nuttige modellen, invulschema's en voorbeelden.

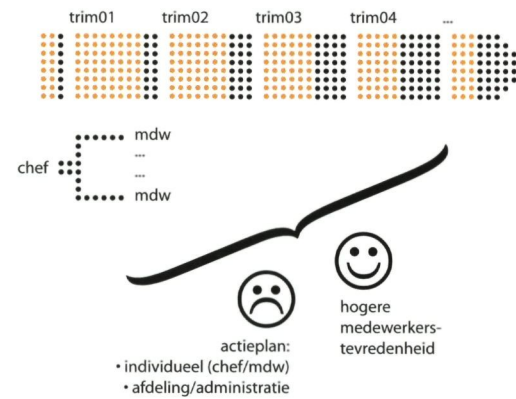
De projecten in 2001 werden deels begeleid door een extern bureau (Arthur D. Little International Inc.) en deels door eigen deskundigen die in 2000 op de afdeling Organisatie waren gevormd.

Ruimtelijke Ordening

Het project *Uitvoeringsinstrumenten van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen inzetten* werd in 2001 opgestart en afgerond. Bij de procesanalyse werd veel tijd besteed aan het in kaart brengen van nieuwe optimale processen. De gewenste personeelsinzet werd per procesmodule ingeschat en verwerkt tot een basisscenario, om dan wisseloplossingen te bedenken. In het basisscenario zien we vooral een stijging van het aantal planologen en operatoren voor het Geografisch InformatieSysteem (GIS). Twee nieuwe functies werden gecreëerd: de *projectleider* die zorgt voor de coördinatie van grote projecten en de *themaverantwoordelijke* die een specifiek thema coördineert binnen de eigen afdeling of over de afdelingen heen.

Het alternatief scenario legt de nadruk op uitbesteding en op de verschuiving van taken van de planoloog naar de concepttekenaar.

samenwerkingsgesprekken: cyclus



..
Via trimesteriële gesprekken bouwen aan een grotere tevredenheid op de werkvloer

Huisvesting

Hier werden projecten gestart m.b.t. de integrale kwaliteitsbewaking van het woonpatrimonium en het woonbeleid.

De processen die voor hertekening in aanmerking kwamen, werden geselecteerd door ze te toetsen aan vier criteria: de huidige personeelsinzet, een nieuw proces, belangrijke knelpunten of een beleidsprioriteit.

Zo werden de verschillende procesclusters hertekend: beleidswerking en evaluatie, adviesverlening, kwaliteitsbewaking, wetenschappelijk onderzoek, besluitvorming, regelgeving, adviseren en verstrekken van subsidies, inbreuken particuliere sector, experimentele subsidies en informatie, communicatie en documentatie.

Wegen

De provinciale afdelingen Wegen en Verkeer hebben in 2001 verder gewerkt aan de proces- en personeelsplannen voor hun gehele werkveld. Naast *infrastructuurwerken*, dat al vroeger was behandeld als een departementaal project en dat in 2001 werd goedgekeurd, kwamen nu de *inspectie van de kunstwerken*, de *districtswerking* en *mobilititeit* aan bod. Ook de (horizontale) afdelingen *Wegenbeleid* en *Beheer*, *Verkeerskunde* en *Wegenbouwkunde* zijn gestart met proces- en personeelsplanning. De resterende processen, de zgn. indirecte processen, zullen, voor zover ze al niet deel uitmaken van een (inter)departementaal project, begin 2002 worden aangepakt.

Het is de bedoeling de resultaten van de onderscheiden projecten vervolgens te bundelen om aldus de goedkeuring te verkrijgen over alle processen.

Waterwegen

De hertekening van de processen in een aantal projecten werd afgerond: *DAB Loodswezen*, *Scheepvaartbegeleiding*, *Vloot*, *Beheer*, *Exploitatie*, *Maritieme toegang*, *Toezicht baggerwerken*, *Toegepast onderzoek* en *Havendecreet*. Het project *Vlaamse Nautische Autoriteit* werd al principieel goedgekeurd. De projecten *Beleid en Coördinatie* en *Vlaamse hydrografie* bevinden zich nog in de diagnosefase.

Ondersteunende Studies en Opdrachten

Alle processen, met uitzondering van de beleidsprocessen, werden hier hertekend.

Leefmilieu

In 2000 werd het strategisch project *Integratie & dynamiek* gestart, dat nauw aansluit bij de proces- en personeelsplanning.

Er werd een efficiëntere organisatiestructuur uitgetekend, waarin de taken in homogener pakketten verdeeld zijn. Deze structuur geeft invulling aan het interdepartementaal project *Beter Bestuurlijk Beleid* dat de herstructurering van het Vlaams overheidsapparaat beoogt.

Vernieuwing bij AOSO

Samenwerkingsgesprekken

Een *constructieve bedrijfscultuur* was de tweede doelstelling van het jaarwerkplan 2001 van AOSO. Eén van de actieplannen heeft betrekking op *samenwerkingsgesprekken* en hoe deze de onderlinge samenwerking kunnen bevorderen.

Hoewel dit communicatie-instrument sedert 2000 wordt toegepast, is het nu definitief ingevoerd en zal er in 2002 mee verder gewerkt worden.

Het doel van de gesprekken is op een systematische manier te zorgen voor een continue dialoog tussen de chefs en de medewerkers en voortdurend te werken aan de betrokkenheid van iedereen.

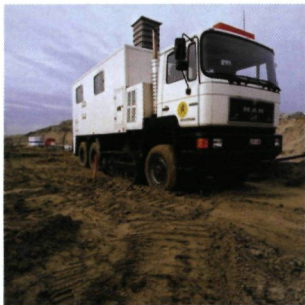
De meer dan vierhonderd personeelsleden van AOSO kregen hiervoor een speciale opleiding. Om de drie maanden wordt zo'n gesprek gevoerd tussen chef en medewerker. Algemene, niet persoonlijke punten worden op afdelingsniveau en vervolgens op niveau van AOSO besproken. Aldus komen er naast actieplannen op individueel vlak, ook aandachtspunten en plannen op vlak van de afdeling en de administratie aan de orde.

Deelname van AOSO aan de 1^{ste} Conferentie over de kwaliteit van de Overheidsdiensten in België (10 en 11 oktober 2001)

Op deze conferentie werden voorbeelden gepresenteerd van goed werkende kwaliteitszorg. Daarbij werd het CAF-model (Common Assessment Framework) als referentiekader gehanteerd. Dit model voor zelfevaluatie werd in EU-verband uitgewerkt en integreert de belangrijkste kenmerken van het model voor integrale kwaliteitszorg van de Europese Organisatie voor Kwaliteitsmanagement (EFQM) en de Speyer School (Duitsland).

Omdat AOSO al sinds 1998 het EFQM-model toepast, dat strenger is dan het CAF-model, werd zij na goedkeuring van haar dossier door een internationale jury uitverkoren om samen met andere overheidsdiensten op de conferentie de geleverde inspanningen rond IKZ toe te lichten en met hen ervaringen uit te wisselen. De deelnemers aan de conferentie konden kiezen uit vier workshops waarin telkens vijf overheidsdiensten een praktijkvoorbeeld voorstelden.

- Sondeerwagen sectie terreinproeven (GEO)



- ABS als keuringsinstelling



Accreditatie Beltest voor Geotechniek (GEO) en Betonstructuren (ABS)



De afdelingen ABS en GEO hebben in 2001 een accreditatiedossier ingediend. Hiermee beoogt ABS een accreditatie als *keuringsinstelling* en GEO als *beproevinglaboratorium*. Zo'n accreditatie houdt een erkenning in dat de afdeling een kwaliteitssysteem heeft uitgebouwd en werkt volgens de Europese kwaliteitsnormen EN 45001 (beproevinglaboratoria) en EN 45004 (keuringsinstellingen).

Om een accreditatie te bekomen wordt zowel de aanwezigheid van een kwaliteitssysteem als de effectieve toepassing ervan uiterst grondig nagegaan door een auditteam van Beltest.

Om een accreditatie te bekomen wordt zowel de aanwezigheid van een kwaliteitssysteem als de effectieve toepassing ervan uiterst grondig nagegaan door een auditteam van Beltest.

Accreditatie Geotechniek

De accreditatie bij GEO betreft het uitvoeren van terreinproeven en een aantal laboratoriumproeven

Een pre-audit door Beltest, eind januari 2001, had aangetoond dat GEO klaar was voor een volledige audit. Om deze voor te bereiden werd eerst nog een informatiesessie georganiseerd voor alle personeelsleden en kwam er een bijkomende opleiding voor wie de terrein- en laboratoriumproeven uitvoert. Na nog een aantal interne audits en laatste correcties, was het dan zo ver: op 20 en 21 november inspecteerde Beltest nauwgezet de uitvoering van de proeven op het terrein en in het laboratorium. Ook het algemeen kwaliteitssysteem werd doorgelicht. Na het wegwerken van enkele kleine tekortkomingen besliste het accreditatiebureau dat GEO voldoet aan de Beltest-accreditatiecriteria (norm NBN EN 45001). GEO is dankzij dit certificaat niet alleen in België maar ook internationaal erkend.

Accreditatie Betonstructuren

De beoogde accreditatie bij ABS omvat keuringsactiviteiten voor certificatie-instellingen. Zij kadert in de Europese regelgeving en is van belang voor de instellingen die het Europees keurmerk 'CE' toekennen.

Eens de certificatie-instellingen geaccrediteerd zijn, zal door hen uitsluitend nog een beroep worden gedaan op geaccrediteerde keuringsinstellingen en laboratoria. De vooropgestelde termijn voor het behalen van de accreditatie eindigt in 2002.

Om de accreditatie te bekomen werd een kwaliteitshandboek opgemaakt en aangepast aan de opmerkingen van Beltest. Verder werden twee interne audits uitgevoerd om het kwaliteitssysteem te optimaliseren. De eerste audit werd met succes doorgevoerd. Na validering van het auditverslag heeft ABS dan ook officieel haar accreditatie op zak.

De rol van AAAD vandaag ligt in managementondersteuning. Managementondersteuning is op zich geen kerntaak van de overheid, maar ze is wel mee bepalend voor de mogelijke kwaliteit van de hele administratie. Daarom is een service van topkwaliteit zo belangrijk. Het efficiënter maken en decentraliseren van zuiver administratief beheer opent nieuwe perspectieven voor de dienstverlening. De nadruk bij de ondersteunende diensten kan door informatisering dan ook verschuiven van beheer naar advies. Het doeltreffend investeren in de juiste mensen en middelen blijft een permanente hoofdbekommernis voor AAAD.



● ●
:: p 2

Directoraat-Generaal
& Informatie
Communicatiebeheer

:: p 2

Boekhouding
Begroting

:: p 2

Juridische
Dienstverlening

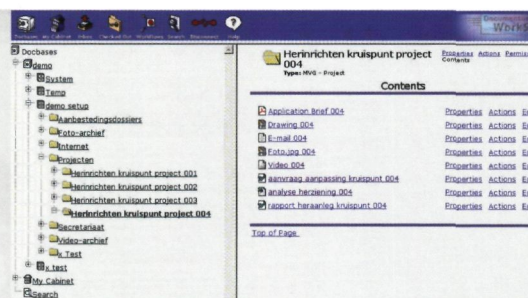
:: p 2

Logistiek

:: p 2

Personnel

•• Document Management
Systeem (DMS)



Administratie Algemene Administratieve Diensten - AAAD

Directoraat-Generaal & Informatie- en Communicatiebeheer

Met het oog op een beter informatiebeheer nam AAAD een aantal initiatieven. Het project *Document Management Systeem* (DMS) zorgt voor een gebruiksvriendelijke infrastructuur voor digitale documenten en het project *Beleids- en Managementondersteunend Informatie Systeem* (BMIS) gaat na hoe, op basis van de bestaande bedrijfssystemen, relevante en begrijpbare beleidsinformatie kan verwerkt worden. Beide projecten startten in 2001 met een behoeftenanalyse van de verschillende afdelingen en administraties. Op basis hiervan werd een betrouwbare selectieprocedure ontwikkeld die garandeert dat de gekozen tool tegemoet komt aan de verwachtingen van de eindgebruiker.

Document Management Systeem (DMS)

In 2001 werd uitgebreid gepeild naar de uiteenlopende behoeften op het vlak van digitaal documentbeheer. Een werkgroep bracht de verschillende fasen in kaart die een digitaal document doorloopt. Deze structuur is het referentiemodel geworden voor de concrete noden van de administraties en afdelingen. Qua software werd voor het Document Management Systeem *Documentum* gekozen. Een pilootproject in 2002 geeft zicht op de mogelijkheden, de technische haalbaarheid en de kostprijs en laat toe een organisatieschema uit te werken om het pakket in de hele organisatie in te voeren.

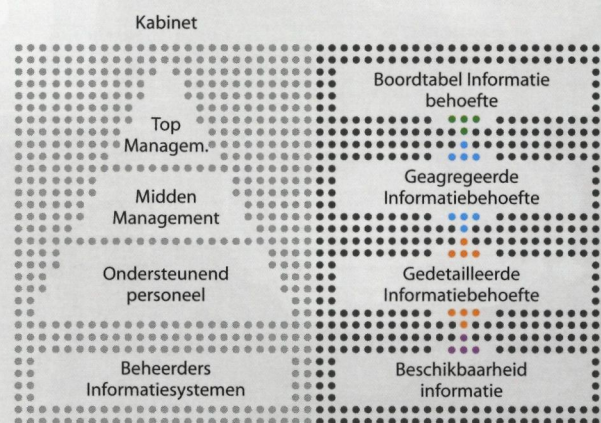
Beleids- en Managementondersteunend Informatie Systeem (BMIS)

De enorme hoeveelheid informatie die bij LIN is opgeslagen vraagt om een efficiënt consultatiesysteem. Voor het opstellen van operationele, tactische en strategische rapporteringen werd het *Beleids- en Managementondersteunend Informatie Systeem*, kortweg BMIS, ingevoerd waarmee de ambtenaren alle toepassingen kunnen raadplegen en de benodigde documenten kunnen kopiëren. De grote

kracht ervan is dat de *tool* de database, met zijn tabellen en dikwijls eigenzinnige naamgeving, vertaalt in duidelijk herkenbare begrippen voor de eindgebruiker. De gangmaker voor deze rapporteringssoftware werd DELTA 2001.

In de analysefase werd veelvuldig overlegd met alle mogelijke gebruikers. Iedereen heeft immers eigen noden. Uit de analyse bleek een degelijke gegevensbeveiliging een van de prioriteiten te zijn. Zo moet een directeur-generaal bv. de gegevens van al zijn afdelingen kunnen consulteren maar een afdelingshoofd enkel die van zijn of haar afdeling. Ook de aard van de gegevens kan verschillen: zo wil de werkvloer vooral gedetailleerde operationele rapporten maar zijn gebruikers hoger in de hiërarchie meer gebaat bij een aggregatie op een hoger niveau. BMIS laat alle benaderingen toe. Het opvragen van gegevens kan gebeuren op drie manieren.

BMIS informatiebehoefte



Ruimtelijke planning



Integraal waterbeleid: overstroming



DELTA 2001



Bekabeling: retributiebesluit

Voor de meeste ambtenaren zal de database toegankelijk zijn via een browser zoals Netscape. Naargelang de eigen functie zal het personeelslid enkel gegevens kunnen consulteren of ook zelf rapporten opmaken, uiteraard enkel met die gegevens waar men toegang toe heeft. Een derde optie is dat de gegevens gedownload kunnen worden op een laptop om op een andere locatie verder te werken. Met een overzicht van de gewenste rapporten en met een heel aantal functionele en technische eisen in het achterhoofd, werd vervolgens de eigenlijke *toolelectieprocedure* gestart. De leveranciers van software werden grondig doorgelicht en de keuze zou begin 2002 afgerond zijn. Hierna krijgt DELTA 2001 als eerste een volledige rapporteeromgeving via de BMIS-software. Andere toepassingen volgen in de loop van 2002. Uw rapportering zal nooit meer dezelfde zijn...

Geografisch InformatieSysteem (GIS)

Binnen een technisch departement als LIN wordt al jaren gebruik gemaakt van *Geografische InformatieSystemen* (GIS). Hiermee is het mogelijk geo-informatie grafisch voor te stellen en op kaarten weer te geven. De huidige GIS-structuur en aanpak blijkt echter wat verouderd te zijn en vertoont een aantal nadelen. Daarom werd het systeem geactualiseerd. Er werd een werkaanvraag ingediend met het oog op een analyse van de bestaande structuur en haar gebruikers en om de nieuwe structuur te testen en te vergelijken met de huidige. De resultaten hiervan zullen in de loop van 2002 gekend zijn.

Boekhouding en Begroting

Economische Boekhouding

Bij LIN was de invoering van de euro sterk verbonden met de komst van het nieuwe boekhoudsysteem: Orafin (Oracle Financials). Dit vervangt vanaf 1 oktober 2001 de vorige software van CIPAL. De euro was een belangrijke maar niet de enige reden om een nieuw financieel systeem te introduceren binnen de Vlaamse Gemeenschap. Na het voorbereidende jaar 2000, zorgde 2001 voor de laatste test- en bouwfasen en voor het groene licht: het nieuwe boekhoudpakket, dat meteen ook europroof was, nam de fakkel over.

Het belang ervan voor LIN kan niet genoeg onderstreept worden. Orafin betekent de overstap naar een volledig vernieuwde benadering van het financiële gebeuren. Naast de loutere registratie van de uitgaven en ontvangsten op de algemene begroting, biedt het systeem eveneens een echte economische

(dubbele) en een analytische boekhouding (kostenboekhouding). Bovendien worden voor de eerste maal alle financiële verrichtingen in één en hetzelfde systeem geregistreerd. Voor LIN zit de meerwaarde vooral in dat laatste aspect én in het feit dat er vanaf nu echt werk kan gemaakt worden van een verdere responsabilisering. De economische boekhouding is belangrijk voor een eenduidige en allesomvattende registratie van het Vermogen (de Vaste Activa). De analytische boekhouding laat toe om te werken met de effectief gemaakte kosten per administratie of afdeling. Pas in de loop van 2002 kunnen de eerste vruchten geplukt worden. Deze boekhoudkundige omschakeling was geen kleine ingreep. De prestaties die alle betrokken medewerkers hiervoor geleverd hebben zijn het vermelden meer dan waard.

DELTA-2001

DELTA-2001 is het nieuwe informatiesysteem voor het beheer en de opvolging van overheidsopdrachten. Deze toepassing vervangt vanaf 1 januari 2002 het oude systeem (Delta/x). Bij de realisatie van DELTA-2001 leverden de medewerkers van LIN een belangrijke bijdrage. Hun vakkennis, hun constructieve benadering en hun onvoorwaardelijke inzet, hebben in belangrijke mate bijgedragen tot het succesvol afwerken van deze complexe materie. Omwille van zijn modulaire opbouw kan DELTA-2001, mits een minimale opleiding, perfect gebruikt worden door iedereen die betrokken is bij het beheren en opvolgen van overheidsopdrachten. Dit geeft

een niet geringe meerwaarde omdat voortaan alle gegevens door de verschillende betrokkenen rechtstreeks kunnen ingegeven en geraadpleegd worden, ook op de werven. Na een analysefase in 2000, werd het systeem in 2001 ontwikkeld en getest. Alle 145 dossierbeheerders werden opgeleid zodat de continuïteit vanaf de start op 1 januari 2002 verzekerd was. Toekomstige gebruikers van DELTA-2001 krijgen in het voorjaar van 2002 hun opleiding. DELTA-2001 zal dan \pm 1.000 opgeleide gebruikers kennen.

Juridische Dienstverlening

Retributiebesluit

In de loop van 2001 heeft de afdeling Juridische Dienstverlening (AJD) actief meegewerkt aan het ontwerpbesluit van de Vlaamse regering dat de uitvoering moet regelen van het decreet van 18 december 1992. Dit decreet behandelt het *privatief gebruik van het openbaar domein van de Wegen en de Waterwegen beheerd door het Vlaamse Gewest* en regelt het verlenen van vergunningen aan derden die het openbaar domein gebruiken (wegen en waterwegen). Deze vergunning is o.a. nodig voor de aanleg van leidingen en netwerken. Er moet een bepaalde vergoeding, een *retributie*, voor worden betaald.

Het uitvoeringsbesluit stuitte al in de ontwerpfase op heel wat verzet van de nutsmaatschappijen. In de bestaande federale wetgeving was het gebruik van het openbaar domein immers gratis of zo goed als kosteloos, maar het Vlaamse Gewest is van oordeel dat de motieven voor deze lage vergoeding achterhaald zijn en bovendien het gelijkheidsbeginsel schenden.

Toch is het ontwerpbesluit nog steeds niet goedgekeurd door de Vlaamse regering omdat het inmiddels, onder druk van de nutsmaatschappijen, is doorgestuurd naar het Overlegcomité met de federale overheid.

Integraal Waterbeheer

Het Vlaamse waterbeleid wordt tot op vandaag gekenmerkt door een versnippering over Gewest, provincies, gemeenten, polders en watingen. Dit maakt een integraal waterbeleid onmogelijk, met de gekende problemen vandien: wateroverlast, verdroging, slechte kwaliteit van het oppervlaktewater, ...

Al onder vorige legislaturen werd geprobeerd deze toestand te verbeteren, maar het duurde tot de *Europese kaderrichtlijn water* van 23 oktober 2000 eer men daadwerkelijk een juridisch kader voor integraal waterbeleid zou gaan

ontwerpen. Hoewel de studieopdracht voor een voorontwerp van decreet werd uitbesteed, kregen de ambtenaren van LIN en de VMM met hun grote terreinervaring een belangrijke taak toebedeeld in de ontwerpfase. Zo werd uit de juristen van LIN, de VMM en de Universiteit Gent een juridisch team samengesteld om de concrete teksten uit te werken. Gezien haar expertise in deze materie, werd ook AJD gevraagd een jurist ter beschikking te stellen. Het voorontwerp, waarin de organisatie van het integraal waterbeleid wordt uitgewerkt, nadert op dit moment zijn eindfase.

Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (RUP's)

In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen moeten, ook op gewestelijk niveau, *Ruimtelijke Uitvoeringsplannen* (RUP's) worden opgemaakt. Nieuwe uitgangspunten hierbij zijn o.a. flexibiliteit, subsidiariteit en een dynamisch karakter (in tegenstelling tot het statische van de 'oude' plannen van aanleg). Daarnaast moet echter ook gewaakt worden over de rechtszekerheid: de voorschriften moeten voldoende duidelijk en eenduidig zijn.

Het wordt dus zoeken naar een evenwicht tussen flexibele planopmaak en rechtszekere toepassing van de plannen.

Hoe omgaan met dit spanningsveld was voorwerp van gesprek tussen de afdeling Ruimtelijke Planning van AROHM en de Juridische Dienst. AJD wil daarbij niet uitgaan van een te star en behoudsgezind begrip van rechtszekerheid, maar meent omzichtig de nieuwe doelstellingen de nodige ruimte te moeten geven. Daar het laatste woord over de plannen bij de Raad van State ligt, zal AJD dus moeten inspelen op de toekomstige evoluties in rechtspraak en rechtsleer.

Inmiddels heeft de afdeling Ruimtelijke Planning aan AJD gevraagd de voorbereiding van RUP's in de toekomst mee op te volgen.

Logistiek

E-commerce: bestellingen via internet

De evolutie die de laatste jaren plaatsvond in e-commerce, heeft de mogelijkheden ervan drastisch uitgebreid. Zo kunnen bureaubehoeften makkelijk besteld worden via de portaal-site van de leverancier, of zelfs via het eigen systeem op basis van xml-afspraken. XML is een gegevensformaat dat zeer geschikt is om tot uitwisseling van gegevens te komen tussen een eigen systeem en het systeem van de leverancier. Het is immers noodzakelijk dat de gegevens een gelijkaardige structuur hebben en dat er rond een gegevensformaat duidelijke afspraken worden gemaakt. Een proefproject leverde interessante informatie op over ondermeer de leveringsnelheid, de betrouwbaarheid en de voordelen van een vaste grote leverancier. Ook de hindernissen en uitdagingen kwamen aan het licht.

De voordelen van e-commerce zijn duidelijk :

- de leveringsmodaliteiten zijn eenvoudig in te schatten;
- de afdeling Logistiek kan zich concentreren op één groot contract; zodat achteraf alleen voor bijkomende of uitzonderlijke diensten nog prijs gevraagd moet worden;
- de levering van de bestellingen gebeurt door de leverancier op alle locaties van het departement LIN, wat de distributiekost flink drukt;
- de facturatie kan gebeuren per kostenplaats, waardoor geen bijkomende toewijzingen in het boekhoudsysteem meer moeten gebeuren aan het einde van het jaar.

Het is helaas niet mogelijk om onmiddellijk met dit systeem te werken. De eerste belangrijke hindernis is het ontbreken van de elektronische handtekening in de rijkscomptabiliteit. Het plaatsen van webbestellingen heeft dus nu geen enkele wettelijke basis, zodat alles ook nog eens schriftelijk moet worden overgedaan. Hierdoor verdwijnt een belangrijke meerwaarde.

De aanpassing van de wet op de rijkscomptabiliteit wordt in 2003 verwacht. Verder zijn er nadelen aan verbonden wanneer de logistieke ondersteuning zich gedurende jaren richt op één enkele leverancier. Enkel zijn producten kunnen via zijn portaalsite worden besteld. Werken met verschillende leveranciers impliceert immers aparte webtoepassingen. Enkel een investering in een intern intranetsysteem dat xml-afspraken heeft met alle leveranciers kan dit nadeel ondervangen. Overigens bieden nog maar twee leveranciers een volledig geïnformateerde backoffice-service aan. De anderen werken nog 'traditioneel': de klant ziet enkel de eigen informatie en weet niet hoe zijn vraag wordt opgevolgd. Meer e-commerce kan op korte termijn een aantal voordelen opleveren, maar voor fundamentele veranderingen moeten nog oplossingen worden uitgewerkt. Bij het Vlimfac-project wordt alleszins zoveel mogelijk rekening gehouden met de evoluties van de markt.

Een ander initiatief in de elektronische dienstverlening van de afdeling Logistiek is *Printing on demand*. Op de Vlaanderendag 2001 ging het project van start met een eerste module: het drukken van adreskaartjes op afstand. Ambtenaren kunnen via intranet adreskaartjes opmaken en het gewenste aantal laten printen in de digitale drukkerij. Tijdens de eindejaarsperiode konden zij ook zelf wenskaartjes ontwerpen en printen. Beide initiatieven werden enthousiast onthaald.

Personeel

Wijzigingen in de toelagen, vergoedingen en sociale voordelen

2001 kende een aantal veranderingen in het pakket van toelagen, vergoedingen en sociale voordelen. Elke Vlaamse ambtenaar zag eind december zijn eindejaarstoelage behoorlijk stijgen.

In 2002 gaat het vakantiegeld omhoog. Het verschil met de privé-sector zal de komende jaren steeds kleiner worden. Het vakantiegeld zal tussen 2002 en 2004 geleidelijk opgetrokken worden tot 92 % van het bruto maandsalaris van de maand april. Een andere vernieuwing betrof de hospitalisatieverzekering. Vanaf 1 oktober 2001 is elke Vlaamse ambtenaar gratis verzekerd. Ook gezinsleden en gepensioneerde personeelsleden kunnen aan voordelige voorwaarden op deze nieuwe verzekeringspolis intekenen. Zo zullen onvoorziene gezondheidskosten niet langer een extra druk leggen op het huishoudbudget: een nieuwe positieve stap binnen het personeelswelzijnsbeleid van het MVG.

Het systeem van reis- en maaltijdvergoedingen onderging eveneens grote veranderingen. De omzendbrief van 17 september 2001 maakte komaf met alle vroegere regelgevingen. De belangrijkste wijzigingen zijn de toekenning van een vast bedrag voor maaltijd- en reiskosten en het verdwijnen van het verschil tussen buitenlandse en binnenlandse verplaatsingen. Onderscheid wordt voortaan alleen nog gemaakt tussen eendaagse en meerdaagse reizen. Nieuw voor iedere Vlaamse ambtenaar is ook de *collectieve verzekering voor stoffelijke schade*

Vlimfac

Na de afdeling Boekhouding en Begroting en de afdeling Personeel, stapte de afdeling Logistiek begin 2001 in een interdepartementaal project rond procesimplementatie, personeelsplanning en informatisering. De naam van dit project is *Vlimfac*, waarin de afkorting 'fac' slaat op 'facilities'. Het Vlimfac-project wil een aangepast ERP-softwarepakket ontwikkelen dat zorgt voor:

- een klantvriendelijke ondersteuning van de individuele gebruikers;
- een helder aanbod van beleids- en beheersinformatie voor top- en lijnmanagement;
- het optimaliseren van processen op basis van geïnformateerde workflows.

Gezien de geografische spreiding van LIN en de grootte van het departement, was voor de afdeling Logistiek een belangrijke taak weggelegd in het opzetten van dit project en in het definiëren van de doelstellingen:

- Klanten moeten voor een zo groot mogelijke waaier van diensten gebruik kunnen maken van een uniek meldpunt. Verschillende dienstverleningspakketten kunnen dan op eenzelfde manier worden aangevraagd, waardoor de klant niet meer de hele facilities-structuur moet kennen om een aanvraag te doen. Dit betekent niet dat er voor de Vlaamse Gemeenschap maar één meldpunt bestaat, wel dat voor iedere klant het meldpunt uniek is.
- Er wordt gestreefd naar eenmalige data-invoer: de klant brengt zijn eigen gegevens in die vervolgens in het systeem zijn opgenomen.
- De distributie van goederen, post en personen wordt eenvormig georganiseerd, zodat de middelen (chauffeurs en voertuigen) optimaal worden ingezet en een grote flexibiliteit mogelijk wordt.
- De verschillende copycenters leggen zich toe op eigen kerntaken: een opdracht wordt uitgevoerd door het copycenter dat de juiste specialisatie in huis heeft.

aan het eigen voertuig tijdens een dienstverplaatsing. Vanaf 1 maart 2001 werd er voor het hele ministerie een groepsomniumpolis afgesloten. De verzekering is beperkt tot gemotoriseerde vierwielers. Averij aan fietsen, bromfietsen of motoren wordt dus niet vergoed.

Tot slot zorgde de CAO 1999-2000 voor twee nieuwe toelagen: een *permanente toelage* en een *toelage voor ploegenarbeid*. Wie zich buiten de diensturen thuis beschikbaar moet houden, heeft recht op een permanentietoelage. De toelage voor ploegenarbeid spreekt voor zichzelf, maar wordt wel anders berekend naargelang het personeelslid al dan niet een volle maand in een ploegensysteem werkt.

Nieuw elan in rekrutering & selectie

Campusrekrutering

Nieuwe personeelsleden aanwerven is niet zo makkelijk als het lijkt, zeker niet voor knelpuntberoepen als ingenieurs, gegradueerden elektromechanica, enz. Om dit te verhelpen werd in 2001 volop gerekruteerd op de campussen. De campagne werd door een speciale werkgroep opgezet. In het voorjaar van 2001 was LIN aanwezig op dertien technisch georiënteerde jobbeurzen van universiteiten en hogescholen. De actie was een succes



•• Boomerang kaartjes Campuswerving

ondanks de sterke concurrentie van grote en bekende bedrijven en ondanks het beperkt aantal laatstejaarsstudenten. De sterkte van LIN ligt in het aanbod van unieke maatschappelijke jobs, het niet-commerciële karakter ervan en een goede werk-privéverhouding. 550 studenten willen op de hoogte gehouden worden van de vacatures bij LIN. Een handicap voor de overheid is nog steeds de logge wervingsprocedure. Deze staat in schril contrast met de privé-sector waar de wervingen veel sneller en vlotter gebeuren.

Jobpunt Vlaanderen

Sinds eind 2000 verzorgt Jobpunt Vlaanderen voor het MVG de werving van contractuelen voor zowel tijdelijke en uitzonderlijke behoeften als voor bijkomende en specifieke opdrachten. In augustus 2001 werd deze werkwijze geëvalueerd. Voor LIN waren er op dat moment 169 selecties gebeurd waarvan 109 al beëindigd waren. Uit de evaluatie blijkt dat Jobpunt Vlaanderen snel en kwalitatief goed selecteert.

Geïntegreerd gezondheidsbeleid

Net als in de voorbije jaren was er ook in 2001 heel wat te doen rond het geïntegreerd gezondheidsbeleid. Nieuwe initiatieven werden op de rails gezet en een aantal bestaande initiatieven werden met succes verder gezet.

Risicoanalyse inzake stress

Via verschillende kanalen kwam de afdeling Personeel te weten dat bepaalde werkplekken door stress werden getroffen. Om de aanwezigheid van stress in kaart te brengen, werd een stressanalyse uitgevoerd. Een uitvoerig rapport van deze analyse werd aan het lijnmanagement bezorgd en besproken op de Directieraad en op het seminarie van lijnmanagers in Genval. Een stresswerkgroep stelde een actieplan op, dat werd goedgekeurd. De uitvoering ervan wordt in 2002 aangevat.

Wergroep omtrent 'het functioneren binnen LIN'

Deze werkgroep onderzocht in 2001 een aantal punten die zowel bij het management als bij het personeel aanleiding gaven tot organisatorische moeilijkheden. Dit resulteerde in een actieplan met richtlijnen voor leidinggevenden en individuele personeelsleden. Ook afspraken met de arbeids- en controlearts en met de Sociale dienst werden erin opgenomen. Een blikvanger was alvast het heropstarten van het alcohol- en drugbeleid. In september 2001 kwam er een lunchcauserie over de alcohol- en drugproblematiek en kreeg elk personeelslid een brochure met onder meer gedragsregels en adressen van hulpverleners.

Cardiovasculair onderzoek

Begin november 2001 werd binnen LIN gestart met een hart- en bloedvatenonderzoek. 627 personeelsleden schreven zich in. Omdat het onderzoek erg arbeidsintensief is, zal het in 2002 worden verder gezet.



●
:: p 2
Ruimtelijk
Ordeni

:: p 3
Huisvesti

:: p 3
Monumenten
Landschapp

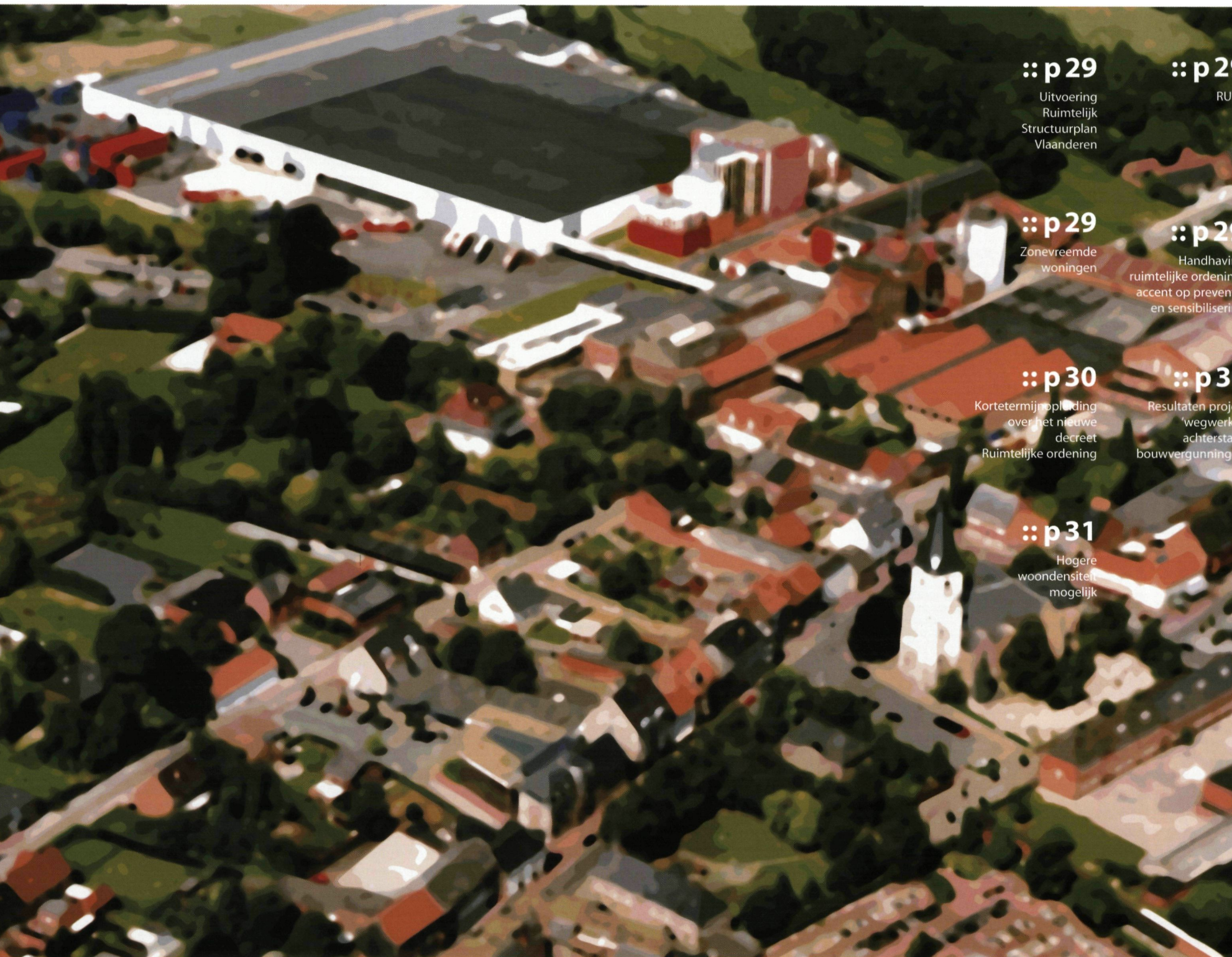
Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen (AROHM)

De administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen besteedde het afgelopen jaar heel wat aandacht aan een kwalitatieve verbetering van de regelgeving, de instrumenten en de dienstverlening. AROHM trad in 2001 ook naar buiten met een reeks opmerkelijke initiatieven. In het domein van ruimtelijke ordening stonden in 2001 de zonevreemde woningen in de kijker. Zonevreemde woningen liggen in een gebied dat in een plan van aanleg een andere bestemming heeft gekregen dan woonzone. Om de eigenaars van zonevreemde woningen rechtszekerheid te garanderen, werden hen, op initiatief van de meerderheidsfracties van het Vlaamse Parlement, basisrechten betreffende de bouw-, verbouw- en herbouwmogelijkheden toegekend. De gemeenten kregen de opdracht om voor elke individuele zonevreemde woning op planologisch vlak hetzij de correcte bestemming van deze percelen, hetzij de decretale garanties vast te leggen in een ruimtelijk uitvoeringsplan. AROHM organiseerde een informatiecampagne voor de gemeentebesturen.

In de sector huisvesting werd het project handhaving opgestart om op te treden tegen wanpraktijken, waarbij het recht op wonen flagrant geschonden wordt.

Zelfs als burgemeesters woningen onbewoonbaar verklaren, blijven sommige eigenaars deze toch hardnekkig verder verhuren. Vooral economisch en sociaal zwakke huurders zijn hiervan het slachtoffer. Steden dringen er op aan om hierbij strafrechtelijk op te treden. Met de oprichting van de Wooninspectie kan het strafrechtelijk opsporings- en vaststellingsbeleid doeltreffend uitgebouwd worden. De Wooninspectie treedt hierbij op tegen het verhuren van onbewoonbare en overbwoonde woningen en kamers.

Monumenten en Landschappen maakte de landschapsatlas en stelde deze inventaris op een symposium voor aan het grote publiek. De atlas geeft voor het hele Vlaamse grondgebied een wetenschappelijk onderbouwd overzicht van het landschap in het begin van de 21^{ste} eeuw. De landschapsatlas heeft talrijke gebruiksmogelijkheden. Zo hoeft het beschermen van landschappen niet langer ad hoc te gebeuren, want de atlas levert een mooi overzicht van de landschappen die hiervoor in aanmerking komen. Ook kan de atlas ondermeer gebruikt worden voor een gebiedsgerichte aanpak, waarbij cultuurhistorische elementen in hun historische en landschappelijke context geplaatst worden.



:: p 29

Uitvoering
Ruimtelijk
Structuurplan
Vlaanderen

:: p 29

RU

:: p 29

Zonevreemde
woningen

:: p 29

Handhavi
ruimtelijke ordenin
accent op preven
en sensibiliseri

:: p 30

Kortetermijnoplossing
over het nieuwe
decreet
Ruimtelijke ordening

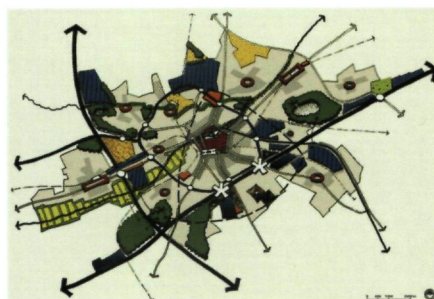
:: p 30

Resultaten proj
wegwerk
achtersta
bouwvergunning

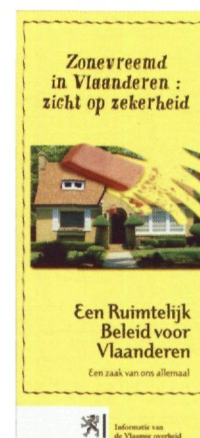
:: p 31

Hogere
woondensiteit
mogelijk

Voorontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan tweede spoorontsluiting haven van Antwerpen



Hypothese van de gewenste ruimtelijke structuur van de afbakening van het regionaal stedelijk gebied Kortrijk



Brochure: Zonevremde woningen

Ruimtelijke Ordening

Uitvoering Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

In 2001 werd druk gewerkt aan de verdere uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Na de gemeenteraadsverkiezingen werd samen met de nieuwe gemeentebesturen de draad weer opgenomen over de afbakeningsprocessen van het stedelijk gebied. Andere, nieuwe, afbakeningsprocessen werden opgestart.

RUP's

In 2001 ging ook veel aandacht naar de ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) als nieuw planningsinstrument. Er is echter nog een lange weg af te leggen en een standaardisering van de planopmaak is nog niet voor morgen. De gewestelijke RUP's bijvoorbeeld vertonen onderling sterke verschillen. Toch is deze leerperiode onontbeerlijk voor de toekomstige opmaak van vergelijkbare plannen.

De bal is inmiddels aan het rollen gebracht: n.a.v. de afbakening van het regionaal stedelijk gebied van Aalst werd een RUP opgestart.

Volgend jaar zullen RUP's worden opgemaakt voor projecten die prioritair zijn in de uitvoering van het RSV: de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen, de Antwerpse Linkerscheldeoever en de ontsluiting van Gent en Zaventem.

Zonevremde woningen

Zonevremde woningen stonden vorig jaar in de kijker, met op politiek vlak het decreet van 13 juli 2001 tot gevolg, betreffende de bouw-, verbouw- en herbouw-mogelijkheden van deze woningen.

Om de gemeenten te helpen bij het oplossen van het probleem van de zonevremde woningen en bij de toepassing van het decreet op hun grondgebied stelde AROHM een methode op die uitgaat van de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en de RUP's. Deze methode wordt verduidelijkt in de brochure *Gebiedsgericht beleid voor zonevremde woningen*.

Handhaving ruimtelijke ordening: accent op preventie en sensibilisering

In 2001 geen spectaculaire acties op TV. Maar dit betekende geenszins dat er minder werd opgetreden dan voorheen. Het accent lag in 2001 echter meer op preventie en bewustmaking dan op repressie. Via advertenties, brochures, TV-spots en reportages wilde de overheid het maatschappelijk draagvlak voor het ruimtelijk beleid en de handhaving van de ruimtelijke ordening vergroten.

•• Wachtebeke - Groenstraat:
verdichting in het buitengebied met
veel groen en een groot ruimtegevoel

•• Tienen - Het Gete-project : een
sterke stedelijke verdichting met een
hoge woon- en leefkwaliteit



Er waren ook veel meer bevelen om illegale bouwwerken stop te zetten dan voordien. Tegelijk zorgde een betere opvolging van de gerechtelijke uitspraken ervoor dat meer burgers de vonnissen en arresten op eigen initiatief uitvoerden. De belangrijkste wijziging in de regelgeving betrof de *tijdelijke amnestie* voor de zonevreemde woningen: tot 31 januari 2003 wordt de mogelijkheid geboden om regularisatievergunningen aan te vragen voor al gedane illegale werken. Bovendien keurde de Vlaamse regering op 14 december 2001 het ontwerp tot wijziging van de regularisatieprocedure goed. Als deze wijziging begin 2002 wordt aangenomen in het Vlaams Parlement kunnen regularisatievergunningen voortaan worden afgegeven zonder tussenkomst van de stedenbouwkundige inspecteur.

Kortetermijnopleiding over het nieuwe decreet Ruimtelijke ordening

Het decreet Ruimtelijke ordening (18 mei 1999) vraagt nog steeds veel aandacht. Ook in 2001 werden nog een aantal uitvoeringsbesluiten goedgekeurd. Een belangrijk nieuw initiatief is de opleiding voor de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaren. Het decreet bepaalt immers dat de meeste gemeenten een gediplomeerd stedenbouwkundig ambtenaar moeten hebben. Maar door de krapte op de arbeidsmarkt is dit niet zomaar te realiseren en zijn er overgangsmaatregelen nodig. Hoewel het nog steeds de bedoeling is dat kandidaatstedenbouwkundige ambtenaren zoveel mogelijk de gebruikelijke opleiding volgen aan één van de Vlaamse onderwijsinstellingen, kan de kortetermijnopleiding een oplossing zijn voor bepaalde mensen die over een ruime praktijkervaring maar niet over het juiste diploma beschikken.

In 2001 namen 130 mensen deel aan deze opleiding die samen met de onderwijsinstellingen werd georganiseerd. In de tweede helft van 2002 wordt dit initiatief herhaald. Omdat de opleiding van de stedenbouwkundige ambtenaren duur is, subsidieert de Vlaamse gemeenschap een deel van de kosten.

Resultaten project 'wegwerken achterstand bouwvergunningen'

In het jaarboek van 2000 werd uitgebreid aandacht besteed aan de maatregelen die de achterstand moesten wegwerken in de behandeling van stedenbouwkundige vergunningsaanvragen. Op twee vlakken werd een grote inspanning geleverd:

Personeelsmaatregelen

Het meest in het oog springend was de mogelijkheid tot extra prestaties van de ambtenaren die de vergunningsaanvragen behandelen. Een veertigtal personeelsleden van AROHM was hiertoe bereid. Ook de samenwerking tussen de afdelingen is het vermelden waard. Zo werkten de afdelingen van Vlaams-Brabant en Limburg mee aan het project terwijl er in deze provincies eigenlijk geen achterstand is. Samen hebben ze ervoor gezorgd dat de realistisch gedefinieerde doelstellingen werden gehaald. De hele achterstand wegwerken was niet mogelijk: sommige dossiers zijn niet afhandelbaar omdat ze niet volledig zijn of omdat ze afhangen van andere processen of diensten. Daarnaast was het aantal vrijwilligers en hun verwerkingscapaciteit natuurlijk beperkt. Het project heeft zes maanden gelopen. Tijdens deze periode werden in alle provincies de dossiers afgewerkt die ouder waren dan 70 dagen. Op personeelsvlak blijven nog wel een aantal structurele problemen bestaan.

Een aantal vacatures raken bijvoorbeeld niet ingevuld (door de schaarste op de arbeidsmarkt).

Structurele maatregelen

Aanpassingen aan de regelgeving moesten ervoor zorgen dat er minder dossiers voor advies aan de gemachtigde ambtenaar worden voorgelegd. Dit heeft alvast een positief effect gehad. Sinds de inwerkingtreding van het decreet Ruimtelijke ordening in 2000 is er een daling merkbaar van het aantal dossiers. Het betreft hier evenwel voornamelijk eenvoudige dossiers. De complexe zaken, die in grote mate verantwoordelijk zijn voor de achterstand, moeten nog altijd op de provinciale ROHM-afdelingen behandeld worden.

Hogere woondensiteit mogelijk

Een ambtelijke werkgroep zocht uit, binnen de bestaande regelgeving of door bijsturing ervan, welke voorwaarden vereist zijn om versneld meer en goedkopere woningen in Vlaanderen te kunnen bouwen. Belangrijk hierbij waren een onderzoek naar de verhoging van woon- en bouwdensiteit en het bevorderen van andere of nieuwe woonvormen.

Toetsingskader en voorbeeldenboek

Naarmate de studie vorderde, werd ze verruimd naar een onderzoek van verdichtingsstrategieën in het algemeen. Twee (ontwerp)documenten waren het resultaat: een toetsingskader voor concrete projecten en een voorbeeldenboek. Het toetsingskader is uitgewerkt als een gedetailleerde handleiding voor het evalueren van een woonproject, zowel vanuit een beleidsmatige als een projectmatige invalshoek.

Het voorbeeldenboek werd samen gemaakt met *CIBE* en de *vzw Architectuur als Buur* en bespreekt een vijftigtal bestaande of lopende (woon)verdichtingprojecten. Beide documenten zijn bedoeld voor ontwerpers, openbare besturen en de burger in het algemeen en willen aantonen dat de ambitie van het RSV om te komen tot grotere dichtheden, voldoende realistisch is en kwaliteitsvol kan ingevuld worden.

De publicaties zijn het resultaat van de gebundelde inspanningen van ambtenaren van verschillende AROHM-afdelingen en externen. Een toonbeeld van goede projectwerking en geïntegreerd samenwerken.



:: p 3
Duurzaam
Woonbeleid

:: p 3
Kwaliteitsbewaking
woning

:: p 3
Huisvestingsdatabank

:: p 3
Website Woning
in Vlaanderen

Huisvesting

Duurzaam Woonbeleid

Een duurzaam woonbeleid betekent dat er niet alleen moet voldaan worden aan de basisbehoefte van de allerarmsten, een 'recht op wonen' voor iedereen, maar dat ook dringend moet gewerkt worden aan de beperking van de vervuiling en de verbetering van het leefmilieu (cfr. Agenda 21, de Habitat-agenda en het protocol van Kyoto). Deze principes werden vertaald in de *Vlaamse Wooncode*, waarin het grondwettelijk recht op wonen werd erkend. Over duurzaam bouwen werd vooropgesteld dat: *Het Vlaams woonbeleid bij de bouw, aanpassing, verbetering of renovatie van woningen, waarvoor krachtens de Vlaamse Wooncode subsidies of tegemoetkomingen worden verleend, het prijsbewuste gebruik van ecologisch verantwoorde bouwmaterialen en bouwwijzen aanmoedigt.* (artikel 4 § 4 van de Vlaamse Wooncode). Om te voldoen aan de verbintenissen die België en Vlaanderen zijn aangegaan met het *Protocol van Kyoto* werd werk gemaakt van een Vlaams Klimaatplan. Duurzaam bouwen maakt hier ondubbelzinnig deel van uit. Enkele voorbeelden van duurzaam woonbeleid:

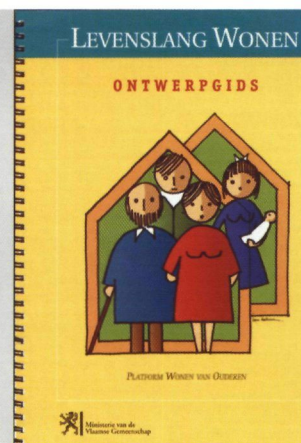
Energiebesparing door isolatienormen

Sinds 2001 moeten nieuwe sociale woningen beantwoorden aan de K45-isolatiernorm. Ook bij renovatie moeten de nieuwe en vernieuwde delen voldoen aan opgelegde isolatiewaarden waardoor een belangrijke energiebesparing wordt bekomen. Bovendien moeten gerenoveerde sociale woningen vanaf 2001 ook voldoen aan de ventilatienorm die de graad van verluchting bepaalt. Voor nieuwe sociale woningen bestond deze verplichting al enkele jaren.

Pilootprojecten levenslang wonen

Begin 2001 werd begonnen met het bouwen van zes pilootprojecten voor *levenslang wonen*. Het gaat hier over sociale woonprojecten die voldoen aan de criteria van de *Ontwerpgids Levenslang Wonen*. Deze woningen zijn geschikt voor iedereen. Een levenslange woning is toegankelijk, veilig en comfortabel.

•• Pilootproject levenslang wonen



Duurzaam ecologisch bouwen

Als demonstratieproject voor *Duurzaam ecologisch bouwen* werden drie sociale huisvestingsprojecten geselecteerd waarvan de uitvoering in 2002 wordt gestart. Speciale aandacht ging naar energiebesparing en de beperking van de milieuvuiling: vb ondergrondse warmteopslag, mechanische ventilatie met warmterecuperatie, gebruik van regenwater voor het toilet, gebruik van zonnepanelen (foto-voltaïsche zonnecellen).

Kwaliteitsbewaking woningen

Mensonwaardige leefomstandigheden, overbewoning, leegstand en verwaarlozing van gebouwen... het zijn problemen die zwaar doorwegen op de maatschappij. Dikwijls hebben kansarme gezinnen geen keuze en komen ze terecht in de meest erbarmelijke woningen.

Eigenaars die hun woning verwaarlozen, maar ze toch blijven verhuren, kunnen vanaf nu gesanctioneerd worden. De Vlaamse Wooncode introduceerde immers het begrip *kwaliteitsbewaking*. De heffing op leegstand en verkrotting werd opgenomen in de algemene kwaliteitsbewaking van het woonpatrimonium en vormt een onmisbaar instrument in een coherent Vlaams woonbeleid.

Heffingsrapport op leegstand en verkrotting

In uitvoering van het regeerakkoord stelde de afdeling Financiering Huisvestingsbeleid het zgn. *heffingsrapport* op dat, naast een stand van zaken, ook een evaluatie van de doelmatigheid weergeeft. Er zijn 17 709 woningen als leegstaand geïnventariseerd, 4726 als verwaarloosd en 2138 als ongeschikt en/of onbewoonbaar. Dat de heffing ook effectief resultaten boekt, lijkt geen twijfel. Allicht heeft het louter bestaan ervan al een positief effect, hoewel dit niet rechtstreeks meetbaar is. Het zet de particulier ook aan om,



•• Kwaliteitsbewaking wonen

na vaststelling doch vòòr inventarisatie, de gebreken te herstellen. In 40% van de gevallen doet hij dat inderdaad. De heffing werkt dus preventief. Verschillende steden en gemeenten zien de leegstand en verwaarlozing teruglopen en melden een gestage verbetering van het woonpatrimonium.

Het project handhaving

Toch biedt de heffing niet altijd afdoende waarborgen om wanpraktijken te voorkomen. Verschillende steden dringen er op aan om, naast administratieve sancties, ook strafrechtelijk op te treden. Soms wordt immers vastgesteld dat een woning verder wordt verhuurd nadat ze ongeschikt of zelfs onbewoonbaar werd verklaard. Deze flagrante schendingen van het fundamentele recht op wonen zijn niet langer te tolereren.

Voor deze gevallen waar strafrechtelijk optreden gerechtvaardigd is, heeft de afdeling Financiering Huisvestingbeleid het *project handhaving* opgestart. De wooninspectie kreeg in november tien extra personeelsleden.

Deze handhavers worden provinciaal ingezet en zullen het strafrechtelijk opsporings- en vaststellingsbeleid vormgeven. De aandacht gaat naar de meest kwetsbare segmenten van de woningmarkt, zoals de kamerbewoning, met soms sociaal en economisch zwakke huurders als slachtoffer van malafide eigenaars. Ook werd in de praktijk vastgesteld dat er nog steeds woningen zijn waar de basisvoorzieningen (toilet, bad/douche, elektriciteit, verwarming) niet in orde zijn of zelfs ontbreken en die toch verhuurd worden ondanks de administratieve maatregelen. Een maatschappelijk verantwoord handhavingsbeleid vormt voor het Vlaamse woonbeleid een cruciale uitdaging voor de nabije toekomst.

Huisvestingsdatabank

Met het oog op de voorbereiding van het beleid werd verder gewerkt aan de uitbouw van een huisvestingsdatabank.

De behoeften werden in kaart gebracht en het werd duidelijk dat er nood is aan een centralisatie van de gegevens uit verschillende bronnen: de interne dossierstromen, wetenschappelijk onderzoek en andere beleidsdomeinen die een rechtstreekse invloed hebben op de Vlaamse woonsituatie.

Het woonbeleid gaat over mensen en woningen. De huisvestingsdatabank moet daarvan de vertaling zijn door gegevens over mensen te koppelen aan gegevens over woningen. Dit maakt accurate prognoses mogelijk over de woningbehoefte van de verschillende doelgroepen van het Vlaams woonbeleid.

Inventariseren van statistische gegevens

Daarnaast is een toegankelijke inventaris van statistisch materiaal nodig. De Vlaamse kranten maar ook internationale publicaties geven regelmatig cijfers die aspecten van het wonen belichten, maar dit betreft doorgaans geen bruikbaar statistisch materiaal voor databanken. In de praktijk bleek vooral behoefte te bestaan aan cijfers om het lokaal woonbeleid te ondersteunen (gegevens over deelgemeenten en buurten). De nadruk lag in 2001 op het verzamelen van de gegevens die nodig zijn om gemeentelijke fiches samen te stellen. Dit sluit aan bij de dienstverlenende en beleidsvoorbereidende functie van de huisvestingsdatabank.

Het ontwerpen van een globale datastructuur en de informaticaondersteuning voor een gemeentelijke woonfiche is dan ook de prioriteit voor 2002.

Website Wonen in Vlaanderen

Eind 2001 werd de website *Wonen in Vlaanderen* losgelaten op de surfende burger. Deze site wil zowel particulieren als professionelen zo veel mogelijk informatie geven over huisvesting in het Vlaamse gewest.

Eerste doelgroep: de burger

Er werd gestreefd naar zo volledig mogelijke informatie: niet enkel inlichtingen over de diensten en voorzieningen van de Vlaamse overheid, maar ook verwijzingen naar andere instanties, bestuursniveaus of organisaties met uitleg, adressen en links.

Tegemoetkomingen

Het omvangrijkste luik voor particulieren is de rubriek *tegemoetkomingen*, waarin alle premies, toelagen en andere steunmaatregelen te vinden zijn voor wie een woning wil bouwen, kopen, verbouwen of huren. Aansluitend hierop vindt men ook alle nuttige inlichtingen in verband met sociale huurwoningen en koopwoningen - inclusief links naar de site van de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij. Verder kan de burger in de rubriek 'vraag en antwoord' een antwoord vinden op de meest gestelde vragen over huisvesting. Een verdere uitbreiding van de website voor particulieren zal bestaan in het online aanbieden van formulieren. Die kunnen nu al wel gedownload worden, maar zijn voorlopig nog niet online in te vullen. Ook de publicaties van de afdeling kunnen al via e-mail worden besteld, maar zullen gaandeweg ook integraal online worden aangeboden.

Tweede doelgroep: betrokkenen huisvestingsbeleid

Alle personen en instanties die op de een of andere wijze bij het Vlaamse huisvestingsbeleid betrokken zijn, vormen de tweede doelgroep: woonorganisaties, huisvestingsconsulenten, maar ook notarissen en architecten.

Zij vinden op de site alle relevante beleidsdocumenten die het Vlaamse woonbeleid richting geven, evenals de belangrijkste decreten en besluiten. Het was niet mogelijk alle wetteksten op te nemen die rechtstreeks of onrechtstreeks met huisvesting verband houden; enkel de wetteksten die behoren tot het woonbeleid in strikte zin, zijn opgenomen. Voor de regelgeving die niet strikt tot het werkkterrein van de afdelingen Woonbeleid en Financiering Huisvestingbeleid behoort, zijn er links naar de Vlaamse Wooncode en het Belgisch staatsblad.

Naast een uitgebreid luik over kwaliteitsbewaking en één over projectsubsidies, die specifiek gericht zijn op een professioneel publiek, bevat de site tenslotte nog een toepassing waarmee men kan opzoeken of een bepaald perceel in een woningbouwgebied, woonvernieuwingsgebied of bijzonder gebied ligt. Dit gaat ook particulieren aan omdat de toekenning van een nieuwbouwpremie afhankelijk is van de ligging. Voor o.a. notarissen, gemeenten en huisvestingsmaatschappijen is dit van belang omdat het voorkeurecht gebonden is aan de zgn. bijzondere gebieden.

De website www.vlaanderen.be/wonen wordt geïntegreerd in de Vlaamse portaal-site.



:: p 3

Het vernieuwings-
beschermingsbel

:: p 3

Scharnierend
2001 van
het mijnpatrimonie

:: p 3

Symposium
De landschapsat-
baken voor een
verruiming
landschapsbel

:: p 3

Landschapsanin-
toren: verruiming
vernieuwing in
landschapsbel

Monumenten en Landschappen

Het vernieuwd beschermingsbeleid

De toegenomen druk op de Vlaamse ruimte vormt een bedreiging voor het bouwkundig erfgoed. De overheid heeft dus de opdracht dit segment van onze culturele identiteit veilig te stellen. Dit doet zij ondermeer door een beschermingsbeleid te voeren dat op een preventieve en kwaliteitsgerichte wijze het integrale behoud van zowel de materiële als de immateriële aspecten van ons patrimonium moet verzekeren.

Inventarisatie van monumenten gaat met rasse schreden vooruit

De inhaalbeweging die bij de inventarisatie van het bouwkundig erfgoed in Vlaanderen is ingezet, blijkt, mede dankzij de uitbreiding van de projectteams, te slagen. Zoals werd vastgelegd in de Beleidsbrief *Monumenten, Landschappen en Archeologie in Vlaanderen 2002*, zal het hele gewest in 2003 in kaart zijn gebracht. Tegen het einde van 2002 is de inventarisatie van de provincies Antwerpen en Limburg voltooid. In 2003 volgen Oost- en West-Vlaanderen. Voor Vlaams-Brabant is 2008 de streefdatum.

Inventarisatie en bescherming gaan samen

De inventarisatie van het bouwkundig erfgoed heeft ook belangrijke gevolgen voor het aantal beschermd monumenten, landschappen en stads- en dorpsgezichten. Sinds 1999 werd de voortschrijdende inventarisatie opnieuw gekoppeld aan een versneld beschermingsbeleid: zodra in een gemeente het bouwkundig erfgoed in kaart is gebracht, wordt onmiddellijk een beschermingsprocedure opgestart. Zo houdt de bescherming gelijke tred met de vorderende inventarisatie en wordt het aantal individuele beschermingsdossiers zoveel mogelijk vermeden. De individuele motivering is immers een erg arbeidsintensief proces.

382 beschermingsprocedures gestart in 2001

In 2001 werden 382 beschermingsprocedures ingeleid, ondermeer te Alken, Brugge, Oostende, Izegem, Roeselare, Tongeren, Kruishoutem, Middelkerke, Antwerpen en Hasselt.

Een aantal thematische inventarissen leiden eveneens tot een verdere groei van het beschermd erfgoed. Zo werd o.a. gestart met de inventarisatie van het kerkelijk architecturaal patrimonium in Vlaanderen uit de periode 1800-1914 en van de Oost-Vlaamse pastorijen.

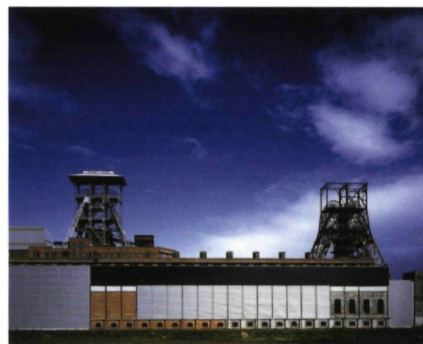
Scharniernota 2001 voor het mijnpatrimonium

Op 2 augustus 2001 werd de honderdste verjaardag herdacht van het aanboren van de Kempense steenkool te As. De industrialisatie die daarop volgde veranderde de economische, ecologische en sociale structuur van Midden-Limburg. De bouwkundige impact ervan werd al in 2000 belicht in het *Masterplan Mijnpatrimonium*. Dit Masterplan werd in 2001 geactualiseerd in de publicatie *Een eeuw steenkool in Vlaanderen - Mijnpatrimonium scharniernota 2001*.

Het mijnpatrimonium is een wezenlijk onderdeel van het Vlaamse industriële erfgoed en bevat: mijnterreinen, landschappen (terrils), mijngebouwen, mijncités en de specifieke spoor- en haveninfrastructuur, m.a.w. de totale bebouwde omgeving die tot stand kwam door de mijnbouw in Limburg.

Twaalf jaar na de laatste mijnsluiting zijn de mijnterreinen gesaneerd, de milieubelastende installaties gesloopt en de sociale infrastructuur in de tuinen met Europese middelen verbeterd. De ruimtelijke en culturele her-

Beringen: Westgevel van de voormalige elektrische centrale



waardering van de verschillende sites wordt steeds concreter. Toch ontbreken er nog belangrijke stukken in de reconversiepuzzel. De scharniernota geeft een goede aanzet om dat te verhelpen en brengt eveneens een aantal mogelijke knelpunten onder de aandacht, met name op financieel en beleidsmatig vlak en inzake de kwaliteitsbewaking van het herbestemmingsproces.

Kostprijs

De toekomstige restauratiekosten worden geschat op 50 miljoen euro.

De spreiding van deze uitgaven hangt af van het ritme waarin de eigendommen aan de Limburgse Reconversie Maatschappij (LRM) worden overgedragen, het tijdstip waarop restauratiedossiers worden ingediend en de beschikbaarheid van de financiële middelen. De scharniernota stelt voor de herwaardering een periode van 8 jaar voorop.

Een coherent beleid

Om het herwaarderingsproces te begeleiden wordt gestreefd naar een samenhangend beleid, zowel binnen het MVG (Monumenten- en Landschapszorg, Ruimtelijke Ordening, Ecologie, Economisch Beleid, Cultuur en Sociale Zaken) als bij alle externe partners (de particuliere eigenaars, de gemeentebesturen, het Provinciebestuur Limburg, de LRM, ...).

Kwaliteitsbewaking van het herbestemmingproces

Een opdrachthouder werd aangesteld voor de begeleiding en de kwaliteitsbewaking van het proces van herbestemming. Hij moet alle nieuwe initiatieven voor de verdere herwaardering van het mijnpatrimonium op de voet volgen.

Tenslotte vervult de scharniernota ook een belangrijke sensibiliserende rol. Niet alleen het tekst- maar ook het fotomateriaal geeft een uitgesproken verzorgd en kleurrijk beeld van het overgebleven bouwkundig mijnvergoed in Vlaanderen.

Symposium: De landschapsatlas, baken voor een verruimd landschapsbeleid

Op vrijdag 15 juni 2001 organiseerde de afdeling Monumenten en Landschappen een symposium om de landschapsatlas aan het grote publiek voor te stellen en de gebruiksmogelijkheden ervan onder de aandacht te brengen van openbare besturen, studie bureaus, planologen, milieubedenaren, en tal van verenigingen die begaan zijn met het landschappelijk erfgoed.

Van landschapsinventaris naar landschapsatlas

De vraag naar een landschapsinventaris voor het hele Vlaamse grondgebied ontstond vanuit een holistische benadering van het landschap. Holisme (het geheel is

meer dan de som der delen) houdt in dit kader o.a. in dat niet alleen de landschapselementen het landschap bepalen, maar ook hun onderlinge, historische én ruimtelijke relaties. Dit betekent ook dat de waarde van afzonderlijke relictten (overblijfsels uit het verleden) versterkt of vermindert wordt door de context waarin ze zich bevinden.

De landschapsinventarisatie bestaat nu al uit twee delen die volledig complementair zijn. De *landschapsatlas* is de inventaris van de relictten van de traditionele landschappen en geeft voor het hele Vlaamse grondgebied een wetenschappelijk onderbouwd overzicht van het landschap in het begin van de 21^e eeuw. De nadruk ligt hierbij op de inventarisatie van de landschapskenmerken van meer dan lokaal belang en met erfgoedwaarde (puntrelictten, lijnrelictten, ...).

De *landschapskenmerkenkaart* is een aanvullende inventaris van de ruimtelijke landschapskenmerken met een meer dan lokaal belang.

Met een bijkomende landschapsinventaris vanuit esthetische hoek kan tenslotte een globale landschapskwaliteitskaart opgemaakt worden.

De landschapsatlas

Tijdens het symposium werd dus het eerste deel van het inventarisatieproject, de landschapsatlas, voorgesteld. In deze atlas wordt aangegeven waar de historisch gegroeide landschapsstructuur tot op vandaag herkenbaar is gebleven: deze plaatsen worden aangeduid als relictten van de traditionele landschappen.

In de atlas worden eveneens relictzones en ankerplaatsen aangegeven. De afbakening van de *relictzones* is gebaseerd op het voorkomen van waardevolle landschapselementen in relatief gave, herkenbare samenhang. Het zijn gebieden met een grote dichtheid aan punt- en lijnrelictten, zichten en ankerplaatsen.

Ankerplaatsen zijn de landschappelijk meest waardevolle gebieden voor Vlaanderen. Ze bestaan uit een aantal gevarieerde erfgoedelementen die een geheel vormen. Binnen de relictzones zijn ze uitzonderlijk wat gaafheid of representativiteit betreft en nemen ruimtelijk een plaats in die belangrijk is voor de zorg of het herstel van de landschappelijke omgeving. 16,25% van het Vlaamse grondgebied verdient het statuut van ankerplaats.

Door te kiezen voor een gericht, maar verruimd landschapsbeleid werden de ankerplaatsen afgelijnd. Hierdoor werden de gebruiksmogelijkheden van de atlas vergroot en wordt een beter geïntegreerde ruimtelijke ordening mogelijk.

De atlas bestaat uit digitale kaarten die gekoppeld zijn aan een databank met beschrijvingen van de relictten: waarden, verstoringen en wenselijkheden.

De gebruiksmogelijkheden van de landschapsatlas

De gebruiksmogelijkheden van de atlas zijn groot:

- Het beschermen van landschappen hoeft niet langer ad hoc te gebeuren, want de atlas levert een mooi overzicht van de landschappen die ervoor in



Boek: nieuwe impulsen voor de landschapszorg

aanmerking komen. Bovendien bevat de atlas veel informatie voor de opmaak van de beschermingsdossiers en het daaraan gekoppelde beheer.

- Het verruimde landschapsbeleid wil de cultuurhistorische elementen in hun historische en landschappelijke context plaatsen. De atlas kan hierbij gebruikt worden voor een gebiedsgerichte aanpak om verdere verschraling en versnippering tegen te gaan.
- De atlas is ook uiterst geschikt voor de integratie van landschapszorg in de Ruimtelijke Planning.
- In de milieueffectenrapportering is al meer dan tien jaar het effect van een maatregel op de landschappelijke waarde één van de belangrijkste toetsingscriteria. De atlas biedt een ruimer kader voor de studie van de landschappelijke impact van ingrepen.

De landschapsatlas bestaat uit een toelichtend boek *Nieuwe impulsen voor de landschapszorg* en een CD-ROM met kaarten en beschrijvende fiches per landschapsrelict.

Landschapsanimatoren: verruiming en vernieuwing in het landschapsbeleid

Sinds kort lopen op gemeentelijk, provinciaal en Vlaams niveau verschillende projecten om landbouwers, pachters of eigenaars van gronden in te schakelen bij het beheer van het landschap. Een aantal ervan zijn ontstaan op het raakvlak van het natuurbehoud en de landschapszorg.

Zo zijn de *Regionale Landschappen* plaatselijke initiatieven van vooral lagere besturen rond de thema's natuur en natuurgerichte recreatie/educatie. Met het decreet Natuurbehoud heeft de vorige Vlaamse regering deze structuren verankerd en zowel organisatorisch als juridisch gestroomlijnd. Begin 2001 kende Vlaanderen zeven definitief erkende regionale landschappen: Regionaal Landschap Dijleland, Haspengouw, Kempen en Maasland, Noord-Hageland, Vlaamse Ardennen, West-

Vlaamse Heuvels en Zenne, Zuun en Zoniën. Zij beslaan bijna 1/3 van Vlaanderen en zijn vooral gesitueerd in het zuiden van het gewest. Niet toevallig bestrijken zij een aantal regio's met een grote landschappelijke kwaliteit. Landschapswaarden zijn immers in hoge mate verweven met natuurwaarden en recreatieve mogelijkheden.

Regionale Landschappen werven landschapsanimatoren aan

Eerder dan nieuwe structuren te ontwikkelen binnen het eigen departement, is gekozen om de landschapszorg zoveel mogelijk te integreren en uit te bouwen in de bestaande structuren, zelfs als die strikt genomen tot een ander beleidsdomein behoren. Vanwege hun terreinkennis en hun contacten met gemeentebesturen en administraties, zijn de Regionale Landschappen de geknipte partners om de actieve landschapszorg te promoten en er een gemeentelijk en maatschappelijk draagvlak voor te creëren. Daarom krijgen zij een subsidie om een bijkomend personeelslid aan te werven: *de landschapsanimator*.

Taak van de landschapsanimator

De kernopdracht van deze landschapsanimatoren is overheden en particulieren te stimuleren en motiveren om mee te werken aan projecten en acties m.b.t. landschapszorg. De bedoeling is om flexibel te werken en in te gaan op kansen die zich aandienen.

De drempel om actief deel te nemen aan landschapszorg moet voor de potentiële deelnemer zo laag mogelijk liggen. Ook dit is een belangrijke taak van de landschapsanimator.

De landschapsanimatoren worden voor 75% gesubsidieerd door Monumenten en Landschappen en voor 25% door Europa. Door deze subsidies kunnen de Regionale Landschappen werken aan een breder draagvlak voor algemene landschapszorg, met naast het bestaande natuur- en toeristische luik ook een landschapsluik.

Als centrale milieuadministratie werkt AMINAL aan de voorbereiding, de uitvoering en de evaluatie van een degelijk milieubeleid in Vlaanderen. Ze heeft een zeer heterogeen takenpakket, dat samenwerking met andere instanties en adviesorganen vereist. In dat milieubeleid worden de laatste jaren enkele belangrijke ontwikkelingen zichtbaar. Een eerste tendens is dat de burger meer inspraak en verantwoordelijkheid krijgt. Hij is daardoor beter betrokken bij het beleid. Bovendien wordt het domein van het milieubeleid breder, waardoor de milieuadministratie niet alleen steeds meer taken krijgt, maar ook sterker moet gaan samenwerken met de andere administraties. Het valt verder op dat het belang van crisismanagement toeneemt. Een laatste niet onbelangrijke tendens is dat Europa een steeds sterkere rol speelt: Europese richtlijnen en verordeningen bepalen grotendeels het Vlaamse milieubeleid, maar omgekeerd stelde AMINAL mee de milieuprioriteiten vast tijdens het Belgische voorzitterschap van de EU in 2001.

:: p 41

Directoraat-Generaal

:: p 4

Milieuhin
aangep

:: p 43

Natuur en
milieu-educatie en
communicatie

:: p 4

Milieuhygi

:: p 45

Werk maken
van het landelijk
gebied

:: p 4

Integ
waterbe

:: p 46

Natuurlijke
netwerken

:: p 4

Bos en gr

Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer (AMINAL)

Directoraat-Generaal

Samenwerkingsovereenkomst – Milieu als opstap voor duurzame ontwikkeling

Sinds 1992 is het milieuconvenant een belangrijk instrument van de Vlaamse overheid om samen te werken met gemeenten en provincies op het vlak van milieubeleid. De oude milieuconvenants liepen af eind 2001. Ze werden geëvalueerd en op basis daarvan werd een nieuwe overeenkomst ontworpen: Milieu als opstap voor duurzame ontwikkeling. Deze overeenkomst werd voorbereid door een stuurgroep waarin behalve leden van het kabinet en de administratie ook vertegenwoordigers van lokale overheden en de NGO's waren opgenomen. Het Centrum voor Duurzame Ontwikkeling van de Universiteit Gent begeleidde het proces.

Lokale overheden kunnen voortaan kiezen tussen 3 ambitieniveaus. Hoe ambitieuzer en breder het milieubeleid van de gemeente of provincie, hoe meer subsidies ze ontvangen. Duurzame ontwikkeling is de rode draad doorheen de nieuwe samenwerkingsovereenkomst, waarbij integratie, participatie en planning centraal staan. Voor het eerst wordt het lokale milieubeleid ook daadwerkelijk verbonden met het mobiliteitsbeleid, het energiebeleid en het beleid inzake ruimtelijke ordening.

Coördinatie behoefteraming en financiële situatieschets

In het strategisch project financiering is dit jaar gewerkt aan een gedetailleerde financiële situatieschets van de Vlaamse milieuoeverheid. Men heeft nu een overzicht van de uitgaven van AMINAL, VMM, VLM en OVAM voor de verschillende milieuthema's. Zo blijkt bijvoorbeeld dat bijna de helft van de uitgaven gaat naar oppervlaktewater, 13 % naar biodiversiteit en 6 % naar vermessing.

Bijna een kwart van de totale uitgaven zijn personeelskosten. Beleidsvoorbereiding krijgt iets meer dan 1% van de middelen, net als inspectie, handhaving en vergunningen. Inrichting en beheer van domeinen en infrastructuur neemt bijna 20% van de uitgaven voor zijn rekening.

Deze financiële situatieschets vormt de basis voor de behoefteraming van het milieubeleidsplan 2003-2007.

Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek Leefmilieu

Sinds enkele jaren werkt men aan een betere coördinatie van het wetenschappelijk onderzoek m.b.t. het leefmilieu. Het milieubeleid is nu ook meer afgestemd op de begrotingscyclus.

Sinds 1994 legt AMINAL jaarlijks een TWOL-programma (Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek Leefmilieu) voor aan de minister van Leefmilieu. Een strategisch project besteedt extra aandacht aan het stroomlijnen van het ruime gamma wetenschappelijke onderzoeksprojecten.

Het is de bedoeling de wetenschappelijke kennis over het natuur- en milieubeleid nog beter beschikbaar en bruikbaar te maken.

'Milieu en Gezondheid', een gecoördineerde aanpak

De gezondheid van de mens wordt in belangrijke mate bepaald door de kwaliteit van zijn leefomgeving. De relatie tussen milieu en gezondheid verdient daarom speciale aandacht.

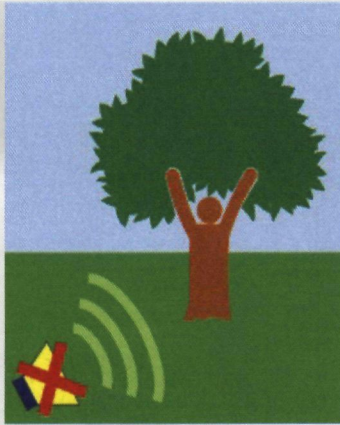
•• Groene kapsels
project Groene school



•• Lichtvervuiling door publiciteit



•• Drinkfonteinjes in het OLV Hemelvaartinstituut (Waregem)



•• Stiltegebieden



•• Het project MOS (milieuzorg op school) moedigt basisscholen aan om kinderen milieuvriendelijk gedrag aan te leren

Omwille van de complexiteit van deze problematiek is een integrale aanpak noodzakelijk. Op Vlaams niveau wordt rond dit thema samengewerkt met de administratie Gezondheidszorg in een ambtelijk overleg. Hierin zetelen de kabinetten en administraties van Milieu en Gezondheid, de betrokken VOI en externe deskundigen. Voor een coördinatie op nationaal vlak werd in 2001 een *Strategische Groep Milieu en Gezondheid* opgericht.

Oprichting 'Steunpunt Milieu en Gezondheid'

In 2001 kwam ook het *Steunpunt Milieu & Gezondheid* tot stand. Dit academisch studiecentrum zal beleidsvoorbereidend en toegepast onderzoek verrichten, een programma inzake biomonitoring opzetten en de werking van het toekomstige medisch milieukundig netwerk wetenschappelijk ondersteunen.

Milieuhinder aangepakt

Stiltegebieden

Een stiltegebied is een gebied waarin alleen natuurlijke geluiden te horen zijn. Het gaat dus niet om absolute stilte: denk maar aan hoge populieren bij stevige wind of aan tsjirpende krekels op een warme zomeravond.

Op 30 oktober 2001 ging het pilootproject *Stiltegebied Dender-Mark* van start. In een samenwerkingsprotocol engageren AMINAL, de provincies Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant, de steden en gemeenten Ninove, Geraardsbergen en Galmaarden zich om in hun beleid rekening te houden met het stiltekaracter van het gebied. Een permanente werkgroep zal maatregelen uitwerken.

In de voorbije jaren werd al heel wat voorbereidend inventarisatiewerk verricht i.v.m. stiltegebieden. In West-Vlaanderen werden de gebieden Lampnisse en het Zwin nader onderzocht, in Oost-Vlaanderen o.a. de omgeving van Brakel en de Kalkense Meersen. In Antwerpen werden de Kalmthoutse Heide, de Bossen van Ravels en Wortel-Kolonie van nabij bekeken, in Limburg een gebied in het noordoosten van

de provincie, één in de Voerstreek, Gerhagen nabij Tessenderlo en de vallei van de Ziepbeek in de omgeving van Lanaken. Van al deze onderzoeken werden uitgebreide rapporten gepubliceerd.

Publiciteit zonder lichtvervuiling

Lichtvervuiling is de verhoogde helderheid van de nachtelijke omgeving door overmatig en verspillend gebruik van kunstlicht. Dit is hinderlijk voor mens en dier. De Vlaamse overheid werkt aan de uitvoering van een lichteinderbeleid. Dat bestaat uit verschillende onderdelen: het urgentieplan Lichteinder dat in december 1997 werd goedgekeurd, de samenwerkingsovereenkomst met de gemeenten die sedert 2002 van kracht is, de wettelijke bepalingen rond lichteinder in Vlaem en andere reglementeringen. In 2001 werd een eerste brochure over lichtvervuiling en reclame verstuurd naar de lokale besturen.

Informatiesysteem milieuvriendelijke substitutie van ozonafbrekende stoffen

De stratosferische ozonlaag filtert de schadelijke UV-straling uit het zonlicht en beschermt daardoor het leven op aarde. Door het gebruik van ozonafbrekende CFK's en halonen is deze laag gevoelig dunner geworden. De wetgeving op het gebruik van deze stoffen wordt dan ook steeds strenger. Omdat er veel onduidelijkheid en onzekerheid bestaat over milieuvriendelijke oplossingen, startte AMINAL een onderzoeksopdracht om alle informatie te inventariseren en voor te stellen aan de geïnteresseerden. Uit dit onderzoek blijkt dat voor alle ozonafbrekende stoffen voldoende milieuvriendelijke wisseloplossingen bestaan die bovendien technisch en economisch haalbaar zijn. Deze resultaten werden samengebracht op: <http://www.emis.vito.be/ozon>.

Per toepassing wordt een milieuvriendelijk alternatief voorgesteld. In 2001 werd dit informatiesysteem onder meer via brochures en op informatie-middagen gepromoot. In 2002 zal deze taak verder worden gezet.

Emissiereductie voor luchtverontreinigende stoffen

In 2001 bereikten de Europese Ministerraad en het Europese Parlement overeenstemming over een nieuwe ambitieuze richtlijn – met 2010 als deadline – i.v.m. de nationale emissieplafonds voor stikstofoxiden (NOx), zwaveldioxide (SO₂), ammoniak (NH₃) en vluchtige organische stoffen (VOS). Al deze uitstoot veroorzaakt immers grensoverschrijdende milieuproblemen zoals verzuring, vermesing en ozon in de omgevingslucht. Voor Vlaanderen brengt de richtlijn verregaande reductieverplichtingen met zich mee die een neerslag kregen in het emissiereductiebeleid. Per industriële sector wordt het reductiepotentieel gedetailleerd in kaart gebracht, als basis voor een sectoraal reductieprogramma.

Ondertussen worden ook concrete maatregelen genomen. In 2001 was daarbij vooral de integratie van een aantal Europese richtlijnen in de Vlaamse wetgeving aan de orde. Belangrijk was de zogenaamde solvenrichtlijn, die aan alle industriële installaties die organische oplosmiddelen gebruiken, emissiebeperkende maatregelen oplegt. AMINAL stelde deze nieuwe wetgeving voor op talrijke studiedagen.

Ontwikkeling Milieuklachten Registratie- en Opvolgingssysteem (MKROS)

Informatie over milieuhinder was tot dusver beperkt, verspreid en niet gestandaardiseerd aanwezig. In uitvoering van het MINA-plan 2 werd een project gestart om te komen tot een permanent geactualiseerde inventaris van de verschillende bronnen van milieuhinder. In de loop van 2001 werd intensief gewerkt aan een internettoepassing om milieuklachten systematisch te registreren en vervolgens ook op te volgen (MKROS).

Via deze toepassing kunnen bevoegde instanties zelf klachten melden in een centrale databank. Het MKROS zal de bevolking en de gemeenten vanaf 2002 een gestructureerd kanaal bieden waarlangs iedereen zijn mening kwijt kan over de lokale milieusituatie. Al deze bijdragen worden geregistreerd en opgevolgd. MKROS zal een nuttig beleidsinstrument zijn om probleemsituaties vroegtijdig op te sporen. Ook krijgt men zicht op de plaatselijke hinderbeleving. Zowel AMINAL als de provincies en een aantal gemeentebesturen zijn betrokken bij de ontwikkeling van het systeem.

NATUUR en MILIEU-EDUCATIE en COMMUNICATIE

Vanaf nu groeit er MOS in de basisschool!

In het secundair en hoger onderwijs heeft milieuzorg zich een plaats veroverd met het project *Groene School*. In oktober 2001 kregen de eerste acht secundaire scholen het derde en laatste luik van het *Groene Schoollogo*. Zo heeft Vlaanderen haar eerste 'afgestudeerde' *Groene Scholen*. In het basisonderwijs ontbrak een dergelijk initiatief, hoewel duurzame gedragsverandering best zo vroeg mogelijk begint. Daarom startte in september 2001 het project MOS (Milieuzorg Op School). MOS moedigt basisscholen aan om kinderen milieuverantwoord te laten experimenteren en samen met hen aan een milieuvriendelijke school te bouwen. Een MOS-handleiding geeft informatie over de stappen die een school nodig heeft om deel te nemen. Voor elk thema krijgt men een overzicht van geschikt lesmateriaal en mogelijke buitenschoolse activiteiten. Het lesaanbod houdt rekening met de eindtermen en ontwikkelingsdoelen. Het projectvoorstel MOS zal deel uitmaken van een integraal milieuzorgprogramma voor alle Vlaamse scholen. Dit betekent concreet dat vanaf september 2002 Groene school en MOS samensmelten tot het eenheidsproject Milieuzorg Op School (MOS).

Boomplantdag, Dag van het Park, Week van het Bos

Naar jaarlijkse gewoonte organiseerde de afdeling Bos & Groen weer drie activiteiten voor het grote publiek: de Boomplantdag, de Dag van het Park en de

Week van het Bos. De Boomplantdag op 21 maart en de Dag van het Park op 27 mei werden nog op de oude manier bekendgemaakt. Ongeveer 120 000 mensen kwamen op de Dag van het Park een kijkje nemen. De 23^e Week van het Bos, mede georganiseerd door de Vereniging voor Bos in Vlaanderen, lokte ongeveer 200 000 bezoekers. Dit kwam niet alleen door de interessante activiteiten, maar ongetwijfeld ook door de opvallende communicatiecampagne in de media. Voor de Week van het Bos 2001 en de Dag van het Park 2002 werd immers gekozen voor een overkoepelende campagne, met als slogan *Vlaanderen wordt steeds groener*. De campagne verwijst naar het duurzaam beheer om de toekomst van het groen te garanderen, zowel in parken als in bossen. De slogan ondersteunt ook de eigen thema's van beide evenementen, namelijk het *Harmonisch Parkbeheer* en het *Duurzaam Bosbeheer*.

Canon-natuurdag in Roeselare

Op de Canon-natuurdag van 8 november in Roeselare konden scholen op zoek gaan naar vernieuwende en creatieve natuur- en milieuprojecten. Leerkrachten konden er via werkwinkels kennismaken met een groot aantal bestaande schoolprojecten: een Educatief Reservaat, een energiebewuste school, Kunstige Kippen, een Waterweek, enz. Op een natuur- en milieumarkt stelden verschillende organisaties hun natuur- en milieueducatief aanbod voor.

Waterproject in de Helix

Aansluitend bij de campagne *Water, elke druppel telt* bedacht de Helix (Natuur- en Milieu-educatief Centrum in Grimminge) een milieu/educatief project rond het thema water. Er kwam een interactieve tentoonstelling en er werden tal van evenementen georganiseerd. Het eigen waterverbruik is het vertrekpunt van een tocht door de verschillende modules van het waterhuis en de tuin. De bezoeker ontdekt allerlei waterbesparende tips en wordt aangespoord om zijn eigen gedrag kritisch te evalueren. De tentoonstelling biedt eenvoudige en innoverende oplossingen voor een watervriendelijke woning en in de tuin kan

men kennismaken met verschillende systemen om afvalwater kleinschalig te zuiveren. De kinderen verkennen ondertussen het uitgestippelde belevingspad. Wie sportief is komt ook aan zijn trekken tijdens de 35km lange *Denderende en Markante fietstocht* langs de Dender en de Mark, waarop u meer te weten komt over o.a. grondwater, drinkwater, waterzuivering en waterbeheer. In de loop van 2001 maakten meer dan 20 000 bezoekers kennis met dit project, dat nog loopt tot september 2002.

Milieuhygiëne

10 jaar VLAREM

De VLAREM-regelgeving bestaat tien jaar. Met de integrale milieuvergunning had Vlaanderen in 1991 een Europese primeur. Dit werd op passende wijze herdacht met een symposium op 5 december in Gent.

Eerst kwamen vertegenwoordigers van provincies en gemeenten, mensen uit de milieubeweging en de bedrijfswereld, maar ook externe deskundigen in de milieuvergunningcommissies en interne en externe milieucoördinatoren, hun visies en ervaringen toelichten. Het tweede deel gaf een blik op de toekomst. Er werd toelichting gegeven bij het *Technisch Overleg Milieuregelgeving* (TOM) en bij de nieuwe omzendbrief over het afkoppelingsbeleid voor de lozing van bedrijfsafvalwater. Het kabinet van de Vlaamse minister van Leefmilieu en Landbouw verduidelijkt de geplande herziening van VLAREM I en II. Ook de strategische projecten *Erkenningen*, *Meet- registratie en informatieverplichtingen* en *Integrale milieuvoorwaarden* werden toegelicht.

Over één zaak waren alle sprekers het eens: de VLAREM-regelgeving was een historische stap naar de integrale milieuvergunning. De volgende tien jaar zal verder gewerkt worden aan de verfijning en vervollediging ervan. De syllabus 10 jaar VLAREM bevat interessante informatie voor iedereen die bij vergunningverlening, handhaving en controle is betrokken.

Activiteiten in het kader van de Seveso II-richtlijn

Industriële activiteiten zijn niet zonder risico. Getuige daarvan zijn de recente rampen in Enschede en Toulouse. Preventie is, zeker voor het hoog geïndustrialiseerde en dichtbevolkte Vlaanderen, van groot maatschappelijk belang. Het is evenwel een erg complexe materie met verschillende aspecten: ruimtelijke ordening, bedrijfsvoering (zowel technisch als organisatorisch), noodplanning... Dit vraagt een consistent beleid met een hoog beschermingsniveau voor mens en milieu.

Samenwerkingsakkoord

Sinds 26 juni 2001 is het Samenwerkingsakkoord betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen van kracht. Dit akkoord tussen de federale staat en de gewesten is een omzetting van de Europese Seveso II-richtlijn en moet een consistent preventiebeleid mogelijk maken. Verschillende afdelingen

van AMINAL zijn hierbij betrokken. De afdeling aminabel is zowel coördinerende als beoordelingsdienst voor het Vlaamse Gewest. De afdeling Milieu-inspectie is één van de aangeduide inspectiediensten. In Vlaanderen moeten zeker 270 risicobedrijven aan de verplichtingen van het Samenwerkingsakkoord voldoen en er wordt aangenomen dat dit aantal nog zal toenemen. In 2001 werden ruim 140 inspecties uitgevoerd bij een 70-tal risicobedrijven. Hoewel een vijftal milieu-inspecteurs vrijwel niets anders meer doen, bleven ook in 2001 nog heel wat zgn. Seveso-bedrijven ongecontroleerd. De afdeling Milieu-inspectie pleit daarom voor een verdere uitbreiding van het Sevesoteam tot 11 gekwalificeerde inspecteurs.

Procesverbetering 'inspecties' binnen de afdeling Milieu-inspectie

De afdeling Milieu-inspectie streeft voortdurend naar kwaliteitsverbetering door te zorgen voor een uniforme aanpak bij het vaststellen en afhandelen van inbreuken op de milieuwetgeving. Om het proces *Inspecteren en maatregelen nemen* te perfectioneren kwam er in 2001 een kwaliteitshandboek met een aantal procedures en werkvoorschriften voor het nemen van monsters en het meten van afvalwater. Alle toezichthoudende ambtenaren kregen hierover een opleiding.

Seminarie te Wenduine over het Milieu-InspectiePlan (MIP)

De afdeling Milieu-inspectie stelt jaarlijks haar *Milieu-InspectiePlan* (MIP) op. Naast de projectmatige en gecoördineerde campagnes bevat het plan nu ook de routine- en reactieve controles. Om de betrokkenheid van de verschillende diensten en personeelsleden te verhogen, werd in december in Wenduine een tweedaags seminarie georganiseerd, waarbij de doelstellingen van het MIP werden toegelicht:

- een doelmatige, deskundige, uniforme en integrale aanpak van de controles;
- controles bij klasse 1-inrichtingen, die sterk milieubelastend zijn en/of een veiligheidsrisico voor de omgeving vormen.

In het MIP van 2001 kregen de projectmatige handhavingscampagnes een zeer hoge prioriteit.

• Ter gelegenheid van het 10-jarig bestaan van de VLAREM-regelgeving werd een symposium georganiseerd



• Modderstroom als gevolg van erosie



• Watertentoonstelling in de Helix 'Muurschilderij waterproject'



• Erosievrij



• Inspecties werden uitgevoerd bij risicobedrijven



• Bemonstering en meting van afvalwater

Verk maken van het landelijk gebied

Erosiebestrijding

De Vlaamse regering keurde op 7 december 2001 het besluit goed dat de subsidiëring regelt van kleinschalige maatregelen voor erosiebestrijding. Gemeenten kunnen subsidies krijgen voor het opmaken van een gemeentelijk erosiebestrijdingsplan en voor het uitvoeren van erosiebestrijdingswerken. Dit besluit vormt het eerste Vlaams instrument voor een brongerichte aanpak van bodemerosie. Het hoofddoel ervan is het water op te vangen op het perceel zelf of zo dicht mogelijk daarbij. Hierdoor vermindert de erosieve werking en kan de sedimentlast bezinken.

De afdeling Land heeft een *code van goede praktijk erosiebestrijdingsplan* uitgewerkt: een leidraad voor iedereen die bij de opmaak van een erosiebestrijdingsplan betrokken is.

Ecologische monitoring in ruilverkavelingen

Volgens de ministeriële richtlijn van 14 maart 2000 krijgt elke ruilverkaveling een *ecologisch monitoringprogramma*. Deze programma's starten net vóór het begin van de werken. Omdat het verschillende jaren duurt eer een biotoop zich herstelt of ontwikkelt, zal men pas geruime tijd na de ruilverkaveling kunnen beoordelen of de ecologische doelstellingen ook werkelijk gehaald zijn. Elk monitoringprogramma zal dus lopen over een periode van ca. tien jaar. De eerste monitoringprogramma's werden goedgekeurd in 2001 en de uitvoering ervan vangt aan in de loop van 2002.

Europese PDPO-subsidies voor ruilverkavelings- en landinrichtingswerken

Eind 2000 werd het *Programma voor Plattelandsontwikkeling in Vlaanderen* (PDPO) voor de periode 2000-2006 goedgekeurd. Het PDPO vormt de Vlaamse vertaling van de Europese Verordening van 17 mei 1999. Die regelt de steun van het Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor de Landbouw (EOGFL) voor plattelandsontwikkeling. Maatregel 9.3.9 van het PDPO handelt over een geïntegreerd plattelandsbeleid. Eén van de strategische doelstellingen ervan is het bevorderen van de medegebruiksfunctie van de plattelandsgebieden door de samenleving.

Zo wil men bijvoorbeeld de visuele, ecologische en belevingskwaliteit van plattelandsgebieden herstellen door een landschappelijke en natuurtechnische inrichting van de open ruimtes. Dit kan gebeuren via ruilverkaveling en landinrichting. In 2001 werden de eerste werken goedgekeurd: een geologisch park met versteende bomen in de ruilverkaveling Hoegaarden, landschapszorg in de ruilverkaveling Fortem, de aanleg van een avonturenspeeltuin in het landinrichtingsproject *Grote-Netegebied* en van een fietspad in het project *Leie en Schelde*. De bijdrage van het EOGFL bedraagt 25 % van de totale kostprijs van de werken.



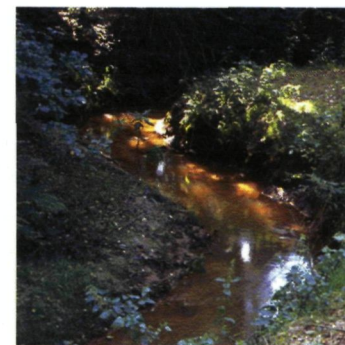
•• Ruimte voor water



•• Rioleringswerken



•• Eén van de pijlers van integraal waterbeheer is het herstel van de materiële structuur van waterlopen



Integraal waterbeleid

Kaart van natuurlijke en recente overstromingsgebieden

Het buiten de oevers treden van stromen en rivieren is een natuurlijk fenomeen. Waar de mens beslag heeft gelegd op de oude uitwijkplaatsen voor het water dreigen vaak overstromingen. Terwijl vroeger de symptomen werden bestreden door versnelde afvoer en dijkwerken, probeert men nu het hele proces te beheersen. Dit impliceert dat de natuurlijke overstromingsgebieden gevrijwaard blijven en hun functie kunnen vervullen.

De afdeling Water ontwikkelde in 2001 de kaart van natuurlijke en recente overstromingsgebieden. Deze toont aan welke gronden er nu of in de toekomst onder water kunnen komen en waarschuwt bijgevolg burgers en overheden om risicogebieden niet in gebruik te nemen.

Oprichting Cel Ecologisch Waterbeheer

Eén van de pijlers van integraal waterbeheer is het herstel van de natuurlijke structuur van waterlopen. Hiervoor werd in 2001 de *Cel Ecologisch Waterbeheer* opgericht. Deze moet de provinciale vestigingen van de afdeling Water ondersteunen bij een natuurlijker waterbeheer: het beschermen, behouden en herstellen van de natuurwaarden in en langs de onbevaarbare waterlopen.

Dit kan door lopende projecten op te waarderen volgens ecologische principes en door nieuwe projecten te stimuleren: de aanleg van oeverzones, hermeandering, sanering van vismigratieknelpunten,...

Verder zal de cel, om dit alles te onderbouwen, een ecologische inventaris aanleggen van waterlopen en hun valleigebieden, om op termijn een integraal herstel van de valleigebieden te bewerkstelligen.

Rioleringsdossiers: het Rio-project

Het hoofddoel van het *Rio-project* is de gemeentelijke en bovengemeentelijke waterzuiveringsinfrastructuur op elkaar af te stemmen. Met subsidiëring van de uitvoering van projecten als werkinstrument wil men het rendement van de rioolwaterzuivering verbeteren en de waterkwaliteit in de waterlopen verhogen. De Rio-cel bereidt, samen met de collega's van de VMM, het beleid voor. Ze kijkt ook de subsidieaanvragen voor de projecten na en regelt de uitbetaling ervan. In 2001 ontwikkelde de afdeling Water, samen met de VMM en Aquafin, de Rio-databank. Dit is een centrale gegevensdatabank die beheerd wordt door de drie partners. Ieder is verantwoordelijk voor zijn eigen domein, zodat op eenduidige en efficiënte wijze kan gewerkt worden.

Natuurlijke netwerken

Natuurinrichtingsprojecten

In 2001 startten vijf nieuwe natuurinrichtingsprojecten. Dit brengt het totaal op achttien. Daarbij komen nog tien projecten waarover een haalbaarheidsonderzoek loopt.

Eind 2001 ging het eerste natuurinrichtingsproject in uitvoering. In Bospolder-Ekers Moeras te Antwerpen begonnen op 17 december de eerste werken.

Natuurterreinen

Net zoals vorige jaren werd ook in 2001 verder natuurterrein aangekocht.

De totale aangekochte en beheerde oppervlakte van de afdelingen Bos & Groen en Natuur en de natuurbeherende instanties valt binnen het vooropgestelde doel van het milieubeleidsplan: een aanwinst van 2000 hectare per jaar.

Aan de ambitie van het regeerakkoord, om jaarlijks 3000 hectare aan te kopen, kon voorlopig niet worden voldaan, door de achterstanden bij de Comités tot Aankoop van Onroerende Goederen.



•• Multifunctioneel bosbeheer



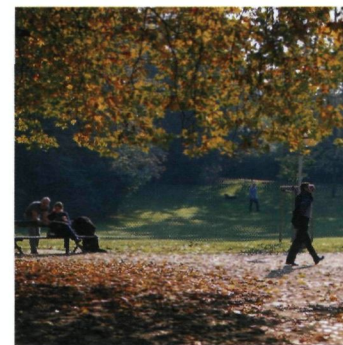
•• Bosmuseum Pijnven



•• Brochure: week van het bos



•• Harmonisch parkbeheer



Grensoverschrijdend Ecologisch Basisplan

Stap voor stap groeit de grensoverschrijdende samenwerking rond natuurbehoud. In een voorstudie werden dertig nieuwe grensoverschrijdende natuurgebieden geselecteerd die op basis van diverse criteria zijn vergeleken. Zeven prioritaire gebieden zijn weerhouden. De afdeling Natuur stelt een plan van aanpak op voor deze gebieden.

Nationaal Park Hoge Kempen

Vlaanderen kreeg in 2001 een eerste nationaal park: de Hoge Kempen. In grote delen van het projectgebied voert de afdeling Natuur al jarenlang het natuurbeheer en baseert zich daarbij op studies en ervaring. Het initiatief van het Regionaal Landschap Kempen en Maasland om een nationaal park op te richten bood een meerwaarde voor wat betreft recreatieve ontsluiting, sturing en zone-ring. Het Masterplan daarover werd op 5 december 2001 afgerond.

os en groen

Een Beheervisie voor Openbare Bossen en Harmonisch Parkbeheer

De afdeling Bos & Groen heeft in 2001 twee beheervisies voorgesteld. De *Beheervisie voor Openbare Bossen* omvat richtlijnen voor een duurzaam en multifunctioneel bosbeheer. Die zullen dagelijks in de praktijk gebruikt worden en ook bij het opmaken van beheerplannen, adviezen en standpunten terzake. De rode draad is het behoud en herstel van natuurlijke processen in de bossen, met ruime aandacht voor de biodiversiteit en de sociale rol van het bos. Het *Harmonisch Parkbeheer* houdt rekening met de wensen van de gebruikers én met de zorg voor natuur en milieu. Duurzaamheid, dynamiek en diversiteit vormen er de drie basispeilers van. In de praktijk worden bijvoorbeeld onkruidverdelgers geweerd en krijgt de natuur meer groeikansen, zodat de diversiteit van flora en fauna aanzienlijk toeneemt. Hierbij moeten de economische, ecologische, recreatieve en landschappelijke functies van een park kunnen samengaan. Deze nieuwe aanpak betekent een breuk met het verleden en houdt een duidelijk engagement in van de overheid t.o.v. de burger.

Groenprojecten

In 2001 werden een aantal vernieuwende en exemplarische groenprojecten financieel gesteund. Zij moeten het concept *harmonisch groenbeheer* mee vorm geven op het terrein. Acht gemeenten konden hun groenproject waarmaken: van de inrichting van een groene ruimte, over de herinrichting van een park, tot een wandelverbinding in een stedelijke omgeving.

Studie 'afstemming bevissing op het natuur en -waterbeleid'

Het *Centrum voor Milieukunde* van de Universiteit van Limburg maakte in 2001 een studie over de afstemming van de bevissing op het natuur- en waterbeleid. Deze studie werd reeds gestart in 2000. Het was de bedoeling een beeld te geven van de openbare hengelsectoren en de daaraan verbonden types van visserij. Op basis hiervan wordt een visie ontwikkeld m.b.t. de ecologische inpassing van de visserijactiviteiten. Zo kan de bevissing van wateren met kwetsbare natuurwaarden worden beperkt en kan anderzijds de visserij op grotere hengelsectoren (kanalen, grote rivieren) soepeler verlopen. Het onderzoek wordt in 2002 afgerond.

Opening Bosmuseum Pijnven

Op de Vlaanderendag (22 april 2001) werd het *Bosmuseum Pijnven* officieel geopend. Het vernieuwde museum in het domeinbos Pijnven geeft de bezoeker een beeld van de geschiedenis van landschap en bosbouw in de Kempen en geeft inzicht in het bos- en natuurbeheer in het algemeen.

AWZ is de drijvende kracht achter het Vlaamse beleid m.b.t. de bevaarbare waterwegen en het dagelijkse beheer ervan. De problematiek van onze havens, maritieme toegangswegen, binnen- en zeescheepvaart, vloot en loodswezen kennen voor haar geen geheimen. Bij de politieke besluitvorming en de uitvoering ervan wordt er daarom steevast een beroep gedaan op de uitgebreide expertise en jarenlange ervaring inzake waterbouw en waterbeheersing, die deze administratie kenmerken. Op 125 locaties verzekeren meer dan 2000 gedreven en gemotiveerde personeelsleden de Vlaamse waterwegen en kust van een mooie toekomst. Samen formuleren zij de gepaste antwoorden op complexe maatschappelijke vraagstukken als mobiliteit en ruimtelijke ordening. Bij de rigoureuze uitvoering van hun taak verliezen zij nooit de diverse functies van de waterweg uit het oog en leidt hun ultieme streven naar een integraal waterbeleid voor Vlaanderen.



:: p 4
Belang
ontwikkel

:: p 5
Ha

:: p 5
Duurz
kustbe

:: p 5
Infrastructuurproje

Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ)



• De langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium werd voorgesteld aan het publiek

Belangrijke ontwikkelingen

Memorandum van Overeenkomst - LangeTermijnVisie Schelde-estuarium

In 1999 en 2000 ontwikkelde AWZ, samen met de Nederlandse Rijkswaterstaat, een *LangeTermijnVisie* voor het Schelde-estuarium (LTV). In de schetsen voor de korte, middellange en lange termijn, werd evenveel aandacht besteed aan toegankelijkheid en veiligheid als aan natuurherstel.

Op 5 februari 2001 werd deze LTV officieel aan het publiek voorgesteld en ondertekenden de betrokken Nederlandse en Vlaamse minister het eerste *Memorandum van Overeenstemming tussen Vlaanderen en Nederland met betrekking tot de onderlinge samenwerking ten aanzien van het Schelde-estuarium*, beter gekend als het *Memorandum van Kallo*.

Wat de *LangeTermijnVisie* aangaat, stelt dit memorandum een aantal krachtlijnen:

- iedereen die betrokken is bij het Schelde-estuarium geeft zijn informatie door via een gemeenschappelijk communicatietraject;
- de ministers geven de hoogste prioriteit aan de politieke en juridische besluitvorming over deze materie. Ook de toepassing van deze besluiten wordt als zeer dringend beschouwd;
- de internationale en nationale aspecten van de besluitvorming moeten zo veel mogelijk parallel lopen.

Aan elk van deze punten werd gevolg gegeven. Op 15 mei keurde het Vlaams parlement een resolutie goed die de Vlaamse positie weergaf. Op 12 oktober formuleerde de Nederlandse Ministerraad het regeringsstandpunt inzake het lange

termijn beleid Schelde-estuarium, dat op 20 december door de Tweede Kamer werd onderschreven.

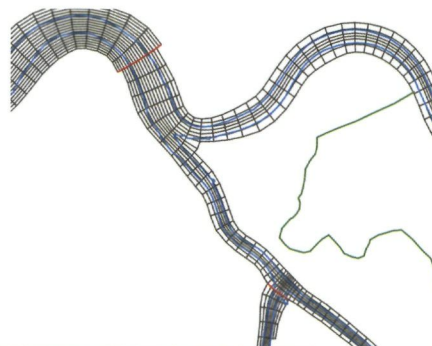
Bij het gezamenlijk beleid en beheer wil men de veranderingen in het estuarium gecontroleerd laten verlopen door o.a. een maatschappelijke kostenbatenanalyse op te stellen en rekening te houden met een grensoverschrijdend Milieueffectenrapport. Ruimte voor de rivier en integraal waterbeheer zijn hierbij de leidende principes. Bij het uitdiepen van de vaargeul werd gekozen om de niet-tijgebonden vaart een diepgang te geven van 12,80 m.

Het meanderende karakter van de Schelde en het meergeulenstelsel van de Westerschelde blijven behouden, er komen passende maatregelen om de natuurschade te herstellen en het aantal beschermde natuurgebieden wordt uitgebreid.

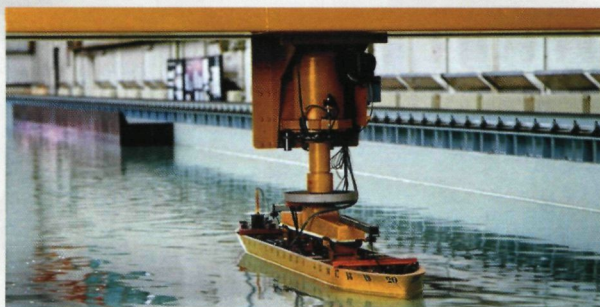
Continuïteitsplan voor de Vessel Traffic Services Scheldemond

De Vessel Traffic Services Scheldemond (VTS - SM) zijn er voor de scheepvaart in het algemeen, maar vooral loodsdiensdiensten, havens en andere maritieme instanties maken er gebruik van. Deze dienst werkt continu, het hele jaar door, dankzij het gebruik van de Schelderadarketen (SRK). De SRK is zo ontworpen dat alleen een uitzonderlijk voorval, zoals een brand, een ontploffing of sabotage, de dienstverlening kan stilleggen, maar ook aan deze noodsituaties is gedacht. Een continuïteitsplan bevat procedures, maatregelen en stappen om het systeem weer operationeel te

- In 2001 ging de DAB Loodswezen van start



- Numerieke modellering van de Schelde



- Scheepsmanoeuvreetank



- De Zambesi vaart door de Dampoortsluis

maken en in fasen te herstarten. Dit alles binnen de kortst mogelijke tijd en met een maximale veiligheid. Een crisisteam coördineert de uitvoering ervan. Alle vroegere procedures, plannen, scenario's, enz., die op deze noodsituaties van toepassing waren, werden in het continuïteitsplan geïntegreerd. Hierbij werd rekening gehouden met de situatie in Vlaanderen én Nederland.

Het plan was klaar begin 2001 en zal in de loop van 2002 een eerste update ondergaan.

2001, startjaar Dienst met Afzonderlijk Beheer Loodswezen

De dienst voor het loodsen van zeeschepen naar en van de Vlaamse havens staat door de snel evoluerende en competitieve markt onder sterke druk. Om een vlotte doorstroming van het verkeer veilig en kwaliteitsvol te blijven garanderen is de *Vlaamse loodsdienst* vanaf 1 januari 2001 omgevormd tot een *Dienst met Afzonderlijk Beheer*. Deze dienst moet een modern performant bedrijf worden met een transparante kosten- en prijzenstructuur en een maximale samenwerking met de andere spelers op de markt. Met de overheid werden overeenkomsten opgesteld waarin wordt bepaald welke prestaties de Dienst moet leveren en welk niveau van dienstverlening en operationaliteit hij moet halen. Na een groeifase in 2001 komt de *Dienst met Afzonderlijk Beheer Loodswezen* in 2002 op kruissnelheid.

ROBB

Het *Regionaal Overleg BinnenvaartBegeleidingsystemen* (ROBB) is een samenwerkingsverband tussen Vlaanderen en Nederland en heeft tot doel de verschillende systemen voor scheepvaartbegeleiding in de zee- en binnenvaart op elkaar af te stemmen.

In 2001 werd een nota gemaakt waarin de huidige en geplande systemen in kaart werden gebracht en de overlappingen en hiaten werden opgespoord. De belangrijkste conclusies waren:

1. Als er gekozen moet worden tussen twee of meer systemen, moeten de criteria noodzakelijkheid en nuttigheid de doorslag geven.
2. Vaak bevatten de verschillende systemen een grote hoeveelheid identieke gegevens. Toch zijn de mogelijkheden om deze elektronisch uit te wisselen nog erg beperkt.
3. De meeste projecten en studies m.b.t. scheepvaartbegeleiding zijn eerder strategisch dan operationeel van aard. Net op dit operationele vlak is er een gebrek aan coördinatie en organisatie.
4. Voor de binnenvaart is er nog heel wat te doen op het gebied van geografische dekking en opvolging. De gegevensoverdracht tussen de verschillende systemen is er zo goed als onbestaand.
5. Voor de zeevaart is er overlapping op het gebied van geografische dekking. De opvolging is er volledig, met een onderscheid tussen radar en administratieve opvolging, maar ook hier is geen automatische gegevensoverdracht.

Short Sea Shipping

Sinds september 2001 is de Vlaamse Nautische Autoriteit (VNA) voorzitter van de werkgroep Short Sea Shipping (SSS). Gezien de belangrijke uitdagingen voor SSS, kwam er een nieuwe aanpak om sneller en efficiënter te werken.

Vlaanderen was op 19 november 2001 gastland voor de vergadering van de *focal points*. Deze werd voorgezeten door de SSS-verantwoordelijken van de Europese

Commissie, en bijgewoond door de verschillende lidstaten. Op 20 november 2001 was AWZ medeorganisator van een Europese workshop SSS. De 12 actiepunten uit de studie *documentenstroom bij het vervoer per SSS* werden er geconcretiseerd en getoetst aan de problemen uit de praktijk. In juli 2001 werd de website van het promotiebureau Short Sea Shipping officieel geopend (<http://www.shortsea.be>). Ook de lancering van een nieuwsbrief kreeg heel wat positieve reacties.

Modernisering hydrologisch meetnet en databeheer

Het Hydrologisch InformatieCentrum (HIC) staat in voor de hydrometrische meetnetten, het databeheer van waterstanden en debieten en de bewaking en voorspelling van de waterstanden. In 2001 is het HIC grondig gemoderniseerd en heeft het zijn dienstverlening gevoelig verbeterd.

Met deze modernisering had men de onmiddellijke en digitale beschikbaarheid van de gegevens voor ogen, evenals de grootst mogelijke nauwkeurigheid. Ook het uitvallen van individuele toestellen of van het hele meetnet werd bestreden. Om dit alles mogelijk te maken werden aanzienlijke investeringen gedaan: het debietmeetnet werd uitgebreid, er kwamen nieuwe debietmeetposten en een aantal andere posten werd ontdudd. 35 nieuwe dataloggers zorgen voor de automatische dataopslag en een 20-tal meetposten zal op het teletransmissienet worden aangesloten. Ook de dienstverlening kreeg de nodige aandacht. Bij verhoogd overstromingsrisico worden de gegevens nu veel frequenter aangeboden: 20 extra meetstations geven hun data door aan de website en de klanten worden digitaal geïnformeerd. In 2001 werd de nieuwe databank HYDRA in gebruik genomen. Zij integreert alle relevante hydrologische gegevens voor Vlaanderen. Begin 2002 moet een nieuwe webtoepassing toelaten de gegevens uit deze databank digitaal te raadplegen.

Rivier Informatie Service (RIS)

Over de hoogwaterproblematiek schreef RIS, samen met het HIC en de betrokken buitenafdelingen, een omzendbrief die de communicatie regelt bij hoogwater. Er werd een permanentie ingesteld zodat RIS 24 uur op 24 bereikbaar is.

Om de crisiscommunicatie bij rampen efficiënt te laten verlopen werd een bestek uitgewerkt. Het scheepvaartbegeleidingssysteem IBIS kreeg meer en betere software en de binnenvaartbegeleiders kregen een opleiding om met het programma te kunnen werken. De IBIS-helpdesk wordt steeds meer gebruikt door de binnenvaartbegeleiders. RIS-Vlaanderen-Evergem leverde een belangrijke bijdrage in het project *Geautomatiseerd Waterbeheer en Scheepvaartsturing*.

Een nieuw geavanceerd numeriek model van de Schelde

De afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek ontwikkelde in 2001 een tweedimensionaal numeriek waterbewegingsmodel.

Met krachtige informatica en state of the art software simuleert het model het volledige tijgebonden deel van de Schelde in België. Het bestaat uit 100 000 rekenpunten verdeeld over zes rekendomeinen (Dijlebekken, Netebekken, Schelde opwaarts Dendermonde,...).

Het model wordt voornamelijk gebruikt bij het ontwerpen van het gecontroleerd overstromingsgebied Bazel-Kruikebeke-Rupelmonde en bij de analyse van de slibbewegingsdynamiek in de Beneden Zeeschelde (ter hoogte van het Antwerpse havengebied). Op termijn zal dit numerieke model een efficiënt

alternatief worden voor het bestaande fysische schaalmodel van de Schelde dat nu meer dan 2000 m² van het Waterbouwkundig Laboratorium inneemt.

Nautisch Onderzoek: Varen in slibrijke omgeving

Het project *Nautische bodem te Zeebrugge* kwam er in samenwerking met de Universiteit Gent. Het vertrekt van de vaststelling dat het in slibrijke gebieden moeilijk is om de diepte – die op de zeekaarten moet worden vermeld – te bepalen. In een sleeptank wordt, op schaal, onderzocht wat de invloed is van slib op een schip dat er net boven of door vaart. De krachten op de schroef en het roer worden gemeten en vergeleken met de krachten bij het varen boven een harde bodem. Er wordt vooral gekeken of het slib de aanvoer van water naar de schroef en het roer niet hindert, want dan wordt het schip stuurloos.

De resultaten worden ingevoerd in de scheepsmanoeuvresimulator, zodat de loodsen er in de praktijk mee aan de slag kunnen.

Het project duurt 38 maanden en werd voorafgegaan door zes maanden onderzoek om een geschikte materie te vinden die, op schaal 1/75, slib kan nabootsen.

Steeds grotere vrachtschepen

In februari vaarde het binnenvaartschip *Zambesi* langs het kanaal Gent-Brugge-Oostende naar Zeebrugge. Aan boord waren twee grote graafmachines, 226 en 344 ton zwaar, die onmogelijk via de weg konden vervoerd worden.

Het Vlaamse gewest wil dergelijke zware transporten systematisch via de waterwegen laten verlopen. De trip van de *Zambesi* verliep vlekkeloos, al was het even uitkijken aan de Dampoortsluis in Brugge. De afmetingen van dit sluisencomplex uit de tijd van Napoleon zijn nogal nipt voor de moderne scheepvaart.

De bruggen over het boven- en het benedenhoofd bleven allebei open. Ook de moeilijk draaiende sluisdeuren veroorzaakten geen problemen. De *Zambesi* kon ongehinderd de tocht naar Zeebrugge voortzetten, via de zwaairom aan het Brugse Fort Lapin en de sluis naar het Boudewijnkanaal.

Vlaamse hydrografie sluit aan bij PRIMAR

In juli 2001 sloten de Vlaamse hydrografische meetdiensten van AWZ een samenwerkingsovereenkomst af met PRIMAR. PRIMAR is het officieel regionaal Europees coördinatiecentrum voor elektronische navigatiekaarten of ENC's (electronic navigational chart). Met een consistente en uniforme ENC-dienstverlening wil PRIMAR de navigatie veiliger en efficiënter maken en het maritieme milieu beschermen. 13 Europese hydrografische diensten bieden nu al hun ENC's aan via PRIMAR.

De eerste Belgische cel die klaar zal zijn, zal de Vlaamse kustbanken dekken. M.a.w., de kustgebieden van de zuidelijke Noordzee zullen nagenoeg volledig aan bod komen. De aangeboden informatie kan men terugvinden op <http://www.primar.org>.

MODDIE, denkwerk rond dienstenopdrachten

Het *Standaardbestek 230* van AWZ regelt de bepalingen en voorwaarden voor de werken die uitgevoerd worden aan de kust, de maritieme toegangswegen en bevaarbare waterwegen en in de havens. Binnen het *Permanent Secretariaat SB 230* is de denktank MODDIE ontstaan, die zich buigt over *MODELteksten voor DIEnstenopdrachten* en sleutelt aan de verdere uniformisering van de bestekken. Wanneer ze klaar zijn, worden de modelteksten in boekvorm en op Cd-rom gepubliceerd. In februari 2001 verscheen een eerste uitgave.

Mooi weer aan zee

Eind juli werd het Oceanografisch Meteorologisch Station (OMS) in Zeebrugge officieel ingehuldigd. Het Koninklijk Meteorologisch Instituut voorziet het OMS van weerberichten ten behoeve van de kust- en zeewerken en van de scheepvaart. Ook voorspelt men er het weer voor de kustregio.

Het OMS wordt bemand door een team van acht personen. Elke dag maken zij verschillende bulletins, die om 8 u., 12 u., 15.30 u. en 20 u. verspreid worden. Het algemeen weerbeeld wordt telkens voor de volgende vijf dagen voorspeld. Het kustweerbericht met voorspellingen van getijden en golven is vrij beschikbaar op <http://www.awz.be> (onder de knop Kustweerbericht).

Vlaams Overlegplatform Waterwegbeheerders (VOW)

In het VOW maken de waterwegbeheerders afspraken over het beheer van de Vlaamse Waterwegen. AWZ, de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen en de Dienst voor de Scheepvaart willen zo een betere en meer uniforme dienstverlening aan de waterweggebruikers ontwikkelen. In 2001 werden tien overlegvergaderingen georganiseerd. Het VOW is sinds zijn oprichting in 1998 een onmisbare verbindingsschakel geworden voor het waterwegbeheer en werd daarom opgenomen in het project *Beter Bestuurlijk Beleid*.

Intergewestelijk Overleg Waterwegen

Elk jaar vergaderen de waterwegbeheerders van Wallonië, Brussel en Vlaanderen in plenaire zitting. Hierop brengen de vijf intergewestelijke overlegcommissies, die zich bezighouden met de grensoverschrijdende waterwegen, verslag uit over hun werking. Op 12 oktober 2001 was het de beurt aan Vlaanderen om de plenaire zitting te organiseren. Er werden concrete afspraken gemaakt zodat de overlegcommissies weer een jaar verder kunnen werken. Zo werd ondermeer een intergewestelijke werkgroep *River Information Services* opgericht.

Europees Platform van Waterwegbeheerders

Ook op Europees vlak is er een jaarlijkse vergadering van waterwegbeheerders om het vervoer over het water te coördineren en informatie uit te wisselen. In 2001 nam Frankrijk de organisatie op zich. Het overleg vond plaats op 7 en 8 juni in Béthune. De afdelingen Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen (BHWZ) en de Vlaamse Nautische Autoriteit (VNA) brachten de aanwezigen op de hoogte van de positieve ontwikkelingen op de Vlaamse waterwegen. Met grote interesse werd kennis genomen van het Vlaamse kaaimuurproject. Tijdens het overleg bleek het grote belang van informatieverstrekking en scheepvaartbegeleiding. Er werd beslist om een werkgroep *European Ris Platform* op te richten.

Verlaging van de scheepvaartrechten

Op 1 januari 2000 verminderde de Vlaamse regering de scheepvaartrechten op de waterwegen met 90%. Er moest nog slechts één centiem (0,00025 euro) per ton-kilometer worden betaald. Dit heeft, samen met de liberalisering van de binnenvaartmarkt, ertoe geleid dat de vervoerde tonnage in 2000 gestegen is met 16% t.o.v. 1999. Tijdens de eerste helft van 2001 bedroeg de stijging 7,5%. Het verminderen van de scheepvaartrechten bracht eveneens met zich mee dat de binnenvaart in 18 maanden tijd 3,7 miljoen ton aan nieuwe goederen te vervoeren kreeg. Wel werden er gedurende dezelfde periode ongeveer 500 miljoen BEF (12,4 milj. euro) minder scheepvaartrechten geïnd.

Waterwegenkaart

Digitale waterwegenkaarten worden gemaakt op basis van centraal beheerde gegevens en een eenvoudig te bedienen cartografische toepassing. De gebruiker wordt langs een reeks menu's geleid, waarbij hij een aantal keuzes kan maken m.b.t. formaat, toe te voegen thema's en lay-out. Er zijn twee formaten ter beschikking: een kleine kaart op A4 formaat en een grote van 102 cm op 70 cm. De kleine kaart, op schaal 1/1000000, heeft als hoofdthema de Beheersverdeling of de Klasse-indeling van de Vlaamse waterwegen.

De grote kaart, op schaal 1/250000, geeft de Klasse-indeling van de waterwegen, eventueel aangevuld met de positie en benaming van sluizen, havens, kommen en zwaaikommen. Voor enkele knooppunten (Nieuwpoort, Brugge, Gent, Mechelen, Lier en Antwerpen) wordt de situatie verduidelijkt in een detailkaart op nog grotere schaal.

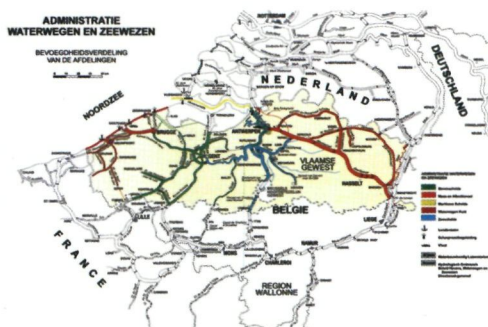
Berichten aan de Schipperij

Elke week stelt de cel Binnenwateren een bericht aan de schipperij op. Dit bericht bevat zowel de gegevens over het eigen netwerk als berichten van de NV Zeekanaal, de dienst voor de Scheepvaart, de waterwegen in de andere gewesten en buurlanden (voor de grensoverschrijdende waterwegen). Naast berichten aan de schipperij worden ook ijsberichten en berichten van uitzonderlijke waterstanden opgesteld en verstuurd. Om zo klantgericht mogelijk te werken, kwam er in 2001 een enquête bij de abonnees. Hieruit bleek een grote tevredenheid over de verschillende types berichtgeving.

- Officiële inhuldiging van het OMS te Zeebrugge



- Kaart met de beheersverdeling van de Vlaamse waterwegen



- De nieuwe toestand te Oostende kon alvast bekeken worden in de kijkdoos op de zeedijk

Havens

Verkeersafwikkeling, veiligheid en milieu gesubsidieerd in havens

In uitvoering van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, werden eind 2001 overeenkomsten afgesloten met de havenbedrijven van Oostende, Zeebrugge, Gent en Antwerpen. Hiermee krijgen deze ten behoeve van hun havenkapiteinsdiensten subsidies voor de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu. De huidige overeenkomsten lopen tot eind 2003.

Haven van Gent - Kluzendok

Dit jaar werd voornamelijk gewerkt aan de noordelijke kaaimuur. Verder werden baggerwerken uitgevoerd en kwam er een nieuwe aanbesteding om de spoorweg, die het dok doorkruist, te verleggen.

Voor de sanering van het black point *La Floridienne* werd een financiële oplossing gevonden zodat de werken in 2002 kunnen beginnen.

Seine-Scheldeverbinding /aansluiting Vlaamse havens

In 1997 kwam Europees geld beschikbaar voor de studie van de Seine-Scheldeverbinding. Het studiegebied werd ruim gedefinieerd en omvatte zowel de verbinding zelf, als de aansluiting op de rest van het Vlaamse waterwegennet en de havens. Ook de maatschappelijke impactstudie (MaIS) m.b.t. de ontsluiting van de Vlaamse kusthavens voor de binnenvaart werd erin ondergebracht. De studie is voltooid. Verschillende oplossingen werden onderzocht en beoordeeld volgens de principes van duurzame ontwikkeling.

Duurzaam kustbeheer

Wandelen langs de havengeul

In Nieuwpoort zijn het Westerstaketsel, de havengeul en het nabije Prins Maurits-park heel het jaar door geliefd bij wandelaars. Samen met het stadsbestuur werd een project uitgewerkt om dit wandeltraject aantrekkelijker te maken. In twee fasen werd een toeristisch pad aangelegd van het Westerstaketsel in Nieuwpoort-Bad, langs de havengeul en de vismijn in Nieuwpoort-Stad, tot aan de jachthaven *De Kromme Hoek*. Dit verkeersvrije houten pad is voorzien van verbrede uitkijkpunten en rustplaatsen. Op verschillende plaatsen werd een doorsteek gemaakt naar het Prins Maurits-park. In een derde fase zal het volledige wandeltraject verfraaid worden met beplanting en een nieuwe verlichting.

Kustverdedigings- en havenproject in Oostende

Een nieuw strand, een bredere havengeul met twee nieuwe havendammen, een wandelpromenade in zee en een nieuwe dijk. Dit zijn de belangrijkste punten van het *kustverdedigings- en havenproject* in Oostende. De havengeul wordt verbreed en zal noordwestelijk georiënteerd zijn. Er komt een nieuwe oostelijke dam, ter vervanging van het huidige oosterstaketsel. Hij zal in zee doorlopen in het verlengde van de Hendrik Baelskaai. De westelijke dam komt ter hoogte van de Capucijnenstraat. Hij stabiliseert meteen het nieuwe strand, tussen de Capucijnenstraat en het Casino, en schermt het af van de havengeul. Deze



De bouw van de nieuwe Coupurebrug

westelijke havendam met een 400 m lange wandelpromenade wordt een architectonisch hoogstandje. Wandelaars zullen er van de zee kunnen genieten, met aan de ene kant de wilde golven en aan de andere kant het kalme water. De voordelen van het project voor Oostende zijn duidelijk. Dankzij het nieuwe strand zal de badstad beveiligd zijn tegen zware stormen, maar de combinatie ervan met de nieuwe wandelpasserelle wordt dé nieuwe toeristische topper. De haven van haar kant zal uitgerust zijn voor grotere en modernere schepen en wordt economisch rendabeler. Het project werd eind januari 2001 voorgesteld in het Casino-Kursaal met een geïllustreerde voordracht en de brochure *Oostende veilig voor Overstroming*. Vanaf de Paasvakantie stond er op de zeedijk

een KIJKDOOS van 3 x 2 meter, waarin men een driedimensionale afbeelding kon zien van het nieuwe strand en de beschermingsdam met wandelpasserelle. Zo kregen bewoners en toeristen alvast een indruk hoe het er in de toekomst vanaf deze plek zal uitzien. De gedetailleerde plannen waren in te kijken op een uitgebreide tentoonstelling in het hotel Thermae Palace. Deze opende begin oktober haar deuren en lokte ruim 5 000 belangstellenden. De verschillende brochures en een kleurenposter met de gesimuleerde toekomstbeelden zijn nog steeds gratis te verkrijgen bij de afdeling Waterwegen Kust waterwegen_kust@lin.vlaanderen.be

Infrastructuurprojecten

Doortocht Kortrijk

De werken aan de Leie in Kortrijk kaderen nog in het 1350 ton-programma dat bijna 50 jaar geleden werd goedgekeurd. De bouwkundige werken kenden een moeizaam verloop: er was de verontreinigde bodem die selectief afgegraven moest worden en er deden zich technische problemen voor in verband met grondankers. De Groeningebrug kon worden voltooid op het houten fiets- en voetpad na. Ondertussen werd met de stad onderhandeld over een nieuw protocol. Dat moet een vlottere samenwerking mogelijk maken bij de afwerking van de doortocht.

Nieuwe sluisdeuren aan de Dampoort in Brugge

Het sluisencomplex Dampoort is een belangrijk knooppunt op het kanaal Gent-Brugge-Oostende. Al geruime tijd waren er ernstige problemen bij het bedienen van de sluisdeuren aan het benedenhoofd. De oude deuren dateerden van 1957

en waren dringend aan vervanging toe. Eind maart was het zo ver. De nieuwe deuren zijn van tropisch azobehout, hebben elk een oppervlakte van 7,40 x 7,00 meter en een gewicht van 23 ton.

BRUGGE 2002 - AWZ doet mee

De Brugse kanaalarm *De Coupure* werd in 1751 gegraven en verzekerde vroeger de doorvaart door de stad. Vanaf 1853 nam de ringvaart deze functie over en in 1972 werd de Coupuresluis afgedamd.

De *Coupurebrug*, ook bekend als de *Scharebrug*, werd in 1937 gebouwd en was één van de eerste gelaste bruggen in België. Na de bouw van aanlegsteigers voor plezierboten kreeg de Coupure een nieuw leven, maar de brug voldeed niet meer aan de gestelde veiligheidsnormen. In november 2001 kwam er een nieuwe metalen draaibrug met een 23 ton zware brugval, volledig gebouwd naar het oude model.

De sluis kreeg nieuwe sluisdeuren in tropisch hardhout en werd weer operationeel gemaakt. Zo zullen de plezierboten alvast kunnen doorvaren tot aan de Predikherenbrug. Het project kostte ca. 700 000 euro.

Als blikvanger voor de scheepvaart werd ook een spandoek met het logo van Brugge 2002 aan de vluchttrap van de radarcentrale Zeebrugge aangebracht.

De radartoren Zeebrugge (passagepunt voor 10.689 schepen en 651.083 passagiers) is een niet voor de hand liggende en tamelijk onbekende plek die niettemin de weg wijst naar de haven van (Zee)Brugge, een haven die in de geschiedenis van Vlaanderen en de andere Hanzesteden een grote rol gespeeld heeft.

Ontwerpstudie Zeebergbrug over de Dender in Aalst

De bestaande bruggen over de Dender in Aalst zijn in slechte staat en zullen vervangen worden door één beweegbare brug.

Naast de scheepvaart kreeg ook de verkeersafwikkeling de nodige aandacht. Zo wordt onder de oprit van de aansluitende spoorwegbrug een koker voorzien voor het fietsverkeer langs de rechteroever.

Bouwen van laad- en losinstallaties: Kaaimurenproject

Sinds 1998 promoot het Vlaamse gewest de bouw van kaaimuren langs de bevaarbare waterwegen en subsidieert ze de infrastructuurkosten ervan.

Eind 2001 werden al 74 projecten door de minister goedgekeurd. Als al deze projecten ook volop zullen draaien, zal dat jaarlijks bijna 20 miljoen ton extra goederen opleveren, wat het waterwegtransport in Vlaanderen met minstens 30% zal doen stijgen. Opmerkelijk is het groot aantal projecten langs kleine waterwegen. Dit gaat in tegen de verwachting dat alleen transport van grote hoeveelheden langs grote vaarwegen toekomstkansen heeft. Ook voorstellen voor het vervoer van afvalproducten en vooral van containers springen in het oog. De subsidieregeling, die eind 1999 afliep, werd vervangen door een nieuwe regeling, die gebaseerd is op een publiek-private samenwerking (PPS). Wanneer een bedrijf een dossier indient, kan de overheid maximaal 80% van de vaste infrastructuur subsidiëren. Het bedrijf van zijn kant garandeert voor tien jaar een minimum overslag op de nieuwe kaaimuur. Als dit niet gehaald wordt, moet een boete betaald worden. Verwacht wordt dat na de Europese goedkeuring van 11 december 2001 de PPS-regeling pas echt op kruissnelheid zal komen en dat vele privé-ondernemers nog projecten zullen indienen. Tot 2005 wordt hiervoor jaarlijks een bedrag van 8,5 miljoen euro (ongeveer 350 miljoen BEF) voorzien.

Het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen, een mijlpaal in het langetermijndenken over mobiliteit. Dit plan is de ultieme vertaling van bekommernissen die niet alleen leven bij de Vlaamse regering maar ook bij al wie dagelijks onder één of andere vorm zijn bewegingsvrijheid ingeperkt ziet: de economische sector, de man in de straat die zich vragen stelt over *zijn* mobiliteit. Vele burgers vinden dat het zo niet verder kan. Mobiliteit betekent ook zich te voet of met de fiets veilig kunnen verplaatsen en verhinderen dat de (auto)mobiliteit van de ene de leefkwaliteit van de andere beperkt. Mobiliteit is voor iedereen een basisrecht en noodzakelijk om deel te nemen aan het sociale leven. Het departement werkt aan maatregelen die de bereikbaarheid, de toegankelijkheid, de veiligheid, de leefbaarheid en de natuur- en milieukwaliteit ten goede komen.



• p5
Strategische
planning

:: p5
Verkeersbeh

:: p6
Verhoogde aanda
voor fiets
totaalplan
vademec

:: p6
Evaluat
mobiliteitsconven
leidt tot belangrij
bijsturi

:: p6
Betere bereikbaar
van Oostendse have
sluiting van de ring (R

MOBILITEIT

strategische planning

'Het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen': strategische ontwikkelingen op korte en middellange termijn

In haar regeerakkoord (juni 1999) stelde de Vlaamse regering zich tot doel om een geïntegreerd mobiliteitsplan Duurzame mobiliteit in Vlaanderen aan het Vlaamse parlement voor te leggen. Dit mobiliteitsplan moet de mobiliteit beheersen, de milieuvervuiling en milieuhinder terugdringen en de bereikbaarheid en leefbaarheid van de steden en dorpen waarborgen.

Er werd gekozen voor een tweesporenbeleid, met investeringen zowel in het openbaar vervoer (als volwaardig alternatief voor het autogebruik) als in infrastructuurwerken. Het mobiliteitsplan geeft de beleidsvisie weer voor een periode van 10 jaar en bevat strategische aanbevelingen voor deze periode. De aanbevelingen vormen op hun beurt de basis voor de vijfjaarlijkse beleidsnota mobiliteit. Concrete acties worden eveneens opgenomen in de jaarlijkse ministeriële beleidsbrief.

In juni 2001 werd het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen voorgelegd aan het Vlaamse parlement. Het plan ambieert tegemoet te komen aan de groeiende mobiliteitsbehoefte en tegelijk de negatieve effecten hiervan te verminderen.

De behoefte aan mobiliteit wordt steeds groter en complexer. Aan de ene kant worden hoge eisen aan de directe leefomgeving gesteld, anderzijds is er nood aan veelzijdige interactie in binnen- en buitenland. De individuele behoeften aan mobiliteit evenals de behoeften aan mobiliteit in de bedrijfs wereld lopen sterk uiteen. Verplaatsingen maken steeds meer deel uit van een verplaatsingsketen.

Onder invloed van de internationalisering, de specialisatie en het Just in Time principe wordt de logistieke samenhang steeds complexer. Het spreekt voor zichzelf dat dit alles hoge eisen stelt op het vlak van de communicatie, zowel fysiek (het vervoersysteem), elektronisch (ICT) als organisatorisch (maatschappelijke dimensie).

De essentie van een duurzame mobiliteitsontwikkeling bestaat er in te voldoen aan de vraag naar mobiliteit, door het vervoersysteem af te stemmen op de interactiebehoeften van burgers en bedrijven.

Het mobiliteitsplan geeft de beleidslijnen aan voor bijvoorbeeld de uitbouw van het openbaar vervoer en de infrastructuurnetwerken (weg, spoor, water).

Daarnaast worden ook tal van maatregelen genomen m.b.t. verkeersveiligheid, het toegankelijk maken van vervoersnetwerken, het leefbaar maken van steden en dorpen, het verminderen van de uitstoot enz...

Tien zogenaamde kritische succesfactoren zijn van groot belang om de uitvoering van het mobiliteitsplan te doen slagen:

- het structureel beheersen van de mobiliteitsvraag;
- het structureel beheersen van het vervoersaanbod;
- het optimaal gebruiken van de verkeers- en vervoersinfrastructuur;
- specifieke aandacht voor de zwakke weggebruikers;
- het beperken van de emissies van het transportsysteem;
- het optimaal inpassen van verkeers- en vervoersinfrastructuur in de omgeving;
- het maken van bindende afspraken binnen het eigen beleidsveld en over de verschillende beleidssectoren heen;
- het creëren van een maatschappelijk draagvlak;
- het doelmatig gebruik van de middelen binnen elke vervoersmodus en tussen de verschillende modi;
- voldoende middelen en instrumenten om het beleid uit te voeren.

Het bestuurlijk kader waarbinnen dit alles moet gebeuren is complex, en vraagt veel overleg, zowel horizontaal (tussen sectoren), verticaal (tussen bestuursniveaus), als tussen publieke en private partijen. De speelruimte van de Vlaamse regering ten opzichte van het federale, provinciale en gemeentelijke niveau is beperkt. Veel materies worden daarenboven ook internationaal bepaald. Het mobiliteitsplan geeft dus het kader aan van het mobiliteitsbeleid voor de volgende tien jaar. *Subsidiariteit* en een *breed draagvlak voor het beleid* zijn sleutelelementen. Op basis van dit plan zal de Vlaamse regering in 2002 richting geven aan het mobiliteitsbeleid op korte en middellange termijn.

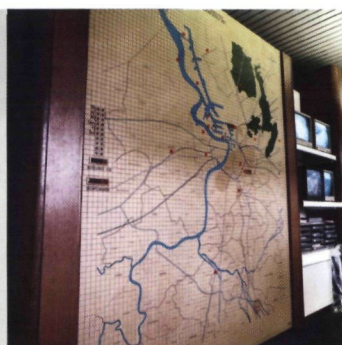
• Folder schaduwtoeliefkenshoektunnel



• Deelstudie ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen



• Verkeerslichtenbeïnvloeding ten voordele van het openbaar vervoer



• Verkeersdetectiepanelen in het Verkeerscentrum Vlaanderen



• Dynamisch verkeersbeheer vanuit het Verkeerscentrum Vlaanderen

Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA)

Het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en de oprichting van een Mobiliteitsraad van Vlaanderen, kortweg het decreet basismobiliteit, voorziet in de oprichting van de MORA.

De MORA zal, binnen het Vlaamse Gewest, aanbevelingen en advies geven voor alles wat mobiliteit betreft.

Om het pad voor de MORA te effenen, moeten eerst nog een aantal uitvoeringsbesluiten genomen worden.

Het Masterplan Antwerpen: een mobiliteitsplan voor de regio

Al enkele jaren werkt de afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen aan het Masterplan voor Mobiliteit in Antwerpen, samen met De Lijn, de NMBS, de afdelingen Zeeschelde, Maas en Albertkanaal van AWZ en met lokale Antwerpse organisaties. In Antwerpen zelf bestaat een vrij groot draagvlak voor dit plan. In 2000 werd een belangrijke stap gezet toen het Vlaamse parlement een decreet goedkeurde waarbij:

- het Masterplan met al zijn componenten aanvaard werd;
- het principe van tolheffing op de Antwerpse wegen bespreekbaar is gemaakt;
- een afzonderlijke eenheid (BAM) zal worden opgericht om het Masterplan in de praktijk te brengen.

Er is ook een studie bureau aangeduid om voor alle werken de nodige studies uit te voeren. Wie de huidige procedures kent weet dat dit geen geringe opdracht is. Ondertussen wordt aan het plan gewerkt. De eerste fase van de werken aan de Leien en de verlenging van een aantal tramlijnen starten in 2002.

De voornaamste elementen van het plan zijn:

Wegeninfrastructuur:

Raming

Oosterweelverbinding met inbegrip van aanpassing autosnelwegen	€ 594,94 miljoen
Aanpassing Singel (kant Nieuw Zuid, kant Noorderlaan en tussengelegen kruispunten)	€ 104,12 miljoen
Aanpassing gewestwegen voor vrije tram- en busbanen (bestaande tramlijnen of verlenging van tramlijnen)	€ 210,71 miljoen
Fietsenplan: invullen van de lacunes in de grote fietsassen	€ 12,39 miljoen
Kleine ingrepen: verkeerstelematica	€ 24,79 miljoen
Totaal	€ 946,95 miljoen

Openbaar vervoer:

Heraanleg Leien	€ 13,63 miljoen
Verlenging tramlijnen tot eerste gordel	€ 115,89 miljoen
Diverse uitbreidingen van het tramnet	€ 12,39 miljoen
Bijdrage van De Lijn in projecten van LIN	€ 24,79 miljoen
Aankoop trammaterieel met inbegrip van stel- en werkplaats	€ 111,55 miljoen
Totaal	€ 278,26 miljoen

Waterwegeninfrastructuur:

Renovatie Royersluis	€ 74,37 miljoen
Renovatie Van Cauwelaertsluis	€ 29,75 miljoen
Modernisering Albertkanaal vak Wijnegem-Antwerpen	€ 86,76 miljoen
Totaal	€ 190,88 miljoen

Verkeersbeheer

Het Verkeerscentrum Vlaanderen: verdere uitbouw van een overkoepelend Vlaams verkeersbeheersysteem

Het Verkeerscentrum Vlaanderen vervult de rol van regionaal verkeersbeheerscentrum voor de Antwerpse regio en van verkeersinformatieverstrekker wat betreft de verkeersafwikkeling op het Vlaamse hoofdwegennet. In 2001 werd het centrum 24 uur op 24 operationeel en gaf het voor de eerste keer informatie door aan de VRT Verkeersredactie met betrekking tot gebeurlijke incidenten. Eind 2001 werd een overeenkomst afgesloten met het landelijke commerciële radiostation Q-Music. Dit station zendt tijdens de piekuren verkeersinformatie uit die volledig gebaseerd is op de gegevens van het Verkeerscentrum.

Om het verkeer te sturen zullen op termijn drie verkeersbeheercentra de grootstedelijke gebieden (Antwerpen, Gent en Brussel) multimodaal bewaken en regelen. Het verstrekken van verkeersinformatie voor Vlaanderen in haar geheel blijft gecentraliseerd gebeuren vanuit Antwerpen. Binnen het Verkeerscentrum Vlaanderen wordt gewerkt aan de uitbouw van een geïnformatiseerd verkeersbeheerplatform. Doel is via een realtime databank continu alle beschikbare verkeersdata van eigen en externe bronnen te verzamelen. Op basis daarvan kunnen de operatoren alle nodige maatregelen treffen. Een tweede databank die hiermee in verbinding staat zal vervolgens input geven aan andere systemen voor verdere verwerking of voor verspreiding van verkeersinformatie. Ook wordt het mogelijk om, via de databank, een historiek van de verkeersinformatie te raadplegen.

De databank kan simulaties maken over het effect van kleine infrastructuraanpassingen op de verkeersstromen (vb. het verhogen of verlagen van het aantal rijstroken, de aanpassing van de wegmartering, het opleggen van een snelheidsbeperking, enz.). Dit instrument laat toe om Traffic Management Plans (verkeersbeheersplannen) op te stellen.

Dynamisch verkeersbeheer: van droom, naar werkelijkheid

In 2001 heeft het Vlaams verkeersbeheersysteem weer iets meer gestalte gekregen. In de vernieuwde operatorzaal staan de reeds beschikbare systemen ergonomischer samen. Langs de wegen komt er meer telematica: tellussen of tell- en detectiecamera's meten en bewaken, borden voor veranderlijke boodschappen sturen het verkeer. Ook de betere afstemming van de werkzaamheden moet in 2002 voor de weggebruiker zichtbaar worden.

De vernieuwde website die meer complete verkeersinformatie zal aanbieden staat in de steigers, en verschillende systemen voor geautomatiseerd overbrengen van informatie zijn bijna klaar (RDS-TMC-Radio Data Signal/Traffic Message Channel, of DATEX- het elektronisch doorsturen van berichtgeving naar andere centra en de radio). Van de aanwerving van bijkomende medewerkers wordt in versneld tempo werk gemaakt. <http://verkeersinfo.lin.vlaanderen.be/>

Verkeersbegeleidingssysteem op de Ring rond Antwerpen

Automatische incidentdetectie, bijkomende camerabewaking en ca. 26 borden met veranderlijke aanduidingen boven de weg (Dynamische Route Informatie Panelen): dit is in een notendop de inzet van een ambitieus programma ter

bevordering van de verkeersafwikkeling en -veiligheid in de Antwerpse regio. Langsheen de volledige Ring rond Antwerpen worden bijkomende camera's opgesteld die, via beeldverwerkingstechnieken, automatisch incidenten en files kunnen detecteren. Al de camerabeelden worden via een speciaal glasvezel netwerk doorgezonden naar het Verkeerscentrum. Daar worden de beelden verder geïnterpreteerd en worden de veranderlijke aanduidingsborden aangestuurd met de gepaste informatie. Dit gebeurt aan de hand van goed bestudeerde scenario's m.b.t. het geven van adviezen over bv. alternatieve reiswegen, het bevorderen van de verkeersdoorstroming en het inspelen op de verkeersveiligheid (filestaartwaarschuwing). De variabele signalisatieborden bestaan uit een volledig vrij programmeerbaar tekstgedeelte (3 rijen van 21 karakters) en een grafisch deel voor pictogrammen. Voor het tonen van teksten en symbolen worden zeer krachtige LED's gebruikt die goed leesbaar zijn en een zeer lange levensduur hebben. Deze borden (van 11,5 bij 2,5 m) hangen op portalen boven de weg.

In 2001 werd de volledige soft- en hardware ontwikkeld voor zowel het verkeersmonitoringsysteem als voor de sturing en afstandscntrole van de variabele borden. Ruim 40 km glasvezelkabel werd ingegraven en de installatie van camera's en borden nam een aanvang. Half 2002 zal dit alles klaar zijn.

Verkeerssturing helpt bij verstoring

In nauw overleg met mobiliteitsactoren, zoals de politie en De Lijn, worden de verkeersbeheersplannen gedetailleerd en verfijnd. Zo kan snel en gecoördineerd worden opgetreden bij storingen door werken, onverwachte gebeurtenissen, sociale acties of calamiteiten. In 2001 ging de aandacht vooral naar de Antwerpse regio, omdat hier op korte termijn bijkomende telematica kan worden ingezet. Aan de hand van een evaluatiematrix kan snel geoordeeld worden welke maatregelen moeten genomen worden. Gedetailleerde actieplannen laten toe om de taken van de verschillende partijen continu op te volgen en bij te sturen. Het is de bedoeling de hinder zo veel mogelijk te beperken en de weggebruikers een alternatieve route aan te bieden. Verder zorgen bewegwijzering, signalisatie, markeringen en het wegwerken van kleine knelpunten voor een vlottere verkeersdoorgang. Een opmerkelijk initiatief is dat men, bij ernstige hinder, de Liefkenshoektunnel tijdelijk tolvrij kan maken en als alternatieve route kan promoten. In dit geval neemt het Verkeerscentrum het initiatief en begeleidt het de operatie. Het Vlaamse Gewest betaalt hierbij het verschuldigde gebruiksgeld: de schaduwtoel.

Verkeerslichtenbeïnvloeding ten voordele van het openbaar vervoer

Eind 2001 waren er in Vlaanderen 696 kruispunten uitgerust met een systeem om het openbaar vervoer een voorrangbehandeling te geven. Zo kan, wanneer een bus een kruispunt met verkeerslichten nadert, de groentijd worden verlengd, of de roodtijd versneld worden beëindigd.

Dit werkt vrij goed op kruispunten die niet verzadigd zijn en waar de bus al van op grote afstand kan waargenomen worden. Negatieve invloeden zijn:

- de aanwezigheid van een halte op een vrij korte afstand vóór het verkeerslicht;
- de verzadiging tijdens de piekuren zodat de bus niet kan doorrijden;
- buslijnen met een hoge rijfrequentie vanuit de vier rijrichtingen;
- het ontbreken van opstelstroken voor links afslaand verkeer;
- grotere kruispunten met lange oversteekplaatsen voor (tragere) voetgangers, waardoor de aankomende bus niet snel genoeg groen kan krijgen;
- kruispunten in een groene golf.

Uit een evaluatie blijkt dat ruim tweederde van de installaties goed functioneert. Zo kan men nagaan hoe de andere kunnen verbeterd worden. Hierbij worden ook de provincies en gemeenten betrokken, omdat er allicht infrastructuur aanpassingen nodig zijn (bijkomende opstelstroken, vrije busbanen, e.d.).

Verkeerslichtenbeïnvloeding bij verlenging tramlijn tot Antwerpen LO

Tot eind 2001 bevond de eindhalte van de premetrolijn, die het centrum van Antwerpen met Linkeroever verbindt, zich op de Blancefloerlaan.

Deze lijn werd met 4,5 km verlengd tot Zwijndrecht. De nieuwe eindhalte ligt op de grens tussen Zwijndrecht en Melsele (Provincie Oost-Vlaanderen). Van daaruit verzorgt De Lijn de verbindingen met het Waasland met autobussen. Het nieuwe traject Linkeroever - Zwijndrecht volgt de gewestweg N70, deels in eigen bedding, deels op de rijbaan. Om de veiligheid te verzekeren, werden op verschillende kruispunten extra verkeerslichten geplaatst.

Hiervoor deed men een beroep op nieuwe technieken. Op vijf kruispunten werden verkeerslichten met LED's (Light Emitting Diodes) gebruikt. Deze hebben een lange levensduur en een gering energieverbruik. Door verkeerslichtenbeïnvloeding krijgt het openbaar vervoer voorrang. Speciale detectielussen in de weg, voor en na het kruispunt, reageren alleen op de zend- en ontvangstapparatuur in trams en autobussen.

Verkeerslichtenbeïnvloeding langs de Belgische kust

In het voorjaar 2001 werd ook het traject van de kusttram gedeeltelijk uitgerust met een systeem van verkeerslichtenbeïnvloeding. Er waren immers nodeloze vertragingen geconstateerd op de kruispunten met verkeerslichten. Aangezien er tijdens het hoogseizoen stipt om de 7 minuten een kusttram moet rijden vormde verkeerslichtenbeïnvloeding de aangewezen oplossing voor het hele kusttramtraject (naar Oostends voorbeeld).

Hierbij worden twee soorten detectiesystemen gebruikt:

Selectieve detectie wordt toegepast als de tram niet in eigen bedding rijdt.

Dan herkent het systeem uit de verschillende voertuigen enkel de kusttram.

Inductieve detectie wordt gebruikt wanneer de tram wel in eigen bedding rijdt en er geen ander verkeer moet herkend worden.

Bij de installatie werd ook gedacht aan de veiligheid van de andere weggebruikers door extra signalisatie aan te brengen. Een evaluatie na de zomervakantie leidde ertoe dat de wachttijd van de dwarsende voertuigen drastisch ingekort kon worden, zonder daardoor de kusttram te benadelen.

Het opzet is geslaagd: vanaf volgende zomer zal de reiziger met de kusttram nog sneller en comfortabeler van De Panne naar Knokke kunnen reizen, zonder de mobiliteit en de veiligheid van andere weggebruikers in het gedrang te brengen.

Wegwerkzaamheden: betere informatie en signalisatie

Wegwerkzaamheden krijgen nu al aandacht op de radio en de site van het Verkeerscentrum. Ook de kranten en het tijdschrift Uitweg berichten erover. Daarnaast zijn dynamische aanduidingen voor verkeersgeleiding bij wegwerkzaamheden volop in ontwikkeling. Nieuwe technologieën zoals RDS-TMC, filedetectie en waarschuwingssystemen zullen intensiever worden ingezet.

Om bij wegwerkzaamheden de staart van de files (het meest kwetsbare punt) te beveiligen, werden al heel wat maatregelen getroffen. Er wordt nagegaan wat nog kan verbeterd worden, onder meer op basis van ervaringen in het buitenland. In Vlaanderen wordt de correcte naleving van de reglementering inzake werfsignalisatie meer en beter gecontroleerd.

- Verkeersbeïnvloeding voor een vlotte verbinding langs de Belgische kust



- Verhoogde aandacht voor fietsers



Verhoogde aandacht voor fietsers: totaalplan en vademecum

De fiets is druk bezig zijn oorspronkelijke functie te herwinnen: een functioneel vervoermiddel voor korte afstanden (< 10 km). De fiets neemt een onmisbare plaats in elk duurzaam mobiliteitsbeleid in. Naast de duidelijke, toeristisch-recreatieve opmars van de fiets scoort hij ook steeds beter als vervoermiddel naar het werk, de school of bij het winkelen. Om het fietsen te stimuleren wordt het *Vlaams*

Totaalplan Fiets opgesteld. Dit bevat heel wat krachtlijnen, budgetten en concrete maatregelen om het fietsbeleid gestalte te geven. In het pas gepubliceerde *Vademecum Fietsvoorzieningen* staan richtlijnen, normen en aanbevelingen om comfortabele, uniforme én veilige fietspaden aan te leggen en te onderhouden.

Evaluatie mobiliteitsconvenants leidt tot belangrijke bijsturing

Focus op de kwaliteitszorg

In 2001 ging het mobiliteitsconvenant zijn zesde werkingsjaar in. Met dit beleidsinstrument verbinden het Vlaamse Gewest, De Lijn en de gemeenten zich ertoe de plaatselijke mobiliteitsproblemen planmatig aan te pakken. Een belangrijke mijlpaal is de invoering van het *decreet over de mobiliteitsconvenants* van 20 april 2001. Een eerste gevolg hiervan was dat alle officiële teksten zowel inhoudelijk, juridisch als tekstueel aangepast werden.

Op 13 juli keurde de Vlaamse regering een uitgebreide evaluatie en bijsturing van het convenant goed: tal van administratieve procedures werden vereenvoudigd, het begrip kwaliteitszorg werd geïntroduceerd en er kwam een nieuwe subsidie-module voor flankerende maatregelen in het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Ook aan de praktische werking werd gesleuteld. Het meest ingrijpend is de invoering van de jaarlijkse en vijfjaarlijkse *voortgangsrapportering* en van een methode om de gemeentelijke mobiliteitsplanning te evalueren. Hierdoor wordt het convenant continu vernieuwd en wordt de kwaliteit bewaakt.

Nieuwe projecten voor stads- en streekvervoer

In alle Vlaamse provincies werkte De Lijn projecten uit om de basismobiliteit geleidelijk te realiseren. Daarnaast werden ook GEN-lijnen (gewestelijke expressnet lijnen) rond Brussel en de verlenging van de tramlijn Antwerpen-Zwijndrecht voorbereid. In elk van de vijf entiteiten van De Lijn werd een *Openbaar VervoerCommissie* (OVC) opgericht.

Alle projecten voor meer tram- of busvervoer worden inhoudelijk beoordeeld door een onafhankelijke *auditor*. De OVC start deze projecten op en evalueert ze jaarlijks. Vóór elke bespreking in de OVC wordt een schriftelijk advies gevraagd van de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers (BTTB). Na de bespreking geeft de *auditor* een advies.

Betere bereikbaarheid van Oostendse haven: sluiting van de ring (R 31)

De verbindingsweg tussen de autoweg A10 (Kennedy-rondpunt) en De Bolle is al een kwarteeuw prioritair voor Oostende. Deze verbinding (ongeveer 800 m) vormt het sluitstuk van de Stadsring, die het verkeer naar de haven en de oostelijke kust uit het stadscentrum moet houden. Daarbij wordt het oude traject tussen het Kennedyplein en het kruispunt De Bolle met 2,4 km ingekort.

Oorspronkelijk was een plan bedacht voor een lange tunnel onder de sporenbundel en de dokken. Maar wegens technische moeilijkheden en een te hoge kostprijs heeft men dit project opgeborgen. Een viaduct bleek goedkoper, maar is om diverse redenen eveneens nooit uitgevoerd. Nieuwe perspectieven op de havenuitbreiding (o.a. de vervanging van de oude Demeysluis) en het opleggen van lagere

maximumsnelheden, maakten een haalbare oplossing mogelijk, namelijk een minder diepe tunnel onder de sporen en een beweegbare brug over de dokken. Deze oplossing biedt een vlotte verbinding tussen de R31 en de haventerreinen. Later komt er ook een aansluiting met de industriezone van Zandvoorde, wat de verkeershinder in de woonwijken zal verminderen. Bijna alle afdelingen van LIN waren betrokken bij dit project alsook de stadsdiensten, het Autonoom Bedrijf Haven Oostende, De Lijn, de NMBS en de talrijke nutsvoorzieningsmaatschappijen. Het totale project was onderverdeeld in een vijftiental deelprojecten die afzonderlijk werden bestudeerd en gepland. Deze deelprojecten werden vervolgens gebundeld in drie belangrijke aanbestedingsdossiers.

De belangrijkste uitdaging voor de administratie Wegen en Verkeer blijft het duurzaam verbeteren van de mobiliteit op de weg. De verkeersafwikkeling moet zo optimaal mogelijk verlopen, terwijl de veiligheid en het comfort van alle verkeersdeelnemers verzekerd blijft. Het afgelopen jaar zette AWV daartoe weer een reeks stappen in de goede richting. Zo zorgde de aanleg van verscheidene kruispunten en doortochten voor een merkelijk betere doorstroming van het verkeer en een harmonieuzer samengaan van de verschillende vervoersmodi. Er werd ook gewerkt aan de verdere uitbouw van het netwerk van carpoolparkings, ADA (Algemene Databank AWV) kreeg vorm als geïntegreerde databank voor een coherent wegenbeheer, enz. Het verkeersbeheer kreeg dan weer een sterke duw in de rug door de verdere uitbouw van het Verkeerscentrum in Antwerpen. Dat is steeds beter in staat om bij een verstoorde verkeersafwikkeling tijdig zeer gerichte informatie te verspreiden en voor bijsturing te zorgen. Ook de geslaagde communicatie rond de werken op het viaduct van Vilvoorde toont het belang aan van degelijke verkeersinformatie.



:: p 6
Resultat
luchthavens 2

:: p 6
Decreet
20 april 2

:: p 6
Infrastructuurwe

:: p 6
Zorg voor m
bij wegbeh
ontsnipperin
ecolog
bermbel

:: p 6
Organisatie, studi
communic

Administratie Wegen en Verkeer (AWV)

Resultaten luchthavens 2001

Luchthaven Oostende

De Oostendse luchthaven verscheepte in 2001 4 693 ton minder vracht dan in 2000 (93 471 ton), wat voornamelijk terug te voeren is op de algemene crisis in de vrachtluchtvaart. Het passagiersverkeer liep slechts licht terug, van 123 984 in 2000 tot 117 775 in 2001. De invloed van Euro 2000 niet meegeteld, bleef het aantal charterpassagiers stabiel.

In 2001 renoveerde men het passagiersgebouw en begon men aan de vernieuwing van de verkeerstoren. De bedrijvenczone werd verder afgewerkt.

Belangrijk was de verminderde impact van de luchthaven op de leefbaarheid van de omgeving: het aantal nachtvluchten daalde tot gemiddeld 1,42 bewegingen (toestellen groter dan 6 ton) en het totaal aantal vliegtuigbewegingen verminderde van 44 060 tot 39 306.

Luchthaven Antwerpen

Het aantal passagiers bereikte een record van 273 208, tegenover 261 576 in 2000. De groei was zowel te merken bij lijn-, charter- als trainingsvluchten.

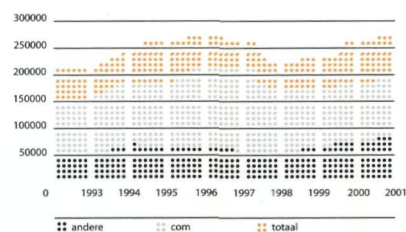
Er was ook een lichte toename van het aantal bewegingen tot 69 515.

Op het einde van het jaar voelde de luchthaven de gevolgen van 11 september en van de economische crisis in de sector. Ook het faillissement van SABENA had een negatieve invloed.

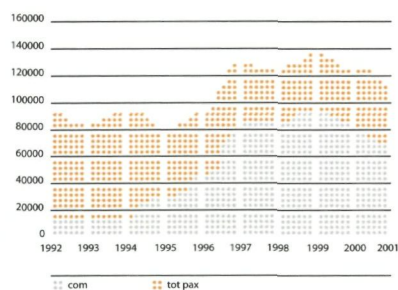
Beheer Luchthavens

Op 19 oktober 2001 besliste de Vlaamse regering om externe partners advies te vragen voor het beheer van de regionale luchthavens. BIAC vervult deze adviesfunctie voor de luchthaven van Oostende, Ernst & Young E.T.M. voor de luchthaven van Antwerpen. De externe managers kregen als eerste opdracht om binnen een half jaar een investeringsplan, een businessplan en een milieu-plan op te stellen. Daarnaast worden ook voorstellen voor een nieuwe beheersvorm uitgewerkt.

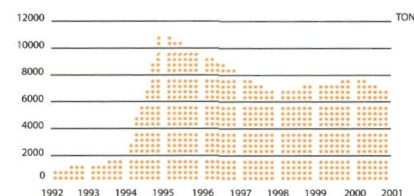
Antwerpen/passagiers 1993-2001



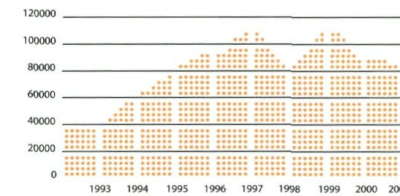
Oostende/passagiers 1992-2001



Antwerpen/luchtvracht 1992-2001



Oostende/luchtvracht 1993-2001



•• Carpoolparking in Kontich



•• Carpoolparking in Houthalen



•• Carpoolparking in Lummen-
fietsenstalling



Decreet van 20 april 2001

Op 20 april 2001 werd het decreet bekrachtigd *betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad voor Vlaanderen*. Na drie jaar voorbereiding is het nieuwe decreet volledig afgestemd op de Europese regelgeving. Het introduceert het begrip *basismobiliteit* bij het stads- en streekvervoer van de Vlaamse VervoersMaatschappij (VVM): openbaar vervoer wordt een recht voor wie in een woonzone woont. Via netmanagement moet de

VVM het aanbod zo goed mogelijk afstemmen op de behoeften van de inwoners. Het decreet omvat tevens de basisreglementering voor het inzetten van taxi's in het openbaar vervoer en regelt de oprichting van de Mobiliteitsraad voor Vlaanderen (MORA), de hoogste adviesraad inzake mobiliteit. In de loop van 2002 zullen een vijftal uitvoeringsbesluiten aan de Vlaamse regering voorgelegd worden.

Infrastructuurwerken

Carpoolparkings

Carpooling en de *Park and Ride* formule (P+R) helpen mee de files op het hoofdwegennet te verminderen. In Vlaanderen zijn al 54 carpoolparkings voor ruim 3300 wagens, vooral in de buurt van autosnelwegen. Acht hiervan werden in 2001 in gebruik genomen. Voor de veiligheid van voertuig en bestuurder werden vooral plaatsen uitgekozen met een goede zichtbaarheid in beide rijrichtingen en veel sociale controle. Een degelijke omheining, aangepaste beplanting, verlichting, een publieke telefoon, een overdekte fietsenstalling, een wachthuisje, eventueel een communicatiepaneel en een bushalte verhogen de veiligheid en het gebruikscomfort. In samenwerking met De Lijn en de NMBS worden ook een aantal P+R-parkings gebouwd voor de overstap naar het openbaar vervoer.

Afbraak en heropbouw twee bruggen E313-E34

De twee bruggen onder de E313-E34, aan de Ternesselei in Wommelgem en de Ruggenveldlaan in Deurne, dateerden uit de jaren zestig en waren dringend aan vervanging toe.

Om de hinder tot een minimum te beperken werden vooraf twee portaalelementen gebouwd die later ter plekke werden gereden.

Deze methode is duur maar heeft een veel kleinere maatschappelijke kost dan een traditionele vervanging: de drukke autosnelweg was binnen 82 uur opnieuw rijklaar. De hele operatie ging door in het verlengde paasweekend, van vrijdag 13 april om 19.00 u. tot dinsdagochtend om 05.15 u.

Bochtafsnijding Leugenberg

Om de doorstroming van het verkeer en de veiligheid te verbeteren, werden ten noorden van Antwerpen belangrijke werken uitgevoerd aan de A12-Havenweg: de Leugenbergbocht werd afgesneden en in de richting van de stad kwam er een nieuwe op- en afrit (Leugenberg). De werken begonnen op 10 mei 1999 en werden voltooid op 23 november 2001. Gedurende 10 maanden brachten zij ernstige hinder mee voor het verkeer op de A12. Toch is men erin geslaagd steeds minimaal 1 rijstrook per rijrichting open te houden en dankzij de uitgebreide veiligheidsmaatregelen bleef het aantal zware ongevallen beperkt.

Werken op A12 in doorgaand gewapend beton

Op de A12 in Meise werden de 40 jaar oude betonplaten volledig vervangen door doorgaand gewapend beton dat bovendien weinig geluidshinder veroorzaakt. De werken startten op 21 april 2001 en zouden 200 kalenderdagen duren. Eerst werden de oude betonplaten vormalen en hergebruikt bij de nieuwe fundering. Vervolgens kwam een 4 cm dikke sandwichlaag in asfalt met daarop de wapeningsnetten en het doorgaand gewapend beton (22 cm dik). Langs de middenberm werden de enkelvoudige stalen vangrails vervangen door een betonnen *New Jersey* stootband die ter plekke werd gegoten. Het beton werd op de werf zelf gemaakt in een mobiele betoncentrale. Om de hinder voor het verkeer te beperken gebeurde de uitvoering van de werken in fasen waarbij telkens één rijrichting volledig verkeersvrij werd gehouden.

•• Werken op A12



•• Nieuwe carpoolparking in Merelbeke



Herinrichting kruispunten N80 in Hasselt

De N80 (St-Truidersteenweg) is voor Hasselt een belangrijke in- en uitvalsweg en dus zeer druk. Bovendien komt het verkeer dat vanuit Hasselt én St-Truiden richting A13/E313 rijdt, er samen over een lengte van 800 meter. Daarbij komt nog de aansluiting van de Oude St-Truidersteenweg, de N722. Aan het kruispunt met de Grote Ring (R71) en aan de op- en afritten van de E313 werden conflictvrije verkeerslichten geplaatst. Op het kruispunt met de N722 werd een rotonde met twee rijstroken aangelegd. Bijzonder zijn ook de keermuren (tot 4 meter hoog) die opgericht zijn met betonblokken (zonder stalen wapening). Deze zijn mooier en kosten tot 1/3 minder dan de klassieke keermuren in gewapend beton. De totale kostprijs van de werken bedroeg 3,7 miljoen euro.

Fietsers

Speciale aandacht ging naar het fietsverkeer. Er is een tweerichtingsfietspad aan één kant van de N80, waardoor de fietsers niet langer de op- en afritten van de autosnelweg moeten oversteken. Ook werden vier extra fiets- en voetgangerstunnels aangelegd: twee onder de Grote Ring, en twee ter hoogte van de nieuwe rotonde.

Herinrichting aansluitingscomplex Merelbeke

In Merelbeke verbindt de B403 de R4 met de E40. Daar waar de B403 de E40 overbrugt, deden zich problemen voor qua veiligheid en capaciteit. De brug werd immers zowel gebruikt door het snelwegverkeer van en naar de E40 als door het lokaal verkeer dat de andere kant van de E40 wilde bereiken (inclusief voetgangers en fietsers). In de nabijheid liggen bovendien een nieuwe universiteits-campus en twee ziekenhuizen. Het hoofddoel van de herinrichting was dan ook het verkeer met een lokaal karakter volledig te scheiden van het ander verkeer. In een eerste fase werd voor het lokaal verkeer een nieuwe brug gebouwd over de E40. Ze werd voltooid in mei 1998. Hierna kon begonnen worden met de herinrichting van de wegenis rond deze brug en van de in- en uitritten van de E40. Ook het wegdek van de bestaande brug, nu alleen voor het snelwegverkeer, werd vernieuwd. De werken, die in verschillende fasen verliepen om de hinder zo veel mogelijk te beperken, werden afgerond in november 2001.

De verkeersafwikkeling tussen de R4 en de E40 verloopt nu vlotter en veiliger. Ook voor het lokaal verkeer, en in het bijzonder voor de zwakke weggebruiker, is de veiligheid er aanzienlijk op vooruit gegaan.

Carpoolparking

Het bleek dat heel wat carpoolers hun auto's en fietsen parkeerden op de pechstrook van de B403. Daarom werd beslist om in de omgeving een carpoolparking aan te leggen. Na overleg met de gemeente Merelbeke werd een geschikte locatie gevonden op de hoek van de Guldensporenlaan en de Heidestraat. Via de R4 zijn immers zowel Oostende, Brussel als Antwerpen makkelijk bereikbaar voor carpoolers uit het Gentse. De parking biedt plaats aan 147 wagens en 48 fietsen en beschikt over de nodige wacht- en informatie-infrastructuur. Auto's en fietsen kunnen er op een veilige manier worden achtergelaten.

Herinrichten kruispunt N31/N371 Blauwe Toren te Brugge

De werken aan dit economisch en toeristisch uiterst belangrijke kruispunt in Brugge kenden vier fasen. Bij de eerste fase (uitgevoerd in 1999) werd de N371 vanuit Blankenberge rechtstreeks aangesloten op de Expressweg en werd een gevaarlijke bocht in de N31 rechtgetrokken. De tweede stap (2000 en 2001) was de bouw van een brug (met opritten) langs de huidige N371 Brugge - Blankenberge. Daarbij moest het nieuwe traject van de N371 verder worden afgewerkt. Er kwam een rotonde (richting Blankenberge), en het kruispunt met de Vagevuurwijk werd heringericht. De fietsers van en naar Zeebrugge werden verwend met een dubbel fietspad tot aan de verbindingsweg N571 - N31. Tijdens de derde fase (2001) werd de autoweg voltooid vanaf de spoorwegbrug tot aan de aansluiting op de rechtgetrokken bocht. De afrit Blankenberge werd afgewerkt en aangesloten op de nieuwe rotonde. In het najaar van 2001 werd de vierde fase uitgevoerd: het aanleggen van een tweede rotonde richting Brugge.

•• Amfibieëntunnel in Kruishoutem



•• Ecotunnel in Houthalen



•• Aparte busbanen



Aparte busbanen op de N9 Brussel - Aalst te Asse

De N9 tussen Brussel en Aalst is een erg drukke secundaire weg met veel filevorming. Om de frequentie van de lijnbussen te verhogen werd besloten om tussen Asse en Zellik aparte, vrije busbanen aan te leggen.

Vermits het hier ging om een drievaksbaan, met één rijstrook in beide richtingen, was die ruimte voorhanden zonder de capaciteit van de N9 te verminderen.

In de richting van Asse, langs het dichtbebouwde stuk tussen het Petrus

Ascanus-plein en de spoorwegoverweg, kwam de vrije busbaan centraal te liggen. Richting Brussel kwam de busbaan rechts van de weg, vanaf het kruispunt met Zittert tot aan de Veldbloemenlaan. In deze zone liggen slechts enkele haltes en is er weinig lintbebouwing. Op 8 juni 2001 werden de nieuwe busbanen plechtig voorgesteld. De tijdwinst voor De Lijn is aanzienlijk.

Zorg voor milieu bij wegbeheer: ontsnippering en ecologisch bermbeheer

Blijvende aandacht wordt besteed aan flora en fauna langs de gewestwegen. Specifieke passagemogelijkheden voor fauna (kokers of duikers) en ecorasters zijn niet meer weg te denken langs de autosnelwegen.

Voor de aanleg van ontsnipperende infrastructuur langs de E19 ter hoogte van de HSL-werken ten noorden van Antwerpen, wordt samengewerkt met de NMBS. Over de beide infrastructuren wordt één econduct gepland (groene brug).

Eén bestaande brug zal een groene berm krijgen zodat kleine diersoorten haar mee kunnen gebruiken. Onder het ganse traject tussen Antwerpen en de Nederlandse grens komen ook 29 ecotunnels en 5 ecludikers.

Ook dit jaar werd voor een groot deel van de autosnelwegbermen een bermbeheersplan opgesteld, zodat oordeelkundig natuurtechnisch beheer mogelijk wordt.

Organisatie, studie en communicatie

Het proces- en personeelsplan districtswerking

Het in 1998 begonnen project *Takenpakket districten* naderde in 2001 zijn voltooiing. Aangezien de visie inmiddels evolueerde spreekt men nu over het project *Vernieuwde werking van de districten*. Na de start van het proces- en personeelsplan *Infrastructuurwerken* werden immers alle activiteiten m.b.t. infrastructuurwerken en structureel onderhoud uit het oorspronkelijke takenpakket gelicht. Hiervoor was het nodig een aantal berekeningen over te doen.

De grote uitdaging voor 2001 was de invoering van de vernieuwde werking in de pilotodistricten Grobbendonk, Halle, Brugge, Sint-Niklaas en Genk.

Hierover is al een eerste evaluatie gaande.

Risicoanalyse bij gevaarlijk werk

In 1998 en 1999 werden, in het kader van de wet *Welzijn Op het Werk*, risicoanalyses uitgevoerd voor verschillende functies binnen AWW. De resultaten werden gerangschikt volgens een risicoscore om passende maatregelen uit te werken.

Er werden afspraken gemaakt voor de financiering van collectieve en individuele beschermingsmiddelen: botsabsorbeers, vluchthavens langs autosnelwegen, een ander type personenwagen, ...

Voor de restrisico's werkte men schriftelijke instructies uit. Een werkgroep stelde, in nauwe samenwerking met de Interne Dienst voor Preventie en Bescherming voor vijf functies veiligheidsinstructiekaarten op.

In december 2001 werden deze veiligheidsfiches aan alle betrokken personeelsleden uitgedeeld en toegelicht tijdens een informatiedag in elke provincie. Vanaf 1 januari 2002 moeten zij worden nageleefd.

Voor de toekomst wordt overwogen om de risicoanalyses uit te breiden naar andere functies.

Onderzoek verkeerseducatieparken

De discussie over permanente verkeersparken werd in het voorjaar 2001 gelanceerd door de Gentse schepenen voor mobiliteit en onderwijs. Om kinderen beter voor te bereiden op het verkeer dacht men aan de oprichting van een grootschalig verkeerspark, dat ook nog kan dienen om volwassenen bij te scholen. De Vlaamse minister van mobiliteit nam het idee over en suggereerde een volwaardig verkeerseducatiepark in elke Vlaamse provincie. Om dit alles voor

te bereiden werd een beroep gedaan op de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) die al sinds 1993 bezig is met praktijkgerichte verkeersopvoeding. Ook de federale politie, het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV), de Vlaamse Vereniging van Provincies (VVP), de Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten (VVSG), AWW, het kabinet van de minister en de provinciehoofdsteden werden bij het project betrokken. In een eerste fase werd een inventaris gemaakt van de bestaande verkeersparken en zocht men mogelijke partners. Hierbij werd niet alleen uitgekeken naar financiële of logistieke sponsors, maar werd ook contact gezocht met de zgn. risicogroepen: jonge bromfietzers, professionele bestuurders enz... Het buitenland werd evenmin vergeten als inspiratiebron. In een tweede fase werd een ontwerp opgemaakt over de inhoud en de inrichting van de verkeerseducatieparken. Tot slot werd een samenwerkingsovereenkomst opgesteld tussen de betrokken partijen. Het volledige onderzoek wordt afgerond in het voorjaar van 2002.

GPS opname van de kilometerpalen

Langs de 6400 km Vlaamse gewestwegen staan ongeveer 7400 kilometerpaaltjes. In juni 2001 begon een tweekoppig team systematisch, met GPS, de drie plaatscoördinaten van elk paaltje op te nemen. Zo worden de ligging westoost, zuidnoord en de hoogteligging elektronisch opgeslagen in het Lambert 72 stelsel. Ongeveer 2000 km zijn al afgewerkt. Bovendien werden de begin- en eindpunten van rotondes mee opgenomen.

Belangrijke voordelen

- De ligging van een weg op een kaart kan snel op fouten worden gecheckt.
- De lengte van een weg op een kaart verschilt door het klimmen en dalen van de werkelijke lengte. De afstands aanduidingen op de kaart kunnen dus nauwkeuriger worden gemaakt.
- De kilometerpaaltjes kunnen gebruikt worden om voor de hulpdiensten de plaats van een ongeval te bepalen in westoost en zuidnoord coördinaten.
- De Grafische Informatie Systemen (GIS) krijgen correcte basisgegevens over de wegen.

•• Werken op het viaduct van Vilvoorde



•• Werken op het viaduct van Vilvoorde



•• Communicatie rond werken viaduct van Vilvoorde



Streefbeeldstudies N8 Ninoofsesteenweg

In de loop van 2000 en 2001 werd de N8 (Ninoofsesteenweg) grondig bestudeerd. Het betreft immers de levensader van het Pajottenland.

De streefbeeldstudie van AWV behandelde het totale wegbeeld en wilde deze gewestweg tussen Brussel en Ninove herinrichten als secundaire weg type 3 (openbaarvervoer- en fietsas). De gemeenten Dilbeek, Lennik, Roosdaal en Ninove werden bij de studie betrokken. Tegelijk voerde De Lijn een studie uit om de doorstroming van het openbaar vervoer op deze weg te verbeteren. Beide projecten werden op elkaar afgestemd. Uit de streefbeeldstudie bleek dat de Ninoofsesteenweg nood heeft aan een rechtsliggende busbaan en een volwaardig fietspad over de volledige lengte. Er komt ook een middenberm om het aantal frontale botsingen te verminderen en om het oversteken te vergemakkelijken. Om de 2,5 km worden keerpunten aangelegd. Het aantal rijstroken voor het autoverkeer wordt daarvoor teruggebracht van twee naar een. De volgende jaren zal dit streefbeeld realiteit worden.

Geactualiseerde wettelijke rooilijnen

De bestaande rooilijnen passen niet altijd in de huidige visie op de gewestwegen en zijn soms niet eens afdwingbaar (geen KB). Daarom wilde men in 2001 een methode vastleggen om de rooilijnen te actualiseren en ze een wettelijke basis te geven. Hierbij ging men uit van de categorie waartoe de weg behoort. Het einddoel was een grafische weergave van de (toekomstige) grenzen van het openbaar domein. Die moet de wegbeheerder helpen bij het vestrekken van eenduidige bouwadviezen, vergunningen, enz...

ADA, algemene databank AWV

AWV beschikt over verschillende waardevolle databanken (voor wegen, plannen, ongevallen, enz...). Voor een goed wegenbeheer moeten al deze afzonderlijke gegevens geraadpleegd en gecombineerd kunnen worden. Met de moderne hulpmiddelen (GIS en intranet/internet) behoort dit tot de mogelijkheden. ADA zorgt voor de gebruiksvriendelijke raadpleging van

grafische informatie die gekoppeld is aan infrastructuur. Vandaag al kunnen via intranet een aantal grafische referentiebestanden ingekeken worden: het stratenplan, orthofoto's, het wegen-, spoorwegen- en waterwegennet,... Ook typische wegeninformatie m.b.t. bebouwde kommen, fietspaden, de staat van de wegen, verkeerstellingen en ongevallen enz. zijn op deze manier toegankelijk. De mogelijkheden zullen snel worden uitgebreid met gewestplannen, habitat- en vogelrichtlijngebieden, kadaster enz...

Op termijn moet ADA uitgroeien tot hét grafisch venster op de verschillende gegevens en tot een dagelijks werkinstrument.

Communicatie rond werken viaduct Vilvoorde: 2000 vergeleken met 2001

Resultaten uit het media-onderzoek

De geschreven pers bereikt minder lezers: hun aantal daalde van 5 135 000 in 2000 tot 4 579 000 in 2001. Radio en TV bereiken 8 424 536 mensen.

De persberichtgeving over de werken aan het Vilvoordse viaduct had in 2001 een positievere teneur dan in 2000. De informatiecampagne leidde ook tot meer artikels en radiobijdragen, maar tot minder uitgezonden items op TV. Net als vorig jaar werd de periode en het waarom van de werken goed gecommuniceerd. In 2001 gebruikten de journalisten hoofdzakelijk het persbericht als primaire informatiebron en interviews om de basisinformatie toe te lichten. De berichtenstroom was in beide jaren even intens op de twee piekmomenten (vóór en op het einde van de werken). Daartussen lag het aantal berichten opmerkelijk lager: geen nieuws is nog altijd goed nieuws.

De Vlaamse Infolijn, die steeds bekender wordt, werd 1552 keer geraadpleegd (66 telefoontjes in 2000) en het aantal reacties via de wegenwerkesite bleef ongeveer constant. Ook bleek dat flyers en affiches onontbeerlijk zijn voor een geïntegreerde communicatie-aanpak. Ze ondersteunen de klassieke berichtgeving en brengen de wegenwerken in beeld.

Resultaten uit het gebruikersonderzoek.

Net als in 2000 bleken TV en radio de belangrijkste informatiekanaalen te zijn voor wegenwerken. Nieuw in 2001 was de radiospot: 47 % van de ondervraagden zegt over de werken gehoord te hebben via de spot op Radio Donna en/of Radio 1. De radiospot scoort hiermee hoger dan een krantenartikel (36%).

De klassieke berichtgeving via TV, radio en geschreven pers haalde in beide jaren dezelfde score. Ook de rol van de aanvullende website en het e-mail bericht bleef gelijk.

Sensibiliseringscampagnes

Verkeersleefbaarheid

Het mobiliteitsprobleem zal niet alleen opgelost kunnen worden door aanpassingen aan de wegeninfrastructuur. Werken aan een mentaliteitswijziging is minstens even belangrijk. De administratie Wegen en Verkeer voert dan ook al jaren grote mediacampagnes die de weggebruiker willen aanzetten tot een bewuster mobiliteitsgedrag. De automobilitéit mag immers niet steeds een evidente keuze zijn.

Ook het afgelopen jaar werden vier grote mobiliteitscampagnes op poten gezet. De behandelde thema's waren *woon-werkverkeer* (april), *verkeersleefbaarheid* (juni), *recreatief verkeer* (augustus) en *alternatief vervoer* (september). Elke campagne legde dus een ander accent met betrekking tot het mobiliteitsgebeuren. Toch was er één duidelijke rode draad, met name de link tussen slechte eetgewoonten en slechte verkeersgewoonten. Net zoals eenzijdige voeding ongezond is, heeft het telkens weer terugvallen op de automobilitéit nare gevolgen (economisch, ecologisch en sociaal). Elke campagne bestond uit een affiche langs de autosnelwegen en gewestwegen en een daarop voortbordurende radiospot. Ook *Uitweg*, *het blad voor een betere mobiliteit* werd steeds gekoppeld aan deze thema's.

Deze vier campagnes werden onderworpen aan een effectenstudie. Wij wilden immers graag weten welk de concrete impact ervan was op de Vlaamse bevolking. Uit het onderzoek blijkt dat 8 % van de mensen die de

affiches gezien of de radiospots gehoord hebben, effectief iets gewijzigd hebben aan hun mobiliteitsgedrag. Dit cijfer is zeker niet slecht als het doorgetrokken zou kunnen worden naar de hele Vlaamse bevolking. Een mentaliteitsverandering teweeg brengen is immers geen makkelijke opdracht. Het was wel een teleurstelling om vast te stellen dat 65% van de bevroegden met niemand over deze campagnes had gepraat. Ook al beogen wij een gedragsverandering, erover praten is een begin. Een massale mentaliteitswijziging vraagt immers dat het thema 'leeft' bij de bevolking. Mede daarom willen wij in 2002 overstappen naar een iets confronterender aanpak.

Samenwerking met EWBL rond campagne 'energiezuinig rijden'

Nog een grote campagne handelde over *energiebesparend rijden* (november). Deze campagne toonde aan dat zuinig rijden niet alleen goed is voor de portemonnee maar ook de verkeersveiligheid ten goede komt. De affichecampagne werd ditmaal gelinkt aan een televisiespot en een brochure met tips en weetjes over zuinig en veilig rijden. De brochure werd uitgegeven in samenwerking met de afdeling Natuurlijke Rijkdommen en Energie van de administratie Economie.

Resultaat werkgroepen 'waardering door de samenleving' en 'verkeersinfo'

In overeenstemming met de EFQM-doelstellingen van AWW, waren in 2001 twee werkgroepen actief die zich bezighielden met de verbetering van de communicatie rond wegenwerken. In de werkgroep *Waardering door de samenleving* werd een infobrochure uitgewerkt om omwonenden te informeren rond kleine en middelgrote wegenprojecten. In de werkgroep *Verkeersinfo* lag de nadruk op de inhoud van de verstrekte verkeersinformatie en het meest geschikte moment om die informatie te verspreiden. Dit alles is immers afhankelijk van de aard, de duur en de impact van de wegenwerken. Recent werd de werkgroep *Externe communicatie AWW* opgericht om de opvolging van beide werkgroepen te verzekeren.

Als ondersteunende technische administratie wil AOSO bijdragen aan een duurzame mobiliteit en aan veilige en kwaliteitsvolle realisaties in de verschillende werkdomeinen.

Voor haar klanten en hun projecten is AOSO een deskundig en betrouwbaar studie- en adviesbureau. 2001 is voor AOSO een mijlpaal wat de kwaliteitszorg betreft.

Voor het eerst sinds de start van het EFQM-traject in 1998, werden onze verwezenlijkingen getoetst aan externe benchmarking... en met succes. Het dossier *Goede praktijk door AOSO* werd ingediend bij de 1ste Conferentie over de Kwaliteit van de Overheidsdiensten in België en werd geselecteerd door een internationale jury.

Deze selectie is een aansporing om verder te gaan op de ingeslagen weg. Binnen dit algemeen kwaliteitsstreven zijn er ook de opmerkelijke dossiers van de afdelingen Betonstructuren en Geotechniek, die voor een BELTEST-accreditatie werden ingediend. In januari 2002 was het zover. AOSO beschikt nu over drie accreditaties: voor de afdelingen Metaalstructuren, Betonstructuren en Geotechniek. Op het gebied van Elektromechanica en Telematica bouwt AOSO, samen met AWV, het Verkeerscentrum in Antwerpen uit om te komen tot een betere mobiliteit. Met AWZ wordt het RIS (River Information System) verder ontwikkeld. De technische bijdrage van AOSO in het partnerschap met AWZ en AMINAL i.v.m. het integraal waterbeheer en de waterbeheersing heeft ook in 2001 zijn positieve effecten bewezen.



:: p 7
Infrastructuurprojecten

:: p 7
Metaalstructuren

:: p 7
Veiligheid en

:: p 7
Studie, onderzoek en advies

Administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten (AOSO)



Staal-betonbrug Ekeren ••

Infrastructuurprojecten

Het complex in Zelzate-West

Vanaf mei 2002 zullen grootse werken beginnen op de kruising van de R4 (ring rond Gent) en de expresweg N49 (Antwerpen-Knokke). Dit project kadert in de omvorming van de N49 tot autosnelweg (vak Zelzate-Maldegem). Alle kruispunten moeten daarbij verdwijnen.

Aan de kruising komt een betonnen brug over de N49 en een betonnen voetgangers- en fietserstunneltje eronder. Over de R4 wordt een metalen voetgangersbrug aangelegd en daarnaast zal een tunnel het verkeer dat uit Antwerpen komt veilig naar de R4 richting Gent loodsen. De uitvoering van de tunnel en zijn toegangshellingen gebeurt in zeven fasen waarbij gebruik wordt gemaakt van een combinatie van een cement-bentonietwand met damplanken.

De totale kost wordt op ongeveer 25.000.000 euro geraamd en de werken zullen zo'n 600 werkdagen duren.

Staal-betonbrug in Ekeren

Om ten noorden van Antwerpen – een klassiek zwart punt – de doorstroming en de veiligheid van het verkeer te verbeteren, werd de Leugenbergbocht rechtgetrokken. Eén van de kunstwerken in dit complex is de brug onder de nieuwe oprit vanuit Kapellen (richting Antwerpen). Deze staal-betonbrug werd in de loop van 2001 voltooid.

De 10 stalen hoofdliggers (5 per overspanning) werden volledig gelast en met een speciaal transport naar de werf gebracht. Daar werden ze met een grote kraan op de landhoofden en de pijlerconstructie geplaatst. De profielen van de vakwerkdwar-

dragers werden gemonteerd met voorspanbouten. Vervolgens werd het beton van de einddwarsdragers en van de brugdekplaat gestort. Tenslotte werd alles afgewerkt: het plaatsen van de voegen, de wegdekbedekking, de veiligheidsconstructies en de leuning.

Een tweede sluis in Evergem

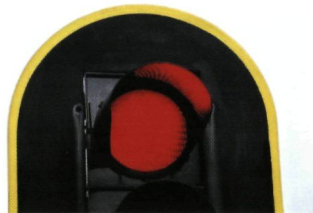
De bestaande sluis in Evergem is de enige bruikbare verbinding tussen de haven van Gent en het achterland richting Frankrijk. De bouw van een tweede sluis kadert in het totaalproject van de Seine-Schelde verbinding, d.w.z. de verbinding van de Noordzeehavens met het Franse Seine-Nord project.

De nieuwe installatie is gepland naast de bestaande – aan de zuidelijke zijde.

De huidige sluis is al in gebruik sinds 1965 en een analyse van de trafiekgegevens toont aan dat het vervoerde tonnage jaarlijks is blijven stijgen en dat met een steeds kleiner aantal, maar steeds grotere schepen. Het is dus niet verwonderlijk dat er hierdoor, en door een aantal defecten, veel en hinderlijk lang gewacht moet worden. De bouw van een tweede sluis bleek nodig te zijn. Bij het bepalen van de afmetingen (250 x 25 m) werd rekening gehouden met de grotere afmetingen en tonnenmaat van de schepen die er in de toekomst zullen doorgaan.

De studie van de sluisenkolk en van de aanlegplaatsen werd beëindigd in 2001. Het voorbereidende werk m.b.t. de sluisdeuren (puntdeuren) en van de elektromechanische uitrusting zal worden afgerond in 2002. De eerste fase van het totale project, de kaaimuren, werd al aanbesteed in 2001 en zal worden uitgevoerd in 2002.

•• Detailfoto van seinlantaarn met LED's



•• Ondergrondse parking station Leuven



•• Nauwkeurige metingen op de rand van een bouwput



•• Vijzelgemaal op de Ledebeek

Stationsomgeving te Leuven

De vernieuwing van de Leuvense stationsbuurt maakt deel uit van een ruimere aanpak. Zo wordt het verkeersplein *Tussen Twee Waters* als sterk vereenvoudigde verkeerswisselaar een nieuwe toegangspoort tot Leuven. De Vuurkruisenlaan, de voornaamste verbinding met de Diestsesteenweg, wordt vernieuwd en de Diestsevest wordt opnieuw een echte boulevard, met meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Ook de Tiensevest wordt verbreed met een promenade die naar het nieuwe provinciehuis leidt en waarlangs een parking komt voor 4000 fietsen.

Op het Martelarenplein wordt de hele zone rond de obelisk verkeersluw en krijgen voetgangers, fietsers en busgebruikers voorrang op de auto's. Om te vermijden dat de auto het station nog langer afsnijdt van het stadsleven, komt er onder het plein een tunnel die ook toegang geeft tot een ondergrondse parking voor 388 auto's. In het station zelf wordt de onderdoorgang verbreed en verlengd, zodat hij de Bondgenotenlaan verbindt met de Martelarenlaan. Een echte straat naar Kessel-Lo dus. De huidige busstelplaatsen ruimen baan voor een L-vormig gebouw, bestemd voor de administratie van De Lijn en met op het gelijkvloers een overdekt busstation.

Het renoveren van de stationsomgeving heeft ook een belangrijke elektromechanische component: de uitrusting en bekabeling van de tunnel en de ondergrondse parking aan het Martelarenplein, de sfeerverlichting op het plein zelf, de verlichting van het monument en de openbare verlichting langs de aanpalende wegen.

Op 30 juni 2001 werden tunnel en parking in gebruik genomen. Een geslaagd vernieuwingsproject waaraan ook AOSO haar elektromechanisch steentje heeft bijgedragen.

Energiebesparing met LED's

De lichtbronnen die tot nu toe werden gebruikt in de verkeerssignalisatie zijn gloeilampen op netspanning (230 V).

Het voordeel ervan is dat ze eenvoudig te ontwerpen, te monteren, te onderhouden en te herstellen zijn, maar ze hebben een beperkte levensduur en een matig lichtrendement.

Uit (nog beperkte) proeven met andere lichtbronnen bleek dat LED's mogelijk een goed alternatief vormen. Deze lichtbron is nog in volle ontwikkeling, zowel op het gebied van levensduur als qua lichtopbrengst en kleurweergave.

Ook het kostenplaatje lijkt interessant. Voor de Vlaamse verkeerslichten zou het gebruik van LED's een jaarlijkse besparing kunnen opleveren van 12.200.000 kWh of 1.354.000 euro.

Het vijzelgemaal op de Ledebeek te Lokeren

De Ledebeek is een zijwaterloop van de Durme en staat in voor de afwatering van ongeveer 4300 ha land. Om het water van de beek, onafhankelijk van het getij, naar de Durme te kunnen afvoeren is een pompstation nodig.

Er werd gekozen voor vijzelpompen omwille van hun grote bedrijfszekerheid en lage onderhoudskosten. Het pompstation heeft twee kleine pompen en vier grote. De kleine pompen moeten het normale debiet op de Ledebeek verwerken. De andere pompen komen in actie bij uitzonderlijk debiet.

Het peil van de beek wordt gemeten door twee ultrasone peilmeters, die elkaar controleren. Naargelang het waterpeil stijgt, worden automatisch nieuwe pompen

ingeschakeld. Naast de normale regeling is er nog een alarmregeling die door vloters ingeschakeld wordt. Tenslotte is er nog een noodinstallatie: als de volledige regelapparatuur zou uitvallen, starten er drie grote pompen.

Het pompstation is aangesloten op het afstandsbewakingsysteem ABBA van EMG. De verbinding gebeurt draadloos via het RAM Mobile Data-netwerk. Alle gebeurtenissen, metingen, defecten en alarmen worden doorgestuurd naar de permanente wachtdienst van EMG, die zo nodig de afdeling Water waarschuwt.

Draadloze bewaking bij EMG

In 2001 nam EMG (afdeling Elektriciteit Mechanica Gent) het initiatief om een aantal stations van AMINAL draadloos te bewaken. Sommige stations liggen immers zo afgelegen dat het moeilijk is om ze met een vaste verbinding of telefoonlijn aan te sluiten op het afstandsbewakingsysteem. Dankzij de draadloze verbinding konden ook deze AMINAL-stations geïntegreerd worden in het ABBA-systeem, dat in totaal ongeveer 680 technische installaties bewaakt en stuurt. Tegelijk werd een nieuw concept uitgedacht om installaties op ABBA aan te sluiten: het afstandsbewakingsgedeelte werd geïntegreerd in de aanwezige software. Door het inbouwen van een gesofisticeerd filtermechanisme wordt de overgedragen informatie sterk gereduceerd, wat een flinke besparing aan communicatiekosten oplevert.

Afstandsgestuurde signalisatie voor veren

De veren van Terdonk en Langerbrugge bevinden zich op het kanaal Gent-Terneuzen en verbinden Langerbrugge met Evergem en Terdonk met Doornzele. Deze veerdiensten worden zeer frequent gebruikt door fietsers, auto's en vrachtwagens, met gemiddeld 115 overvaarten per dag per veer. Zodra de veerboot de oever bereikt, wordt de valbrug neergelaten. Hierdoor wordt een naderings-

schakelaar geactiveerd die het mogelijk maakt de verkeerslichten en slagbomen met drukknoppen te bedienen. Dit gebeurt in vijf opeenvolgende stappen. Het is niet mogelijk om de volgorde van de stappen te wijzigen of om een stap over te slaan. Elke uitgevoerde stap moet immers eerst door het systeem worden bevestigd. Dit zorgt voor een maximale veiligheid van de gebruikers.

Automatisch gereinigde roosters

Het pompgebied Veurne-Ambacht in Nieuwpoort werd in 1992 gebouwd om een poldergebied van ongeveer 20.000 ha vlugger te kunnen ontwateren.

De zeven instroomgeulen zijn elk voorzien van een automatisch gereinigd rooster, dat voorkomt dat er vuil in de pompen of de doorlaten terecht komt. Het verzamelde vuil wordt automatisch verwijderd en afgevoerd.

Omdat de bestaande installatie aan vervanging toe was, deed AMINAL een beroep op EMG om nieuwe automatisch gereinigde roosters te plaatsen. In overleg met de klant werd echter gekozen voor een innoverende aanpak. In plaats van ieder rooster individueel uit te rusten met een roosterreiniger, kwamen er twee mobiele grijpers, elk opgehangen aan een loopkat. Deze grijpers kunnen door hun loopkat boven elk rooster gebracht worden en dit reinigen. Aan het einde van elk traject is een container opgesteld waarin de grijper het vuil kan deponeren.

De sturing van het geheel gebeurt volautomatisch. Deze installatie heeft het grote voordeel dat er niet voor elk rooster een eigen reiniger moet zijn, wat, zeker bij een groot aantal roosters, goedkoper uitkomt. Het systeem is ook onderhoudsvriendelijk omdat er zich geen bewegende delen continu onder water bevinden.

De installatie werd in september 2001 in gebruik genomen, en de eerste ervaringen zijn zeer positief. Andere gelijkaardige installaties zijn in uitvoering, o.a. voor de overwelling van de Vondelbeek in Dendermonde.

Metingen

Nieuwe topografische meetmethoden met moderne apparatuur

Het Deurganckdok wordt een nieuw containergetijdendok in de Antwerpse haven, ten zuiden van Doel. Het afgewerkte dok zal 2,5 km lang zijn en 450 m breed. Via een nieuwe sluis zal het in verbinding staan met de Waaslandhaven.

De bouw van het dok gebeurt in 3 fasen. Fase 1 (de noordelijke kaaimuur) en fase 2 (de zuidelijke kaaimuur) zijn nu in uitvoering: telkens 1500 meter in moten van ca. 20m. Fase 3 is de bouw van een 2200 meter lange kaaimuur, ter afwerking van het dok.

In september 2000 werd een meetprogramma opgesteld voor de kaaimuren van het Deurganckdok. Dit om de bewegingen van de taluds en ook de mogelijke verplaatsing van de kaaimuren t.o.v. de taluds te registreren. Bijkomend onderzoek, dat noodzakelijk blijkt te zijn, kan deels in het laboratorium gebeuren maar gespecialiseerde metingen op het terrein blijven onontbeerlijk.

Een nauwkeurige, realistische, technisch haalbare en betaalbare methode moest ontwikkeld worden die daarenboven zowel qua arbeidskracht als qua materiaal met beperkte middelen kon functioneren.

Drie meetsystemen werden uitgeprobeerd en uiteindelijk werd geopteerd voor een systeem van reflectorloos afstandsmeten met een nieuw aangekochte scantheodoliet Geodimeter vanaf ingeheidde I-profielen.

Dit systeem met I-profielen garandeert een zekere stabiliteit en laat toe de meetapparatuur snel en gemakkelijk op te stellen. Er is weinig materiaaltransport bij nodig en een beperkt aantal mensen kan de metingen op een veilige manier uitvoeren.



•• Opname met een metrische camera van op een hoogtewerker

Dienstverleningspakketten bij fotogrammetrie

De fotogrammetrie van de afdeling ATO (afdeling Algemene Technische Ondersteuning) is opgesplitst in twee delen: de analytische fotogrammetrie en de digitale fotogrammetrie. De analytische fotogrammetrie maakt klassieke getekende grondplannen, samengesteld uit punten en lijnen. Ze komen tot stand na interpretatie van luchtfoto's die elkaar voor 60 % overlappen. De luchtfoto's worden eerst georiënteerd, afzonderlijk en t.o.v. elkaar, en dan overtekend tot plannen. Na het aanbrengen van verbeteringen en het omzetten naar een tekenprogramma worden de definitieve grondplannen geleverd aan de klant. Die kan ze gebruiken voor verschillende doeleinden, zoals het ontwerpen van autosnelwegen, het plaatsen van geluidsschermen of het verbeteren van havens.

In de digitale fotogrammetrie worden de foto's eerst gescand en vervolgens digitaal verwerkt. Hier worden geen getekende plannen geleverd, maar orthofoto's. Dit zijn plannen, met aan elkaar verbonden foto's als achtergrond.

De orthofoto's worden o.a. gebruikt om overstromingsgebieden in kaart te brengen en te zoeken naar maatregelen om wateroverlast te voorkomen.

Naast de twee types luchtfotogrammetrie, hierboven bondig besproken, voert ATO ook projecten uit met terrestrische fotogrammetrie. Het principe is hetzelfde als bij de luchtfotogrammetrie, alleen worden de opnames nu gemaakt van op de grond. De terrestrische orthofoto's worden voornamelijk gebruikt voor de restauratie van gevels, oude bruggen, frontons, ... enz.

Veiligheid eerst

Veiligheids- en gezondheidsplan

Ontwerpers van complexe infrastructuurprojecten moeten sinds 2001, naast het eigenlijke aanbestedingsdossier, ook een veiligheids- en gezondheidsplan op (laten) stellen. Dit V&G-plan bevat een risicoanalyse en preventiemaatregelen om deze risico's te voorkomen zowel tijdens de bouwfase als achteraf bij gebruik en onderhoud. Zo heeft AMS in de ontwerpstudie voor de renovatie van de Van Cauwelaertsluis (in de Antwerpse haven) naast het bouwkundig gedeelte een V&G-plan uitgewerkt.

Bij het ontwerpen van de nieuwe roldeuren van deze sluis is bijzondere aandacht besteed aan een veilige en ergonomische toegankelijkheid bij onderhoud en herstelling. Ook het valrisico van op grote hoogte werd zoveel mogelijk beperkt. Na overleg met de eindgebruikers werden de nodige loopbruggen, haken voor valbeveiliging, hefkaablen en ergonomische toegangsluiken in het ontwerp opgenomen.

Studie, onderzoek en advies

Renovatiestudie Van Cauwelaertsluis te Antwerpen

Het project om de Van Cauwelaertsluis te renoveren, kadert in het masterplan voor een betere verkeersmobiliteit in en rond Antwerpen. Vier nieuw ontworpen roldeuren van het kruiwagentype wegen elk zo'n 1300 ton en laten zich manoeuvreren als stabiel drijvende schepen zowel bij montage als bij onderhoud. Dit is allerminst vanzelfsprekend als men bedenkt dat er verkeer over kan rijden, ze geschikt zijn voor waterkering én kunnen gebruikt worden voor de drooglegging van de sluis. Bij het openen en sluiten kunnen ze met rolwagens worden bewogen over extra zware rails. De deuren kunnen ook keren in twee richtingen om schuttingen toe te laten zowel onder als boven het waterpeil van de havendokken.

Naast deze metaalbouwkundig en elektromechanisch bijzonder vernuftige ingreep omvatten de werken ook nog de aanleg van een toegangsbrug naar een van de deuren, de aanpassing van het wegennet, de deurkamers en de sluiscolken en de modernisering van de aandrijving van de deuren en van de nivelleerschuiven.

Advisering en studies GEO

De afdeling GEO (afdeling Geotechniek) biedt haar klanten kwaliteitsvolle geotechnische ondersteuning die, naast het uitvoeren van geotechnische proeven en metingen, ook studies en advies omvat.

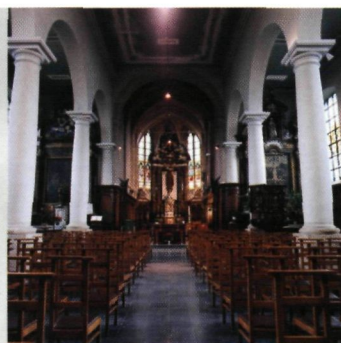
Sedert enkele jaren al evolueren de werkzaamheden er overigens van algemeen advies naar gerichte ondersteuning.

De studies en adviezen kunnen apart aangevraagd worden of deel uitmaken van een uitgebreide werfopvolging. Om kostprijbewuster en duurzamer te kunnen ontwerpen wordt GEO meestal reeds vanaf de conceptfase bij de infrastructuurprojecten betrokken.

De nood aan een deskundige geotechnische ondersteuning blijkt uit het stijgend aantal studieopdrachten (66 in 2001 t.o.v. 56 in 1999)



•• Geotechnische hoogstandjes in het Doeldok



•• Restauratieproject kerk Wezembeek-Oppem

Geotechnische hoogstandjes in het Doeldok

Nadat de beslissing was genomen om het Doeldok gedeeltelijk te dempen, moest op korte termijn een technische oplossing worden uitgewerkt voor een afsluitconstructie, ongeveer midden in het dok.

Dit ontwerp moet rekening houden met de aanwezigheid van slibcellen; dit zijn verdiepingen in de bodem van het Doeldok die met baggerslib zijn gevuld. Het baggerslib, een zeer slappe kleiige substantie, reikt tot ongeveer 8 meter onder de dokbodem.

Op deze baggerslibcellen moet de afsluitconstructie dus worden gebouwd. De opdracht voor de ontwerpers bestaat erin de afsluitconstructie, een circa 25 meter hoge gronddam of keermuur, op een economische en milieuvriendelijke wijze uit te voeren en daarbij terdege rekening te houden met de grondopbouw.

Een uitgebreid programma van proeven, boringen en sonderingen werd uitgevoerd vanaf een hefeiland, dat opgesteld was in het dok.

De afdeling Geotechniek voerde de gevraagde proeven met succes uit.

Sint Pieterskerk Wezembeek-Oppem

In november 2000 vroeg AROHM Vlaams-Brabant, aan de afdeling Geotechniek om technisch advies in verband met mogelijke stabiliteitsproblemen in de Sint Pieterskerk te Wezembeek-Oppem.

Grote stukken pleisterwerk waren van de zoldering losgekomen en sommige boogconstructies vertoonden scheuren. Ook in het metselwerk van de kopmuren op de zoldering waren scheuren vastgesteld.

De schade aan het pleisterwerk bleek te wijten te zijn aan een, ondertussen buiten dienst gestelde, luchtverwarmingsinstallatie en de scheuren in bepaalde bogen waren terug te voeren op een recente en te zware schouwconstructie. Er werd geadviseerd om deze schouw af te breken.

Voor de scheuren in het metselwerk van de kopmuren op de zoldering werd gedacht aan mogelijke funderings- en zettingsproblemen bij de bouw van het gotische koor en bij latere verbouwingswerken.

Om een globaal beeld te krijgen van de stabiliteit van de kerk voerde de afdeling Geotechniek een onderzoek uit met sonderingen, een boring en aanvullend laboratoriumonderzoek. Zo kreeg men een idee van het draagvermogen van de funderingen.

De afdeling Betonstructuren bestudeerde de stabiliteit van de bovenbouw. Behalve de te zware schouw werden geen ernstige stabiliteitsproblemen vastgesteld. Als proef op de som werden getuigenpleisters aangebracht op een aantal scheuren in het metselwerk op zolder. Na zes maanden bleek er geen beweging in de scheuren te zijn. Hiermee werd aangetoond dat, voor zover de huidige belasting niet wordt verhoogd, er geen verdere schadelijke zettingen of bewegingen van het gebouw te verwachten zijn.

LIN coördineerde heel wat acties vóór, tijdens en na het Belgische EU-voorzitterschap. Zestien extra personeelsleden versterkten de verschillende afdelingen en er was een gemeenschappelijk krediet nodig van 5 miljoen euro voor de werkingskosten van alle betrokken departementen van de Vlaamse Gemeenschap. Inhoudelijk verzorgde LIN de prioriteitenvoorstellen en agenda's, het rapporteren aan de Vlaamse regering, evenals de vergaderingen, werkgroepen en briefings van de Vlaamse betrokkenen. De beurtrol tussen de gewesten en de snelle verspreiding van documenten en adviesaanvragen hielden het departement druk bezig.

De VZW FITA kende een doorbraakjaar op verschillende fronten en er werden belangrijke nieuwe samenwerkingsprogramma's opgesteld met landen waarmee Vlaanderen verdragen sloot.

:: p77

Het Belgische EU-voorzitterschap: Vlaanderen zet zijn beste beentje voor

:: p80

Protocolakkoord tussen de Gewestelijke leefmilieuminister

:: p80

Grensoverschrijdende natuur: mijlpalen in 2001

:: p80

Flanders International Technical Agency (FITA)

:: p80

Samenwerking met landen waarmee Vlaanderen verdragen sloot

:: p81

Activiteiten in het raam van internationale organisaties

:: p81

Ten slotte doet LIN ook aan ontwikkelings-samenwerking...



Internationale Samenwerking



•• 'Dioxinen in de lucht': het thema van het dioxinoseminarie te Brugge



•• Onderhandelen over het protocol van Cartagena over bioveiligheid



•• Justus Lipsius: het raadsgebouw van de Europese Unie. Hier worden zowat alle Europese dossiers behandeld

Het Belgische EU-voorzitterschap: Vlaanderen zet zijn beste beentje voor

Voor leefmilieu namen AMINAL en de VOI's het voortouw: zij namen actief deel aan de onderhandelingen in de raads werkgroepen ter voorbereiding van de Ministerraden Leefmilieu. Ze organiseerden en leidden de EU-coördinatievergaderingen bij internationale instellingen. Inzake transport gaven de Mobiliteitscel, AWV, AWZ, AOSO en de VOI's mee sturing aan de thema's waarbij we het nauwst betrokken zijn. Hiervoor werd op initiatief van LIN een nieuwe overlegstructuur tussen de federale overheid en de gewesten geïntroduceerd. Verder hadden een aantal seminars plaats, onder meer over verkeerstematica, dioxines, landbouw, bos- en natuurfuncties in randstedelijke gebieden en bodemsanering – thema's die alle lidstaten aanbelangen.

Ten slotte was LIN medeorganisator van de ministeriële bijeenkomst over huisvesting en de informele ministerversameling over ruimtelijke ordening.

Verkeer en vervoer: politieke verwezenlijkingen

Wegtransport

In drie belangrijke sociale dossiers kwam een doorbraak die de verkeersveiligheid, het milieu en de dienstverlening bij het wegvervoer ten goede moet komen. Tijdens de Raad Vervoer en Telecommunicatie werd een gemeenschappelijk standpunt bepaald over een *opleiding voor beroepschauffeurs* voor het goederen- en personenvervoer. Deze zal bestaan uit een initiële opleiding en een bijscholing van 35 uren om de vijf jaar.

De Raad werd het ook eens om *snelheidsbegrenzers* verplicht te maken voor

vrachtwagens vanaf 3,5 ton en personenvervoer met meer dan acht zitplaatsen (die van de bestuurder niet meegerekend) tot maximum 5 ton.

Een derde doorbraak betreft de regeling van *arbeidstijden voor beroepschauffeurs*: hierdoor zullen vrachtwagen- en buschauffeurs niet langer dan 48 uren per week mogen werken, met een maximum van 10 uur nachtarbeid.

Het is aan het Belgische voorzitterschap te danken dat er een compromis kon worden uitgewerkt volgens de *medebeslissingsprocedure* (conciliatie).

Maritiem

Ook op maritiem vlak werden belangrijke resultaten geboekt. Zo werden eenvormige meldingsformaliteiten verplicht voor alle schepen die aankomen in of vertrekken uit de havens van de Gemeenschap. Dit moet een stimulans geven aan het Short Sea Shipping transport. Op de conferentie van 20 november 2001 werd onderzocht hoe de documentenafwikkeling in de Europese Short Sea Shipping kan vereenvoudigd en versneld worden. Dit om het internationale vrachtvervoer per schip niet te benadelen t.o.v. het wegvervoer, waar het *TIR-systeem (Transport International Routier)* reeds lang van toepassing is. Het *Erika I*-pakket werd eveneens goedgekeurd en bestaat uit drie Commissievoorstellen die de veiligheid van de scheepvaart moeten bevorderen.

De Raad raakte het ook eens over de oprichting van een *Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Zeevaart*, maar door onenigheid over de vestigingsplaats ervan, belandde dit dossier in de koelkast.

Mobiliteit

Een goede voorbereiding

Om het Belgische EU-voorzitterschap voor te bereiden bestudeerde professor Hendrik Vos (UG) in opdracht van LIN de Europese transportagenda.

Dit onderzoek droeg bij tot het optimaal behartigen van de Vlaamse belangen.

Overlegprotocol met Belgische standpunten i.v.m. Europese onderwerpen

Efficiënter overleg tussen het federale en het gewestelijke niveau was meer dan ooit nodig, niet alleen tijdens het korte Belgische voorzitterschap, maar ook in de toekomst. De mobiliteitscel van LIN onderzocht de bestaande overlegstructuren en formuleerde een voorstel om dit overleg te optimaliseren wat de Europese dossiers betreft.

Dit is uitgemond in het overlegprotocol van 13 juli 2001 betreffende het bepalen van het *Belgisch standpunt inzake Europese onderwerpen*, dat afgesloten werd door:

- Het federale Ministerie van Verkeer en Infrastructuur
- Het departement Leefmilieu en Infrastructuur van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
- Het Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports
- Het ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De mobiliteitscel zorgt voor een verdere analyse van de concrete werking.

'eMobility, a stimulus for Intermodality'

In samenwerking met de Europese Commissie en het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat organiseerde LIN een tweedaagse conferentie over telematica. Achttien gastsprekers uit binnen- en buitenland gaven hun visie over de bijdrage die telematica kan leveren aan een vlotter, veiliger en milieuvriendelijker vervoer.

Het witboek 'Het Europese vervoerbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen'

Het witboek geeft de beleidsvisie weer van de Europese Commissie over het transportbeleid voor de volgende 10 jaar. Dit witboek wordt momenteel nog verder besproken door de transportministers van de 15 EU-lidstaten. In het *Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen* werd de beleidsvisie van het Vlaamse Gewest inzake transport en mobiliteit uitgewerkt voor de volgende 10 jaar. De prioriteiten die hierin naar voor geschoven worden, liggen grotendeels in de lijn van het Europese Witboek.

Met de protocolovereenkomst kreeg het Vlaamse Gewest een instrument om een verdere fijnafstemming tussen de ideeën uit het *Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen* en het *Europees transportbeleid* mogelijk te maken op de raden van de transportministers.

Ten-transport-meerjarenprogramma 2001-2006

Met haar beschikking van 19 september 2001 legde de Europese Commissie het meerjarenprogramma vast voor de subsidiëring van het Trans-Europees vervoersnet (TEN). Op grond van een stevig dossier en na intens lobbywerk zijn de waterwegenprojecten uit het Masterplan Antwerpen en het Centrico-project (realisatie van verkeerstelematica) opgenomen in dit meerjarenprogramma. Voor de gecombineerde renovatie van de Van Cauwelaert- en de Royerssluis en de verbreding van het Albertkanaal tussen Antwerpen en Wijnegem wordt 7 miljoen euro voorzien en voor het Centrico-project, als samenwerkingsproject tussen de drie Belgische gewesten, Nederland, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk, 64 miljoen euro waarvan ongeveer 7 miljoen euro voor Vlaanderen. Voor de studie van het Masterplan Antwerpen werd vroeger al 7 miljoen euro goedgekeurd.

Milieu

Tijdens de twee formele *Leefmilieuraden* en de informele Raad *Transport-Leefmilieu*, voerde de Vlaamse Minister van Leefmilieu en Landbouw het woord voor de Belgische delegatie. Ook in de voorbereidende werkgroepen van de Raad werd België vertegenwoordigd door de Vlaamse Leefmilieuattaché van de afdeling Europa en Milieu (AEM).

Onder algemene coördinatie van AEM werd een structuur uitgebouwd voor een vlotte opvolging van dossiers. Zo werd per dossier een Vlaamse 'piloot' aangeduid die instond voor de opmaak van een rapporteringsfiche. Regelmatig werd een *Vlaams Overleg Internationaal Milieubeleid* (VOIM) gehouden waarin strategieën en standpunten werden besproken met het leefmilieukabinet en de VOI's. Deze initiatieven zullen worden verder gezet na het voorzitterschap. AEM was ook inhoudelijk betrokken bij verschillende communautaire en internationale dossiers die tijdens het voorzitterschap actueel waren:

- het klimaatdossier;
- de regionale UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) voorbereiding voor de Wereldtop inzake Duurzame Ontwikkeling;
- de EU Strategie Duurzame Ontwikkeling;
- biodiversiteit;
- bioveiligheid;
- de richtlijn inzake Participatie van het Publiek;
- het Verdrag van Aarhus betreffende de toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden;
- milieuaansprakelijkheid;
- ...

Dioxine-seminarie te Brugge

Op 19 en 20 november 2001 organiseerde de Vlaamse milieudienst Brugge een internationaal seminarie 'Dioxinen in de Lucht' in het kader van het Belgische voorzitterschap van de EU. Dit seminarie behandelde de aanwezigheid van dioxinen in de lucht en hun verspreiding via deze weg naar de voedselketen. De afdeling Milieu-inspectie zat mee de sessie 'Emissiebeperking' voor en gaf een overzicht van de inspanningen die de voorbije jaren in Vlaanderen werden geleverd om te komen tot een drastische vermindering van de dioxine-uitstoot in de sectoren afvalverbranding en metallurgie. De resultaten van de Vlaamse handhavingsaanpak werden geïllustreerd door twee betrokken bedrijven.

De conclusies van het seminarie werden meegenomen in de besprekingen binnen de Werkgroep Milieu van de Raad van de Europese Unie over een Strategie voor dioxinen, furanen en PCB's, waarvan de Raadsconclusies op 12 december 2001 werden aangenomen door de Raad Leefmilieu. Door de drastische reductie van de dioxine-emissies in het laatste decennium, als gevolg van een doeltreffende handhaving en heel wat inspanningen van de betrokken sectoren, werd Vlaanderen terzake een van de betere leerlingen in de 'Europese klas'.

Evaluatie per milieuthema

In juni 2001 stelde het Vlaamse Gewest een reeks leefmilieuprioriteiten voorop. Deze waren mede gebaseerd op de agenda van de Europese Commissie. Tijdens het Belgische voorzitterschap werd een groot deel van deze prioriteiten verwezenlijkt. Een aantal prioritaire doelstellingen werden echter niet ten volle gehaald voornamelijk omwille van een laattijdig of ontbrekend initiatief van de Europese Commissie.

Het Vlaams Gewest speelde ook een doorslaggevende rol in een aantal andere belangrijke dossiers tijdens het voorzitterschap. Dit geldt onder meer voor de verschillende aspecten van het klimaat- en GGO-dossier. Hieronder volgen enkel de leefmilieudossiers die Vlaanderen als een prioriteit bestempelde.

1. Duurzame ontwikkeling

Vlaanderen had een actieve inbreng bij het opstellen van raadsconclusies over de milieugerelateerde sleutelindicatoren voor duurzame ontwikkeling en over de follow-up van de Europese duurzaamheidsstrategie. Verder was Vlaanderen actief betrokken bij de vergadering van de UNECE-regio in september, waar een Ministeriële verklaring werd ondertekend met het oog op de Wereldtop Duurzame Ontwikkeling in augustus 2002. Er werd tevens een Vlaamse Denktank opgericht om van gedachte te wisselen over de milieuaspecten van duurzame ontwikkeling.

2. Milieu en gezondheid

Vlaamse prioritaire dossiers waarin de doelstellingen werden verwezenlijkt:

- *Strategie dioxines, furanen en PCB's*
Tijdens de Raad van 29 oktober 2001 stelde de Europese Commissie haar dubbele strategie voor de vermindering van de aanwezigheid van dioxines, furanen en PCB's in het milieu, en in veevoeder en voeding voor. De Raad Leefmilieu van 12 december keurde hierover raadsconclusies goed.
- *CAFE-programma Schone Lucht voor Europa: Clean Air for Europe (CAFE)*
Het doel van het programma is een geïntegreerde thematische strategie te ontwikkelen met alle betrokken sectoren (transport, industrie en landbouw) om op lange termijn de volksgezondheid en de ecosystemen te beschermen tegen de effecten van luchtverontreiniging. Vlaanderen had een grote inbreng bij de voorbereiding van de ontwerp teksten voor de raadsconclusies die op de Raad van 29 oktober werden goedgekeurd.
- *Ozonrichtlijn, richtlijn nationale emissieplafonds en richtlijn grote stookinstallaties*
Deze richtlijnen kaderen in de Europese geharmoniseerde aanpak van de grensoverschrijdende milieuproblemen verzuring, eutrofiëring en ozon in de omgevingslucht. Het Belgische voorzitterschap boekte hierin goede vooruitgang mede dankzij de inzet van de Vlaamse piloten voor deze dossiers.

Vlaamse prioriteiten waarin doelstellingen niet werden verwezenlijkt

- *Herziening zwemwaterrichtlijn*: voorstel van de Europese Commissie verwacht in juni 2002
- *4^e Dochterrichtlijn lucht*: zware metalen: voorstel van de Europese Commissie verwacht in juli 2002
- *Richtlijn geluid*: informeel overleg wegens agenderingsproblemen af te ronden begin 2002

3. Democratisering en responsabilisering in het milieubeleid

Vlaamse prioritaire dossiers waarin de doelstellingen werden verwezenlijkt

De Vlaamse experts hadden een belangrijke inbreng in de onderhandelingen rond het Verdrag van Aarhus. Zo vonden op multilateraal vlak diverse EU-coördinaties plaats voor de Aarhus-werkgroepen. Wat het Europese niveau betreft, werd een politiek akkoord bereikt over de Richtlijn publieke participatie bij milieubesluitvorming.

Vlaamse prioriteiten waarin doelstellingen niet werden verwezenlijkt

Kaderrichtlijn milieuaansprakelijkheid: het voorstel van de Europese Commissie werd pas in januari 2002 gepubliceerd.

4. Duurzaam beheer van natuurlijke rijkdommen

Vlaamse prioritaire dossiers waarin de doelstellingen werden verwezenlijkt

- *Mededeling actieplannen biodiversiteit*
Dit dossier omvat vier actieplannen (visserij, landbouw, economische samenwerking en ontwikkelingshulp en natuurlijke hulpbronnen). Tijdens het Belgische voorzitterschap werden conclusies aangenomen over het luik 'economische samenwerking en ontwikkelingshulp' in de Raad Ontwikkelingssamenwerking. De Milieuraad van 29 oktober keurde raadsconclusies goed over het luik 'natuurlijke hulpbronnen', en over de 'Chapeau' die de vier actieplannen overkoepelt.
- *Multilaterale fora*
Naast de onderhandelingen op Europees niveau was Vlaanderen actief op diverse multilaterale fora over biodiversiteit en bossen. Wat de bossen betreft vertegenwoordigde het Vlaams Gewest de EU op een aantal internationale expertenvergaderingen.

Vlaamse prioritaire dossiers waarin doelstellingen niet werden verwezenlijkt

- *Richtlijn verpakking en verpakkingsafval*
Het voorstel van de Europese Commissie werd pas in december 2001 gepubliceerd.

Ruimtelijke ordening

In de tweede helft van 2001 coördineerde het Waalse Gewest het Belgische voorzitterschap voor het beleidsdomein ruimtelijke ordening. Hiervoor werd samengewerkt met de Brusselse en Vlaamse collega's. Op 14 juli werd een Informele Raad gehouden over ruimtelijke ordening in het kader van de uitbreiding van de EU. Ook werd gesproken over het *Tweede Rapport over de Economische en Sociale Cohesie*, dat op 31 januari door de Commissie was aangenomen. Dit rapport pleit ervoor de territoriale dimensie in het Gemeenschapsbeleid meer aandacht te geven.

Territoriale cohesie is een werkelijke uitdaging en zal in de andere beleidsdomeinen geïntegreerd moeten worden. Verschillende delegaties legden uit welke rol de territoriale dimensie in hun land speelt bij het uittekenen van het beleid inzake transport, energie of milieu.

De lidstaten reageerden positief op de suggestie om regelmatig informele ministeriële bijeenkomsten over ruimtelijke ordening te houden en het onderzoek van sectoraal beleid dat een relatie heeft met ruimtelijke planning, uit te diepen.

Informele vergadering van de ministers van huisvesting van de EU

Sinds 1989 houden de ministers van huisvesting van de Europese Unie jaarlijks een informele vergadering om een aspect van het woonbeleid te bespreken en ervaringen uit te wisselen. De 13^{de} vergadering, op 1 en 2 oktober, werd gewijd aan het thema *Woonbeleid als instrument ter versterking van de sociale cohesie*. De drie gewesten zijn gezamenlijk opgetreden als organisator.

In het kader van deze vergadering werden een aantal verklaringen en verslagen opgemaakt.

Protocolakkoord tussen de Gewestelijke leefmilieu-ministers

Op 6 april 2000 werd een protocolakkoord afgesloten tussen de leefmilieu-ministers van Vlaanderen, Wallonië en Brussel. Zij kwamen overeen om, in de mate van het mogelijke, gezamenlijke beleidslijnen uit te stippelen en grensoverschrijdende problemen te voorkomen of op te lossen.

Een gemengd politiek-ambtelijke werkgroep werd opgericht om de uitvoering van het protocolakkoord op te volgen. De activiteiten van deze werkgroep kenden in 2001 een veelbelovende start.

Voor het protocolakkoord en de invulling ervan bestelde AMINAL in 2001 een studie bij de Universiteit Gent. In deze studie met als titel *Conflictbeheersing inzake gewestgrensoverschrijdende leefmilieuconflicten* werd het bestaande instrumentarium voor conflictbeheersing onderzocht en geëvalueerd op zijn zwakke en sterke punten. Men ging ook na welke rol het protocolakkoord – en zijn eventuele opvolgers – hierbij kunnen spelen.

Grensoverschrijdende natuur: mijlpalen in 2001

Natuur stopt niet aan de grens. Mijlpalen van grensoverschrijdende samenwerking in 2001 waren:

- De verdere samenwerking met Nederland rond het Schelde-estuarium met als resultaat twee internetsites. Op de gidsensite **www.schelde-gids.org** zijn alle excursiemogelijkheden in kaart gebracht en op **www.schelde-estuarium.net** staat een serie lespakketten over de Zee-, Ooster- en Westerschelde voor leerlingen van 10 tot 16 jaar.
- Het GEB (Grensoverschrijdende Ecologisch Basisplan) is dit jaar in een stroomversnelling gekomen. Voor zeven pilootprojecten aan beide zijden van de grens wordt een voorstel uitgewerkt.

Flanders International Technical Agency (FITA)

2001 werd voor de vzw FITA een doorbraakjaar op verschillende fronten. In de eerste plaats werden de subsidies goedgekeurd voor de eerste drie haalbaarheidsstudies in *Nicaragua*, *Litouwen* en *de Russische Republiek* (Sint-Petersburg). Vervolgens werd, net zoals in 2000, op 20 juni 2001 een tweede promotiedag *Centraal-Amerika* georganiseerd, ditmaal in Varsenare bij Brugge.

Afgevaardigden van meer dan 40 bedrijven en instellingen konden er luisteren naar de ambassadeurs van de zeven Centraal-Amerikaanse staten en informele contacten leggen. In 2001 werden ook de *Memoranda of Understanding* en *Letters of Intent* voorbereid en ondertekend door LIN/FITA en de betrokken ministeries in *Laos* (17.09.01) en *Cambodja* (12.09.01). Deze documenten regelen de samenwerking op het gebied van maritiem transport en binnenvaart, waterwegen, waterbouwkundige werken en havenontwikkeling.

Al in 2001 kregen zij een eerste concrete invulling: experts uit de waterwegen-sector kregen in Antwerpen een korte aanvullende opleiding via APEC (Antwerp / Flanders Port Training Center).

Het secretariaat van FITA zorgde ook in 2001 voor de dagelijkse verzameling en verspreiding van informatie over infrastructuur en leefmilieu. Deze informatie is bedoeld voor projecten in het buitenland. Tevens worden permanent concrete projecten opgevolgd (al dan niet op vraag van privé-partners) en worden de exportmogelijkheden onderzocht in de bouw- en de milieusector.

Verder waren er promotie- en prospectiezendingen naar Thailand (3), Australië (2), Panama (2), Costa Rica, Guatemala, Canada, Russische Republiek, Brazilië, Laos, Cambodja, Singapore, Japan, Korea, Cuba en Mexico.

Er kwamen contracten voor opdrachten in Uruguay, in Argentinië en voor de Europese Commissie. Het contract in Thailand loopt nog steeds.

FITA-expertise werd gevraagd voor opdrachten in Laos, Vietnam, Hongkong, Roemenië, Letland, de Russische Republiek, Nicaragua, Litouwen, India en Panama. Voor de FITA-vertegenwoordiger in Bangkok was 2001 een druk werkjaar met opdrachten in Vietnam, Laos, Cambodja en natuurlijk in Thailand zelf.

Samenwerking met landen waarmee Vlaanderen verdragen sloot

In 2001 werden nieuwe concrete samenwerkingsprogramma's opgesteld met Slovenië, Hongarije, Roemenië, Estland, Chili, Vietnam, Thailand, Laos en Cambodja: allemaal landen waarmee Vlaanderen verdragen had of waarmee het departement LIN (en FITA) vriendschapsakkoorden sloot.

De bestaande samenwerkingsprogramma's werden verder uitgevoerd:

- waterwegen en havens met Estland, Polen, Letland, Roemenië, Vietnam en Thailand;
- wegen en verkeerstelematica met Polen, Litouwen, Letland, Slovenië en Roemenië;
- leefmilieu met Hongarije en Bulgarije;
- algemeen met Chili.

Verder leverde LIN (AMINAL) in 2001 een bijdrage aan het programma voor de federale stagiairs diplomaten en namen vertegenwoordigers van het departement deel aan een bilaterale vergadering om de samenwerking met Noord-Frankrijk te verbeteren.



•• Ondertekening van het Memorandum of Understanding in Cambodja



•• Ondertekening van de Letter of Intent in Cambodja



•• Mixed working group meeting in Laos

Activiteiten in het raam van internationale organisaties

LIN was heel het jaar 2001 betrokken bij de werkzaamheden van :

- de Europese Unie (en haar comités en werkgroepen);
- de Verenigde Naties in New York en Genève;
- de Wereldhandelsorganisatie;
- de OESO, (o.m. de Ministerraad en het Environment Policy Committee);
- de Unesco (Bureau en Comité van het Werelderfgoed);
- de Raad van Europa (Comité van het Cultureel Erfgoed);
- de NATO (Task-force inzake overstromingen en de stuurgroep *Science for peace*);
- de commissies van de Benelux;
- het Bossencomité van de FAO (Food and Agriculture Organisation).

Ook in samenwerkingsverbanden was het departement actief :

- de PIANC (waterwegen en havens);
- PIARC (wegen);
- IABSE (bruggen en structuren);
- het Europees Platform van Waterwegbeheerders;
- ICOMOS (monumenten en landschappen);

- COST (wetenschappelijk onderzoek);
- European Group of Public Administration;
- European Soil Forum;
- WERD (Western European Road Directors);
- DERD (Deputy European Road Directors);
- European Network of experts in urban planning;
- WODA (World Dredging Association) en CEDA (Central Dredging Association);
- Netwerk van Natuur- en Milieueducatieve centra;
- Europese SSS-promotiebureau (short sea shipping);
- European network on drinking water regulations;
- CEN-normalisatie-comités;
- Mare Conference Network;
- Mutual joint visits on environmental inspections;
- Interreg-samenwerkingsverbanden;
- Pesticide Action Network;
- Kring van Zeewerende Ingenieurs;
- IALA (loodsen) en de European Bird Census Council.

Ten slotte doet LIN ook aan ontwikkelingssamenwerking...

De Vlaamse regering stelde voor om ook op Vlaams niveau al budgetten ter beschikking te stellen voor ontwikkelingssamenwerking. Voor LIN gaat het om een bedrag van 500 000 euro in 2001. Het overgrote deel hiervan ging naar water- en havengebonden projecten in Zuid-Afrika, Cambodja en Vietnam. In Zuid-Afrika zal AWZ twee projecten begeleiden: de opmaak van een masterplan voor een toekomstig Zuid-Afrikaans havenbeleid en het oprichten van een haven - trainingcentrum in Durban.

Ook in Vietnam gaat het om twee projecten: opleiding voor en uitbouw van

het Waterbouwkundig Laboratorium in Hanoi en trainingen inzake milieuaspecten in havens. In Cambodja wordt meegewerkt aan de oprichting van een Hogere Zeevaartschool.

Ten slotte worden voor al deze landen *scholarships* ter beschikking gesteld om deel te nemen aan de APEC-havencursussen in Antwerpen en aan het COPEDEC congres (Coastal and Port Engineering in Developing Countries) in Colombo. In 2002 zal een zelfde bedrag gebruikt worden voor nieuwe projecten waarbij LIN zijn expertise en knowhow ter beschikking stelt.

jaarboek lin 2001
leefmilieu - infrastructuur



:: p 83
Websites

:: p 84
inhoudstafel

:: p 87
Colofon

Websites van het departement Leefmilieu en Infrastructuur en van verwante instellingen

Verkeer en Mobiliteit

- Administratie Wegen en Verkeer (AWV) :
<http://wegen.vlaanderen.be/>
- Verkeersinfo:
<http://verkeersinfo.lin.vlaanderen.be/>
- Uitweg, het blad voor een betere mobiliteit:
<http://www.lin.vlaanderen/uitweg/>
- Luchthaven Oostende:
<http://www.ostendairport.be/>
- Luchthaven Antwerpen:
<http://www.antwerpairport.be/>
- Mobiliteitsplan:
<http://viwc.lin.vlaanderen.be/mobiliteit/>

- World Road Association (PIARC):
<http://www.piarc.org/>

Waterwegen en Zeewezen

- Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ):
<http://www.awz.be/>
- Promotie Binnenvaart Vlaanderen:
<http://www.binnenvaart.be/>
- Kijkkruit, website van de bemiddelaar in Doel:
<http://www.lin.vlaanderen.be/doel/>
- Waterbouwkundig Laboratorium:
<http://watlab.lin.vlaanderen.be/>

- International Navigation Association (PIANC):
<http://www.pianc-aipcn.org/>

Milieu en Natuur

- Leefmilieu Informatie Vlaanderen (en Minaraad):
<http://www.mina.vlaanderen.be/>
- Instituut voor Bosbouw en Wildbeheer:
<http://www.ibw.vlaanderen.be/>
- Instituut voor Natuurbehoud:
<http://www.instnat.be/>
- Vlaamse Milieumaatschappij:
<http://www.vmm.be/>
- Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaamse Gewest: <http://www.ovam.be/>
- Vlaamse Landmaatschappij:
<http://www.vlm.be/>
- Flanders Environmental Library Network:
<http://www.felnet.be/>
- Energie - en Milieu-Informatiesysteem:
<http://www.emis.vito.be/>
- Steunpunt en Informatiecentrum voor Preventie van Afval en Emissies:
<http://www.stip.ovam.be/>
- Ooievaars zonder grenzen:
<http://www.ooievaars.vlaanderen.be/>
- Breughelproject:
<http://www.breughelproject.be/>

Ruimtelijke Ordening, Huisvesting, Monumenten en Landschappen

- Monumenten en Landschappen:
<http://www.monument.vlaanderen.be/>
- Ruimtelijke Ordening:
<http://www.ruimtelijkeordering.be/>
- Huisvesting:
<http://www.vlaanderen.be/wonen/>

- Vlaamse Huisvestingsmaatschappij:
<http://www.vhm.be/>
- Vlaams Woningfonds voor de Grote Gezinnen:
<http://www.vlaamswoningfonds.be/>

Andere

- Ondernemen in Vlaanderen:
<http://ondernemen.vlaanderen.be>
- Vlaams Integraal Wateroverlegcomité:
<http://viwc.lin.vlaanderen.be>
- Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek: <http://www.vito.be>

Deel 1: Het jaar in vogelvlucht

Dienstorder Procedures	08
Het Belgische EU-voorzitterschap: Vlaanderen zet zijn beste beentje voor	08
Afbakeningsproces Zeehavens - Strategisch Plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge	09
Voorbereiding scheepvaartdecreet	09
Mobiliteit	10
Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen: behalen van mobiliteitsdoelstellingen tegen 2010	10
Masterplan Antwerpen	10
Verbetering verkeersveiligheid	10
Betere doorstroming openbaar vervoer	10
Goede verkeersinformatie bij wegenwerken	10
Milieu	10
Voorontwerp Milieubeleidsplan 2003-2007 goedgekeurd	10
Protocolakkoord voor leefmilieu	10
Externe integratie: inspanningen worden verder gezet	10
Behalen van milieudoelstellingen in mobiliteit	10
Zorg voor milieu bij wegbeheer: ontsnippering en ecologisch bermbeheer	11
Integraal Waterbeleid - 2001	11
Verdere toepassing van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het decreet ruimtelijke ordening	11
Accreditatie voor afdelingen Geotechniek (GEO) en Betonstructuren (ABS)	11

Deel 2:

VERANDERING EN VERNIEUWING

INLEIDING	14
Geïntegreerd samenwerken	15
Planningsinstrumenten voor gemeenten	15
Vogel- en habitatrichtlijn: samenwerking in LIN	15
Nieuwe media	15
E-government: bedrijvenloket op internet	15
Webmarketing	16
Nieuwe muurkrant op het intranet	16
Euro	16
Vlimpers: een nieuw personeelstelsel voor het MVG	16
Vlimpers in het kort	17
Selfservice	17
Communicatie & veranderingsbeheer	17
Kennisbeheer	17
Proces- en personeelsplanning	17
Ruimtelijke Ordening	17
Huisvesting	18
Wegen	18
Waterwegen	18
Ondersteunende Studies en Opdrachten	18

Leefmilieu	18
Vernieuwing bij AOSO	18
Samenwerkingsgesprekken	18
Deelname van AOSO aan de 1ste Conferentie over de kwaliteit van de Overheidsdiensten in België (10 en 11 oktober 2001)	18
Accreditatie Beltest voor Geotechniek (GEO) en Betonstructuren (ABS)	19
Accreditatie Geotechniek	19
Accreditatie Betonstructuren	19

ALGEMENE ADMINISTRATIEVE DIENSTEN

INLEIDING	20
Directoraat-Generaal & Informatie- en Communicatiebeheer	21
Document Management Systeem (DMS)	21
Beleids- en Managementondersteunend Informatie Systeem (BMIS)	21
Geografisch InformatieSysteem (GIS)	22
Boekhouding en begroting	22
Economische Boekhouding	22
DELTA-2001	23
Juridische Dienstverlening	23
Retributiebesluit	23
Integraal Waterbeheer	23
Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (RUP's)	23
Logistiek	23
E-commerce: bestellingen via internet	23
Vlimfac	24
Personeel	24
Wijzigingen in de toelagen, vergoedingen en sociale voordelen	24
Nieuw elan in rekrutering & selectie	24
Campusrekrutering	24
Jobpunt Vlaanderen	25
Geïntegreerd gezondheidsbeleid	25
Risicoanalyse inzake stress	25
Werkgroep omtrent 'het functioneren binnen LIN'	25
Cardiovasculair onderzoek	25

ADMINISTRATIE RUIMTELIJKE ORDENING, HUISVESTING EN MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

INLEIDING	27
Ruimtelijke Ordening	29
Uitvoering Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	29
RUP's	29
Zonevrije woningen	29
Handhaving ruimtelijke ordening: accent op preventie en sensibilisering	29
Kortetermijnopleiding over het nieuwe decreet Ruimtelijke ordening	30
Resultaten project 'wegwerken achterstand bouwvergunningen'	30

Personeelsmaatregelen	30
Structurele maatregelen	31
Hogere woondensiteit mogelijk	31
Toetsingskader en voorbeeldenboek	31
Huisvesting	33
Duurzaam Woonbeleid	33
Energiebesparing door isolatienormen	33
Pilootprojecten 'levenslang wonen'	33
Duurzaam ecologisch bouwen	33
Kwaliteitsbewaking woningen	33
Heffingsrapport op leegstand en verkrotting	33
Het project handhaving	34
Huisvestingsdatabank	34
Inventariseren van statistische gegevens	34
Website Wonen in Vlaanderen	35
Eerste doelgroep: de burger	35
Tegemoetkomingen	35
Tweede doelgroep: betrokkenen huisvestingsbeleid	35
Monumenten en Landschappen	37
Het vernieuwd beschermingsbeleid	37
Inventarisatie van monumenten gaat met rASSE schreden vooruit	37
Inventarisatie en bescherming gaan samen	37
382 beschermingsprocedures gestart in 2001	37
Scharniernote 2001 voor het mijnpatrimonium	37
Kostprijs	38
Een coherent beleid	38
Kwaliteitsbewaking van het herbestedingsproces	38
Symposium: De landschapsatlas, baken voor een verruimd landschapsbeleid	38
Van landschapsinventaris naar landschapsatlas	38
De landschapsatlas	38
De gebruiksmogelijkheden van de landschapsatlas	38
Landschapsanimatoren: verruiming en vernieuwing in het landschapsbeleid	39
Regionale Landschappen werven landschapsanimatoren aan	39
Taak van de landschaps animator	39

ADMINISTRATIE MILIEU-, NATUUR-, LAND- EN WATERBEHEER

INLEIDING	40
Directoraat - Generaal	41
Samenwerkingsovereenkomst - Milieu als opstap voor duurzame ontwikkeling	41
Coördinatie behoefteeraming en financiële situatieschets	41
Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek Leefmilieu	41
'Milieu en Gezondheid', een gecoördineerde aanpak	41
Oprichting 'Steunpunt Milieu en Gezondheid'	42

Milieuhinder aangepakt	42
Stiltegebieden	42
Publiciteit zonder lichtvervuiling	42
Informatiesysteem milieuvriendelijke substitutie van ozonafbrekende stoffen	43
Emissiereductie voor luchtverontreinigende stoffen	43
Ontwikkeling Milieuklachten Registratie- en Opvolgingssysteem (MKROS)	43
Natuur en milieu-educatie en communicatie	43
Vanaf nu groeit er MOS in de basisschool!	43
Boomplantdag, dag van het park, week van het bos	43
Canon-natuurdag in Roeselare	43
Waterproject in de Helix	44
Milieuhygiëne	44
10 jaar VLAREM	44
Activiteiten in het kader van de Seveso II-richtlijn	44
Samenwerkingsakkoord	44
Procesverbetering 'inspecties' binnen de afdeling Milieu-inspectie	44
Seminarie te Wenduine over het Milieu- InspectiePlan (MIP)	44
Werk maken van het landelijk gebied	45
Erosiebestrijding	45
Ecologische monitoring in ruilverkavelingen	45
Europese PDPO-subsidies voor ruilverkavelings- en landinrichtingswerken	45
Integraal waterbeleid	46
Kaart van natuurlijke en recente overstromingsgebieden	46
Oprichting Cel Ecologisch Waterbeheer	46
Rioleringsdossiers: het Rio-project	46
Natuurlijke netwerken	46
Natuurinrichtingsprojecten	46
Natuurterreinen	46
Grensoverschrijdend Ecologisch Basisplan	47
Nationaal Park Hoge Kempen	47
Bos en groen	47
Een Beheersvisie voor Openbare Bossen en Harmonisch Parkbeheer	47
Groenprojecten	47
Studie 'afstemming bevissing op het natuur en -waterbeleid'	47
Opening Bosmuseum Pijnven	47

ADMINISTRATIE WATERWEGEN EN ZEEWEZEN

INLEIDING	48
Belangrijke ontwikkelingen	49
Memorandum van Overeenkomst - LangeTermijnVisie Schelde-estuarium	49
Continuïteitsplan voor de Vessel Traffic Services Scheldedmond	49
2001, startjaar Dienst met Afzonderlijk Beheer Loodswezen	50

ROBB	50
Short Sea Shipping	50
Modernisering hydrologisch meetnet en databeheer	51
Rivier Informatie Service (RIS)	51
Een nieuw geavanceerd numeriek model van de Schelde	51
Nautisch Onderzoek:	
Varen in slibrijke omgeving	51
Steeds grotere vrachtschepen	51
Vlaamse hydrografie sluit aan bij PRIMAR	51
MODDIE, denkwerk rond dienstenopdrachten ..	51
Mooi weer aan zee	52
Vlaams Overlegplatform	
Waterwegbeheerders (VOW)	52
Intergewestelijk Overleg Waterwegen	52
Europees Platform van Waterwegbeheerders ..	52
Verlaging van de scheepvaartrechten	52
Waterwegenkaart	52
Berichten aan de Schipperij	52
Havens	53
Verkeersafwikkeling, veiligheid en milieu	
gesubsidieerd in havens	53
Haven van Gent - Kluizendok	53
Seine-Scheldeverbinding / aansluiting Vlaamse havens	53
Duurzaam kustbeheer	53
Wandelen langs de havengeul	53
Kustverdedigings- en havenproject in Oostende	53
Infrastructuurprojecten	54
Doortocht Kortrijk	54
Nieuwe sluisdeuren aan de Dampoort in Brugge	54
BRUGGE 2002 - AWZ doet mee	54
Ontwerpstudie Zeebergbrug over de Dender in Aalst	55
Bouwen van laad- en losinstallaties: Kaamurenproject	55

OBILITEIT

INLEIDING	56
Strategische planning	57
'Het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen': strategische ontwikkelingen op korte en middellange termijn	57
Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA)	58
Het Masterplan Antwerpen: een mobiliteitsplan voor de regio	58
Wegeninfrastructuur:	58
Openbaar vervoer:	58
Waterwegeninfrastructuur:	58
Verkeersbeheer	59
Het Verkeerscentrum Vlaanderen, verdere uitbouw van een overkoepelend verkeersbeheersysteem	59
Dynamisch verkeersbeheer: van droom, naar werkelijkheid	59

Verkeersbegeleidingssysteem op de Ring rond Antwerpen	59
Verkeerssturing helpt bij verstoring	59
Verkeerslichtenbeïnvloeding ten voordele van het openbaar vervoer	59
Verkeerslichtenbeïnvloeding bij verlenging tramlijn tot Antwerpen LO	60
Verkeerslichtenbeïnvloeding langs de Belgische kust	60
Wegwerkzaamheden: betere informatie en signalisatie	60
Verhoogde aandacht voor fietsers: totaalplan en vademecum	61
Evaluatie mobiliteitsconvenants leidt tot belangrijke bijsturing	61
Focus op de kwaliteitszorg	61
Nieuwe projecten voorstads- en streekvervoer	61
Betere bereikbaarheid van Oostendse haven: sluiting van de ring (R31)	61

ADMINISTRATIE WEGEN EN VERKEER

INLEIDING	62
Resultaten luchthavens 2001	63
Luchthaven Oostende	62
Luchthaven Antwerpen	62
Beheer Luchthavens	62
Decreet van 20 april 2001	64
Infrastructuurwerken	64
Carpoolparkings	64
Afbraak en heropbouw twee bruggen	
E313-E34	64
Bochtafsnijding Leugenberg	64
Werken op A12 in doorgaand gewapend beton	64
Herinrichting kruispunten N80 in Hasselt	65
Fietsers	65
Herinrichting aansluitingscomplex Merelbeke ..	65
Carpoolparking	65
Herinrichten kruispunt N31/N371	
Blauwe Toren te Brugge	65
Aparte busbanen op de N9 Brussel - Aalst te Asse	66
Zorg voor milieu bij wegbeheer: ontsnippering en ecologisch bermbeheer	66
Organisatie, studie en communicatie	67
Het proces- en personeelsplan districtswerking	67
Risico-analyse bij gevaarlijk werk	67
Onderzoek verkeerseducatieparken	67
GPS opname van de kilometerpalen	67
Belangrijke voordelen	67
Streefbeeldstudies N8 Ninoofsesteenweg	68
Geactualiseerde wettelijke rooilijnen	68
ADA, algemene databank AWV	68
Communicatie rond werken viaduct Vilvoorde: 2000 vergeleken met 2001	68

Resultaten uit het media-onderzoek	68
Resultaten uit het gebruikersonderzoek	69
Sensibiliseringscampagnes	69
Verkeersleefbaarheid	69
Samenwerking met EWBL rond campagne 'energiezuinig rijden'v10	
Resultaat werkgroepen 'waardering door de samenleving' en 'verkeersinfo'	69

ADMINISTRATIE ONDERSTEUNENDE STUDIES EN OPDRACHTEN

INLEIDING	70
Infrastructuurprojecten	71
Het complex in Zelzate-West	71
Staal-betonbrug in Ekeren	71
Een tweede sluis in Evergem	71
Stationsomgeving te Leuven	72
Energiebesparing met LED's	72
Het vijzelgemaal op de Ledebek te Lokeren	72
Draadloze bewaking bij EMG	73
Afstandsgestuurde signalisatie voor veren ..	73
Automatisch gereinigde roosters	73
Metingen	73
Nieuwe topografische meetmethoden met moderne apparatuur	73
Dienstverleningspakketten bij fotogrammetrie	74
Veiligheid eerst	74
Veiligheids- en gezondheidsplan	74
Studie, onderzoek en advies	74
Renovatiestudie Van Cauwelaertsluis te Antwerpen	74
Advisering en studies GEO	74
Geotechnische hoogstandjes in het Doeldok ..	75
Sint Pieterskerk Wezembeek-Oppem	75

INTERNATIONALE SAMENWERKING

INLEIDING	76
Het Belgische EU-voorzitterschap: Vlaanderen zet zijn beste beentje voor	77

jaarboek lin 2010

leefmilieu - infrastructuur

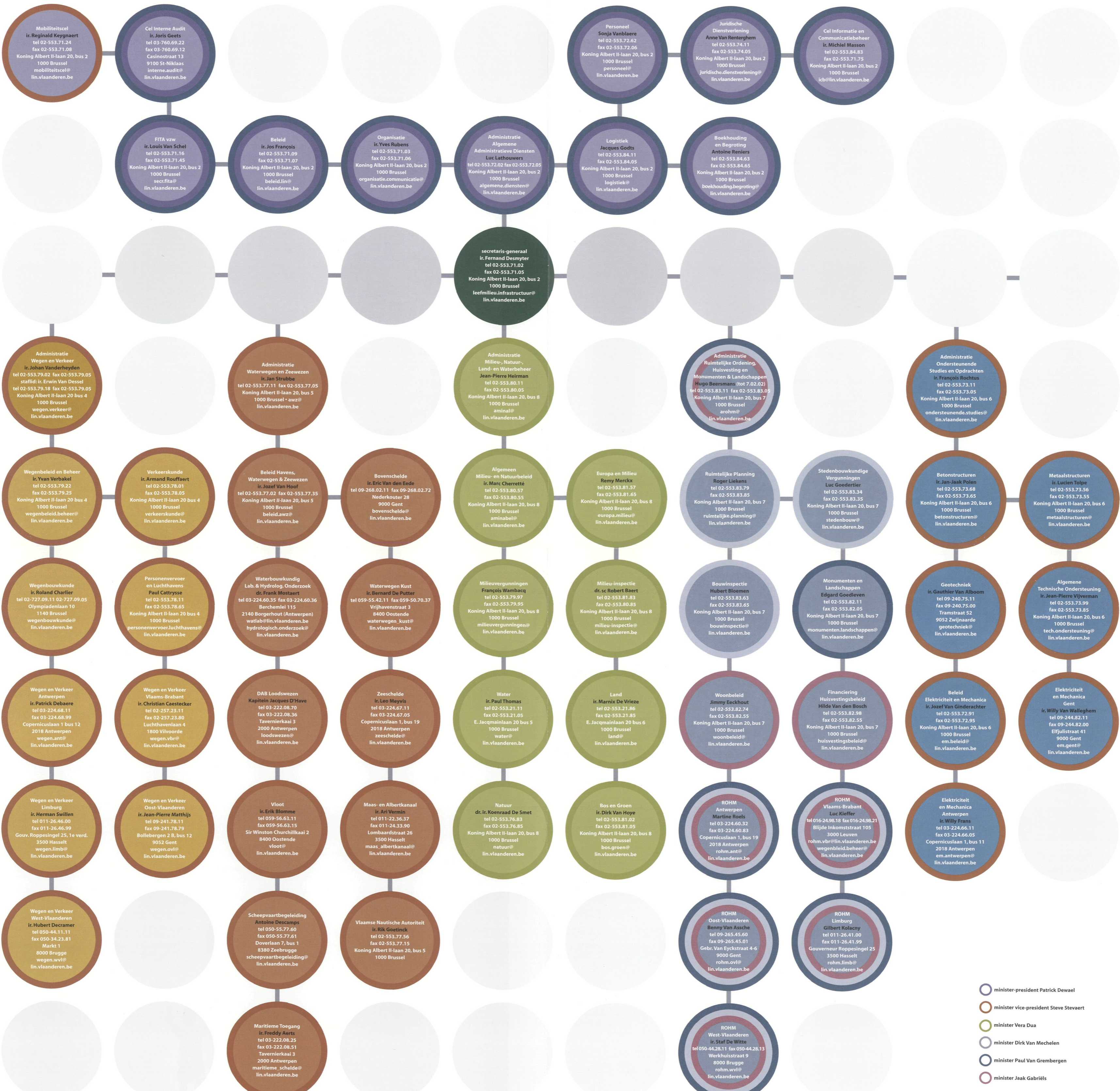
Verkeer en vervoer:	
politieke verwezenlijkingen	77
Wegtransport	77
Maritiem	77
Mobiliteit	78
Een goede voorbereiding	78
Overlegprotocol met Belgische standpunten i.v.m. Europese onderwerpen	78
'eMobility, a stimulus for Intermodality'	78
Het witboek 'Het Europese vervoerbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen'	78
Ten-transport-meerjarenprogramma 2001-2006	78
Milieu	78
Dioxine-seminarie te Brugge	78
Evaluatie per milieuthema	78
1. Duurzame ontwikkeling	79
2. Milieu en gezondheid	79
3. Democratisering en responsabilisering in het milieubeleid	79
4. Duurzaam beheer van natuurlijke rijkdommen	79
Ruimtelijke ordening	79
Informele vergadering van de ministers van huisvesting van de EU	79
Protocolakkoord tussen de Gewestelijke leefmilieu-ministers	80
Grensoverschrijdende natuur: mijlpalen in 2001	80
Flanders International Technical Agency (FITA)80	
Samenwerking met landen waarmee Vlaanderen verdragen sloot	80
Activiteiten in het raam van internationale organisaties	81
Ten slotte doet LIN ook aan ontwikkelingssamenwerking	81

Deel 3:

Websites	83
Inhoud	84
Colofon	87

jaarboek lin 2001
leefmilieu - infrastructuur






jaarboek lin 200

leefmilieu - infrastructuur

Samens
Ministerie van de Vlaamse Gemeen
Departement Leefmilieu en Infrastr
Afdeling Orga

Verantwoordelijke ui
Ir. Fernand De
Secretaris-ge
Koning Albert II-laan 20, bus 2, 1000 B

Coörd
Anne

Eindredactie, concept e
Quattro D'Arcy - active  de

Depotnu
D/2002/32

U
Me



