

LEEFMILIEU

jaarboek lin 2000

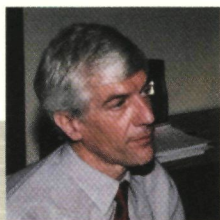
INFRASTRUCTUUR



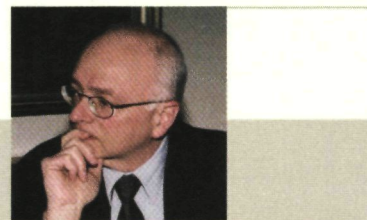
deel

1

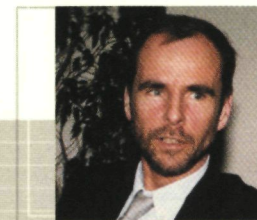
D e d i r e c t i e



Ir. Fernand Desmyter,
secretaris-generaal van het departement
Leefmilieu en Infrastructuur (LIN)



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



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)



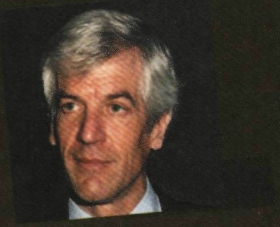
Ir. Johan Vanderheyden,
directeur-generaal van de administratie
Wegen en Verkeer (AWV)



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

jaarboek LIN 2000

Woord vooraf



Al tien jaar speelt het departement Leefmilieu en Infrastructuur (LIN) in Vlaanderen een voor-
aanstaande rol in de ontwikkeling van de omgeving waarin we leven, wonen en werken.

De afdelingen en administraties die deel uitmaken van het departement werken op een geïnte-
greerde wijze samen in de beleidsdomeinen mobiliteit en openbare werken, leefmilieu, ruimtelijke
ordering, huisvesting en monumenten/ en landschapszorg.

Op beleidsvlak ging vorig jaar veel aandacht naar het opstellen van het mobiliteitsplan
Vlaanderen, een nieuw milieubeleidsplan en een eerste ontwerp waterbeleidsplan.

De uitvoeringsbesluiten van het decreet ruimtelijke ordening en het havendecreet werden opgesteld.
Maar ook op het terrein, tot in alle uithoeken van Vlaanderen werd elke dag opnieuw hard gewerkt
door onze meer dan 6000 toegewijde medewerkers, om de inrichting van onze omgeving te verbeteren.

Elke burger in Vlaanderen is onze klant, en deze (terecht veeleisende) klant willen wij verzorgen,
nu en in de toekomst.

Onze grootste troeven hierbij zijn onze ervaren en bekwame leidinggevenden en medewerkers
die verantwoordelijkheid durven nemen.

Wel baart de verouderde leeftijds piramide van het departement, vooral in de sector openbare
werken, ons zorgen. Daarom is kennisoverdracht naar de jongere collega's, die op korte termijn
zullen moeten zorgen voor een aflossing van de wacht, heel belangrijk.


Daar besteden wij dan ook heel wat aandacht aan.

Onze medewerkers vervullen de meest uiteenlopende taken:

- het beheren van een uitgebreid patrimonium, zoals het wegen- en waterwegennet, luchthavens,
bos- en natuurgebieden
- het afleveren van adviezen en vergunningen ten behoeve van tienduizenden burgers en over-
heidsdiensten
- het vervullen van de noodzakelijke controle op de opvolging van de reglementeringen
- het ontwerpen en uitvoeren van alle mogelijke infrastructuurprojecten in steeds moeilijker
omstandigheden: de regelgeving wordt complexer en het verkrijgen van een noodzakelijk
maatschappelijk draagvlak is niet evident
- het zorgen voor een vlot en veilig verkeer te land en ter zee

Dit jaarboek geeft een (globaal, maar vanzelfsprekend niet volledig) overzicht van de resultaten
die wij gehaald hebben in 2000.

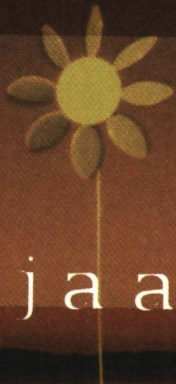
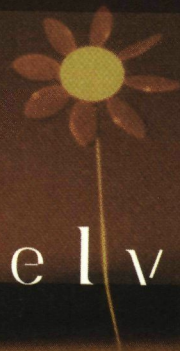
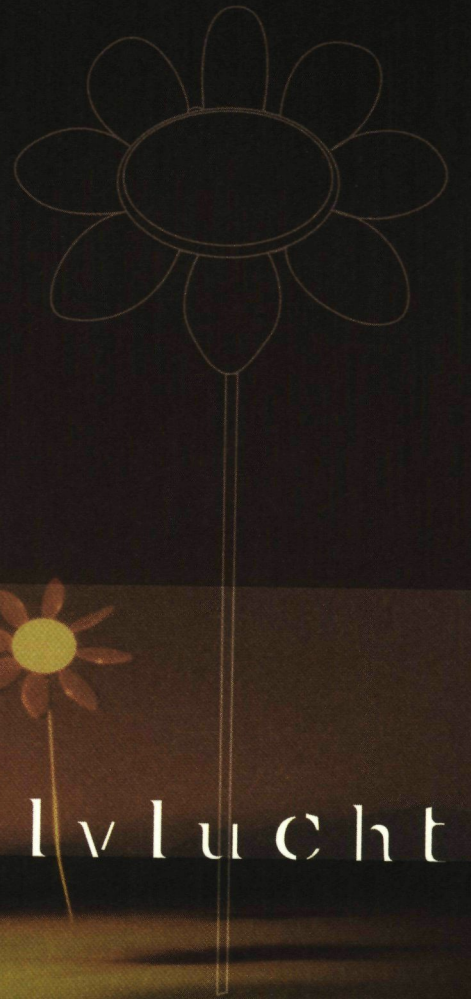
U zult verrast zijn.



Ir. Fernand Desmyter
Secretaris-generaal

jaarboek LIN 2000

Het jaar in vogelvlucht



Affiches langs de gewest- en autosnelwegen: aandacht voor mobiliteit

Elk jaar opnieuw voert de administratie Wegen en Verkeer, samen met andere mobiliteitspartners, campagne om de weggebruiker aan te zetten tot een verantwoord rijgedrag. Mobiliteit en veiligheid zijn twee essentiële rechten, waarop iedereen aanspraak mag maken. Naast de zorg voor een degelijk en veilig vervoer langs de weg is ook aandacht nodig voor andere manieren van transport zoals openbaar vervoer en fietsverkeer. Communicatie met de weggebruiker is daarbij belangrijk.

Duurzame mobiliteit is immers geen zaak van de overheid alleen. De affichecampagnes langs snelwegen en gewestwegen stonden in 2000 in het teken van verkeersveiligheid, -leefbaarheid en een vlotte doorstroming. Sinds het bestaan van het mobiliteitsblad 'Uitweg' leunt de boodschap van de campagnes zoveel mogelijk aan bij de thema's die in dit blad aan bod komen. Om de herkenbaarheid te verhogen werd gekozen voor een jaarplanning met een vaste lay-out.

Mijn papa is doctor in de File-sofie
Een vlotte (beheersbare) verkeersdoorstroming is het werk van heel wat instanties samen. De overheid is beheerder en opdrachtgever van signalisaties en herstellings- en verbeteringswerken aan de wegen. Maar ook politie en rijkswacht, de VRT-verkeersredactie, de hulp- en pechdiensten, en de vervoersmaatschappijen leveren een belangrijke bijdrage om het verkeer te laten vlotten. Samen zijn hiervoor dagelijks duizenden mensen in de weer.

Zonder hun inzet wordt het op de weg hopeloos. Ook een goed verkeersmanagement draagt bij tot een vlotte afwikkeling van de verkeersstromen. Hierin vervult het Vlaams Verkeerscentrum Antwerpen een centrale rol. De affichecampagne vraagt appreciatie voor de inspanningen die velen, in moeilijke en ondankbare omstandigheden, leveren om het verkeer vlot (of zo vlot mogelijk) te laten verlopen.



Een departement in beweging

Fundamentele vernieuwingen

Fundamentele verbeteringen in de organisatie zijn alleen mogelijk als iedereen zich persoonlijk betrokken voelt en zich engageert om de verwachte resultaten te halen. Een goede planning, een duidelijk zicht op de processen en een goede communicatie met de medewerkers, zijn hierbij sleutelementen. De juiste mensen en de juiste middelen bepalen het succes van de dienstverlening.

In 2000 introduceerde het EFQM-model een nieuwe werkcultuur. Zelfevaluatie en verbeterplannen gaven de aanzet tot realistische jaarplannen. De verschillende administraties maakten afspraken om resultaatgericht samen te werken. Alle domeinen van het departement hebben immers met elkaar te maken. Nieuwe investeringen in infrastructuur bijvoorbeeld moeten getoetst worden aan de gevolgen die

zij hebben voor het leefmilieu en het gebruik van de ruimte. Om de oorzaken van de waterproblematiek aan te pakken is de samenwerking van alle waterbeheerders onontbeerlijk. Goede samenwerking, een goede rolverdeling vereisen dat de bedrijfsprocessen stelselmatig geanalyseerd, gestroomlijnd of hertekend worden. Voor elke processtap wordt nagedacht over de kwalitatieve en kwantitatieve middelen

om de juiste resultaten te halen. Aan elk procesplan wordt ook een personeelsplan voor de toekomst gekoppeld. LIN moet zich immers ook voorbereiden op het invullen van de vele vacatures die zullen voortvloeien uit de uitstapmogelijkheid in 2003.

Een nieuwe vorm van samenwerking en financiering voor mobiliteit

Publiek Private Samenwerking (PPS) is één van de meest markante vormen om overheidsprojecten te financieren. In 2000 werd onderzocht hoe PPS in Vlaanderen ingang kan vinden. Vooral cofinanciering van mobiliteitsprojecten stond op het programma. In het raam van het Masterplan Antwerpen zal een privaatrechtelijke maatschappij opgericht worden 'Mobiliteit Infrastructuurwerken Antwerpen' (MIA) die, als dochter van de Vlaamse Participatiemaatschappij, zal instaan voor de financiering via publiek-private samenwerking (PPS). Daarnaast zal een nieuwe beheersmaatschappij naar publiek recht worden opgericht: de 'Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel' (BAM).

Zij zal de voorbereiding, de uitvoering en het beheer van alle projecten van het Masterplan voor haar rekening nemen. De maatregelen in het Masterplan Antwerpen moeten een oplossing bieden voor de grootste mobiliteitsproblemen in Antwerpen en omgeving. De uitvoering wordt gespreid over de komende tien jaar. Er hangt een prijskaartje aan vast van 60 miljard frank (1,49 mld euro). De projecten hebben betrekking op openbaar vervoer, de wegeninfrastructuur (inclusief de fietspaden) en de waterwegeninfrastructuur (goederenvervoer).

Loket op internet

De Vlaamse regering wil haar dienstverlening dichterbij de burger brengen. E-government projecten staan daarom hoog op de agenda. 'Ondernemen in Vlaanderen' groeide als één van de eerste toepassingen uit tot een uniek loket. Geleidelijk worden steeds meer diensten op een geïntegreerde manier aangeboden op de internetsite: www.ondernemen.vlaanderen.be. De website is volledig opgebouwd rond de behoeften van de ondernemer. Zowel wie een bedrijf opzet als wie een nieuwe vestiging zoekt of een bestaande vestiging wil uitbreiden komt aan zijn trekken.

De website bevat niet alleen informatie over overheidsdiensten, vergunningen, subsidies of steunmaatregelen, maar ook een intelligent zoekstelsel dat de gebruiker door de soms erg ingewikkelde wetgeving loodst. Een integrale dienstverlening dus, zodat de ondernemer zich niet langer hoeft af te vragen welke overheidsdienst waarvoor bevoegd is. In een volgende fase zullen de communicatie en de samenwerking tussen de verschillende overheidsdiensten (Vlaamse, gemeentelijke, provinciale en federale) zodanig evolueren dat ze de ondernemer werkelijk als één gemeenschappelijke klant kunnen benaderen.

Vlaams Verkeerscentrum: verkeersbeheer met behulp van telematica

Het Vlaams Verkeerscentrum Antwerpen zorgt ervoor dat gegevens over voorzienbare verkeershinder (wegenwerken en verkeersbelemmeringen) en niet vooraf voorzienbare hinder (bij ongevallen, gladheid enz.) snel beschikbaar worden gesteld voor de weggebruiker. Bijzondere aandacht ging in 2000 naar het degelijk signaleren van wegenwerken en verkeersbelemmeringen. Twee nieuwe toepassingen zijn in de startblokken gezet:

- een verkeersgeleidingssysteem voor de Antwerpse regio dat op basis van camera-detectie ongevallen en files registreert en op basis van deze gegevens borden met veranderlijke signalisatie aanstuurt;
- een multimodaal verkeerscontrole- en informatiesysteem dat alle mogelijke verkeersdata zal combineren zodat op elk ogenblik een juist beeld kan gegeven worden van de verkeerssituatie.



Mobiliteit

Mobiliteitsplan en Decreet Basismobiliteit

Het 'Mobiliteitsplan Vlaanderen' wil vorm geven aan de stijgende mobiliteitsvraag zonder dat dit automatisch leidt tot meer automobiliteit. In dit langetermijnplan (tot het jaar 2010) verdient het 'Decreet Basismobiliteit' bijzondere aandacht.

Hiermee krijgt de gebruiker een afdwingbaar recht op een minimaal aanbod aan openbaar vervoer tegen een vooraf bepaald tarief. Een MORA (Mobiliteitsraad Vlaanderen) krijgt de bevoegdheid om studies uit te voeren en om aanbevelingen en adviezen te formuleren over alle aspecten van mobiliteit.

Grensoverschrijdende spoorwegdossiers

In de Antwerpse regio kregen de tweede spoorontsluiting voor het goederenverkeer en de HSL-verbinding tussen Vlaanderen en Nederland behoorlijk wat aandacht. De tweede spoorontsluiting is van groot belang voor het goederenvervoer van en naar de Antwerpse haven.

Op 23 juni 2000 nam de Vlaamse regering een beslissing over het nieuwe tracé van de HSL. Om deze uit te voeren wordt nu een ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt. Later volgen het verplichte milieueffectrapport en de bouwvergunning.

Veilig fietsverkeer

Om een duurzaam en veilig mobiliteitsbeleid te bevorderen, sloot het Vlaamse Gewest een overeenkomst af met de vijf Vlaamse provincies. Het is de bedoeling om het woon-werk, woon-school en woon-winkelverkeer fietsvriendelijker te maken. Het initiatief kreeg de naam 'provinciaal bovenlokaal, functioneel fietsroutenetwerk'. Het moet resulteren in

een aaneensluitend geheel van fietsroutes. Voorwaarde is wel dat er veilige en comfortabele fietspaden zijn. De bestaande fietsinfrastructuur en de bijhorende knelpunten werden geïnventariseerd en op een kaart voorgesteld. Op die manier kunnen systematisch de fietsassen verbeterd worden.

Beleid voor havens en waterwegen

Het dorpje Doel

In 2000 is een beslissing genomen over de leefbaarheid van Doel. Deze steunde op een zorgvuldige afweging van economische, sociale en ecologische argumenten. Er werd zoveel mogelijk rekening gehouden met het herstel van het sociale weefsel. De onteigeningen gaan wel door, maar de bewoners

kunnen in het dorp blijven wonen tot de Antwerpse haven een bouwvergunning krijgt voor het geplande nieuwe dok (2007). Ze worden maximaal begeleid indien zij wensen te blijven, en maximaal vergoed indien ze verkiezen te vertrekken. De bouw van het nieuwe containerdok kadert in het

strategisch plan voor de haven van Antwerpen. Op dit ogenblik worden de verschillende voorbereidende studies gebundeld en moet men de behoeften opnieuw en grondig in kaart brengen eer een nieuwe vergunning kan worden aangevraagd.

Een Langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium

De uitwerking van een 'Langetermijnvisie' voor het gebruik en de inrichting van het (Wester)Schelde-estuarium was één van de belangrijkste strategische projecten van het voorbije jaar. De 'Langetermijnvisie' is afgerond eind december en is het resultaat van een intense Vlaams-Nederlandse samenwerking.

In het onderzoek bekeken specialisten op het gebied van water, baggeren, veiligheid, natuur, economie en scheepvaart welke toekomstperspectieven er voor het estuarium open liggen. Het onderzoek leidde tot een integrale visie waarin drie hoofdfuncties: Veiligheid, Toegankelijkheid en Natuurlijkheid centraal staan.

De binnenvaart in de lift

Elk jaar worden er meer goederen vervoerd over de waterweg. Voor de overslag van containers zijn daarom verschillende kaamuurprojecten opgestart. De Vlaamse overheid gebruikt hiervoor publiek-private financieringsconstructies.

Tegen het einde van de huidige legislatuur wil de Vlaamse regering zorgen voor 15.000 nieuwe sociale huurwoningen. Naast de klassieke investeringskanalen van de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij komt er een actieplan voor privé-initiatiefnemers en wordt het huursubsidiestelsel geheroriënteerd.

Kwaliteitsbewaking van het woonpatrimonium, de zorg voor de leefbaarheid van woonwijken en –complexen en aandacht voor de huisvesting van de sociaal zwaksten stonden eveneens hoog op de agenda.

jaarboek LIN 2000

Nieuw decreet ruimtelijke ordening

Op 1 mei 2000 is het nieuwe basisdecreet voor de ruimtelijke ordening in werking getreden. Dit vroeg heel wat voorbereidend werk. Niet minder dan dertig uitvoeringsbesluiten moesten opgesteld en uitgevaardigd worden. Deze regelen o.a. de aanstelling van stedenbouwkundige ambtenaren, en de oprichting van adviesorganen. De besluiten bevatten ook de richtlijnen die uitgevaardigd zijn voor het plannen- en vergunningenregister en de financiële tegemoetkomingen voor de

gemeenten voor de uitvoering van hun nieuwe taken m.b.t. het decreet. Het besluit 'kleine werken' heeft ervoor gezorgd dat er voor een aantal werken van zeer beperkte omvang geen stedenbouwkundige vergunning meer nodig is. Een aantal werken zijn ook vrijgesteld van het bindend advies van de gemachtigde ambtenaar. Beide besluiten geven de gemeenten en het Vlaamse Gewest meer ruimte om binnen de gestelde termijn de belangrijke dossiers te behandelen.

Vlaanderen in Europa

Vorbereiding

Vlaams Europees Voorzitterschap

Als sinds 1999 werkt de Vlaamse overheid intens aan de voorbereiding van het EU-voorzitterschap dat in de helft van 2001 begint. In verschillende administraties en Vlaamse Openbare Instellingen werden personeelsleden gemobiliseerd die het geheel inhoudelijk of praktisch vorm moeten geven. Enkele afdelingen van LIN organiseren tijdens het voorzitterschap een aantal seminars van Europees belang. Deze gaan over verkeerstelematica, dioxines en landbouw, bos-

en natuurfuncties in randstedelijke gebieden en bodemsanering. Het departement is ook mede-organisator van de Europese ministeriële vergadering over huisvesting. Tegelijk met het voorzitterschap loopt in Brugge een groots opgezet restauratieprogramma voor de binnenstad. In 2002 wordt Brugge immers culturele hoofdstad van Europa.

Samenwerking en integratie levert milieuwinst op

Integratie en dynamiek bij AMINAL

De bevoegdheden inzake leefmilieu zijn divers, complex en organisatorisch sterk versnipperd. Om te komen tot een optimale samenwerking tussen de milieuoverheidsdiensten werden de processen en taken van AMINAL samen met deze van OVAM, VLM en VMM onder de loep genomen. Dit moet in 2001 leiden tot een meer efficiënte organisatiestructuur.

De voorstellen moeten aansluiten bij de principes van beter bestuur.

Naar een nieuw milieubeleidsplan

In maart 2000 begon de voorbereiding van het nieuwe milieubeleidsplan (MINA-plan 3). Dit plan wil net zoals zijn voorganger (MINA-plan 2), een vijfjarenplanning uittekenen voor de aanpak van de belangrijkste hedendaagse milieuproblemen en de organisatie en de uitvoeringsaspecten ervan. Er wordt gefocust op het volledige milieubeleid en er komen scenario's voor een aangepaste financiering. Meer aandacht zal ook gaan naar de integratie met andere beleidsdomeinen. Het MINA-plan 3 bevat twee nieuwe milieuthema's: 'Verontreiniging en aantasting van de bodem' en 'Verstoring door lichthinder'.

Integraal waterbeleid in de steigers

N.a.v. de overstromingsproblematiek van de laatste jaren, enkele Europese impulsen en de resultaten van beleidsvoorbereidend, wetenschappelijk onderzoek, kwam de vormgeving van een integraal waterbeleid in een stroomversnelling. Een ontwerp Waterbeleidsplan Vlaanderen en een voorontwerp van drinkwaterdecreet werden voorgesteld.

Daarnaast werd het decreet Integraal Waterbeleid voorbereid, dat de Europese Kaderrichtlijn Water moet omzetten. Dankzij de inspanningen van vele participanten die in Vlaanderen betrokken zijn bij het waterbeleid en het waterbeheer, mogen we de eerstkomende jaren concrete resultaten van deze geïntegreerde samenwerking verwachten.

Duurzaam watergebruik


In totaal wordt in Vlaanderen (gezinnen, landbouw en industrie) meer dan 745 miljard liter water per jaar gebruikt. Om het watergebruik en de watervervuiling te verminderen, werd een beleid gevoerd van vergunningen, heffingen en subsidies. Om gedragsverandering extra aan te moedigen werd aanvullend in 2000 gestart met een succesvolle sensibilisatie-

campagne, die over meerdere jaren zal lopen. Ze kreeg de slogan: 'Water. Elke druppel telt' en was gericht tot particuliere watergebruikers. Het accent lag op de schaarsteproblematiek van drinkbaar water. In 2001 zal het accent op watervervuiling (kwalitatief aspect) komen te liggen.

Externe integratie: ecologisch denken wint veld

AMINAL stimuleert de integratie van ecologische principes in andere beleidsdomeinen en bij andere overheden. Dat natuur en techniek mooi kunnen samengaan bewijzen een aantal succesvolle ontsnipperingsprojecten en de eerste stappen in ecologisch bermbeheer. Ook de grensoverschrijdende, ecologische visie op rivierherstel zoals voor de Grensmaas en het Schelde-estuarium is hiervan een mooi teken. Waar mogelijk worden waterbouwkundige werken zoveel mogelijk uitgevoerd in functie

van de riviereigen ecologie (meandering, natuurlijke overstromingsgebieden...). Voor de mobiliteitssector zijn scenario's uitgetekend die de impact van het verkeer en de beleidsbeslissingen op het milieu weergeven. In de landbouwsector worden landbouwers gestimuleerd om, tegen compensatie vrijwillig aan natuurbeheer te doen. De gemeenten tenslotte, zagen via de verlenging van het Gemeentelijk Milieuconvenant een waardering voor hun milieu-inspanningen.



de administraties

deel

2

v e r a n d e r i n g

en vernieuwing

De laatste tien jaar heeft de Vlaamse administratie grote inspanningen gedaan om zich om te vormen van een klassiek ambtelijk apparaat tot een dynamische en flexibele dienstverlener. Maar zijn we nu echt efficiënter dan vroeger? Niet iedereen zal dat volmondig beamen. Misschien evolueerden we te geleidelijk en

afstrand. Omdat we niet of onvoldoende hebben gemeten is het moeilijk de vooruitgang aan te tonen.

Het prestigieuze HOOP-project uit de jaren negentig was allesomvattend en werd minutieus uitgetekend en gepland. Uiteindelijk is zowat een kwart ervan uitgevoerd: het charter, de

Van het deel procesanalyses en informatie-stuurplannen rest er slechts een papieren herinnering. Aan de personeels- en uitvoeringsplannen, het laatste kwart, zijn we nooit toegeeraakt.

Een project van fundamentele verbetering is immers alleen mogelijk als iedereen, van de

en zich engageert om de verwachte resultaten te halen.

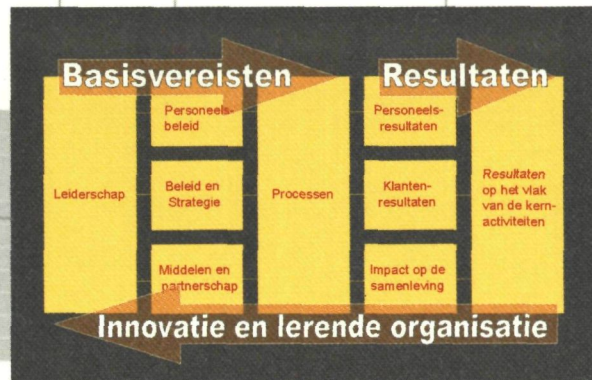
Het EFQM-model, een methodische aanpak van verbeteringsprojecten maakte een succesvol veranderingsbeheer mogelijk. We kunnen er nu de eerste vruchten van plukken.

De LIN-doelstellingen 2000

In 2000 ging LIN verder op de weg van vernieuwing. Het EFQM-model introduceerde een nieuwe werkcultuur.

Een zelfevaluatie, met een analyse van onze sterke en zwakke punten, leidde eind 1999 tot een aantal verbeteringsplannen. Die gaven de aanzet tot de zes LIN-doelstellingen voor het jaar 2000.

1 EFQM-model schema



1. Samenwerken

De eerste doelstelling is resultaatgericht samenwerken binnen het departement. De verschillende administraties maakten afspraken om de bestaande knelpunten stap voor stap weg te werken. Belangrijk hierbij waren:

- de opvolging van de bestaande samenwerkingsprotocollen;
- een stappenplan voor de infrastructuuradministraties (AWV en AWZ) waarin de

verschillende procedures om een stedenbouwkundige vergunning te bekomen geïntegreerd werden;

- acties m.b.t. het afbakeningsproces van de Vlaamse zeehavens;
- de evaluatie van de werking van AMINAL in het MINA-proces en de conclusies voor het MINA-plan 3.

2. Beleidsindicatoren voor geluidshinder

AROHM, AMINAL en AWV ontwikkelden, samen met de Mobiliteitscel, de (eerste) beleidsindicatoren m.b.t. geluidshinder. Deze werden, na toetsing aan de beleidsdoelstellingen, goedgekeurd voor gebruik.



3. Kostenanalytische boekhouding

De invoering van de kostenanalytische boekhouding werd voorbereid. Alle afdelingen bepaalden de kostenplaatsen en kostendragers van al hun processen. Boekhouding en Begroting werkte een algemeen concept van kostentoe wijzing uit. Dit werd uitgetest bij de afdelingen in het Ferrarisegebouw.

4. Infrastructuurprojecten: van ontwerp tot uitvoering

Het sleutelproces 'van ontwerp tot uitvoering van infrastructuurprojecten', dat medio 1999 werd opgestart, werd in 2000 verder geconcretiseerd. Een gedetailleerd uitvoeringsplan werd ter goedkeuring aan de bevoegde ministers overhandigd.

5. Verbetersteams

In 2000 werd aan alle afdelingen gevraagd verbetersteams op te richten. Die moeten de personeelsleden stimuleren om hun dagelijkse activiteiten te verbeteren. In totaal kwamen er 173 teams: ze spoorden wregel- en knelpunten op en maakten voor elk punt een actieplan. Zo werden niet alleen de problemen op de werkvloer aangepakt, maar bedachten de personeelsleden zelf bevredigende en werkbare oplossingen.

6. Vormingsplan

Om geïntegreerd samen te werken met de gemeenten werd een vormingsplan opgesteld. Het behandelt de belangrijkste planningsinstrumenten die men samen gebruikt: mobiliteits- en milieuconvenants, ruimtelijke uitvoeringsplannen, enz... De concrete invulling is voor 2001.

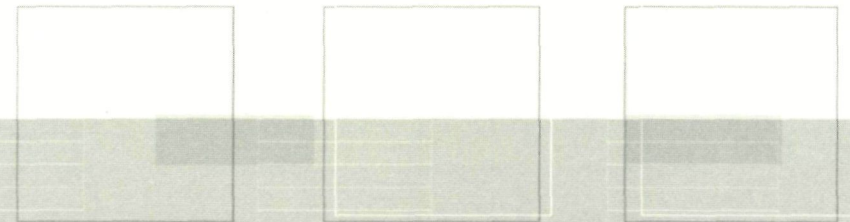
Bedrijfs- / procesmodellering

De staalkaart is een werkmodel in het kader van het HOOP-project, dat onze organisatie methodisch wil verbeteren. Het model bevat alle essentiële elementen voor bedrijfsmodellering, maar reduceert alles tot vier kernvragen: WAT willen we doen, HOE willen we het doen, MET WIE willen we het doen en WAARMEE, met welke middelen, werken we? Deze vier zijn onlosmakelijk met elkaar

verbonden en beïnvloeden elkaar. Bedrijfs- en procesmodellering structureert deze verbanden. Uitgangspunt zijn de bedrijfsprocessen, die op verschillende niveaus worden beschreven: van een generieke beschrijving, die van belang is om het overzicht te bewaren, tot een zeer gedetailleerde analyse, noodzakelijk voor concrete toepassingen en procedures. Afhankelijk van het doel of de gebruikte

methode kunnen elementen toegevoegd of extra belicht worden. Met de informaticatoepassing Corporate Modeler (in 2000 uitgetest op zes LIN-afdelingen) kan men door simulaties een proces analyseren en verbeteren. Ook de personeelsbehoefte, die er mee samengaat, kan bepaald worden. Voor elke processtap wordt aangegeven wie deze uitvoert en ook welke kwalificaties hij

of zij moet hebben. Op grond van input / outputgegevens, doorlooptijden en kwaliteits-indicatoren worden dan kwantitatieve behoeften geraamd. Deze methodische aanpak ligt tevens aan de basis van proces- en personeelsplanning.



Proces- en personeelsplanning

De reengineering van het sleutelproces 'van ontwerp tot uitvoering van infrastructuurprojecten', gaf de aanzet tot een veralgemeende proces- en personeelsplanning binnen het departement. In 2000 werden dan ook verschillende reengineeringprojecten opgestart of verder gezet:

1. Het proces- en personeelsplan 'infrastructuurprojecten'

Dit is het eerste grote project dat volgens de goedgekeurde methodiek werd afgewerkt. Een extern bureau (Arthur D. Little International Inc.) gaf hierbij ondersteuning. Het betreft hier één van de kernprocessen van het departement: het is het grootste wat personeelsinzet betreft en bovendien

administratieoverschrijdend (AWV, AWZ en AOSO). De belangrijkste verbeteringen aan het bestaande proces zijn:

- Een 'conceptfase' zal het ontwerp van infrastructuur voorafgaan. Met een kosten-batenanalyse onderzoeken we de

verschillende mogelijkheden om een project uit te voeren en organiseren we het overleg met alle betrokkenen (stedenbouw, gemeenten, bevolking, enz...). Dit om te vermijden dat we het project achteraf nog moeten wijzigen of volledig opnieuw uittekenen:

- Een vast projectteam met een project-verantwoordelijke volgt elk infrastructuurproject van het begin tot het einde.
- Voor elk infrastructuurproject worden kwaliteitsnormen, tijdslijnen, personeel en budget vastgesteld waaraan het projectteam zich moet houden.
- Een kwaliteitsplan bewaakt het verloop van het project.

- Plannen, bestekken en offertes worden volledig geïnformeerd.
- In een 'evaluatiefase' op het einde van een project worden ontwerp en uitvoering kritisch bekeken. Ook peilen we naar de tevredenheid van burgers, gemeenten, ... en gaan we de kwaliteit na van de uitvoering.

- Als het infrastructuurwerk klaar is, wordt de opgedane kennis en ervaring verzameld en verspreid.

Deze nieuwe manier van werken wordt uitgetest bij tien pilootprojecten: vijf bij AWV en vijf bij AWZ.



gemeenten en provincies en selectief getoetst door het gewest. Voor LIN zal het aandeel 'participeren in vergunningen' dus geleidelijk dalen en het aandeel 'de vergunningsverlening controleren' stijgen.

Om deze verschuiving op te vangen, zal een regiocoördinator, samen met een vijftal dossier-behandelaars, toezien op alle gemeenten in een regio. Aan de hand van de verwachte dossierstroom bepaalde men de productiviteits-

doelstellingen en het vereiste personeels-effectief. Omdat de nieuwe processen niet zo arbeidsintensief zijn, zal men, na de overgangsperiode, minder maar hoger geschoold personeel nodig hebben. Bij het proces- en personeelsplan 'controleren en vorderen' was de interne begeleiding belangrijker en beperkte Arthur D. Little zich tot coachen.

Als gevolg van het nieuwe decreet kwamen er twee vernieuwingen: het creëren van de functie

van stedenbouwkundig inspecteur en het mogelijk maken van administratieve geldboetes. Uit de diagnose bleek verder dat het gewest sneller, preventiever en selectiever moet optreden.

In het hertekende proces werd het nieuwe decreet geïntegreerd en er werden stappen anders ingevuld om knelpunten op te lossen. Om dit alles in praktijk te brengen, zullen extra mensen nodig zijn.

2. Ruimtelijke Ordening: prioriteit voor 'vergunnen' en 'controleren en vorderen'

Samen met consultant Arthur D. Little analyseerde het projectteam 'vergunnen' de huidige processen en hun knelpunten, en hertekende ze.

Ook nieuwe processen die volgen uit het nieuwe decreet op de Ruimtelijke Ordening (1 mei 2000) werden uitgetekend. Gedurende een overgangsperiode tot 2008 zal het Vlaamse Gewest alleen nog in lopende processen een vergunning verlenen. Nieuwe vergunningen worden afgeleverd door de

3. Het proces- en personeelsplan 'Monumenten en Landschappen'

Dit plan heeft betrekking op de procesverbetering binnen de beleidsvelden beschermen (met inbegrip van inventariseren), beheer (vergunningen, premiereregeling, handhaving), beleid, communicatie en kenniscentrum. Bij de hertekening van de processen werd uitgegaan van volgende punten:

- het inventariseren is een uitdovend proces; de beschermingen zullen systematisch en thematisch aangepakt worden op basis van

- selecties uit de inventarissen;
- het beheer wordt sterker gekoppeld aan het beschermingsbeleid;
- bij beleidswerkzaamheden wordt naar meer coördinatie gestreefd;
- het bestaande documentatiecentrum wordt omgevormd tot een toegepast wetenschappelijk kenniscentrum;
- communicatie wordt een deelproces van het kenniscentrum;
- kennisoverdracht wordt steeds belangrijker.

4. Het proces- en personeelsplan 'implementatie EU-normen'

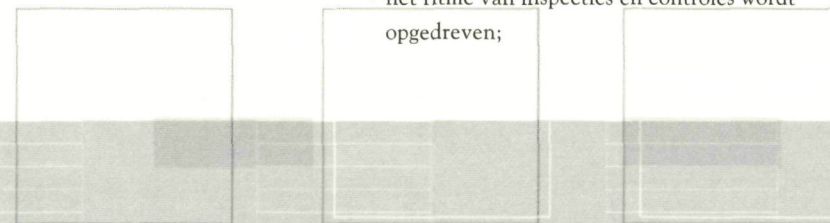
De Vlaamse regering wil dat ten laatste op 1 juli 2001 alle Europese regels zijn omgezet in Vlaamse regelgeving. De opgelopen achterstand maakt duidelijk dat er toch wel wat schortte aan dit omzettingsproces. Het proces voor de onderhandeling en de omzetting van milieuregelgeving werd hertekend. De klemtoon lag daarbij op de onderhandelingsfase. Zo wil men komen tot een draaiboek dat zal toelaten efficiënt deel te nemen aan voorbereidende Europese vergaderingen.

Traject- en databeheer zullen de opvolging en coördinatie ervan ondersteunen. Ook een betere informatiedoorstroming op Vlaams niveau (o.a. via netwerkvorming) kreeg de nodige aandacht. Intergewestelijk overleg komt er alleen als het een meerwaarde betekent voor het Europees of het interne niveau.

5. De hertekening van de 'districtswerking' bij AWV

Het proces 'districtswerking' is samen met 'infrastructuurprojecten' het grootste binnen het departement. In 1999 werd de diagnosefase afgerond en in 2000 werd de hertekening aangepakt. Dit gaf volgende verbeteringen:

- de inspectietaken en de controles op repetitieve onderhoudswerken worden gekoppeld;
- het ritme van inspecties en controles wordt opgedreven;



- er komt een betere afbakening tussen districtstaken en activiteiten die privé-aanemers uitvoeren;
 - er komt een 'brandweerfunctie' met bijhorende permanentie.
- Deze hertekening zal niet alleen tot een betere kwaliteit leiden, maar ook tot een verhoogde zin voor verantwoordelijkheid en een efficiënter tijds- en budgetbeheer.

Andere proces- en personeelsplannen zijn nog maar net gestart met de engineering, maar de projecten die lopen hebben al een grote impact op de werking van de verschillende entiteiten.

Strategisch project 'Integratie & dynamiek'

Het strategisch project 'Integratie & dynamiek' sluit nauw aan bij de proces- en personeelsplannen. In maart 2000 nam Vlaams minister van Leefmilieu Vera Dua het initiatief om de werking van de gewestelijke overheidsdiensten in de milieusector te optimaliseren. In een eerste stadium werden AMINAL en de Vlaamse Overheidsinstellingen OVAM, VMM en VLM onder de loep genomen. Een externe consultant bracht de informatie

over processen en beschikbare middelen op een gelijke noemer. Hij zal in het eerste kwartaal van 2001 een voorstel doen voor een efficiëntere organisatiestructuur, waarin de taken in homogene pakketten verdeeld zijn. Het is de bedoeling dat het voorstel kadert in de nieuwe structuur die aan het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap zal gegeven worden.

Kennisbeheer

Het 8^{ste} seminarie van het departement LIN op 23 en 24 oktober was bijna volledig gewijd aan het thema 'kennisbeheer'.

Deze keuze werd bepaald door het probleem van de vergrijzing. Met een massale vervroegde uittrekking dreigt immers een schat aan kennis en ervaring verloren te gaan. Maar de behoefte aan kennisbeheer komt ook sterk tot uiting in de recente proces- en personeelsplannen.

In 2000 werden op dit vlak een aantal waardevolle initiatieven genomen die tijdens het seminarie werden toegelicht.

1. De competentiecentra bij AOSO

Om de deskundigheid van haar medewerkers te vergroten heeft AOSO systematisch competentiecentra opgericht. Voor drie domeinen: Elektromechanica, Telematica en Burgerlijke Bouwkunde, zijn deze centra intussen operationeel. Het competentiecentrum werkt in op volgende twee zaken:

- kennis vergroten en verspreiden door op de markt de beschikbare technologie van nabij te volgen, richtlijnen op te stellen om deze technologie in praktijk om te zetten en door-gedreven opleidingen aan te bieden;
- stimuleren van projectwerking in team-verband: zowel om eigen expertise te ontwikkelen, als om de inbreng van andere centra mogelijk te maken.

2. Kennisbeheer binnen de Milieu-inspectie: instrumenten voor uniformisering en verdieping

Verwerven, verdiepen, verspreiden en benutten van kennis is voor de afdeling Milieu-inspectie van cruciaal belang:

- om de opdrachten correct en uniform uit te voeren;
- om de gepaste maatregelen op te leggen.

Kennisbeheer gaat verder: het maakt een planmatige en preventieve aanpak mogelijk. Om hiertoe te komen werd de hoofdinspectie uitgebouwd en kwamen er werkgroepen voor afval, bodem en grondwater, geluid, lucht, veiligheid en water.

Werken onder kwaliteitsborging.

3. Procedurehandboeken bij AWZ

Om ervoor te zorgen dat het werk tijdig en correct wordt uitgevoerd werden de procedures binnen AWZ op een uniforme wijze opgesteld, gedocumenteerd en toegepast.

Hiervoor werd de methodiek gebruikt die in '98 samen met Bekaert-Stanwick op punt werd gesteld.

Een aantal procedurehandboeken zijn al klaar en het opstellen ervan bleek een uitstekend middel om de kennisoverdracht over de eigen werking te verzekeren.

Met het EFQM-model is een nieuw bewust-zijn over kwaliteit geïntroduceerd binnen het departement. De laatste jaren werden al verschillende grote werken uitgevoerd met een kwaliteitsborgingsysteem. In 2000 werden deze pilootprojecten grondig geëvalueerd en werd getracht om de werkwijze te vertalen naar andere projecten.

Een greep uit de vaststellingen:

- de toepassing van kwaliteitsborging lijkt vooral nuttig voor die elementen van het werk die kritisch zijn voor de uitvoering;
- de kans op succes hangt nauw samen met de bereidheid van de aannemer om in het samenwerkingsmodel te stappen, maar ook met de ervaring van de kwaliteitsverantwoordelijke;

- kwaliteitsborging kan de aannemer op termijn efficiënter maken, wat zich kan vertalen in lagere prijzen;
- het systeem blijkt goed te lopen bij werken met een repetitief karakter;
- betrokkenheid, opvolging en een gepaste opleiding van het personeel zijn noodzakelijke voorwaarden.

Kwaliteitsborging zal in 2001 verder gericht worden toegepast.

Aandacht voor communicatie

1. Belangrijke nieuwe campagnes

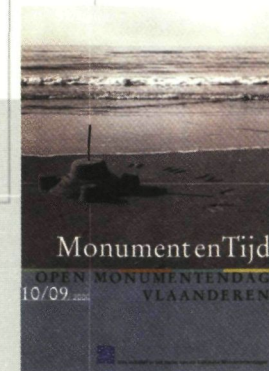
Communicatie ondersteunt het beleid op steeds structurelere wijze. Dit vinden we vooral terug in een aantal strategische ontwikkelingen. In het milieucommunicatiebeleid worden bijvoorbeeld indicatoren geselecteerd voor de meting en de evaluatie van de communicatie. Onder impuls van het MINA-plan 2 bracht AMINAL de belangrijkste milieuspelers van

de Vlaamse overheid samen in een communicatieoverleg. Op regelmatige basis komen vertegenwoordigers van AMINAL, OVAM, VLM, VMM en het kabinet van Leefmilieu bij elkaar. Een gecoördineerd communicatieplan zorgt voor afstemming en samenwerking.

Enkele in het oog springende resultaten

waren alvast de campagne voor duurzaam watergebruik, de gemeenschappelijke video over het milieubeleid, een proefproject voor elektronische informatie-uitwisseling en de deelname aan verschillende vakbeurzen. AWZ wil zich in de toekomst laten ondersteunen bij het uittekenen van een communicatiestrategie over alle deeldomeinen heen.

In afwachting is een aantal grote campagnes al van start gegaan, terwijl enkele lopende campagnes in de loop van 2000 volledig op kruissnelheid kwamen. Denk maar aan 'De inrichting van het overstromingsgebied Kruikeke, Bazel, Rupelmonde', 'Een Langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium', 'Levende Grensmaas', ...



AROHM heeft handboeken samengesteld over structuurplanning, om zo de gemeenten te ondersteunen. In de tweede helft van het jaar startte de preventiecampagne 'Soepel als het kan, streng als het moet'. Ook is de informatiecampagne 'Verzekering tegen inkomensverlies' voorbereid.

Naast de communicatiecampagnes over de werkzaamheden op de Brusselse en Antwerpse ring, startte bij AWV een project 'Waardering door de samenleving'. Het bekijkt hoe communicatie over wegwerkzaamheden gericht en klantvriendelijker kan. Om tegemoet te komen aan het nijpend

tekort aan ingenieurs en technici werd een rekruteringstraject ontwikkeld voor laatstejaarsstudenten. De aanwezigheid van LIN op verschillende jobbeurzen, advertenties en leuke kaartjes gaven het imago van het departement een opkikker.

De klassiekers waren zoals elk jaar van de partij: Lente in bos en groen, Week van het bos, Open Natuurdagen, Week van Vervoering, Week van de Zachte Weggebruiker, Open Monumentendag. Daarnaast waren er de affichecampagnes langs de wegen, die parallel liepen met de thema's van Uitweg, het blad voor een betere mobiliteit.



2. Gelijke Kansen en Emancipatie

Onder impuls van de departementale Werkgroep voor Gelijke Kansen en Emancipatiezaken werd in 2000 gestart met een gezinsvriendelijk project binnen LIN. Er werd een afkolfruimte voorzien in het EHBO-lokaal van het Ferrarisgebouw.

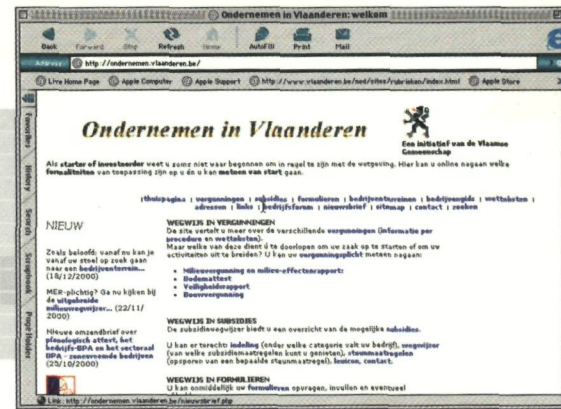
Door dit project kunnen werkende moeders verder borstvoeding geven. Het is de bedoeling dit initiatief uit te breiden tot alle grote gebouwen van het departement. Verder verhoogde de werkgroep zijn eigen zichtbaarheid met de intranetsite 'gelijke kansen'.

Het intranet bestaat op dit ogenblik uit een organisatiebreed e-mailnetwerk, nieuwsgroepen en duizenden webpagina's van afdelingen en administraties. Neem gerust aan dat heel wat grote bedrijven jaloers zijn op dit werk. Toch is niet alles rozengeur en maneschijn. Een kleine enquête wees uit dat nogal wat gebruikers moeite hebben om het massale aanbod te overzien. Niet iedereen vindt een antwoord op elke vraag, de informatie is niet

altijd optimaal gestructureerd en sommige pagina's zijn duidelijk aan updating toe. In het departementale intranetoverleg wordt nagedacht over manieren om het intranet te verbeteren. Elke administratie heeft er een afgevaardigde. Vooral onder impuls van AWV is gewerkt aan een nieuwe muurkrant-applicatie. In 2001 zullen intranet en internet trouwens nauwer geïntegreerd worden en een volledig nieuw jasje krijgen.

In de gelijkemanskrant LIN 2000, worden de acties van de verschillende werkgroepen toegelicht.

Tenslotte werden ook twee checklists geïntroduceerd: de 'genderchecklist voor functiebeschrijvingen' en een 'checklist voor genderneutrale beeldvorming in publicaties'.



Ook de internetsites groeien gestaag. LIN is er zich van bewust dat de éénloketedachte de communicatie met de bevolking kan verbeteren. Een loket 'Ondernemen in Vlaanderen' is een eerste stap in die richting en werd in de loop van 2000 grondig uitgebreid. Bovendien is een website 'Wegen en Verkeer' van start gegaan. Ook aan de website 'Wonen in Vlaanderen' is hard gewerkt.

3. Intranet-internet

In '97-'98 was LIN intranetpionier binnen het ministerie. Dankzij enkele vooruitziende ingenieurs konden we al snel kennismaken met de voordelen van het 'interne internet'. Een groot departement als LIN, met vele plaatselijke diensten, profiteert natuurlijk extra van zo'n communicatienetwerk.

4. Lunchcauserieën

De traditie van de lunchcauserieën werd in 2000 verder gezet. Actuele thema's zoals de samenwerking met de lokale overheden, programmatuur voor bedrijfsmodellering en het informaticagebeuren binnen LIN werden er toegelicht door specialisten uit de administraties.



jaarboek | LIN 2000

a a d

Algemene Administratieve Diensten

Waarschijnlijk is ambtenaar het tweede oudste beroep. Vanaf het moment dat mensen in groepen gingen leven en een leider kozen, waren er ook raadgevers die de leider bijstonden en helpers die de beslissingen uitvoerden.

Een goed draaiende maatschappij heeft een goed geïndeede administratie nodig en die kan alleen maar kwaliteit leveren als haar interne logistiek van hoog niveau is. Alleen als top-service wordt geboden heeft interne ondersteuning reden van bestaan. Een professionele

en concurrentiële opstelling is dus onontbeerlijk. De webtechnologie laat toe het zuiver administratief beheer efficiënter te maken en te decentraliseren. Maar ze opent ook nieuwe perspectieven. De nadruk verschuift van

beheer naar advies. Vandaar de zorg die de Algemene Administratieve Diensten (AAD) besteden aan de juiste mensen en middelen. Nieuwe systemen voor financieel en personeelsbeheer zullen deze tendens nog doen toenemen.

Met de staalkaart naar een professionele organisatie

Sinds 1997 werd de staalkaart systematisch opgebouwd en in 2001 is ze helemaal klaar. Dankzij dit instrument weten we wat we moeten doen, wat we willen doen en wat we kunnen doen. Naast het bepalen van de strategie helpt de staalkaart ook bij het bestuderen van de processen, dus hoe we het doen, en het personeelsbeleid, wie zal het doen en welke competentie hebben we nodig.

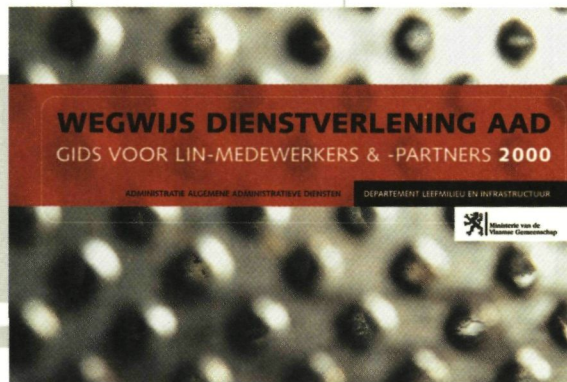
Tenslotte moeten we uitzoeken wat we nodig hebben aan middelen, informatica, logistiek, communicatie, enz. en wat de kostprijs is. Via deze procesanalyse krijgen we als administratie zicht op de huidige werkwijze en de wijze waarop gewerkt zou moeten worden. Ook de personeelsbehoeften en de informatiebehoefte worden zo gedetecteerd.

De Staalkaart digitaal

De Corporate Modeler software laat toe de verschillende onderdelen van de staalkaart geïntegreerd te benaderen, ze flexibel aan te passen en op het intranet beschikbaar te maken. Het resultaat? Een toegankelijk instrument voor de ondersteuning van het management.

Balanced Score Card

De Balanced Score Card is een monitoring-instrument, dat zorgt voor méér en vooral relevant cijfermateriaal. Het laat toe processen te volgen op verschillende niveaus én overzicht te bewaren. In 2000 werd het met succes ingevoerd op de afdeling Logistiek. Volgend jaar volgen twee andere afdelingen: de afdeling Juridische Dienstverlening en de afdeling Personeel.



Kostprijsberekening

Het beheersen van de globale kostprijs van onze dienstverlening zal een kritische factor blijken. Op een erg concurrentiële markt hebben we de ervaring en expertise om te werken voor een overheidsorganisatie en dit geldt a fortiori voor LIN. Maar hoe we ons verhouden tot vergelijkbare overheidsinstellingen of tot grote privé-

dienstverleners is nog niet helemaal duidelijk. Het is onze ambitie daar in 2001 achter te komen. In 2001 zullen we de weg naar professionalisering verder bewandelen. De aangekondigde hervorming van de Vlaamse administratie zal een beroep doen op onze inzet en een goede organisatie van onze dienstverlening zal ons daarbij helpen.

Informatie en communicatie

Communicatie met de 'collega's-klanten' staat centraal

In 2000 werd extra aandacht besteed aan de communicatie met de klanten van de AAD. Elk LIN-personeelslid kreeg een exemplaar van Wegwijs. Dit is een gebruiksvriendelijke informatiegids met alle gegevens en contactpersonen van de AAD. Deze gids zal voortaan elk najaar verschijnen.

In het najaar startten ontmoetingsdagen tussen de AAD en de LIN-buitendiensten. Antwerpen kwam eerst aan de beurt. Deze dag verstevigde de banden tussen 'Brussel' en de buitendienst en bleek een uitstekende gelegenheid om zicht te krijgen op de plaatselijke noden en wensen. Logistiek, personeel, boekhouding, juridische dienstverlening en informatica

kwamen in verschillende discussiegroepen aan bod. De ontmoetingsdag werd positief ervaren dankzij de open communicatie. Er werden concrete afspraken gemaakt die de samenwerking zullen verbeteren. In 2001 komen er zeker opnieuw ontmoetingsdagen.

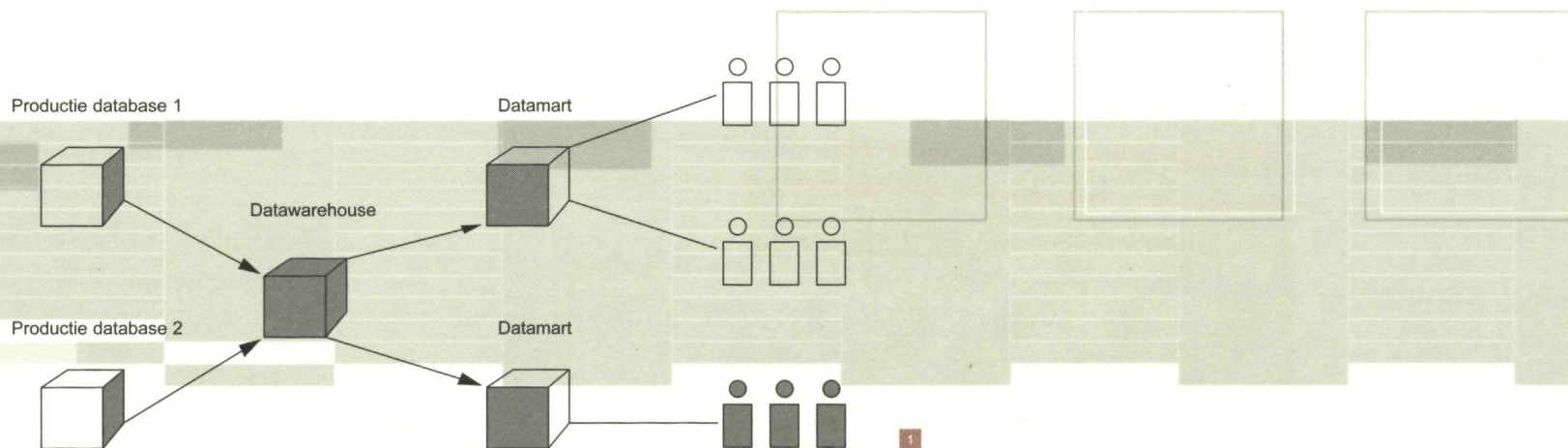
Een betere beheersing van digitale documenten

In elk departement wordt een berg informatie verwerkt tot (digitale) documenten. Verschillende initiatieven om de levenscyclus van een document te beheren, van aanmaak tot opslag en hergebruik, inspireerden de AAD tot het project DMS-LIN. Dit wil al deze

initiatieven coördineren en komen tot een Document Management Systeem. De informatie wordt op die manier toegankelijker en krijgt extra bescherming door het instellen van lees- en schrijfrechten. Ook is het mogelijk om verschillende versies van eenzelfde document te beheren, zodat het steeds duidelijk is welke de meest actuele is.

Meer doen met onze gegevens

In 2000 verdiepte de AAD zich ook in een studie over een mogelijk datawarehouse en een Management Informatie Systeem (MIS). Een datawarehouse slaat alle gegevens van verschillende lokale systemen op in een grote databank. Zo krijgt men makkelijker een algemeen beeld en kan men gegevens sneller met elkaar combineren. Vermits de meeste databanken op een andere manier zijn opge-



bouwd, vraagt dit enig zoek- en puzzelwerk. Grote organisaties gebruiken een datawarehouse dat de lokale gegevens verzamelt, sorteert en op elkaar afstemt. Allerlei analyses en rapporteringen worden zo mogelijk gemaakt, over tal van onderwerpen, zonder dat dit de plaatselijke systemen remt. Het datawarehouse laat ook toe over langere periodes te rapporteren. Het bevat immers

niet alleen nieuwe gegevens, maar ook de oudere informatie blijft bewaard en makkelijk toegankelijk. Een MIS zorgt voor een makkelijke en gebruiksvriendelijke analyse en rapportering van zowel een datawarehouse, als de lokale systemen. In 2001 zal men met een aantal MIS-pilootprojecten starten.

1 concrete datawarehouse-architectuur

Anders gaan werken

Het verkeer loopt vast en kantoorruimte is schaars. Dit maakte binnen LIN enkele initiatieven los rond anders werken. Een groot deel hiervan valt onder de noemer telewerken. Het project 'Telewerken' zoekt naar een win-win situatie voor zowel LIN, de personeelsleden als de maatschappij. Mogelijke risico's en praktische bezwaren leiden tot een haal-

baarheidsonderzoek. Drie aspecten werden grondig uitgediept: informatica, logistiek en het juridische aspect. Daarnaast bleken ook een aantal persoonsgebonden factoren van belang te zijn: communicatie, sociaal draagvlak, opleiding, functiebeschrijving en het meten van resultaten. Na evaluatie van een aantal proefprojecten wil de AAD komen tot een algemeen raam-

werk waar telewerk flexibel in past en dat afgestemd is op de behoeften van elke afdeling. In een project rond kantoorinnovatie werden de muren van een aantal bureaus vervangen door glazen wanden. Elke werknemer bleef zijn eigen werkplek houden, wat verschilt met 'officesharing'. Na een korte periode oordeelden alle personeelsleden positief over de verandering.

Het contact tussen de collega's verbeterde. De samenwerking verloopt vlotter en de sfeer is gemoedelijker. Naast ruimtebesparing is een bijkomend voordeel dat meer informatie digitaal wordt verwerkt. Er is immers minder ruimte voor archiefkasten.

2 kantoorinnovatie



Een frisse wind door het computerpark

Met het refresh-project op IT-vlak wou men het pc-park op korte termijn moderniseren, gelijkschakelen en ervoor zorgen dat elke ambtenaar over een degelijke computer kan beschikken.

Het project liep van december 1999 tot mei 2000. In totaal werden, op 135 werkplekken in Vlaanderen, meer dan 2000 pc's vervangen

door nieuwe SBS-toestellen: 1609 desktops en 394 laptops. De personeelsleden konden de oude toestellen kopen of overnemen aan een spotprijs. 1866 oude pc's werden afgevoerd.

In 2001 is een nieuwe refresh-operatie gepland waarbij ook de resterende oude pc's worden vernieuwd.

Boekhouding en Begroting

Procesvoorbereiding en personeelsplan

Na een intensieve voorbereiding op de invoering van het nieuwe boekhoudkundig en financieel systeem, ORAFIN, werd in laatste instantie beslist de invoering ervan een tijdlang uit te stellen.

Het systeem vertoonde stabiliteitsproblemen. Tijdens de aanloop naar dit nieuwe systeem werden nieuwe procesplannen uitgewerkt, met nieuwe functies en functie-invullingen die uitgaan van processtandaardisatie en functiescheiding. Het organigram is gebaseerd op de principes functiespecialisatie en responsabilise-

ring van het lijnmanagement. Zo kreeg het hele ministerie een basisorganigram met een aantal specifieke functies en boekhoudcellen. Voor LIN betekent Orafin dat 143 medewerkers in de boekhouding zullen worden ingeschakeld, waarvan 100 als rekenplichtige of vereffenaar. Per administratie geeft dit volgend voorbeeld:

AAD/ABB	40
AMINAL	24
AROHM	12
AWV	29
AWZ	28
AOSO	10

Een optimaal veranderingsbeheer zal de invoering in de loop van 2001 begeleiden op drie fronten: het nieuwe boekhoudsysteem, het nieuw financieel systeem en de nieuwe organisatie.

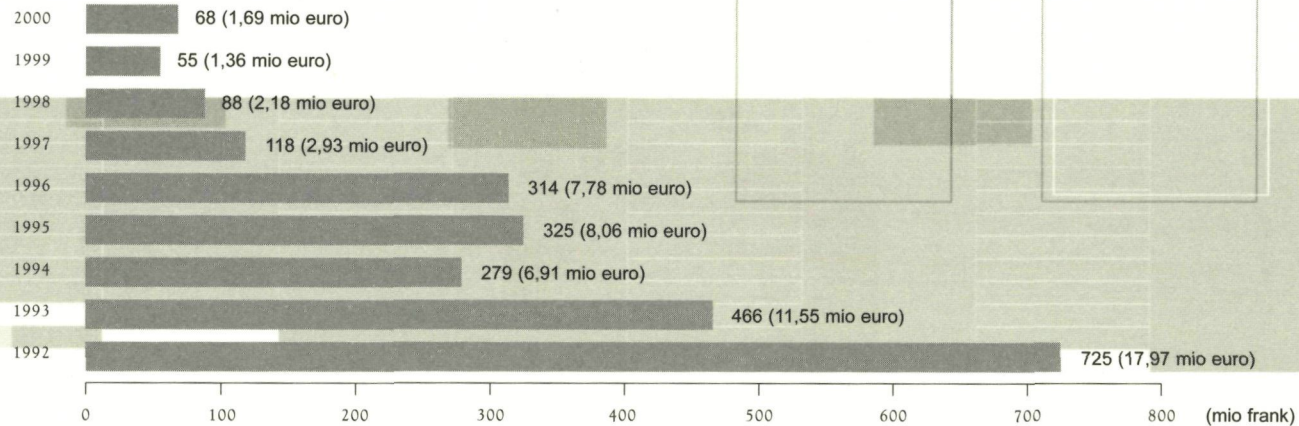
Ondersteuning van het personeel

Stagnerende verwijlinteresten?

Voor LIN daalden de betaalde verwijlinteresten van jaar tot jaar: het project- en lijnmanagement neemt het terugdringen van deze negatieve financiële indicator ernstig. Door de rigide reglementering was de verwachting dat deze gunstige evolutie niet kon blijven doorgaan. In 2000 stelde men dan ook een stagnatie vast.

De tabel met jaarcijfers toont aan dat dit nog geen reden is tot grote ongerustheid. In 1995 en 1996 werd dezelfde stagnatie vastgesteld, om de volgende jaren opnieuw te dalen.

3 grafiek verwijlinteresten



Een geïntegreerd gezondheidsbeleid

In 2000 werd het geïntegreerd gezondheidsbeleid kortdaat voortgezet. De acties werden door het personeel zeer gunstig onthaald. Eén daarvan was de griepvaccinatie. In het totaal lieten 1.695 personeelsleden zich inenten, een lichte stijging tegenover vorig jaar. Voor het eerst werd ook aandacht besteed aan stress op het werk, op langere termijn een bron van ziekte en absentieïsme.

De werkgever is verplicht om stressrisico's op te sporen, te evalueren en passende maatregelen te nemen. Daarom nam LIN vorig jaar contact op met Dr. Luc Swinnen, een internationale autoriteit op dit vlak. Met deze samenwerking wil men de knelpunten opsporen, stressreacties objectief meten en de subjectieve beleving ervan achterhalen.

De 'Heb aandacht voor je RUG'-campagne vormt een ander facet van het geïntegreerd gezondheidsbeleid. Er kwam een opleidingsprogramma om personeelsleden op een gezonde wijze te leren omgaan met hun rug. Aandacht ging naar een goede houding en naar mogelijke oplossingen om de belasting te verminderen. Rug- en gewrichtsklachten

maken binnen LIN immers 16% uit van het ziekteverzuim. Dat is meer dan in de andere departementen, maar LIN levert dan ook meer fysieke arbeid. In 2000 werden 48 opleidingsessies georganiseerd, voornamelijk voor AWV en AWZ, waar de rugbelasting het hoogst is. Volgend jaar wordt dit initiatief uitgebreid naar de andere collega's.

Plannen voor 2001 zijn: een onderzoek van hart- en bloedvaten (bij een beperkte doelgroep), een onderzoek van het Graaf de Ferrarisgebouw naar het 'Sick Building Syndroom' en het opstarten van een werkgroep 'Arbeidsongevallen' omwille van de ernst en de frequentie ervan.

Aandacht voor vorming

Individueel Ontwikkelingsplan voor Informaticapersoneel (IOP)

De outsourcing van de informatica binnen de Vlaamse Gemeenschap leidde tot een herdefiniëring van een aantal informaticafuncties. Ongeveer 60 LIN-informatici kregen met IOP de mogelijkheid om een persoonlijk opleidings-

en ontwikkelingstraject uit te tekenen dat overeenstemt met hun reële functies en met de IT-noden van het departement.

Taalopleiding

Naar aanleiding van het Belgische voorzitterschap van de EU werd met het talentencentrum ECLS een raamcontract afgesloten om gedurende drie jaar taalopleidingen voor personeelsleden te verzorgen. Wie betrokken is bij de werking van de verschillende commissies en werkgroepen in

de EU, of behoort tot het balie- of secretariaatspersoneel komt hiervoor in aanmerking.

Nieuwe stagemogelijkheden

Ambtenaren van niveau A kregen een nieuwe stageregeling. In plaats van een uitgebreid verplicht programma kwamen er vanaf 1 augustus 2000 opleidingen op maat. Naast een beperkt verplicht deel kon de stagiair vijf (of meer) ontwikkelingsactiviteiten zelf kiezen. Ook contractuele collega's werden bij de uitwerking van een eigen ontwikkelings-

programma betrokken.

De nieuwe aanpak zal tegen eind 2001 geëvalueerd en bijgestuurd worden.

Directiesecretaresses

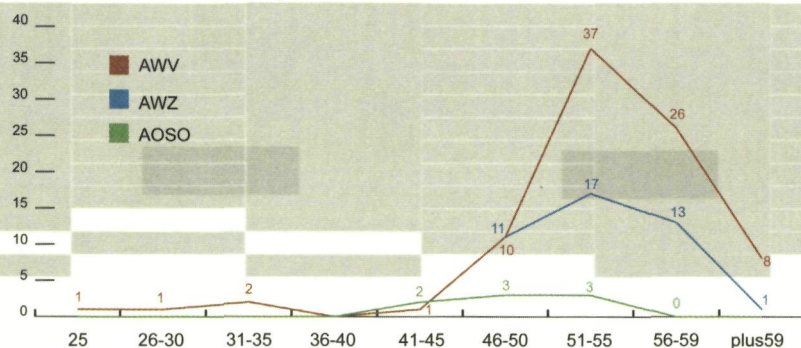
Directiesecretaresses van de LIN - topambtenaren kregen opleidingen in timemanagement, communicatievaardigheden, persoonlijke effectiviteit en assertiviteit. Ook demonstratiesessies over het gebruik van e-mail stonden op het programma.

De vergrijzing aanpakken

Bij LIN staat de vergrijzing van het personeelsbestand hoog op de agenda. In juli 2000 werd dit probleem doorgelicht op het seminarie van de departementale directieraad. Het bleek dat het probleem vooral acuut is in drie administraties: AWZ, AWV en AOSO. Vooral de functies van burgerlijk en industrieel ingenieur en de meer algemeen technische functies zijn getroffen.

4 leeftijdspiramide toezichhoudend personeel, absolute cijfers

Curve toezichhoudend personeel (1-1-2001)



De uitstapmogelijkheid vanaf 56 jaar, die in 2003 algemeen wordt, zal het probleem nog acuter maken. Niet alleen zal zo heel wat ervaring en kennis verloren gaan, maar dreigt er ook een personeelstekort dat niet gemakkelijk op te vangen lijkt.

Langs de ene kant maakt de gunstige economische situatie de privé-sector aantrekkelijker

voor een aantal diploma's, maar anderzijds is er ook een structureel tekort aan hoger en technisch geschoold personeel op de hele arbeidsmarkt. De afdeling Personeel streeft daarom een leeftijdsbewuster beleid na. Zo vervult de afdeling een coördinerende rol in het project 'campusrekrutering'. Door als departement naar buiten te treden wil men

meer impact krijgen op de moeilijk toegankelijke arbeidsmarkt.

Naast rekrutering krijgt ook het behoud van personeel de nodige aandacht. In dit kader werd bij de universitaire statutaire medewerkers, die tussen 1996 en 2000 het departement verlieten, gepeild naar de redenen van hun vertrek.

Uit de enquête kwamen zowel de verloning als de perceptie van de kwaliteit van het leidinggeven als belangrijkste redenen naar voor.

Logistieke dienstverlening

Onze klanten in de kijker

Tussen mei en september 2000 werden onze klanten ondervraagd over aankopen, communicatie, documentatie en de Digitale Drukkerij. De algemene tevredenheid bleek meer dan behoorlijk. Toch blijven een aantal knelpunten bestaan:

- De tevredenheid is groot op het vlak van de kwaliteit van de producten, de werkwijze die wordt aangehouden en de communicatie

rond het aankoopbeleid. Voor de aankoop van machines en meubilair is de leveringssnelheid de grootste zorg. Voor de productgroepen kledij en bureaubenodigheden wenst men in de eerste plaats een snelle en juiste levering.

- Bij documentatie en communicatie bracht de enquête aan het licht dat slechts weinigen beroep doen op deze dienstverlening. Hoewel de nood aan documentatie niet

voor elke ambtenaar even groot is, blijft dit een opvallende vaststelling.

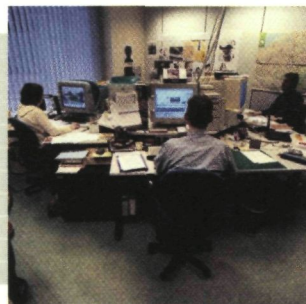
- Van de drukkerij verwacht de klant in hoofdzaak dat opdrachten kwaliteitsvol uitgevoerd worden. De klant wil een tijdige levering en verwacht een zekere vorm van flexibiliteit in elk stadium van het proces.

De dienstverlening scoort op de drie gebieden, alleen rond flexibiliteit is er enige wrevel.

5 beelden Digitale Drukkerij

Prijzen vergelijken

Om prijsevoluties op te sporen en de dienstverlening daarop af te stellen werd de kostprijs van een aantal producten gevolgd. Sinds 1998 worden er exacte metingen bijgehouden van het aantal bestellingen van documentatie en de budgetten die daarvoor nodig zijn en dit zowel naar soort publicatie als naar bestemming (kostenplaats). Dit maakt het momenteel mogelijk om de evolutie van bestellingen en budget nauwkeurig op te volgen.



Opvallend is de halvering van het aantal bestellingen voor parlementaire documenten (o.a. het Belgisch Staatsblad, publicaties van de Vlaamse regering, de Europese Gemeenschap,...): van 16% in 1998 en 1999 tot 8% in 2000. Deze dalende tendens heeft twee oorzaken:

1. de meeste publicaties zijn via het intranet / internet raadpleegbaar. Bovendien worden ze aangeboden in de vorm van databanken met uitgebreide zoekmogelijkheden;
2. meer en meer ambtenaren raken vertrouwd met het medium intranet / internet en maken er intensiever gebruik van.

Juridische ondersteuning

De afdeling Juridische Dienstverlening kijkt verder dan de wet lang is

De afdeling Juridische Dienstverlening (AJD) wil de kabinetten en administraties een objectieve, juridische ondersteuning bieden wanneer nieuwe regelgeving raakt aan één van de beleidsdomeinen van LIN.

Audit voor regelgeving en evaluatie van wetten

Bij haar juridische ondersteuning volgt de AJD een juridisch-administratieve kwaliteitsprocedure. Daarbij evalueert men de verwachte maatschappelijke gevolgen en de samenhang met bestaande rechtsregels zo systematisch en objectief mogelijk.

Aan de hand van een aantal gerichte vragen wordt een verantwoording gegeven voor de nieuwe regel en wordt hij administratief en juridisch gesitueerd. Ook evalueert men de oude, bestaande rechtsregel en kijkt men naar andere mogelijke oplossingen. Knelpunten en aandachtspunten worden aan het licht gebracht. Dit alles gebeurt in overleg met de interne en externe betrokkenen.

Begeleiding in de praktijk

In 2000 werd ondersteuning geboden bij verschillende initiatieven tot regelgeving. Twee voorbeelden zijn:

- het 'Ontwerp van besluit tot wijziging van het Vlaams reglement betreffende de bodemsanering (Vlarebo)'
- het 'Decreet betreffende de organisatie van het bezoldigd personenvervoer over de weg en tot oprichting van de MORA (decreet-basismobiliteit)'.

Een herziening van het Vlarebo drong zich op vanwege enkele knelpunten die waren ontstaan met de wijziging van het Bodemsaneringsdecreet in 1998. Ook de praktijk maakte bijsturing nodig om een efficiënte uitvoering van de bodemsanering te blijven waarborgen. De AJD zal nauwer betrokken worden bij de administratieve kant ervan en zal voorzitter en secretaris worden van de voorziene adviescommissie.

In het huidige regeerakkoord wordt basismobiliteit omschreven als een sociaal recht. Bij de vertaling daarvan in een decreet werd op de AJD een beroep gedaan voor de juridische begeleiding. Het ontwerp van decreet wil voorzien in een systeem van basismobiliteit, maar ook komen tot één samenhangende en gemoderniseerde regeling voor het personenvervoer over de weg.

Naar een (h)echt partnership

De AJD streeft al enkele jaren naar een rationeel verantwoorde inzet van juristen in de rechtsbijstand.

Een aantal initiatieven werden genomen met als leidmotief een integrale kwaliteitszorg.

De functionele administraties: de klant als partner

De AJD begeleidde hier een aantal processen. De belangen zijn immers gelijklopend: hoe

beter deze administraties functioneren, hoe beter de AJD kan presteren.

Zo werd de uitvoering van dossierbestanden begeleid. Dit was nodig omdat de verjaringsregeling was gewijzigd en omdat het Rekenhof het vroeg. De afdeling registreerde 43 % meer schadeclaims tegen burgers (331 tegenover 231 in 1999). Na onderzoek boekte zij ook nog 202 vorderingen af zonder een

eigen dossier te openen (gemiddeld bedrag 12.788 frank - 317 euro).

De advocaten: de partner als klant

Het partnership met de advocaten werd geëvalueerd. Dit resulteerde in een vermindering van hun aantal, een verhoging van hun verloning en daaraan gekoppeld, een verdere responsabilisering.

Deze strategie komt beide partners ten goede.

Aangezien elke advocaat tegen aantrekkelijke voorwaarden voldoende zaken krijgt, loont het om zich te richten op deze dossiers en daarin te investeren. Het Vlaamse Gewest kan op zijn beurt de vruchten plukken van de gespecialiseerde knowhow van de advocaten. Persoonlijke kennismaking en een geregeld overleg zullen in 2001 deze samenwerking nog verdiepen.



Jaarboek 2000

a r o h m

Administratieve, Ruimtelijke, Ordening, Huizen, Vesting, en Monumenten, en Landschap

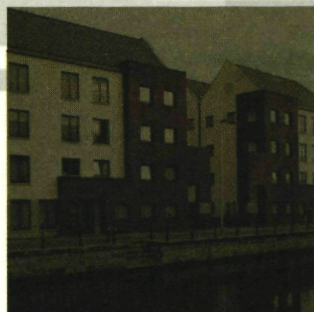
Inleiding

De administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen (AROHM) beweegt zich in het maatschappelijke landschap niet alleen op functioneel vlak (huisvesting), maar ook op esthetisch niveau (monumenten en landschappen). Daarnaast speelt de administratie vooral een ordenende rol (ruimtelijke ordening). Meer dan ooit dringt zich een kwalitatieve verdieping op en

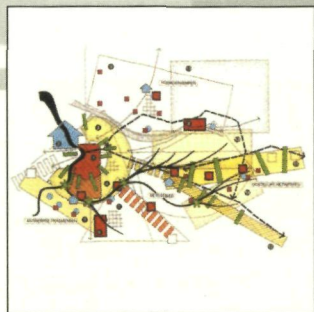
daarbij is een coherente integratie aangewezen. Ruimte ordenen betekent evenwichten creëren tussen wonen, monumenten en landschappen. Dit gebeurt met specifieke regelgevingen, maar ook andere maatschappelijke elementen, die buiten het bevoegdheidsdomein van AROHM vallen, zijn van belang. Voor deze totale integratie is een efficiënte organisatie noodzakelijk. Daarom startte

AROHM het voorbije jaar een proces van zelfevaluatie. Een extern bureau reikte de methodiek aan en met proces- en personeelsplanprojecten werd de eigen werking doorgevoerd. Deze bijkomende inspanningen resulteerden in een proceshertekening die binnen elk van de beleidsdomeinen zal leiden tot een meer klantvriendelijke aanpak.

2000 was voor AROHM ook het jaar van het nieuwe decreet Ruimtelijke Ordening, het nieuwe beschermingsbeleid en de dwingende integratie van het landschapsaspect in het ruimtelijke ordeningsproces. De toepassing van de huisvestingsreglementering leidde tot een aantal maatschappelijke problemen. Deze complexiteit maakt dat AROHM prioriteiten moest stellen.



huisvesting



ruimtelijke ordening



monumentenzorg

Huisvesting

De eerste gekwalificeerde huisvestingsconsulenten

Op 17 november 2000 reikte Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Johan Sauwens, meer dan 100 'Getuigschriften van Huisvestingsconsulent' uit. Hiermee werd de opleiding tot huisvestingsconsulent voor het eerst formeel afgesloten. Deze opleiding startte in 1998 en is het resultaat van een succesvolle samenwerking tussen AROHM en de vijf Vlaamse provincies. Ze zal, na evaluatie en bijsturing, in 2001 worden hernomen. Vorig

Huisvestingsconsulenten zijn meestal personeelsleden van een gemeente of OCMW, maar werken soms ook bij een provincie, een sociaal verhuurkantoor of een woonwinkel. Ze vervullen een belangrijke eerstelijnsfunctie in het lokale huisvestingsbeleid en hebben daarbij zeer uiteenlopende taken. Ze staan in voor de loketfunctie, de dossierbehandeling en -opvolging. Ze verstrekken informatie over gemeentelijke en gewestelijke premies, stimu-

leg, starten met een nieuwe woonwinkel en zetten communicatieacties op rond bepaalde thema's (bv. CO-vergiftiging) of voor specifieke doelgroepen. Om hen bij dit uitgebreide takenpakket inhoudelijk te ondersteunen, werd de opleiding 'huisvestingsconsulent' georganiseerd. Het is de bedoeling zowel de reeds actieve 'huisvestingsconsulenten van het eerste uur' bij te scholen, als de nieuwe consulenten een

De opleiding bestaat uit zes thematische, verplichte modules. Enkel cursisten die alle modules hebben gevolgd, ontvangen het getuigschrift. In 2000 kwamen volgende thema's aan bod:

- kwaliteitsnormen voor woningen;
- de subsidiëring van sociale huisvestingsprojecten;
- de sociale en private huurwetgeving.

Door het modulaire systeem kunnen nieuwe cursisten onmiddellijk aanknopen en is bij-

Naar een kwalitatiever woonpatrimonium

Een slaapkamer die verlucht kan worden, een bad met warm water, veilige stroomschakelaars, een risicoloze verwarming... Voor de meesten spreken deze dingen vanzelf, maar voor sommigen is de huisvestings-situatie nog steeds problematisch, ondanks de dwingende normen van de Vlaamse Wooncode. De afdeling Financiering Huisvestingsbeleid bouwt daarom de kwaliteitsbewaking van het woonpatrimonium systematisch en gestructureerd verder uit. Volgende initiatieven werden al genomen:

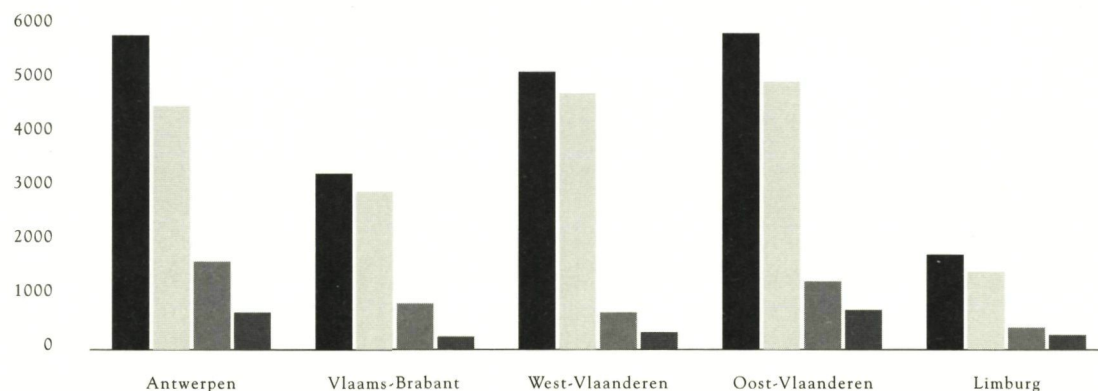
- Een nieuw overlegplatform moet zorgen voor een betere samenwerking tussen de lokale overheden en het Vlaamse Gewest inzake kwaliteitsbewaking. De lokale overheden vervullen hierin een voortrekkersrol, dus is deze overlegstructuur erg belangrijk. In 2000 toetste het overlegplatform de instrumenten voor 'ongeschiktheid' en 'onbewoonbaarheid' van een woning aan de praktijk, evenals een aantal bijzondere instrumenten, zoals het voorkeepsrecht.
- Er werd een brochure voorbereid met daarin alle instrumenten, die gemeenten kunnen

- hanteren bij de uitvoering van een kwaliteitsvol woonbeleid.
- Het handhavingsluit voor het woonbeleid werd administratief voorbereid en er werden prioriteiten gesteld voor het vervolgingsbeleid. Voor de Vlaamse ambtenaren met opsporingsbevoegdheid werd een handleiding gemaakt.
- Nu het instrumentarium van de Vlaamse Wooncode al twee jaar wordt toegepast, werd een opdracht uitgeschreven voor een eerste evaluatie. Door de efficiënte interne voorbereiding, zowel intern als op het

overlegplatform, was het evaluatierapport al klaar eind 2000.

Uiteraard stuurde de afdeling Financiering Huisvestingsbeleid het afgelopen jaar ook de dagelijkse werking. In oktober 2000 waren niet minder dan 18.620 woningen als leegstaand, 4.850 als verwaarloosd en 2.260 woningen als ongeschikt of onbewoonbaar geïnventariseerd.

1 cijfers per provincie



■ Inventaris - Totaal: 21.867
 ■ Lijst leegstand - Totaal: 18.620
 ■ Lijst verwaarlozing - Totaal: 4.848
 ■ Lijst ongeschikt/onbewoonbaar - Totaal: 2.260



Een nieuw sociaal huurbesluit van kracht

Op 20 oktober keurde de Vlaamse regering een nieuw sociaal huurbesluit goed. Dit besluit regelt het huurstelsel voor de sociale woningen die, volgens de Vlaamse Wooncode, door de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij (VHM) of door de Sociale Huisvestingsmaatschappijen worden verhuurd of onderverhuurd.

Het ontwerpbesluit trad op 1 januari 2001 in werking. In de loop van 2001 wordt ook het sociaal huurstelsel vastgesteld voor de andere verhuurders die subsidies krijgen van de Vlaamse overheid.



Klemtoon op leefbaarheid

De leefbaarheid van woonwijken en wooncomplexen is een van de prioriteiten van het beleid. Daarom komt er een lichte verhoging van de inkomensgrenzen met 10 %. Daarnaast kunnen, in heel bijzondere omstandigheden, bepaalde verhuurders ook een bijkomende verhoging van de inkomensgrenzen toepassen, als voldaan wordt aan een aantal

belangrijke randvoorwaarden met betrekking tot de leefbaarheid van wijken en buurten. Door de hogere inkomensgrenzen krijgen immers ook actieve burgers en gezinnen met een inkomen uit arbeid opnieuw toegang tot de sociale woonsector. Dit stimuleert de sociale vermenging en roept een halt toe aan de toenemende marginalisering, vooral in



stedelijke sociale wijken. Vermits tegelijk het aantal sociale huurwoningen stelselmatig groeit, zal het optrekken van de inkomensgrenzen geen langere wachttijden veroorzaken.

2 leefbare (sociale) woonprojecten

Aandacht voor de sociaal zwaksten

Elke sociale huisvestingsmaatschappij moet in haar intern toewijzingsreglement aangeven hoe zij de nieuwe toewijzingsregels concreet zal toepassen en hoe zij gaat werken aan de zorg voor de zwaksten, aan sociale vermenging, leefbaarheid en rationele bezetting. Het toewijzingsreglement moet ook aanduiden hoe men de bewoners zal informeren en betrek-

ken bij het reilen en zeilen van 'hun' huurmaatschappij. De bewoners krijgen ook meer beroepsmogelijkheden als hun belangen geschaad worden. Voor de sociaal zwaksten en voor kandidaat-huurders (o.a. de daklozen) kreeg het OCMW een ruimere bemiddelingsrol. De eigendomsvoorwaarde bij het huren van een sociale woning werd versoepeld.

Er wordt pas naar de eigendomssituatie gekeken op het ogenblik van de toewijzing van de woning, o. a. voor 55-plussers en gehandicapten moet de woning verkocht of verhuurd zijn aan de sociale huisvestingsmaatschappij, binnen het jaar na de toewijzing. Huurders, die een positieve inkomensevoluatie doormaken, worden aangezet om plaats te

maken voor andere kandidaat-huurders of om, zo mogelijk, de woning te kopen. Als de huurder in het pand blijft wonen, kan een extra financiële bijdrage gevraagd worden. Zo krijgt de verhuurder meer mogelijkheden om te investeren in extra woonegelegenheden.

Ook werd beslist om, voor einde 2001, voorstellen van huurprijsberekening te formuleren, die voldoende op hun financiële haalbaarheid zijn getoetst. Het nieuwe sociaal huurbesluit houdt gedeeltelijk rekening met een herverdeling van

taken tussen het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap en de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij. Deze zal immers haar controleopdrachten stap voor stap aan het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap overdragen. Daarom worden de goedkeuring

van het intern toewijzingsreglement en het bijhorende leefbaarheidsplan aan de afdeling Woonbeleid van het ministerie toevertrouwd.



15.000 nieuwe sociale huurwoningen tegen 2002

Vlaanderen beschikt nu over 127.144 sociale huurwoningen. Dit is 5,68% van het totale woningaanbod. Door de grote vraag, en dus lange wachtlijsten, is dit verre van toereikend. De Vlaamse regering stelt zich dan ook tot doel om tegen het einde van de huidige legislatuur voor 15.000 nieuwe sociale huurwoningen te zorgen. Dit zal in principe via

de klassieke investeringskanalen gebeuren. De investeringsmiddelen van de VHM en de Sociale Huisvestingsmaatschappijen werden al gevoelig verhoogd. Met een actieplan naar privé-initiatiefnemers en een geheroriënteerd stelsel voor huursubsidies, wil men hier nog eens 5.000 huurwoningen aan toe voegen.

Sociale koopwoningen

Voor de uitbreiding van het aantal sociale koopwoningen werden eveneens extra middelen voorzien. Bovenop de normale jaarproductie van ongeveer 1.000 woningen werd het budget voor sociale koopwoningen in stads- en gemeentekernen opgetrokken. Zo speelt men tegelijkertijd in op de nood aan betaalbare en kwaliteitsvolle behuizing,

en op de beleidsoptie om deze kernen te vernieuwen en op te waarderen. 21 projecten staan op stapel voor de bouw en renovatie van 161 sociale koopwoningen in de kern van verschillende Vlaamse steden en gemeenten.

Meer en betere sociale huisvesting via gesubsidieerde sociale woningprojecten

Om de ambitieuze plannen van de Vlaamse regering waar te maken moet de overheid de sociale huisvestingssector hervormen en de procedures vereenvoudigen. Het besluit van de Vlaamse regering van 25/7/2000 (BS 30/9/2000) veranderde de subsidieregeling voor sociale woonprojecten gevoelig. Het stimulerend effect van deze subsidies werd aanzienlijk versterkt.

Vereenvoudigde procedure

De subsidieregeling werd eenvoudiger. Zo moet de restwaarde van gebouwen niet langer geraamd worden bij aankoop en kan de minister ook andere (privé-) schatters erkennen, naast het Comité tot Aankoop en de Ontvanger der Registratie. Daarnaast worden de instrumenten om de (buurt)bewoners te informeren uitgebreid en versoepeld. Het aanvraagformulier wordt klantvriendelijker. Er worden enkel nog gegevens opgevraagd

die rechtstreeks verband houden met de dossierbehandeling. De aanvrager moet geen enkel document meer afleveren dat ook langs een andere administratieve weg kan verkregen worden.

Aantrekkelijke aankoopsubsidie

Door het steeds kleinere aanbod van bebouwbare open ruimte, komt de concurrentiepositie van de sociale huisvestingssector in het gedrang. De aankoopsubsidie werd

daarom veel aantrekkelijker gemaakt.

De koper betaalt nog slechts een forfaitair bedrag per m², terwijl de overheid de rest bijpast. Dit laat ook sociale woningen toe op plaatsen waar de vastgoedprijzen hoger liggen dan gemiddeld. Zo vermijdt men dat de lokale bevolking verdreven wordt uit de eigen gemeente. Op die manier kunnen de projecten ook beter worden gespreid over de verschillende stadswijken, met het oog op een grotere sociale vermenging.



De Vlaamse wooncode voorziet in een voorkeurecht op geïnventariseerde woningen en in bijzondere gebieden.

De nieuwe aankoopsubsidie speelt daarop in door in deze gevallen een hogere subsidie toe te kennen en een bijzonder snelle procedure te garanderen (amper drie weken tussen aanvraag en advies aan de minister). Het opwaarderen van het woningpatrimonium wordt zo gekoppeld aan bijkomende sociale woningen. Eveneens wordt de aankoop door de sociale

sector vergemakkelijkt, ook in gebieden waar de druk op de woningmarkt hoog is.

Aanpassing subsidieplafonds

Aansluitend op het nieuwe Besluit van de Vlaamse regering is er ook het nieuwe ministerieel besluit van 13 december 2000. Het stuurt een aantal beoordelingscriteria bij en brengt de subsidieplafonds in overeenstemming met realistische kostprijzen.

Betere informatiedoorstroming

Minder zichtbaar, maar daarom niet minder belangrijk, zijn de inspanningen die de verschillende administraties leveren om de informatiedoorstroming te verbeteren. Zo worden de adviezen sneller en elektronisch verzonden en worden het investeringsprogramma van de VHM en het subsidieprogramma van de afdeling Woonbeleid beter op elkaar afgestemd.

Garanties voor de toekomst

Sociale huisvesting is een zeer uitgebreide en complexe sector. Met de nieuwe maatregelen en initiatieven kan het subsidie-instrumentarium van het Vlaamse Gewest zeker een belangrijke bijdrage leveren tot het aanbod van extra sociale woningen die bovendien betaalbaar zijn en van goede kwaliteit.

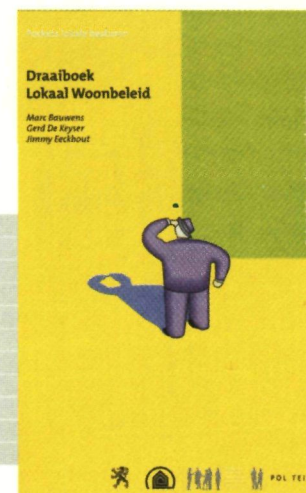
Draaiboek lokaal woonbeleid

De afdeling Woonbeleid publiceerde het afgelopen jaar het 'Draaiboek Lokaal Woonbeleid'. Deze publicatie kwam tot stand in samenwerking met de VHM en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten. Ze wil burgemeesters en schepenen, gemeenteraadsleden, OCMW-voorzitters en -raadsleden een instrument geven om op gemeentelijk niveau een

lokaal woonbeleid uit te stippelen. Hiertoe wordt een stapsgewijze methode uitgetekend die vertrekt van vier strategische doelstellingen: de kwaliteit van woningen en woonomgeving verbeteren, gezinnen en particulieren stimuleren om een woning aan te kopen en/of te renoveren, het aanbod van goede sociale woningen verbeteren en verhogen

en de privé-huurmarkt inschakelen in het sociale woonbeleid. In de publicatie wordt ook ingegaan op een aantal belangrijke randvoorwaarden voor een succesvol lokaal woonbeleid en op de instrumenten die de lokale overheden ter beschikking hebben om hun eigen woonbeleid vorm te geven. Belangrijk hierbij is dat de gemeenten zelf

hun concrete doelstellingen formuleren. Het draaiboek wil niet meer dan een richtsnoer zijn. De concrete invulling gebeurt ter plaatse, in overeenstemming met de lokale noden.



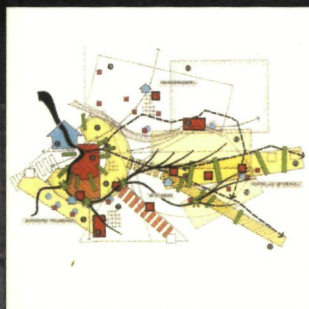
Het 'Programma Huisvesting' onder de loep

Om de diverse financieringsstromen van het Programma Huisvesting te evalueren en te optimaliseren werd dit jaar een algemene offerteaanvraag voor een studieopdracht uitgeschreven. In het Programma Huisvesting gaat het om subsidies voor particulieren en voor participanten in de huisvestingssector. De studie blijft beperkt tot de subsidies die het Vlaamse Gewest aan de huisvestingsactio-

ren toekent: aan de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij, de Sociale Huisvestingsmaatschappijen, het Vlaams Woningfonds, de OCMW's en de gemeenten. Subsidies aan particulieren vallen erbuiten. Zowel de subsidiëring van sociale leningen als de subsidiëring van sociale huur- en koopwoningen wordt onderzocht.

Zowel voor sociale leningen als voor sociale huurwoningen bestaan verschillende subsidiesystemen naast elkaar. Het onderzoek moet deze verschillende systemen evalueren, actualiseren en eenvormig maken. Het doel is te komen tot één uniform subsidiesysteem voor de subsidiëring van sociale leningen en één voor de subsidiëring van sociale huurwoningen.

Eenduidige en transparante systemen leiden tot een doelmatiger inzet van de beschikbare middelen. Het eerste resultaat van deze audit is voorgesteld in maart 2001.



Ruimtelijke Ordening

Uitvoering decreet Ruimtelijke Ordening

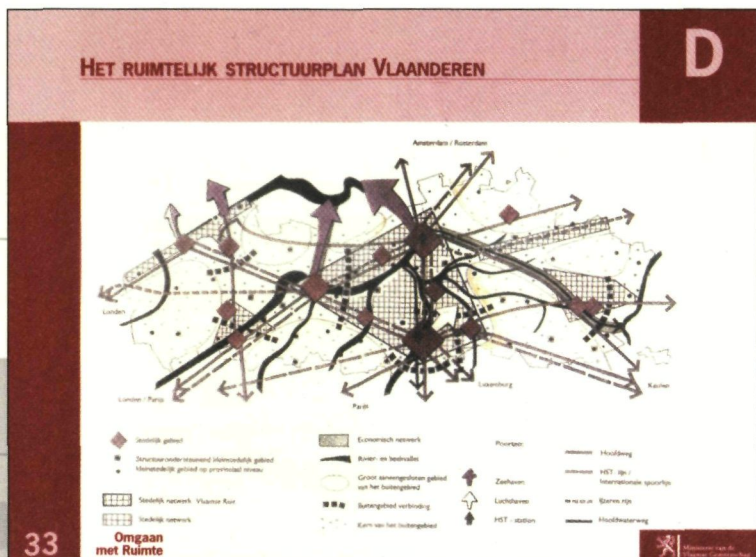
Op 18 mei 1999 kwam een volledig nieuwe basiswetgeving voor de ruimtelijke ordening in Vlaanderen tot stand. Dit nieuwe decreet trad op 1 mei 2000 in werking. In 2000 is dan ook veel aandacht besteed aan de correcte implementering van dit jonge decreet en het nieuwe stelsel van planning, vergunningen en handhaving.

30 uitvoeringsbesluiten

Om het decreet uitvoerbaar te maken, moesten een heleboel uitvoeringsbesluiten worden opgesteld en goedgekeurd. Het afgelopen jaar werden een dertigtal prioritair besloten van kracht, die betrekking hebben op:

- De aanstelling van stedenbouwkundige ambtenaren
Zo komt er in elke gemeente een stedenbouwkundige, die een belangrijke rol zal spelen in het gemeentelijke ruimtelijk beleid en de kwaliteitsbewaking. Ook op provinciaal en gewestelijk niveau voorziet het decreet in deze specialisten.

welke eisen en diplomavooraarden de verschillende ambtenaren moeten voldoen. De gewestelijke planologische ambtenaren, de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaren en de gewestelijke stedenbouwkundige inspecteurs werden midden 2000 aangesteld.



- Richtlijnen en subsidies voor gemeenten. De gemeenten moeten aan vijf voorwaarden voldoen om toe te kunnen treden tot het nieuwe vergunningenstelsel. Een van deze voorwaarden bestaat erin dat ze moeten beschikken over een goedgekeurd plannen- en vergunningenregister.

De basisgegevens van een bepaald perceel kunnen zo via het stedenbouwkundig uittreksel snel en makkelijk bekomen worden. In twee besluiten werden de richtlijnen uitgewerkt voor de opmaak en organisatie van het plannen- en het vergunningenregister.

- Ook voor de ontwerpers van ruimtelijke plannen kwam er een regeling. De voorwaarden waaraan men moet voldoen om ruimtelijke plannen te mogen tekenen werden eveneens vastgelegd. Ondertussen schreven zich al een groot aantal ruimtelijke planners in het register in.
- De oprichting van adviesorganen voor ruimtelijke ordening.

Het decreet voorziet ook in adviesorganen voor ruimtelijke ordening op de drie bestuursniveaus. Voor de Vlaamse, provinciale en gemeentelijke adviescommissies werden regels vastgelegd inzake samenstelling en werking. Daarnaast regelen verschillende besluiten de adviesinstanties voor vergunningsaanvragen en ruimtelijke plannen.

Informatiecampagne 'soepel als het kan, streng als het moet'

De gemeenten krijgen een financiële tegemoetkoming voor de uitvoering van hun nieuwe taken rond het decreet. Gemeenten kunnen subsidies aanvragen voor de opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en voor bepaalde ruimtelijke uitvoeringsplannen en BPA's.

Vorig jaar ging er veel media-aandacht naar de afbraak van illegale woningen. Daarom startte de overheid een preventieve informatiecampagne ter gelegenheid van de start van het nieuwe decreet Ruimtelijke Ordening. De campagneslogan 'Soepel als het kan, streng als het moet' geeft aan dat de overheid zich

Stedenbouwkundige vergunning versneld afgehandeld

niet soepeler zal opstellen ten aanzien van overtredingen, maar benadrukt ook de realistische aanpak. De campagne sluit aan bij het meest in het oog springende uitvoeringsbesluit van dat moment, het zogenaamde besluit kleine werken. Hierin heeft de Vlaamse regering een aantal werken vastgelegd waarvoor er geen stedenbouwkundige

vergunning meer nodig is. Het gaat hierbij om bepaalde werken aan omheiningen, verhardingen rond huizen, tuinhuisjes e.d.. De hoofddoelstelling van de campagne is een grotere bewustwording te creëren rond Ruimtelijke Ordening. Langs deze weg wil men het aantal bouwovertradingen terugdringen. De campagne zal in 2001 verder gezet worden.

Bouwvergunningsdossiers moeten binnen 75 werkdagen behandeld worden. In de provinciale afdelingen van Antwerpen, Oost- en West-Vlaanderen haalt men deze vooropgestelde termijn nog niet. Dit heeft zowel te maken met een acuut personeelstekort in de provinciale ROHM-afdelingen, als met de grote complexiteit van een aantal lopende dossiers (HSL en verschillende

havenprojecten). In verhouding wordt er bijzonder veel tijd besteed aan dit relatief klein aantal dossiers. Dit brengt een snelle afhandeling van de grote hoeveelheid 'eenvoudige' dossiers in het gedrang. Ook een gebrekkige informatisering speelt hierin een rol. De recente maatregelen moeten deze achterstand wegwerken.



Personeelsmaatregelen

15 contractuele medewerkers voor twee jaar en de 5-koppige task-force van materiespecialisten voor complexe dossiers zijn een eerste stap om de achterstand in te lopen. Maar door de schaarste op de arbeidsmarkt konden de vacatures niet meteen ingevuld worden. De nodige opleiding door ervaren medewerkers, leidt er ook toe dat

deze een periode met verminderd rendement werken. Daarom werd afgesproken dat vrijwilligers buiten de diensturen gedurende een half jaar bijkomende prestaties mogen leveren. In 2000 hebben een dertigtal medewerkers zich bereid verklaard om, tegen een billijke vergoeding, achterstallige dossiers af te handelen.

Structurele maatregelen

Met het decreet van 18 mei 1999 komt het vergunningenbeleid voor een groot deel in handen van de gemeenten. Het zal nog een aantal jaren duren vooraleer alle gemeenten voldoen aan de voorwaarden van dit nieuwe stelsel. Deze maatregel biedt dus enkel maar op langere termijn soelaas. Twee uitvoeringsbesluiten hebben een positieve invloed op de achterstand.

Het uitvoeringsbesluit 'kleine werken', dat sommige kleine klussen vrijstelt van een stedenbouwkundige vergunning, zal bij de gemeenten extra ruimte creëren. In een tweede besluit worden een aantal werken vrijgesteld van het bindend advies van de gemachtigde ambtenaar. Hierdoor zullen bepaalde aanvragen autonoom door het gemeentebestuur behandeld kunnen worden.



Monumenten en Landschappen

Ankerplaatsen, een nieuw werkinstrument voor de Vlaamse landschapszorg

2

Landschapsatlassen klaar

Eind 1995 werd gestart met de Vlaamse landschapsatlassen. Die vestigen de aandacht op gebieden die in de ruimtelijke plannen geschikt zijn voor landschapsintegratie en die de globale ruimtelijke kwaliteit moeten verbeteren. De atlassen geven de relictzones aan in de traditionele landschappen. Dit zijn zones waar de historisch gegroeide land-

gebleven en dus waardevol zijn als erfgoed.

Met de landschapsatlassen kan de overheid een systematisch en planmatig beschermingsbeleid voeren. Binnen en buiten deze relictzones worden ook ankerplaatsen aangeduid.

Het gaat hier om complexen van historisch waardevolle landschappen die ofwel uniek zijn ofwel tegelijk een ensemble vormen, gaaf

waardevolle landschappen kunnen noemen vanuit cultuurhistorische, geologische, reliëfmatige of hydrografische invalshoek. Midden 2000 waren de landschapsatlassen klaar voor alle provincies. De synthese op Vlaams niveau werd einde 2000 afgerond.

Integratie in het Ruimtelijk Beleid

In het voorjaar van 2000 begonnen de voorbereidende besprekingen om de belangrijkste landschappen te verankeren in de ruimtelijke ordening. Door hieraan te participeren krijgt landschapszorg een ruimere juridische draagwijdte en wordt ze effectiever.

Beschermingsbesluiten waren immers ondergeschikt aan alle verordende plannen, ook

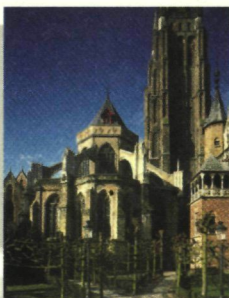
die van lagere overheden, en de bescherming moest steeds passen in de bestemming van het gebied, zelfs als deze een bedreiging vormde voor het betreffende landschap. De landschapsatlassen worden nu al gedeeltelijk weerspiegeld in de ruimtelijke uitvoeringsplannen. Ze worden immers gebruikt bij de opmaak van gemeentelijke en provinciale ruimtelijke structuurplannen. Een verdere

integratie komt er door de afgebakende ankerplaatsen in de ruimtelijke uitvoeringsplannen op te nemen. Naast de afbakening, wordt per erfgoedlandschap ook een beschrijving van de kenmerken en de waarde ervan opgemaakt. Dit vormt de basis van de stedenbouwkundige voorschriften in de ruimtelijke uitvoeringsplannen. In de loop van 2001 zal dit alles in een decreet worden geregeld.

Een ambitieus restauratieprogramma voor Brugge

In 2000 werd de binnenstad van Brugge op de lijst van het Werelderfgoed geplaatst. Het ingediende dossier legde nadruk op het unieke stedenbouwkundige en architecturale geheel dat getuigt van de rijke geschiedenis van de stad. Eerder werden ook de Vlaamse begijnhoven en belforten in de UNESCO-lijst opgenomen.

Brugge 2002
culturele hoofdstad van Europa
Vermits Brugge in 2002 de titel culturele hoofdstad van Europa draagt, werd gezorgd voor een ambitieus restauratieprogramma. Op de begroting van 2000 en 2001 is bijna een half miljard frank (12,39 mio euro) voorzien. Het Provinciebestuur doet daar nog eens 100 miljoen (2,48 mio euro) bovenop en het Stadsbestuur neemt bijna 70 miljoen frank (1,73 mio euro) voor zijn rekening.



Monument	restauratiewerken	Kostenrijks		Monument	restauratiewerken	Kostenrijks		
		frank	euro			frank	euro	
Restauraties openbare sector								
Onze Lieve Vrouwekerk	Stabiliteitsonderzoek massieve 120 m hoge toren	2,5 mio	0,06 mio	Burgerlijke Griffie	Restauratie gevels en polychromie	21,9 mio	0,54 mio	
	Restauratie bakstenen en natuurstenen torenspits	55 mio	1,36 mio		Stadhuis	Achtergevels en interieur	25,9 mio	0,64 mio
	Restauratie Westgevel	33,6 mio	0,83 mio		Stedelijke Academie	Buitenrestauratie	13,2 mio	0,32 mio
	Restauratie overige gevels	75,3 mio	1,87 mio		Muziekconservatorium	Natuurstenen tuingewel	5 mio	0,12 mio
	Vooronderzoek later geplande restauratie interieur	2,5 mio	0,06 mio		Godshuis Hertsberge	Restauratie en renovatie	8,4 mio	0,20 mio
	restauratie interieur	2,5 mio	0,06 mio		Huize Minnewater	Restauratie daken en goten	14,5 mio	0,35 mio
Begijnhof	Aanpassing 2 huisjes + bestrating	12,4 mio	0,30 mio		Restauratie buitengevels	23 mio	0,57 mio	
Sint-Annakerk	exterieurrestauratie	8,6 mio	0,21 mio	Abdijschuur Ter Doest	Restauratie tuinmuren	10,2 mio	0,25 mio	
Sint-Walburgakerk	Restauratie voorgevel en klokkentoren	7,4 mio	0,18 mio		Restauratie metselwerk en 13de eeuwse dakconstructie	34,7 mio	0,86 mio	
Sint-Jacobkerk	Restauratie van de toren	16,7 mio	0,41 mio	Stadsschouwburg	Verstevingen stabiliteit	22,2 mio	0,55 mio	
Heilige Bloedkapel	Restauratie interieur	6,6 mio	0,16 mio		Restauratie interieur	90,6 mio	2,25 mio	
Sint-Salvatorkathedraal	Restauratie van een deel van de gevels	40 mio	1,00 mio		Herstellen dakkap	13,5 mio	0,33 mio	
Kapel Blindekens	Orgel, polychromie en doksaa	8,7 mio	0,22 mio		Meubilair	12,8 mio	0,32 mio	
Karmelietenklooster/kerk	Gevels en schilderwerken	46 mio	1,14 mio	Belangrijkste restauraties privé-sector				
Gentpoort	Restauratie en herinrichting tot museum	4,2 mio	0,10 mio	Hoogstraat, Huis Zeven Torens	Gevels en daken	30 mio	0,75 mio	
Smedenpoort	Volledige restauratie	10,6 mio	0,26 mio	Hoogstraat, Huis Casselberg	Gevels en daken	30 mio	0,75 mio	
Landhuis 'Brugse Vrije'	Restauratie buitengevels en schrijnwerk	47,3 mio	1,17 mio	Huis Roode Steen	Restauratie en renovatie	11,6 mio	0,29 mio	
				Natiehuis der Florentijnen	Restauratie en renovatie	9 mio	0,22 mio	
				Wollestraat 53	Natuurstenen en bakstenen gevels, daken	14 mio	0,35 mio	
				Voormalig Jezuïetencollege	Restauratie kloostergebouw	51,5 mio	1,28 mio	

In overleg met de stad Brugge werd een programma opgesteld, dat de werken wil rond krijgen tegen eind 2001.

Ook particulieren die hun eigendom willen oprissen, kunnen een onderhoudspremie aanvragen bij het Vlaamse Gewest.



53 monumenten en zes dorpsgezichten beschermd in Voeren

In overeenstemming met de beleidsdoelstelling steeg het aantal beschermde monumenten en landschappen gevoelig. Op 13 juni en 10 september werden in Voeren maar liefst 53 monumenten en zes dorpsgezichten beschermd. De landelijke gemeente Voeren is een langgestrekte strook van zes Voerdorpen, midden in

het beboste en steile valleilandschap van de centrale Voerstreek. Door zijn rijke geschiedenis, in de nabijheid van het Karolingische machtscentrum Aken, en door het ontbreken van industrialisatie, komt een aantal in aanmerking voor bescherming. Deze Voerense lijst met beschermde monumenten en dorpsgezichten is nog maar een eerste selectie.

In 2001 volgt een tweede lijst, zodat Voeren één van de monumentale parels aan de kroon van Vlaanderen zal zijn.

2 Teuven, centrum



Varende monumenten: de restauratie van de Mercator

De restauratie van het opleidingsschip Mercator is een mooi voorbeeld van de nieuwe accenten in het monumentenbeleid. Het schip werd in 1932 in gebruik genomen voor de opleiding van jonge officieren en legde in totaal 161.686 zeemijl af. In 1960 ging de Mercator uit de vaart. Sinds 1994 is het Vlaamse Gewest eigenaar van het schip, dat in 1996 beschermd werd als monument. In samenwerking met de Zeevaartinspectie en

de afdeling Vloot, werd een bestek opgemaakt voor de restauratie, waarbij veel aandacht werd besteed aan de toepassing van waardevolle, oude constructietechnieken uit de tijd waarin de Mercator werd gebouwd. De romp onder de waterlijn werd opnieuw met geklonken plaatwerk hersteld en men koos voor vier houten reddingsloepen met de typische overlappende beplanking.

Toch werd ook rekening gehouden met hedendaagse normen en behoeften. De sloepen hebben moderne motoren, de verfsystemen zijn eigentijds en de vervangen zeilen bestaan uit makkelijk te hanteren en duurzame kunststof. Dit is onder andere nodig voor de deelname van de Mercator aan 'Sail 2001' te Antwerpen en aan de grote feestelijkheden naar aanleiding van de viering 'Brugge 2002'. Aangezien de Mercator onge-

twijfeld prestige en extra spektakel zal opleveren, wordt hij nu al beschouwd als de 'Varende Ambassadeur voor Vlaanderen'. De werken werden in 2000 voltooid. In 2000 werd ook een nieuw decreet op het varende erfgoed voorbereid. Hiermee wordt een nieuwe stap gezet naar het behoud van een bedreigd en weinig bekend deel van ons historisch erfgoed.

3 de Mercator

aminal

Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer

Jaar na jaar kunnen we vaststellen dat de taken en bevoegdheden inzake leefmilieu en natuurbehoud stilaan uit hun voegen barsten. Een aantal opeenvolgende crises zoals overstromingen, heidebranden, de dioxine- en coca colacrisis, etc. doet de maatschappij op haar grondvesten daveren. De inspanningen

moeten enerzijds ad hoc inspelen op deze harde tegenslagen, maar anderzijds ook gericht zijn op het vermijden ervan in de nabije en verre toekomst. Het beleid staat dan ook constant onder vuur. Er is niet alleen de internationale context waaraan we gebonden zijn, maar ook de

is het besef doorgedrongen dat milieuproblemen niet ontstaan in een vacuüm, maar verbonden zijn met andere beleidsdomeinen zoals mobiliteit, landbouw, ruimtelijke ordening en infrastructuur zodat een geïntegreerde aanpak zich opdringt. Samenwerking, netwerking, integratie en vooral veel communicatie

krachtig aanpakken. Het is in deze context dat AMINAL samen met OVAM, VLM en VMM zich in 2000 bezon over een efficiëntere afstemming en verdeling van de taken en bevoegdheden. Deze hertekening zal ongetwijfeld leiden tot een betere organisatie-structuur en dienstverlening.

Beleidsvoorbereiding

Naar een nieuw Milieubeleidsplan

Het Vlaamse Milieubeleidsplan 1997-2001 (kortweg MINA-plan 2) loopt stilaan teneinde. In maart 2000 begon de voorbereiding van zijn opvolger. Voor de organisatie van dit project werd een projectleider aangeduid die wordt bijgestaan door een planningsgroep. De algemene structuur van het plan blijft in grote lijnen behouden: milieuthema's enerzijds en organisatie en uitvoeringsaspecten anderzijds. Twee thema's kwamen erbij:

verontreiniging en aantasting van de bodem en verstoring door lichthinder.

Toch zijn er ook belangrijke verschillen met het vorige plan:

- het omvat het volledige milieubeleid van de Vlaamse overheid, en niet enkel de aanvullende acties op het bestaande beleid;
- de budgettering ervan wordt afgestemd op de begrotingscyclus;

Door samenwerking, maatwerk en communicatieve sturing worden planning, besluitvorming en uitvoering in één proces gebracht.

De nieuwe GGB-methodiek werd al gebruikt bij de strategische planning van de vier Vlaamse zeehavens en bij het ROM-Denderproject. Een werkgroep met vertegenwoordigers van de diverse administraties (cel GGB) volgt de projecten en de methodiek op.

Financiering van het milieubeleid

AMINAL, OVAM, VLM en VMM kregen de opdracht om twee analyses te maken: één over de financieringsbehoeften van de verschillende domeinen van het milieubeleid en een tweede over de opties om deze behoeften te dekken. Hiervoor werd het 'Strategisch Project Financiering' opgestart. Een strategisch project is een project dat dient om de strategische doelstellingen uit het beleidsprogramma van

- het plan en zijn jaarprogramma's richten zich op de beleidsbrieven en -nota's van de Vlaamse regering;
 - er is meer aandacht voor de samenwerking tussen de verschillende overheden.
- Bij het openbaar onderzoek dat aan de goedkeuring vooraf zal gaan wil men, nog meer dan vroeger, de bevolking actief laten participeren.

een minister te realiseren. Het project 'Financiering van het milieubeleid' bestaat uit vier deelprojecten: behoeftenraming, middelenraming, evaluatie van het MINA-fonds en Activity Based Costing. Het strategisch project zal ingeschakeld worden voor de opmaak van de begroting van het nieuwe Milieubeleidsplan.

Geïntegreerd gebiedsgericht beleid

Het MINA-plan 2 bevat een deel over geïntegreerd gebiedsgericht beleid. Om dit in te vullen, werd een aparte methodiek ontwikkeld, de GGB-methodiek.

Hiermee wil men complexe milieuproblemen aanpakken. Vaak raken de oplossingen verschillende beleidsdomeinen. Om te komen tot een geïntegreerd beleid moeten milieu, economie, ruimtelijke ordening en mobiliteit op elkaar afgestemd worden.

Toegepast wetenschappelijk onderzoek leefmilieu (TWOL)

Sinds enkele jaren probeert men om op een meer planmatige en gecoördineerde wijze om te gaan met het wetenschappelijk onderzoek m.b.t. leefmilieu.

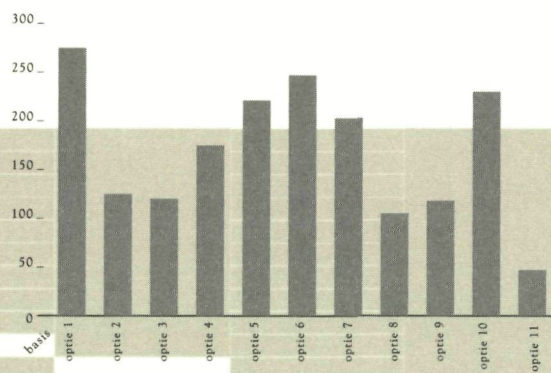
Sinds 1994 legt AMINAL jaarlijks een TWOL-programma voor aan de minister van Leefmilieu. In de huidige beleidsnota 'Leefmilieu' werd de stroomlijning van het

wetenschappelijk onderzoek zelfs expliciet opgenomen als strategisch project. Om dit programma te verbeteren werd veel energie gestoken in het ontwerpen en gebruiksklaar maken van een geschikt systeem voor het databeheer. Dit is zo opgevat dat wetenschappelijk onderzoek vlot geprogrammeerd kan worden en dat de rapportering erover gestructureerd verloopt. Het laat bovendien toe allerlei, ook historische gegevens m.b.t. wetenschappelijk onderzoek op te zoeken.

Vereenvoudiging Gemeentelijk Milieuconvenant

Op 1 januari ging het gemeentelijk milieuconvenant 2000-2001 van start. Eigenlijk is dit gewoon de verlenging van het voorgaande convenant (1997-1999). Enkele anomalieën werden weggewerkt en het geheel werd vereenvoudigd.

De structuur van het convenant is gelijk gebleven: een basisovereenkomst en tien bijkomende opties over verschillende milieuthema's.



Eind december had al 89% van de gemeenten de basisovereenkomst ondertekend. Dit kan nog oplopen, omdat er ook in 2001 nog instapmogelijkheden zijn. Wat betreft de opties is hergebruik van huishoudelijke afvalstoffen veruit de meest populaire. 1,23 miljard frank (30,5 miljoen euro) werd al aan kredieten gereserveerd.

1 aantal ondertekeningen op 31/12/2000

Codificatie van Vlarem

De VLAREM-reglementering is dynamisch. Sinds Vlarem I (1991) en Vlarem II (1995), kwamen er jaarlijks aanpassingen en aanvullingen maar het werd een probleem om al deze Vlarem-wetteksten overzichtelijk en bijgewerkt te houden.

AMINAL nam deze taak op zich en stelde eind 2000 een losbladige uitgave ter beschikking van alle overheidsinstanties die met de materie te maken hebben. Particulieren en bedrijven worden doorverwezen naar de



Milieuopvoeding

Aantal Groene Scholen groeit

Al een derde van de Vlaamse secundaire scholen en enkele hogescholen ondertekenden een Milieubeleidsverklaring. Jongeren werken er samen met hun leerkrachten aan een milieuzorgproject. Voor deze inspanning kregen veertig scholen hun logo 'Groene School' in september 2000. Dat is twee keer meer dan het jaar daarvoor.

Het project Groene School vertrekt van de herkenbare situatie in de eigen school. Zo komen leerlingen van jongs af in contact met een aantal oplossingen voor milieuvriendelijk gedrag in hun dagelijkse omgeving. Groene School betreft hen van in het begin bij alle aspecten van het milieuproject. Een aantal leerlingen vormt een milieuwerggroep samen met leerkrachten, directie en schoolpersoneel.

De werkgroep bedenkt, plant, organiseert en evalueert het project. Daarbij dient het materiaal van Groene School als leidraad. De werkgroep bepaalt welke van de zeven aandachtsvelden het eerst aangepakt worden: groenvoorziening, energie, keuken en kantine, water, afval, materialen of verkeer. Zo wordt stap voor stap gebouwd aan een milieubewuste school.

2 logo Groene School

Vlaamse Milieunavigator, een on line databank over milieuwetgeving (www.mina.vlaanderen.be/regelgeving). Het initiatief kadert in het streven naar een klantvriendelijke houding tegenover de andere bestuursniveaus. Om te beantwoorden aan buitenlandse vragen (ambassades, studenten, potentiële investeerders...) over de milieuvergunningsproblematiek, werd door afdeling Europa en Milieu eind 2000 de Vlarem ook vertaald naar het Engels.

Betere ondersteuning en uitbreiding

Sinds september '99 is er in elke provincie een gedetacheerde leerkracht die scholen begeleidt bij hun milieuproject of hen aanspoort om met zo'n project te beginnen. Deze Groene School-begeleiders sleutelen aan een nog betere samenwerking met provincies en gemeenten om zoveel mogelijk scholen te kunnen ondersteunen. In 2000 werd een werkplaatsgericht milieuzorgaanbod voor BSO- en TSO-scholen ontwikkeld, dat op een tiental plaatsen wordt uitgetest. Ook voor de basisscholen wordt een milieuzorgproject voorbereid.

Een nieuwe 'boom' voor natuur- en milieueducatie

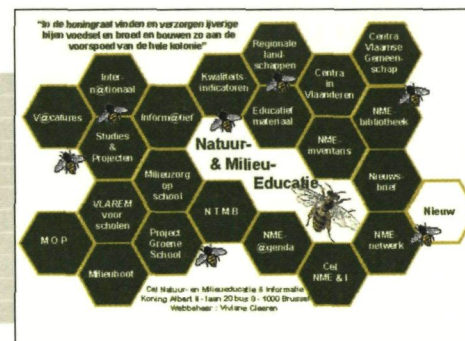
De natuur- en milieueducatie (NME) werd in 2000 nog versterkt en uitgebreid. Naast de milieuzorg op school, zagen volgende projecten het licht:

- Het MOP (Milieu Ontmoetings Programma) startte opnieuw.
- De Milieuboot blijft succesvol educatieve boottochten organiseren, zowel voor jongeren en scholen als voor volwassenen.

- De NME-netwerking kreeg een nieuwe impuls met een vernieuwde website: www.mina.vlaanderen.be/milieueducatie.
- In samenwerking met de VLM komt een spel op de markt i.v.m. de mestproblematiek.
- In een brochure wordt aan scholen een duidelijk antwoord gegeven op veel voorkomende vragen i.v.m. milieuregelgeving.

- De werkgroep Lerarenopleidingen biedt een forum om kennis en ervaring uit te wisselen en geeft informatie over wat er zich op NME-gebied afspeelt.
- Een studieopdracht over Natuur- en Milieueducatie in het beroepssecundair en het technisch secundair onderwijs is klaar en zal in 2001 op cd-rom verschijnen.

Meer informatie hierover vindt u bij: AMINAL, project Groene School, Graaf de Ferrarisgebouw, Koning Albert II- laan 20 bus 8, 1000 Brussel, tel. 02-553 80 72, fax 02-553 80 25, groeneschool@vlaanderen.be, www.mina.vlaanderen.be/milieueducatie/groeneschool



De Europese dimensie

Voorbereiding EU-voorzitterschap

De laatste twee jaar heeft de Vlaamse overheid het EU-voorzitterschap intens voorbereid. Een interdepartementale werkgroep staat hiervoor in.

Naast de voorzitterszetel moet ook die van België zelf worden ingevuld. Dit zal met een rotatiesysteem gebeuren. Per specifiek milieudossier zijn een verantwoordelijke en een aantal experts aangeduid. Zij worden tijdens

het voorzitterschap vrijgesteld van andere taken. Ook werd, op Vlaams en Belgisch vlak, een consensus bereikt over welke thema's aan bod zullen komen tijdens het voorzitterschap. Drie Vlaamse universiteiten zullen AMINAL wetenschappelijk ondersteunen met advies en onderzoek. Verder volgden vele personeelsleden een aangepaste opleiding, o.m. over Europese

besluitvorming en over het voorzitten van vergaderingen. Daarnaast werd er voor de geïnteresseerden ook een cursus Engels op maat voorzien. De werkdruk zal in deze periode gevoelig hoger liggen. Daarom komen er 10 extra tijdelijke contractuelen en werd een leefmilieuatteach aangesteld bij de Permanente EU-Vertegenwoordiging van Vlaanderen en België.

Nieuwsbrief internationaal milieubeleid 'GLOBE'

In oktober lanceerde de afdeling Europa en Milieu een tweemaandelijks nieuwsbrief over internationaal milieubeleid. Deze (uitsluitend) elektronische nieuwsbrief verschijnt in het Nederlands op de website en als e-mail voor geïnteresseerde abonnees. GLOBE (wereldbol) wil bondig informeren over het internationale milieugebeuren, over belangrijke vergaderingen en milieuconferenties. Geïnteresseerden kunnen zich abonneren op 'Globe' via: www.mina.vlaanderen.be/beleid/internationaal/nieuwsbrief/index.htm

De Seveso II-richtlijn: een belangrijke nieuwe inspectietaak

De Europese Seveso II-richtlijn van 1996 verplicht lidstaten en exploitanten van risicobedrijven maatregelen te treffen om zware ongevallen te voorkomen en de gevolgen ervan te beperken voor mens en milieu. Die risicobedrijven of Seveso II-inrichtingen zijn bedrijven waar een risico bestaat op zware ongevallen met gevaarlijke stoffen. De bewijslast wordt bij de ondernemingen gelegd. Ze moeten steeds aan de overheid

kunnen aantonen dat ze aan hun zorgplicht voldoen.

Eén van de belangrijkste verplichtingen voor de lidstaten is het opzetten van een inspectiesysteem.

In 1999 werd een samenwerkingsakkoord dat de Seveso II-richtlijn omzet in Belgische regelgeving ondertekend door de betrokken ministers. In Vlaanderen kreeg de afdeling Milieuinspectie (MI) er dus een belangrijke nieuwe

inspectietaak bij. Deze werd grondig voorbereid: de Seveso-inrichtingen werden geïnventariseerd en inspectieprocedures werden ontwikkeld. In 2000 controleerde MI vooral of de reële toestand met de vergunning overeenkwam, of de exploitatievoorwaarden in verband met externe veiligheid vervuld waren, of het veiligheidsbeheersysteem conform was aan de modaliteiten van de richtlijn en of het veiligheidsrapport de werkelijke situatie beschreef.

Voor de inspecties wordt hooggekwalificeerd personeel ingezet. Door het ruime toepassingsgebied van de richtlijn en de hoge industrialisatiegraad in Vlaanderen is het aantal bedrijven dat in aanmerking komt immers erg groot. Het huidige vijf-koppige Seveso-team moet dan ook met zes inspecteurs worden uitgebreid.

4 brand- en explosiebeveiliging door een waterscherm bij gevaarlijke gasopslag (Seveso II-inrichting)



4

Milieubeleidsovereenkomst met petroleumsector

Het Vlaamse Gewest, de Belgische Federatie der Brandstoffenhandelaars, de Belgische Petroleum Unie en de Industrie van Minerale Oliën van België sloten samen een milieubeleidsovereenkomst (MBO) af. Deze MBO 'Gasolietanks voor verwarming van gebou-

van minimum 250 uur voor een A-inrichting of van 150 uur voor een B-inrichting. Het verschil tussen A en B hangt af van het milieubelastende karakter van het bedrijf. 33 cursussen in uiteenlopende onderwijsinstellingen werden erkend.

Samen met de industrie

Milieucoördinatoren in bedrijven

Heel wat bedrijven willen de negatieve gevolgen van hun activiteiten op het milieu voorkomen of terugdringen. Interne milieuzorg is a.h.w. het uithangbord van deze nieuwe bedrijfscultuur.

Om deze stevig te verankeren heeft de overheid de functie van milieucoördinator in het

leven geroepen. Een intern milieuzorgsysteem binnen een onderneming is immers een complexe aangelegenheid. De milieucoördinator zal dus een expert zijn, zowel wat de reglementering aangaat als op het gebied van technieken en duurzame oplossingen. Hiertoe is een verplichte opleiding voorzien

wen' is van kracht sinds 17 november 2000. Zij heeft betrekking op de stookolietanks die voor het eerst gevuld werden vóór 1 augustus 1995, maximaal 20.000 liter inhoud hebben en dienen voor de verwarming van particuliere woningen en gebouwen.

Met deze overeenkomst engageert de petroleumsector zich om:

- de particuliere exploitanten te informeren over de reglementering die op hun tank van toepassing is;
- vanaf 1 augustus 2000 enkel nog tanks te

vullen met een doeltreffende overvulbeveiliging; bij het ontbreken hiervan biedt de leverancier dit aan aan de exploitant (voor ondergrondse tanks is er uitsluitend van plaatsing tot 1 augustus 2002);

- vanaf 1 augustus 2000 een eerste onderzoek van de tank uit te voeren volgens de VLAREM II-reglementering; ondergrondse tanks moeten ook op hun dichtheid worden getest;
- een lijst op te stellen van erkende technieken die het onderzoek van de tank uitvoeren

aan een prijs lager dan of gelijk aan een vastgestelde maximumprijs;

- mee te werken aan een financierings- en verzekeringsmechanisme in gevallen van saneringskosten of kosten van tankreiniging.

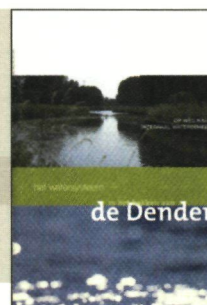
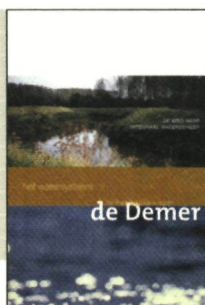
Controles

In 2000 voerden 80 milieu-inspecteurs 10.584 controles uit bij 4.380 bedrijven. Een derde daarvan gebeurde buiten de normale diensturen. Tijdens de controles werden 3.000 monsters genomen en metingen

uitgevoerd. Twee derde daarvan hield verband met de verontreiniging van oppervlaktewater. Bijna 800 processen-verbaal werden opgevoerd. Dit is ongeveer 1 op 13 controles. Vaak ontbrak een (deel van de) vergunning of werden de voorwaarden ervan niet nageleefd. Wanneer een tekort wordt vastgesteld ontvangt het bedrijf een raadgeving of aanmaning. Aan de meeste daarvan wordt gevolg gegeven en zo kon er heel wat milieutechnisch worden gesaneerd. Toch waren nog 22 dwangmaatregelen nodig en in negen gevallen



5



6

Waterbeheer en watersystemen

Basisinzichten in watersystemen: vier nieuwe brochures

Het waterbeheer in de 11 rivierbekkens van Vlaanderen wordt meer en meer integraal benaderd.

Samenwerking tussen de verschillende waterbeheerders en overleg met alle maatschappelijke sectoren is nodig om te komen tot een algemeen aanvaard, integraal beheersplan voor elk rivierbekken. Ook inzicht in het

watersysteem van het rivierbekken is daarbij onontbeerlijk. Voor de bekken van Bovenschelde, Dender, Nete en Demer werd dit toegelicht in 4 duidelijke brochures. Deze geven de basisinzichten in het watersysteem en vormen zo een werkinstrument voor het opstellen van bekkenbeheersplannen.

6 waterbeheersysteem i/d bekken (brochures)

werd een schorsing of opheffing van de vergunning voorgesteld.

Strafrechtelijk kwamen er 21 correctionele veroordelingen en bijna 100 minnelijke schikkingen. Met de nieuwe Prioriteitennota 'Vervolgingsbeleid milieurecht' in het Vlaamse Gewest zullen deze aantallen nog stijgen.

5 staalname waterbodem

Infrastructuurwerken ten dienste van het milieu.

De meest in het oog springende realisaties van de afdeling Water hebben betrekking op onbevaarbare waterlopen van eerste categorie. Meer ruimte voor water en herwaardering van de ecologische waarde van de waterloop en zijn vallei staan centraal bij deze ingrepen. Via modelleringsstudies en overleg worden optimale ingrepen naar voren geschoven.

Klassieke waterbouwkundige ingrepen zoals herkalibrering van waterlopen, bouw van pompstations, aanleg van dijken, enz. worden strikt beperkt tot die situaties waar het behoud en de verdere uitbouw van natuurlijke overstromingsgebieden en bufferzones niet voldoende beperken in bebouwde zones. Er wordt ook steeds meer geïnvesteerd in de verbetering van structuurkenmerken van waterlopen, zoals hermeandering, aanleg en

herstel van natuurlijke oevers, vispassages, plasbermen, enz. Met een gemiddelde jaarlijkse omzet van 875 miljoen frank (21,69 miljoen euro) aan openbare werken is het duidelijk dat de afdeling Water grensverleggend vorm geeft aan deze opdrachten. Enkele markante recente realisaties en projecten zijn:

- de aanleg van zes wachtbekkens in het stroomgebied van de Vondelbeek en Steenbeek ter beveiliging van Dendermonde;
- de natuurtechnische herinrichting van de oevers van de Noordede in Zuienkerke;
- de voorbereiding van het herstel en de uitbouw van natuurlijke overstromingsgebieden langs de Dijle, stroomopwaarts van Leuven.

Rattenvangers in Vlaanderen

Sinds 1 januari heeft de Vlaamse overheid haar eigen rattenvangers. Voordien werd deze taak uitbesteed. Een honderdtal personeelsleden werkt dagelijks aan het onder controle houden van de rattenpopulaties in de waterlopen in beheer van de Vlaamse overheid.

Er werden ook samenwerkingsovereenkomsten gesloten met de verschillende beheerders van deze waterlopen (Dienst voor de



7

Scheepvaart, N.V. Zeekanaal, AWZ en AMI-NAL). Met de provincies en gemeenten werd de rattenbestrijding beter gecoördineerd. Zij beheren immers de onbevaarbare waterlopen van 2de en 3de categorie. Ook met de Nederlandse rattenbestrijders werden afspraken gemaakt voor het grensgebied.

De muskusratten zijn na ongeveer één jaar bestrijding zodanig teruggedrongen dat het gebruik van rodenticiden bijna volledig achterwege kon blijven. Voor de bestrijding van de bruine rat en de beverrat gaat eveneens veel aandacht naar de juiste bestrijdingstechnieken.

Water. Elke druppel telt.

22 maart 2000 was wereldwaterdag. Op die dag startte de campagne: 'Water. Elke druppel telt'. Het is een informatie- en sensibiliseringscampagne die loopt over verschillende jaren. Ze wil enerzijds alle watergebruikers ertoe aanzetten om minder water te gebruiken en water van hoge kwaliteit alleen te gebruiken waar dat nodig is.

Daarnaast zet de campagne ook aan tot minder vervuilen van het water.

7 campagne 'water, elke druppel telt'

Landinrichting en natuurbehoud

Gezinnen in de kijker

In de eerste fase richt de campagne zich hoofdzakelijk tot de gezinnen, die jaarlijks 1/3 van het totale watergebruik voor hun rekening nemen. Om hen te bereiken werden de media ingeschakeld.

Verskillende deelaspecten werden al onder de loep genomen. Twee folders, 'Water besparen thuis' en 'Regenwater, een vat vol

tips' zorgen voor meer achtergrond. De brochure 'Een watervriendelijk huishouden' geeft praktische raad i.v.m. waterbesparing, voorkomen van verontreiniging, hemelwateropvang enz.... In 2001 ligt het accent van deze campagne op de bescherming van de waterkwaliteit. Extra aandacht gaat hierbij naar landbouw en industrie.

De brochure en folders kunnen gratis besteld worden bij de Vlaamse Infolijn **0800-302 01**

Erkenning Regionale Landschappen

Het Vlaamse Gewest subsidieert Regionale Landschappen. Men spreekt van een Regionaal Landschap wanneer een provincie of drie of meer aaneengesloten gemeenten voorstellen duurzaam te gaan samenwerken om het streekeigen karakter en het natuurbehoud in een gebied te bevorderen.

Vorig jaar werden zeven regionale landschappen erkend voor een periode van zes jaar: 'Noord-Hageland', 'Kempen en Maasland', 'Zenne, Zuun en Zoniën', 'Dijleland', 'Haspengouw', 'Vlaamse Ardennen' en 'West-Vlaamse Heuvels'. De erkenning kan hernieuwd worden. Een achtste regionaal landschap, 'Meetjesland', is nog in de fase van voorlopige erkenning.

8 West-Vlaamse heuvelland / Sulferberg

9 West-Vlaamse heuvelland / Douvevallei



8



9



10

Natuurrichtplannen

Natuurrichtplannen schetsen een beheersvisie voor grotere, waardevolle natuurgebieden. Vermits deze gebieden nog niet accuraat zijn afgebakend, werden een aantal demonstratieprojecten uitgewerkt.

Met het oog op de toekomst worden nu al beheersmogelijkheden geanalyseerd voor een aantal Habitat- en Vogelrichtlijngebieden,

natuurverwevingsgebieden (bv. Dijlevallei, Mechelse Heide en Zwarte Beek) en natuurverbindingsgebieden (b.v. Leemplateau Vlaams-Brabant). Op basis daarvan worden scenario's en visies ontwikkeld die de basis zullen vormen voor de natuurrichtplannen.

10 vallei van de Zwarte Beek

Natuurinrichtingsprojecten

Natuurinrichting is één van de mogelijkheden om de waardevolle natuur te beschermen. Natuurinrichtingsprojecten vinden plaats in afgebakende gebieden. Verschillende maatregelen kunnen genomen worden: men kan het wegenpatroon of het type van de wegverharding aanpassen zodat het verkeer weg wordt gehouden van broedplaatsen of men kan

poelen graven om een leefgebied te herstellen. Op het grondgebied van de gemeenten Mol en Balen ging het natuurinrichtingsproject Molse Nete (385 ha) van start. Het gebied is een echte 'groene long' tussen de woonkernen van Mol en Balen, met de Molse Nete die ze als 'blauwe draad' verbindt.

Beheersovereenkomsten met landbouwers

Landbouwers kunnen op basis van vrijwillig gesloten beheersovereenkomsten vergoed worden voor hun bijdragen op het vlak van milieubescherming en natuurbeheer. Deze overeenkomsten worden voor vijf jaar afgesloten met de Vlaamse Landmaatschappij. Drie algemene beheersdoelstellingen staan voorop: weidevogelbeheer, perceelsrandenbeheer en de zorg voor kleine landschapselementen. Via 15 verschillende beheerspakketten

worden zij vertaald naar perceelsniveau. De landbouwers ontvangen een vergoeding voor opbrengstverlies en meerkosten. In 2000 werden al pakketten voor weidevogelbeheer afgesloten voor een oppervlakte van 125 ha; 30 ha perceelsranden werden in beheer genomen en 12 km heg en 14 ha houtkanten aangeplant of onderhouden.

Erosie van landbouwgronden aangepakt

Erosie van landbouwgrond en modderoverlast bij overstromingen kwamen de laatste jaren in de publieke belangstelling. Een geïntegreerde aanpak, waarbij zowel aan de bron als ad hoc wordt opgetreden, is hier nodig. Een eerste groep maatregelen vermindert op het perceel zelf de erosie door inslaande regen en afstromend water. Via beheersovereenkomsten zullen landbouwers hiertoe gestimuleerd worden. De maatregelen gaan verder dan de aanvaarde landbouwpraktijken. Zo wil men bv. de

bodem zoveel mogelijk bedekt houden (bv. door groenbedekkers) en de bodemstructuur verbeteren (bv. door minimale bodembewerking). Ook is het belangrijk afspoelend water tijdelijk op te vangen achter kleine dammetjes of in een bufferbekkentje. De vorming van ravijnen wordt tegengegaan door bv. grasgangen. Een tweede reeks maatregelen omvat kleinschalige infrastructuurwerken. Die moeten de water- en sedimentafvoer reeds bovenaan in de stroombekkens bufferen. Eventueel zijn



ook grotere werken nodig om de dorpskernen van wateroverlast te vrijwaren. Het hoofddoel is het water zo veel mogelijk op te vangen op het perceel zelf of zo snel mogelijk daarna. Hierdoor vermindert de erosieve werking van het water en kan de sedimentlast bezinken en het water insijpelen of gecontroleerd worden afgevoerd. Deze maatregelen kunnen het best door de gemeenten worden uitgevoerd. Het Vlaamse Gewest stelt vanaf 2001 subsidies ter beschikking.

Bescherming van soorten

Het soortenbeleid brengt de diversiteit aan natuurlijke organismen in kaart. Het wil kwetsbare soorten behouden en juridisch beschermen. Soortenbescherming wil zowel de vereiste leefgebieden uitbreiden als een basiskwaliteit buiten de natuurgebieden handhaven. Voor sommige soorten worden aanvullende beschermingsmaatregelen genomen (bv. voor de migratie van kwetsbare soorten).

Rode lijsten

Het Instituut voor Natuurbehoud publiceerde een aantal rode lijsten die aangeven welke soorten bedreigd zijn en welke prioritair moeten beschermd worden. Voorbeelden zijn een rode lijst van de sprinkhanen en krekels en een gedocumenteerde rode lijst van enkele groepen paddestoelen. In 2000 werd een begin gemaakt met het soortenbeschermingsplan voor insectivoren en werd de subsidiëring van opvangcentra verder gezet.

Duinen en natuurreservaten

In de loop van 2000 werden 30 ha duinen en duin-polder-overgangsgebieden aangekocht. Over nog eens 50 ha zijn er onderhandelingen aan de gang. Het wandel-natuurdomein De Sashul in de bufferzone tussen Heist en de Zeebrugse haven werd in het voorjaar afgewerkt. In het natuurreservaat De Kleiputten van Heist werd een voormalige maïsacker omgezet in een reliëfrijke weide en werd een houtwal aangelegd tussen het natuurreservaat en een

aangrenzende camping. In het natuurreservaat Het Schipgat, de Doornpanne en de Hoge Blekker, te Koksijde, werd begonnen met het herstel van de Hoge Blekker, Vlaanderens hoogste kustduin. In het natuurreservaat De Westhoek, in De Panne werden de kalkmoerasvegetaties en duinkalkgraslanden geherwaardeerd. ¹² De Westhoek

Ook het natuurreservaat De IJzermondig wordt aangepakt: de restanten van de oude marinebasis worden er ontmanteld. De werken moeten klaar zijn in maart 2001.

¹³ De IJzermondig

Breughelproject

Op 21 januari 2000 keurde de Vlaamse regering het Breughelproject principieel goed. Dit project wil in de Vlaamse groene rand rond Brussel een harmonische verbinding maken tussen de behoeften van natuur en mens, verleden en heden, ecologie en cultuur. De kostbaarste ruimte in het hart van Vlaams-Brabant moet een groen juweel in het centrum van Europa worden. De aankoop van 800 ha bos- en natuurgebied en een aantal overdrachten van het federale naar het gewestelijke niveau kaderen in deze optiek. De domeinen, die eigendom zijn van verschillende bestuurlijke niveaus, worden in één netwerk opgenomen.

Het is ook de bedoeling om aan deze groene gordel een uitgesproken culturele, historische, educatieve, ecologische en Europese dimensie te geven. Er werd een stappenplan opgesteld dat reikt tot 2004.

Gewenste natuur- en bosstructuur

Al in 1996 werd een gewenste bosstructuur uitgetekend, als onderdeel van een grotere natuurstructuur. Deze bosstructuur bestaat uit een samenhangend geheel van gebieden waar men de bossen uit socio-economisch en ecologisch oogpunt wil behouden of uitbreiden.

Het huidige Vlaamse bosareaal is immers ruim onvoldoende om aan de verschillende maatschappelijke eisen te voldoen. Vorig jaar werd voornamelijk gewerkt aan het uitdenken van een geïntegreerde natuur- en bosstructuur op basis van vooropgestelde ecologische criteria. Voor de bescherming en het beheer van de gebieden werden richtlijnen voorgesteld en wordt samengewerkt met andere beseigneers- en beheerders. Voor het beheer van bossen in privé-eigendom is een financiële steun voorzien.



¹²



¹³



¹⁴



¹⁵

Bossen in kaart

Boskartering is een instrument om bossen in kaart te brengen. De eerste boskartering dateert uit de periode 1978-1990 en was gebaseerd op kleurinfrarode luchtfoto's en terreincontroles.

Door grote wijzigingen in woon- en industriezones waren deze kaarten onbetrouwbaar geworden. De actualisatie in 2000 gebeurde op basis van de GIS-methodiek (Geografisch Informatiesysteem).

Een nieuwe terreincontrole vulde de luchtfoto's aan. In de boskartering 2000 worden verschillende klassen onderscheiden:

- bos: is minstens 0,5 ha groot en 25 m breed en heeft een sluiting van minimaal 20 %;
- te herbebossen: recente kap- en brandvlaktes;
- open ruimte binnen bos: o.a. lig- en speelweiden, hooiland, woeste gronden;
- water: vijvers en poelen binnen bos.

¹⁴ boskartering

Beheersovereenkomsten militaire domeinen

In Vlaanderen zijn militaire domeinen van uitzonderlijke waarde voor het bos- en natuurbehoud. Vooral in Limburg en Antwerpen zijn er nog duizenden hectaren bossen, heide en landduinen militair domein. Door een overeenkomst tussen de Belgische Staat en het Vlaamse Gewest, kreeg AMINAL de verantwoordelijkheid over het bos- en natuurbeheer van deze domeinen; in totaal zowat 5500 ha.

Na een akkoord met de militaire overheid werden voor alle domeinen in Limburg al gebiedsvisies en terreinspecifieke beheersplannen uitgewerkt. Ook met het eigenlijke beheer werd een begin gemaakt.

¹⁵ militair domein (Kamp Beverlo) in de omgeving van het natuurreservaat 'De Mijnterril'



i n t e g r a a l

waterbeleid en -beheer

In Vlaanderen is het waterbeheer zo mogelijk nog complexer dan in andere gebieden in Europa. Dit komt door de grote bevolkingsdichtheid en het intensieve bodemgebruik. Een integrale benadering is dan ook onont-

beerlijk. Hierin komen niet enkel de waterlopen maar het volledige stroomgebied en zowel het oppervlaktewater als het grondwater aan bod. Het uitgangspunt van integraal waterbeheer is het natuurlijke systeem. De kennis daarvan

komt voort uit een geheel van metingen, inventarisaties, terreinopnamen, modelleringen en scenarioberekeningen. Zowel de kwantitatieve, kwalitatieve als ecologische aspecten zijn erin opgenomen.

Integratie van beleid en beheer

Niettemin de overvloedige neerslag wordt in de toekomst voor Vlaanderen een tekort aan water voorspeld. Daarbij komt dat de huidige ecologische kwaliteit van de watersystemen te wensen overlaat. Een geïntegreerd waterbeleid dringt zich op. Het Vlaams Integraal Wateroverleg Comité (VIWC) waakt als overlegplatform over deze integratie. Een belangrijk instrument hier-

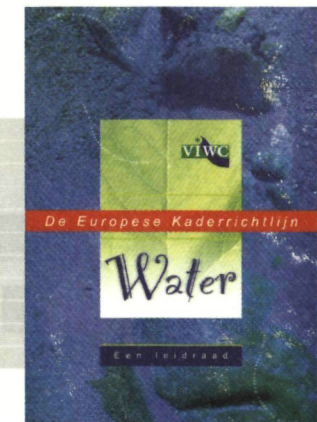
voor is een geïntegreerde waterbeleidplanning. Veel en grondig voorbereidend werk werd al in 1999 gedaan door VIWC-subcomités en in het voorjaar 2000 zag het geïntegreerd ontwerp-Waterbeleidsplan het licht. Dit ontwerp werd getoetst bij de subcomités en midden 2000 ingediend bij de bevoegde minister. Vanwege de bereikte consensus geeft het een goede indicatie van de richting die het waterbeleid

zal uitgaan tijdens de volgende jaren.

Bij het uitstippelen van het waterbeleid op kortere termijn moet men zoveel mogelijk rekening houden met de doelen die men binnen één à twee generaties wil bereiken.

In het voorjaar 2000 werd de 'studie voor de ontwikkeling van een langetermijnvisie inzake integraal waterbeheer in Vlaanderen' afgerond. Het eindrapport pretendeerde niet dé ultieme

langetermijnvisie te bieden, maar het onderzoek had wel de verdienste dat de doelgroepen en sectoren mee dachten over het grotere geheel.



De Kaderrichtlijn Water

In 2000 werd de Europese Kaderrichtlijn Water goedgekeurd die het waterbeleid ingrijpend zal veranderen. De versnipperde Vlaamse wetgeving inzake waterbeheer zal sterk moeten aangepast worden. Daarom ging het 'Strategisch Project Integraal Waterbeleid' van start en werkte een projectteam aan de voorbereiding van een 'Kerndecreet Integraal Waterbeleid', waarbij werd rekening gehouden met de omzetting van de Europese richtlijn.

Stroomgebiedbeheerplan

Zo is er onder meer de verplichting dat, wanneer een stroomgebied zich uitstrekt over verschillende gewesten of landen, deze gezamenlijk een stroomgebiedbeheersplan zullen opmaken. Om alle betrokkenen bij het waterbeleid en waterbeheer een leidraad te bieden i.v.m. de nieuwe Kaderrichtlijn, werd door de projectgroep een brochure gepubliceerd.

Oppervlaktewater en grondwater

Tegen 2016 moet de toestand van oppervlaktewater en grondwater gevoelig verbeterd zijn. Een pakket maatregelen moet de kwaliteit van deze wateren beschermen, verbeteren of herstellen.

Planmatige aanpak

De studies over de kenmerken van de stroomgebieden, de impact van de mens op het grond- en oppervlaktewater en de economische aspecten van het watergebruik moeten tegen eind 2004 afgerond zijn. Op basis hiervan zullen tegen eind 2009 stroomgebiedbeheersplannen en maatregelenprogramma's worden opgemaakt.

 brochure Kaderrichtlijn

Waterbeleids-, bekkenbeheers- en waterhuishoudingsplannen

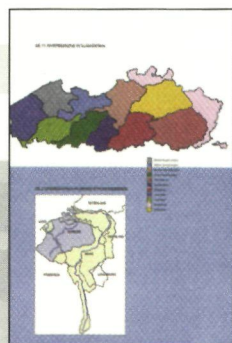
Integraal waterbeheer krijgt vorm via waterbeleidsplannen. Er zijn plannen voor het internationale stroomgebiedsdistrict, de stroomgebieden op gewestelijk niveau, per stroombekken, provincie, of gemeente en zelfs per deelbekken. Al deze plannen moeten onderling samenhangen, waarbij het hogere plan de randvoorwaarden bepaalt voor het

lagere. Zo geeft het huidige ontwerp van Waterbeleidsplan Vlaanderen de krachtlijnen van het beleid aan. Die zullen terug te vinden zijn in elk bekkenbeheersplan: een wetenschappelijk onderbouwde watersysteemvisie voor een gans bekken. Het VIWC werkt al enige tijd aan de opmaak van deze bekkenbeheersplannen en ontwikkelt in dat verband

waterhuishoudingsplannen. Dit zijn beheersplannen die het beheer visie en vorm geven op deelbekkenniveau. Om de bekkenbeheersplannen voor de 11 rivierbekkens en de waterhuishoudingsplannen voor de deelbekkens op één leest te schoeien, werd er eerst een methodiek uitgewerkt. Hierbij werd evenzeer gekeken naar wat er in

een plan moet staan, als naar de manier waarop het plan tot stand moet komen. Zowel voor de bekkens als de deelbekkens worden alle gegevens opgenomen die de fysische, ruimtelijke, juridische en sectorgebonden aspecten ervan beschrijven. Beide type plannen geven ook een overzicht van de mogelijkheden en knelpunten.

2 11 rivierbekkens in Vlaanderen en 3 grensoverschrijdende stroomgebieden



Momenteel wordt de vooropgestelde methodiek uitgetest in een aantal pilootgebieden. Als eerste stap werkt men aan de invulling van de omgevingsanalyses voor de bekkens van de Demer, Boven-Schelde, Nete en voor de deelbekkens van de Velpe, Zwalm en Grote Nete.

De opmaak van bekkenbeheersplannen en waterhuishoudingsplannen gebeurt in nauw overleg met iedereen die maatschappelijk betrokken is. Het bekkencomité dient als overlegplatform op bekkenniveau, het 'Lokaal Wateroverleg' vervult deze functie op het vlak van de deelbekkens.

Modelleringinitiatieven

Oppervlaktewater

Een goede kennis van het watersysteem is voor de waterbeheerder een must. Numerieke modelstudies van grond- en oppervlaktewater helpen daarbij. Het huidige waterbeheer is immers zo complex geworden dat mathematische modellen noodzakelijk blijken. In 2000 werd het bestaande meerjarenprogramma voor de waterloopmodellen verder

gezet. In tweeëntwintig stroomgebieden startte het lokale wateroverleg. Het stroomgebied werd geïnventariseerd, er werden hydro-meteorologische meetcampagnes opgezet en hydrologische modellen opgebouwd en er kwam een wiskundig model voor de belangrijkste waterlopen. Om een volgende reeks modelleringstudies voor te

bereiden werd 150 km waterloop topografisch opgemeten en werd 3300 ha valleigebied in kaart gebracht. Voor de Demer startte men in 2000 met een vernieuwend pilootproject dat on line voorspellingsmodellen van overstromingen zal maken. Het zal mogelijk worden enkele uren op voorhand te waarschuwen

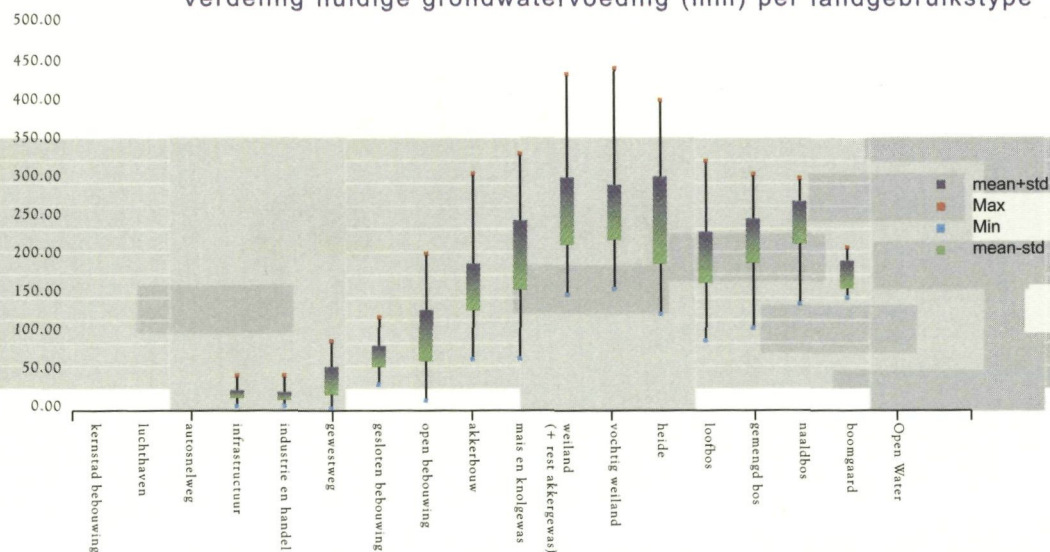
voor een komende overstroming en de hulpdiensten zullen tijdig weten waar en hoe lang er wateroverlast zal zijn. Ook de waterbeheerders zullen advies krijgen hoe zij de wachtbekkens en stuwen optimaal moeten bedienen. Per bekken zal op termijn alles gecentraliseerd worden in een dispatchingcentrale.

Grondwater

Het concept van het Vlaams Grondwater Model is klaar en in een eerste fase wordt een driedimensionale hydrogeologische beschrijving van de hele ondergrond opgesteld. Deze vormt de basis van verschillende deelmodellen. In samenwerking met verschillende instanties die bij het beheer en gebruik van

grondwater betrokken zijn, werd de Hydrogeologische Codering van de Ondergrond in Vlaanderen ontwikkeld. Deze codering wordt gebruikt bij het opstellen van hydrogeologische beschrijvingen. De Sokkel, de diepste watervoerende laag in Vlaanderen, wordt al vele jaren overgeëx-

Verdeling huidige grondwatervoeding (mm) per landgebruikstype



ploiteerd. Er werd een model ontwikkeld dat verschillende scenario's berekent om de winning van sokkelwater te verminderen. Ook werkte men aan een methode om te onderzoeken hoe kwetsbaar grondwatersystemen zijn voor verdroging en mestvervuiling.

De bruikbaarheid ervan wordt getest op het Dijlebekken. Er is heel wat te doen over de vervuiling van de freatische watervoerende lagen. Met de huidige modellen is het mogelijk het transport en de afbraak van polluenten te

modelleren. In het GAME project (AMINAL – Samenwerkingsverband Vlaams Water) tracht men hetzelfde te doen voor stikstof en een model voor nitraten is in ontwikkeling. Aan de hand van deze modellen kan de waterwinning geoptimaliseerd worden.

Bovenstaand schema toont de relatie tussen gemodelleerde grondwatervoeding en het type landgebruik in het Dijlebekken. Weiland heeft de grootste grondwatervoeding, verstedelijkte gebieden, de kleinste.

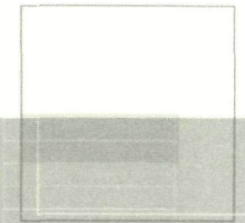
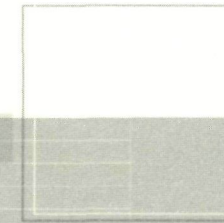
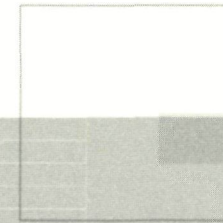
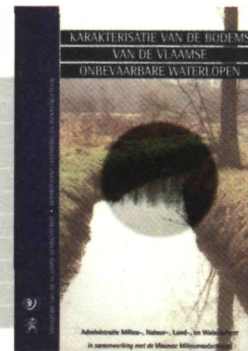
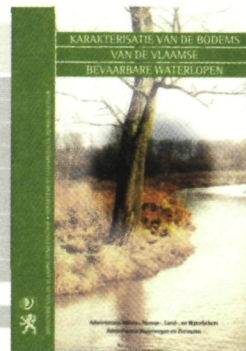
Herstel van waardevolle natuur

Jarenlang werd de afvoer van water gezien als de belangrijkste functie van onze waterlopen. Kanalisering, uitdieping, oeververstevingen, ... 'Hoe sneller, hoe beter' was het motto. Maar het besef groeide dat er in en om beken veel waardevolle natuur te vinden is en dat de structurele ingrepen mee verantwoordelijk waren voor de overstromingen van de laatste jaren. Samen met een groeiende vraag naar

zuiver water leidde dit tot het inzicht dat er iets schortte aan het gevoerde waterbeheer. Dit wordt immers bepaald door verschillende overheidsdiensten. Voor een integrale aanpak van bron tot monding is dus veel overleg nodig. De afdeling Natuur van AMINAL tracht mee dit overleg te sturen en het ecologische gedachtegoed te benadrukken. Bij beheer van water is de aandacht voor de

kwaliteit ervan essentieel. Processen als verzuring en mestvervuiling worden bijgevolg grondig bestudeerd om de milieukwaliteit van beekvalleien te verhogen. Ook gaat veel aandacht naar hermeandering en herstel van de oevers. Een goed waterbeheer heeft nood aan een duidelijke visie. De afdelingen Natuur en Water werkten o.a. mee aan een Lange-termijnvisie voor het Schelde-estuarium, een

concept voor het gecontroleerde overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Ruppelmonde en ecosysteemvisies voor valleigebieden. Deze vormen de basis voor latere acties. Het verst gevorderde project rond rivierherstel is de Grensmaas. Gelijkaardige projecten zijn gestart in de Dijle- en Demervallei.



jaarboek LIN 2000

De kwaliteit van de waterbodems in kaart

Studie bevaarbare waterlopen

In 2000 werd een grootschalige ecologische studie over de bodems van de Vlaamse waterlopen afgerond. Nadat in 1998 de onbevaarbare waterlopen werden onderzocht, werden nu, op het tweede Vlaamse waterbodemsymposium, de resultaten voor de bevaarbare waterlopen voorgesteld. Hiermee is er voor het eerst een compleet beeld van de kwaliteit van de Vlaamse waterbodems.

In samenwerking met de VMM worden de waterbodems opgenomen in een periodiek monitoringprogramma en worden de data verzameld in een databank. Er kwamen ook overzichtelijke brochures en een geactualiseerd handboek.

Strategisch project

In 2000 kwam het waterbodembeleid in een versnelde fase. Een strategisch project pakte de problematiek integraal aan: men spoorde de knelpunten op en formuleerde de doelstellingen. Het nemen van maatregelen werd opgesplitst in drie deelprojecten: preventie, wetenschappelijk onderzoek en juridische omkadering.

LIFE

Met de Waalse collega's en met Nederland en Frankrijk werd samengewerkt in het kader van het 'LIFE-project on contaminated sediments'. In 2000 werden vier deelprojecten opgestart waarvan Vlaanderen er één voor zijn rekening nam: een gemeenschappelijke methodiek ontwikkelen voor de beschrijving van Schelde en Maas.

Ruimingspecie en baggerslib

In vele Vlaamse waterlopen heeft zich een aanzienlijke hoeveelheid slib afgezet. De kwaliteit daarvan voldoet in vele gevallen niet aan de milieukwaliteitsnormen, waardoor het deponeren van slib op de oever, de opslag of de verwerking ervan problematisch is. Bovendien is

het moeilijk ruimte te vinden voor de opslag van baggerspecie en ruimingslib. Een voorbeeld was de ecologische sanering van de Avrijevaart. Hier streefde men drie doelstellingen na: de hoeveelheid oppervlaktewater voor de drinkwaterproductie vergroten, de vrijgekomen

ruimingspecie verwerken en het ecologische herstel van de Avrijevaart zelf. Op dit moment zijn de ruimingswerken achter de rug zodat het ecologische herstel kan starten. Ondertussen wordt de vrijgekomen specie verwerkt tot herbruikbare grondstoffen.

3 Beernem, recycleren van slib - spaarbekkens slib



Voorontwerp drinkwaterdecreet

Op 3 november 1998 werd een richtlijn goedgekeurd over de kwaliteit van drinkwater. Omdat deze richtlijn verregaande gevolgen heeft, was ook een decreet nodig. De controle van de drinkwaterkwaliteit zal immers aan de kraan moeten gebeuren. Daarnaast moeten er een aantal verantwoordelijkheden worden toegewezen.

Het voorontwerp van het decreet betreffende

water bestemd voor menselijke aanwending wil duurzame watervoorziening verzekeren en komen tot een duurzaam watergebruik. Bescherming van milieu en volksgezondheid staan hierbij centraal. Het voorontwerp handelt zowel over drinkwater als over al het water dat gebruikt wordt voor huishoudelijke, agrarische of industriële toepassingen, ongeacht de herkomst ervan.

Voor de consument zijn de betere informatie-doorstroming, verplichte watermeters en kwaliteitscontrole aan de kraan de belangrijkste innovaties. De leverancier moet aan een aantal verplichtingen voldoen. Hij zal duurzaam watergebruik en milieuzorg moeten bevorderen en streven naar een efficiëntie en effectiviteit in de beheerstaken. Een algemeen waterver-

koopreglement zal gelden voor alle abonnees van alle drinkwatermaatschappijen. De maatschappijen behouden wel het recht om aanvullende reglementen op te stellen, zolang deze niet in strijd zijn met het decreet en het algemene reglement.

awz

Administratie Waterwegen en Zeewezen

AWZ is het aanspreekpunt bij uitstek waar het gaat om havens, maritieme toegangswegen, binnen- of zeescheepvaart, vloot en het beheer van de bevaarbare waterlopen. Door haar know-how en ervaring met betrek-

king tot waterbouw speelt AWZ een cruciale plaats bij de politieke besluitvorming en de uitvoering ervan. Op 125 locaties geven 2000 deskundigen vorm aan het Vlaamse beleid inzake zeewezen, zee-

havens, bevaarbare waterwegen en waterbeheersing. Samen bedenken zij antwoorden op maatschappelijke vraagstukken zoals mobiliteit, milieu en ruimtelijke ordening. Bij het formuleren van oplossingen voor al deze problemen

verliest AWZ nooit de meervoudige functies van de waterweg uit het oog...

Belangrijke ontwikkelingen

Vlaams Overlegplatform Waterwegbeheerders

Sinds zijn oprichting in 1998 is het Vlaams Overlegplatform Waterwegbeheerders (VOW) het aanspreekpunt voor iedereen die met de waterwegen te maken heeft. In het VOW zijn zowel AWZ, de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen als de Dienst voor de Scheepvaart vertegenwoordigd. Het platform werkt aan een uni-

forme aanpak van de binnenscheepvaart en het waterweggebruik.

De voornaamste verwezenlijkingen zijn:

- afspraken rond het uitbouwen van een 'River Information System' met vestigingen in Evergem, Willebroek en Hasselt;
- organisatie van internationale projecten zoals INDRIS en COMPRIS en de Vlaamse inbreng daarin;

- afspraken met de haven van Antwerpen rond de studie van scheepvaartbegeleiding;
- start van een algemene studie over scheepvaartbegeleiding in Vlaanderen;
- verschillende initiatieven om de bediening van kunstwerken te automatiseren;
- elf nieuwe kaaimuurprojecten die aan de minister werden overgemaakt;

- een samenwerkingsakkoord om de energiewinning uit waterkracht op de waterweg mogelijk te maken;
- bijzondere aandacht voor het vervoer van afvalstoffen langs het water.

Het takenpakket van het VOW, dat in 2000 behoorlijk is toegenomen, vraagt een formelere structuur. Het uittekenen daarvan wordt een belangrijke opdracht voor 2001.



Oprichting afdeling VNA

De Vlaamse Nautische Autoriteit (VNA) is een nieuwe afdeling binnen de administratie. Sinds 1 maart 2000 stuurt zij het nautisch beheer op alle Vlaamse waterwegen, op de territoriale wateren, het continentaal plat, de exclusieve economische zone én de Westerschelde. Samen met de betrokken operationele afdelingen is ze de enige

nautische beheerder, behalve waar het in gemeenschappelijk beheer met Nederland gebeurt. Het nautisch beheer bestaat uit de sturing van en het toezicht op alles wat verbonden is met de scheepvaart en de schepen zelf, en dat geen deel uitmaakt van de infrastructuur.

Hernieuwbare energie

In 2000 zette AWZ concrete stappen om meer waterkrachtcentrales te installeren op de bevaarbare waterwegen. In Bocholt en Lozen werden al centrales in gebruik genomen die voorzien in het elektriciteitsverbruik van 366 gezinnen.

Het is een beleidsdoel van de Vlaamse regering om, met het grootste respect voor fauna en

flora, in 2004 3 % van het totale energieverbruik te halen uit hernieuwbare energiebronnen. Aan twee toekomstige sluisen op de Boven Schelde wordt een waterkrachtcentrale gekoppeld. Deze zal goed zijn voor een jaarlijks opgewekt vermogen van 2600 MWh voor Oudenaarde en 3000 MWh voor Asper.

1 waterkrachtcentrale Lozen

2 sluis Bocholt

Informatiesysteem Binnenscheepvaart (IBIS)

Al in 1985 startte het ministerie van Openbare Werken met de ontwikkeling van IBIS. Dit is een systeem voor de binnenvaart om vaarvergunningen af te leveren en statistische analyses uit te voeren. Na de regionalisering bouwde elke waterwegbeheerder, waaronder AWZ, hierop voort.

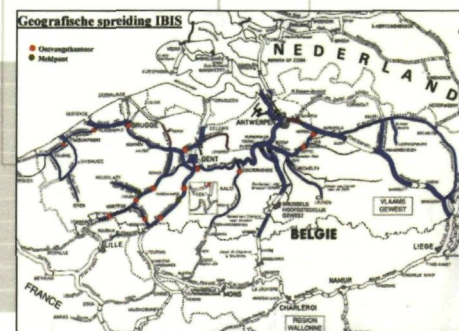
Vaarvergunningen worden op een beperkt aantal sluisen afgeleverd. In deze 'ontvangstkantoren' int men ook de scheepvaartrechten. Via een aantal meldpunten (bemande sluisen of bruggen) is het mogelijk te voorspellen

wanneer een bepaald schip op een bepaalde plaats zal zijn. Zo krijgt de scheepvaartbegeleider een zicht op de komende trafiek en kan hij de bediening van zijn kunstwerk optimaliseren. Bij ongevallen kan de informatie over de lading gebruikt worden om grotere rampen te vermijden. Met de verzamelde gegevens kunnen eventuele knelpunten op de verkeersaders opgespoord en weggewerkt worden. De gegevens worden ook gebruikt om te voldoen aan de internationale verplichtingen

voor gegevensverzameling en statistiek (EU-richtlijnen).

Voor de toekomst staan verschillende uitbreidingen op stapel:

- elektronische aanmelding waarbij de schipper zijn identiteit, lading en vaarroute met een EDifactbericht (Electronic Data Interchange) doorzendt naar de CWWB (Centrale WaterWegBeheerder); aan de hand van deze gegevens wordt de vaarvergunning opgemaakt;
 - uitwisseling van scheepvaartgegevens met
- andere scheepvaartssystemen zoals dat van de Antwerpse en Gentse haven, de NV Zeekanaal, de Schelderadarketen en de Dienst voor de Scheepvaart;
 - aansluiting op IBIS van alle (bewaakte of te bedienen) kunstwerken;
 - ontubbing van de hardware op de werkposten;
 - stand-alone toepassing om IBIS ook te kunnen gebruiken als er een netwerkonderbreking is;



- koppeling met het Waalse, Nederlandse en Franse scheepvaartbegeleidingssysteem. Het systeem wordt continu bijgestuurd waar nodig. Dit gebeurt aan de hand van vragen of suggesties die op het RIS-centrum binnenkomen.

3 geografische spreiding IBIS

Rivier Informatie Service (RIS)

De Rivier Informatie Service, aan de sluis in Evergem, heeft een dubbele opdracht: waterbeheersing en scheepvaartsturing. Sedert 1 mei 2000 kan iedereen zware verontreinigingen en incidenten melden op het gratis nummer 0800-30440.

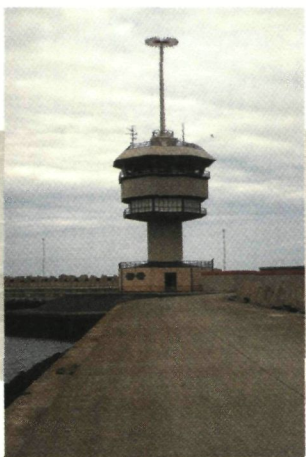
Door de uitbouw tot één-loketfunctie zal in de nabije toekomst iedereen die, binnen het LIN-gebied bij het water betrokken is bij het RIS alle relevante informatie kunnen opvragen. Nu verzekert RIS de volgende functies:

- opvolging en helpdesk voor IBIS;

- inbrengen en opvolgen van de scheepvaartberichten: deze berichten zijn ook beschikbaar op de AWZ website: www.lin.vlaanderen.be/awz/berichten;
- opvolgen van de waterpeilen voor de scheepvaart en de waterbeheersing.

De Schelderadarketen

Voor een veilig en vlot verkeer op de Westerschelde en haar mondingen kan de scheepvaart een beroep doen op VTS-SM: Vessel Traffic Services-ScheldeMondingen. De Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart is verantwoordelijk voor deze geïntegreerde Vlaams-Nederlandse dienstverlening. VTS-SM komt tot stand via de Schelderadarketen. Deze werkt continu en bestaat uit verschillende deelsystemen:

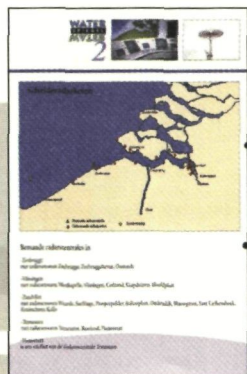


4

radarwaarneming, een informatiesysteem en telecommunicatievoorzieningen.

In 2000 werden een aantal vernieuwingsprojecten op touw gezet:

- Het radarwaarnemingsstelsel in de radarcentrale Zandvliet werd vervangen: de VTS-operatoren hebben nu moderne kleurenschermen met grafische interface.
- In het voorjaar 2000 werd de VTS-Simulator operationeel. Deze staat in voor de opleiding van de Vlaamse en Nederlandse



5

VTS-operatoren. De officiële inhuldiging ervan gebeurde begin 2000, ter gelegenheid van de 600ste vergadering van Permanente Commissie.

- Het project 'Radartoren in Zee' op de Oostdyckbank zal, door problemen met de integratie in de Schelderadarketen, pas in 2002 beginnen werken. De radartoren is bedoeld om het loodsen op afstand intensiever te laten gebeuren.

4 radarcentrale Westelijke Havendam Zeebrugge

5 schelderadarketen



6

maritieme toegangswegen naar de kusthavens. VTS-Vlaamse Kust zal de bestaande VTS-ScheldeMondingen aanvullen.

HISBEL

HISBEL staat voor 'Hazmat Implementatie Systeem België', waarbij 'Hazmat' verwijst naar de gelijknamige EU-richtlijn.

Het systeem maakt het mogelijk permanent informatie op te vragen bij de Vlaamse zeehavens over gevaarlijke stoffen aan boord van een schip. HISBEL werkt sinds 1999 vanuit de Radarcentrale in Zeebrugge en in 2000 kwam de eerste koppeling tot stand tussen de systemen van twee Europese lidstaten: de

Belgisch-Duitse samenwerking werd in november met succes getest.

6 radarscherm van het ARAMIS-type

Mariene weersverwachtingen voor de kust

Nadat de uitbouw van de Zeebrugse haven in 1976 was goedgekeurd, is men begonnen met de bouw van een meteopark in Knokke-Heist. Bij grote waterbouwkundige infrastructuurwerken langs de kust en in volle zee moet men immers kunnen beschikken over

VTS-Wintam en VTS-Vlaamse Kust

De afdeling Scheepvaartbegeleiding nam twee initiatieven om VTS verder uit te breiden.

- Ter hoogte van de nieuwe zeeluis in Wintam zal een VTS-systeem opgezet worden. In 2000 is gestart met de haalbaarheidsstudie en een radarlocatieonderzoek.
- Ook voor de Vlaamse kust werd een VTS-project goedgekeurd. Dit moet in de toekomst zorgen voor een VTS-aanbod voor de hele Vlaamse Kust, met inbegrip van de

gespecialiseerde weersverwachtingen: niet alleen de actuele toestand, maar ook nauwkeurige en gedetailleerde verwachtingen voor de komende dagen en voorspellingen van wind, getij, golfhoogten en deining voor de verschillende delen van het werkgebied zijn onontbeerlijk.

Het Oceanografisch Meteorologisch Station in Zeebrugge vormt het sluitstuk van het Hydrometeosysteem Westerscheldemond dat

in 1993 operationeel werd en sinds 1 maart 2000 samenwerkt met het Koninklijk Meteorologisch Instituut. Vier maal per dag stellen zij een mariene meteoverwachting op, zowel voor de vaargeulen als voor de diverse werkgebieden langs de kust.

Verschillende diensten en afdelingen maken gebruik van deze informatie: Waterwegen Kust, Scheepvaartbegeleiding, Vloot, Loodswezen en Maritieme Schelde.

Ook de AWZ-projectleiders, die werken op zee uitvoeren, de Waarschuwingsdienst voor stormtij en de havenbesturen van Oostende en Zeebrugge hebben baat bij deze nuttige hydrometeoogegevens.

In het Oceanografisch Meteorologisch Station, dat gevestigd is in het Pierre Vandamme-gebouw aan de nieuwe zeesluis in Zeebrugge, laat een ploeg van 8 weerkundigen zich uitsluitend in met het weer in de kuststreek en op zee.

7 oceanografisch meteorologisch station-Zeebrugge

Hydrologisch Informatiecentrum

Dit jaar werd in het Waterbouwkundig Laboratorium in Borgerhout het Hydrologisch Informatiecentrum (HIC) opgericht. Het centrum verzamelt en valideert gegevens over waterstanden, neerslag en debieten. Deze komen zowel van het eigen meetnet als van het net van AMINAL. Het HIC is ook een kenniscentrum dat met hydrologische en hydraulische modellen waterstanden en debieten voorspelt.



7

Op vraag van de beheerders van de waterlopen kunnen simulaties gedaan worden om het effect te berekenen van geplande maatregelen. De databank zal ook verbonden worden met het Meetnet Vlaamse Banken (AWZ), met het Meetnet AOSO en met externe netten in Wallonië, Nederland en Frankrijk. Om al deze bijkomende gegevens te verwerken, is een nieuwe databank nodig.

Die werd in 2000 geleverd en zal in 2001 operationeel zijn. Een groot deel van de gegevens van het hydrologisch meetnet is te raadplegen via internet www.lin.vlaanderen.be/awz/waterstanden. Ze kunnen ook opgevraagd worden bij de permanentiedienst van het Hydrologisch Informatiecentrum (03-224.60.40).

Symposium 'Watergebonden veiligheid'

Eind september werd een studiedag georganiseerd met als thema 'Watergebonden veiligheid'. Specialisten uit verschillende sectoren lichtten de beleidsvisies hieromtrent toe en lieten de aanwezigen kennismaken met het wetenschappelijk onderzoek dat die visies onderbouwt.

Havens

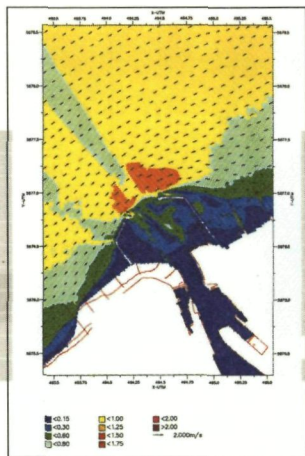
Een nieuwe haventoeegang voor Oostende

Bij het ontwerpen van een nieuwe haventoeegang voor de haven van Oostende werd bestudeerd hoe de havendammen er moeten uitzien om zo weinig mogelijk invloed te ondervinden van dwarsstromingen en hoe ze stabiel kunnen blijven onder golfaanval. Ook de invloed van golven in de havendokken en de

mogelijkheden voor de toegang van grotere schepen werd onderzocht.

Een multidisciplinair projectteam ontwierp de nieuwe haventoeegang met een wiskundig model van de volledige Belgische kustzone en een detailmodel van de omgeving van Oostende.

8 stromingspatroon nieuwe haven van Oostende



Het aanbestedingsbedrag voor de eerste 1500 m van het dok was ca. 4,7 miljard frank (excl. btw - 116,51 mio euro). Voor de bouw van de 3 km lange L-vormige kaaimuur zijn er zo'n 630.000 m³ beton, 30.800 ton staal en 43.550 m² damplanken nodig. Er moet 6.500.000 m³ grond worden verzet.

Haven van Gent - Kluizendok

De bouw van de kaaimuren langs het kanaal Gent-Terneuzen, aan de zuidelijke kant van het Kluizendok, is nagenoeg voltooid. Dit jaar startte men met de kaaimuur aan de noordzijde van het dok.

Het oude baggerstort 'Geuzenhoek' werd tegelijk met de baggerwerken geconsolideerd.



Haven van Antwerpen, het Deurganckdok

Op 20 januari 1998 besliste de Vlaamse regering om de haven van Antwerpen uit te rusten met een nieuw getijdendok. Een infrastructuur van die omvang kan enkel op de Linkerscheldeoever ingeplant worden, omdat alle mogelijkheden op de rechteroever uitgeput zijn.

Het Deurganckdok zal met een lengte van ongeveer 2,6 km en een breedte van ongeveer 450 m plaats bieden aan vier grote containerterminals. Met de uitgebaggerde grond zal men 274 hectaren terminalterrein en een leefbaarheidsbuffer van 23 meter hoog aanleggen. Ook de noordelijke helft van het Doeldok zal ermee gedempt worden.

De voorbereidende werken aan het Deurganckdock startten al in 1999 maar werden stilgelegd als gevolg van een schorsing van de bouwvergunning door de Raad van State. Een nieuwe vergunning werd afgeleverd maar ook deze werd betwist bij de Raad van State. (In maart 2001 werden de werken als gevolg van een vernietigingsarrest

opnieuw stilgelegd). Enkel bewarende maatregelen werden nog uitgevoerd. Een nieuwe bouwvergunning wordt nu voorbereid die rekening zal houden met alle versnipperde studies en adviezen en met alle randvoorwaarden voor de verdere uitbouw van het Deurganckdok.

9 werken aan het Deurganckdok

Einde verdieppingsprogramma voor de Schelde

De baggerwerken, die in 1996 waren begonnen om de hele vaarweg tussen de zee en de Antwerpse haven te verbreden en te verdiepen, zijn in 2000 beëindigd. Het verruimen van de Scheldevaargeul naar Antwerpen betekende eveneens dat een aantal hinderlijke scheepswrakken moest worden opgeruimd.

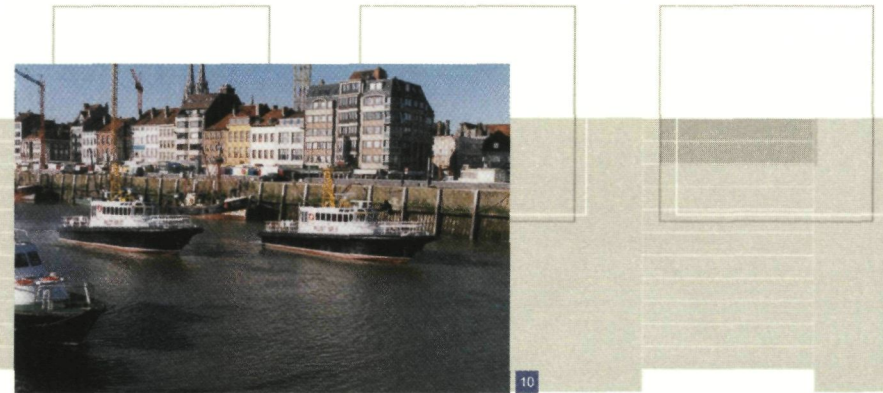
Om het verlies aan waardevolle natuur te

compenseren en om nieuwe aquatische ontwikkelingen mogelijk te maken, kwamen er maatregelen. Ook werden in de voorbije jaren enkele oevervakken versterkt op plaatsen waar de diepe vaargeul vlak langs de dijk ligt. De kosten van het project werden door Vlaanderen en Nederland gedragen, elk voor het eigen grondgebied.

De resultaten voor de maritieme toegankelijkheid van de Antwerpse haven zijn duidelijk. In 1996, vlak voor het begin van de werken, liepen slechts vijf zeeschepen, met een diepgang groter dan 15 meter, Antwerpen binnen. Nu zijn dat er al een vijftigtal per jaar. In 1996 zelf, telde men in Antwerpen 17 schepen met een diepgang groter dan 48 voet (14,63 m).

Dit aantal is verdrievoudigd. Het aantal schepen met meer dan 38 voet diepgang (11,58 m) is in diezelfde periode verdubbeld. Het containerverkeer in Antwerpen nam nog spectaculair toe, daar waar het in andere West-Europese havens stilstond of zelfs achteruitging. Vlaanderen vraagt nu om een verdere verdieping. Om deze te bestuderen besloten

Nederland en Vlaanderen op 14 januari 2000 samen een 'Langetermijnvisie' voor het Schelde-estuarium uit te werken (zie ook hoofdstuk internationale samenwerking).



Optimaliseren van loodsen en beloodsen

Oprichting van de Dienst met Afzonderlijk Beheer Loodswezen

Zoals voorzien in het decreet van 30 juni 2000, werd op 1 januari 2001 de DAB Loodswezen opgericht. Loodsen is het besturen van een zeeschip door een loods; beloodsen is het van en naar het zeeschip brengen van de loods. DAB Loodswezen is belast met beide en met het

verstrekken van hiermee gepaard gaande diensten en adviezen. Ze vervangt vanaf 1 juli 2001 de afdeling Loodswezen. De oprichting ervan is een eerste stap naar een betere dienstverlening voor de maritieme sector.

Twee snelle redebotten in gebruik

In mei 2000 werden twee snelle redebotten in gebruik genomen. Ze zijn gebouwd volgens een volledig nieuw concept en uitgerust met de modernste technische snufjes. Daardoor zal de beloodsing sneller en beter kunnen gebeuren. De 'Zeerob' en de 'Zeeparel' zijn zowel geschikt

om de loodsen snel te vervoeren als om ze rechtstreeks aan boord van een schip te brengen met een klassieke loodsjol. Het zeeschip moet hierbij nauwelijks vaart verminderen, wat tijd bespaart.

10 twee snelle redebotten

Duurzaam kustbeheer

Vuurtoren in Blankenberge gerestaureerd

In maart zijn belangrijke onderhouds- en renovatiewerken uitgevoerd aan de 50 jaar oude vuurtoren in Blankenberge. Deze speelt nog steeds een belangrijke rol bij de 'betonning' en 'bebakening' op zee. Naast zijn nautische functie voor de scheepvaart biedt de vuurtoren ook onderdak aan een centrum voor de maritieme geschiedenis (open op zaterdag en zondag van 15u tot 18u).

De Zeeleeuw

Door efficiënter te beloodsen, kwam er meer scheepstijd vrij. Daaruit groeide het idee om de loodsboot 'De Zeeleeuw' voor wetenschappelijk onderzoek ter beschikking te stellen.

Op 1 december 2000 was de ombouw klaar.



Integraal en duurzaam kustzonebeheer: een gezondheidskuur voor de Vlaamse kust

De Vlaamse kust is nauwelijks 65 km lang en amper een zakdoek breed. De verschillende gebruikers van deze beperkte oppervlakte lopen elkaar soms voor de voeten. Zo zijn heel wat bevoegdheden versnipperd over federale, regionale, provinciale en gemeentebesturen. Ook hengel- en watersportclubs,

natuurverenigingen en strandwerkgroepen verdedigen hun belangen. Voeg daarbij nog de grote economische rol die de kust vervult voor de havenbedrijven en de omvangrijke horeca- en toeristische sector en het zal duidelijk zijn dat dit groot aantal actoren een geïntegreerde aanpak niet altijd vergemakkelijkt.

Een duurzame toekomstvisie wil daarom ecologie, toerisme, recreatie en economie op een evenwichtige manier in een globaal kust-

beheer integreren. Alleen zo kan men het voortbestaan van elk van deze sectoren waarborgen.

De sleutel daartoe is overleg. Wanneer ingrijpende beslissingen worden genomen, moeten alle belanghebbenden de kans krijgen om hun wensen kenbaar te maken. Duurzaam kustbeheer gaat uit van 'en-en', niet van

'of-of'. De haalbaarheid van één activiteit wordt niet los van de andere bekeken, maar moet kaderen binnen de totaalvisie. Alle betrokkenen hebben immers één gemeenschappelijk doel : een kust die ook voor de toekomstige generaties aantrekkelijk blijft op alle vlakken.

Het succes van duurzaam kustbeheer

Door een geïntegreerde manier van denken en werken zijn er al een aantal fraaie resultaten geboekt.

Slufterproject in het natuurreservaat 'De Westhoek'

Het duinenreservaat 'De Westhoek' in De Panne is het grootste aaneengesloten duingebied aan de Vlaamse kust. De harde dijkconstructie

aan de zeezijde zal op twee plaatsen doorbroken worden. De zee zal dan enkele malen per jaar het duingebied in kunnen stromen. Zo kunnen opnieuw waardevolle slufters ontstaan.

Dit project is vooraf uitgebreid doorgepraat en de conclusie was positief. Iedereen was er immers van overtuigd dat er geen gevaar bestond voor overstroming van het achter-

liggende gebied. Ook de natuurwaarde en de toeristische aantrekkingskracht van het reservaat zullen flink verhogen. De verwezenlijking van het slufproject is voorzien in 2001.

Herinrichting van 'De Fonteintjes'

'De Fonteintjes' is een duingebied op de grens van Blankenberge en Zeebrugge. Met overleg is men erin geslaagd de drie functies van het gebied op elkaar af te stemmen.

Recreanten worden nu via natuurlijk ogende paadjes langs - maar niet door - de mooiste plekjes geleid. Houten trappen over de zeeverende duinen zorgen dat de zeevering niet erodeert. De meest kwetsbare gedeelten worden volledig afgesloten voor het publiek, zodat de natuur ongestoord haar gang kan gaan. De herinrichting van 'De Fonteintjes' is een pilootproject dat financieel wordt gesteund door de Europese Commissie.

Gebiedsvisie duingebieden

Ook voor de overblijvende duingebieden wordt per aaneengesloten geheel gewerkt. Alle partijen samen hebben een globale toekomstvisie opgesteld voor het gebied.

11 de ontdekkingsbaan doorsnijdt de duinen achter het gefixeerd strand en de smalle duinenrij aan de Zwarte Kiezels in De Haan. Dit heeft geleid tot een scheiding met de achterliggende open gebieden.

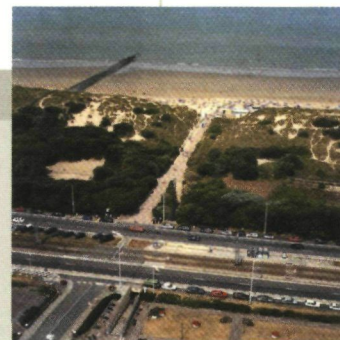
12 tijdens het vakantie seizoen ontstaan langs de kustweg vaak grote verkeers- en parkeerproblemen.

De toeristenstroom naar zee wordt door de zeeverende duinen geleid, langs speciaal aangelegde strandtoegangen zoals het Duinengat in Bredene

13 het natuurreservaat De Westhoek in De Panne, aan de grens met Frankrijk, illustreert het belang van grensoverschrijdend overleg bij kustzonebeheer



© Belcam Productions Oostende



© Belcam Productions Oostende



© Belcam Productions Oostende

Infrastructuurprojecten

Kaaimuurprojecten

De bouw van nieuwe kaaimuren, de liberalisering van de binnenvaartmarkt en het drastisch verlagen van de vaarrechten met 90% maken dat er elk jaar meer goederen worden vervoerd over de waterwegen.

De Vlaamse overheid heeft voor deze kaaimuren publiek-private constructies opgezet en reeds een budget van 1.208 miljoen frank (29,94 mio euro) ter beschikking gesteld.

Wanneer een bedrijf een dossier indient kan de overheid tot maximum 80% tussenkomen in de vaste infrastructuur. Het bedrijf van zijn kant garandeert voor 10 jaar een minimum overslag op de nieuwe kaaimuur. Als deze niet gehaald wordt moet er een boete betaald worden.

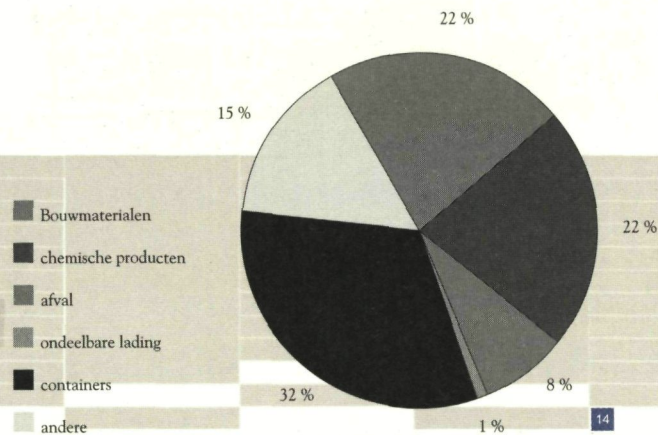
Ook renovatie van bestaande installaties, waardoor meer trafiek over het water zal

gaan, komt in aanmerking voor subsidie. Eind 2000 had de Vlaamse minister van mobiliteit Steve Stevaert reeds 69 voorstellen van privé-partners goedgekeurd: 173,6 miljoen ton overslag voor de volgende 10 jaar. Eind 2000 waren al negen projecten klaar en 15 andere in uitvoering. Zeven projecten startten begin 2001, slechts vier komen niet in aanmerking.

Opgesplitst naar het type goederen zal de toekomstige overslag van containers het grootst zijn: een tiental projecten, goed voor 32%. Hierbij komt ook het huishoudelijk afval dat in containers wordt getransporteerd. Voor overslag van afval werden al vijf projecten ingediend. Drie aanvragen werden gedaan voor de overslag van ondeelbare lading (8%) en drie voor chemische producten

(22%). Het transport van bouwmaterialen blijft voor de binnenvaart belangrijk: het vertegenwoordigt 22% van de verwachte overslag en in aantal projecten komt het op de eerste plaats.

14 kaaimuurprojecten per goederencategorie (tienjaarlijkse overslagwaarde)



Het Maasdijkenplan

In het kader van het Maasdijkenplan, waarbij niet alleen de bescherming van de bevolking belangrijk is, maar ook recreatie, natuur en ecologie, werd dit jaar een nieuwe 3-kilometerlange dijk aangelegd van Vucht naar Mazenhoven.



15

De jachthavens

Interreg is een EU-subsidieprogramma om de regionale economie in het grensgebied te stimuleren via grensoverschrijdende samenwerking.

Twee projecten werden verwezenlijkt om de toervaart over de grenzen heen te bevorderen: Grensoverschrijdend Watertoerisme en Toervaren Benelux-Middengebied.



16

Samen met de betrokken gemeenten en een aantal watersportverenigingen kwam men tot een aantal deelprojecten: de uitbreiding van de jachthaven in Hasselt en Riemst, aanmeersteigers in Dilsen, Balen, Mol en Sint-Job in 't Goor, en een watersportcentrum in Zandhoven.

Tweede sluis in Evergem

De bouw van de tweede sluis in Evergem kwam dit jaar een stap dichterbij: er werden studies verricht m.b.t. de sluiskolk, de kaaimuren, de sluisdeuren, de elektromechanica, de bijbehorende wegen en het dienstgebouw. Voor het ganse sluizencomplex en het aanpalende stortterrein 'Rabot' wordt nog een landschapsstudie uitgevoerd.

Stuwen op de Boven-Schelde

Op de Boven-Schelde zullen drie nieuwe stuwsluizen worden gebouwd in Kerkhove, Oudenaarde en Asper. Deze van Oudenaarde is al aanbesteed.

Doortocht Kortrijk

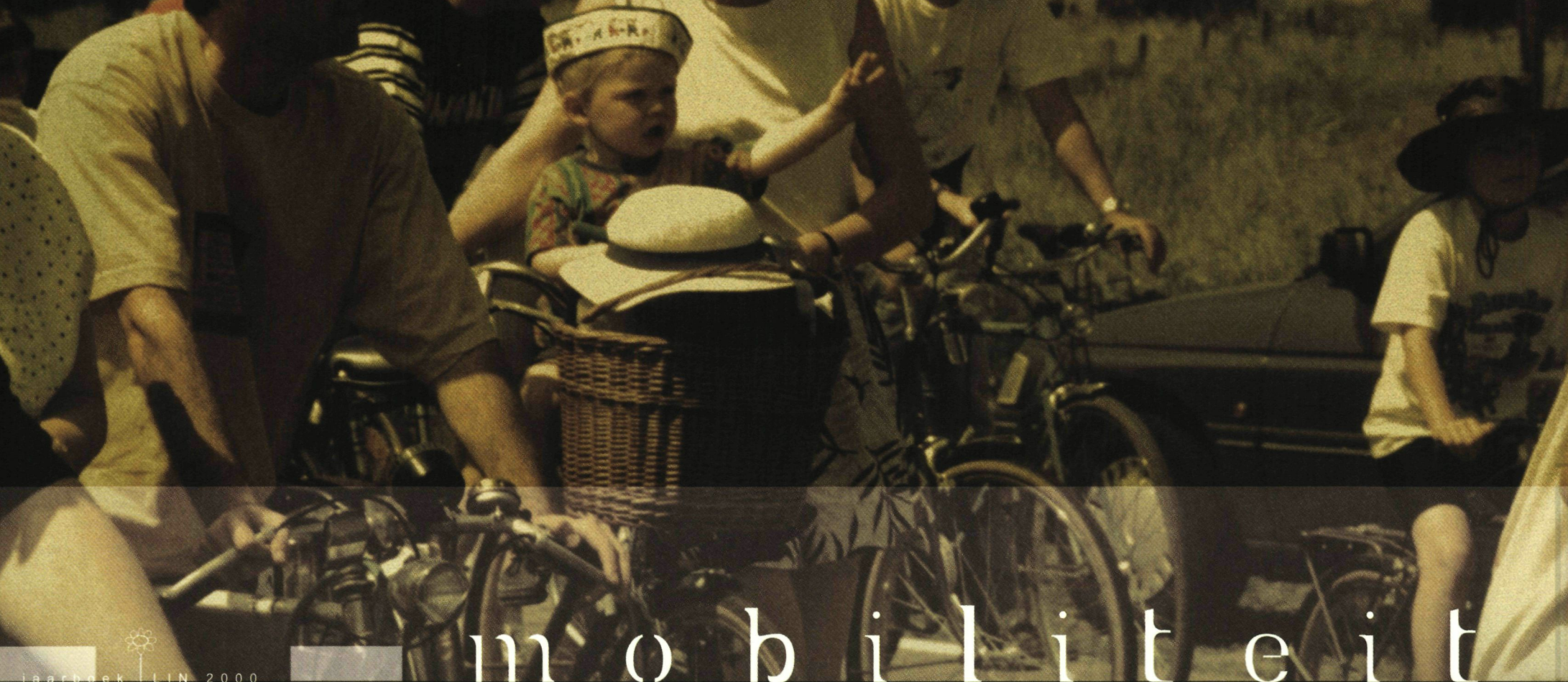
Tijdens de werken aan de Leie in Kortrijk kwam verontreiniging van de bodem aan het licht. Een grondsorteercentrum met zeefinstallatie was nodig om de verontreinigde gronden af te graven. Een bodemdeskundige is verantwoordelijk voor de werken, het nemen van monsters en de analyse ervan. Verder brak men de oude Groeningebrug af en startte men de bouw van de kaaimuren en van een leidingenkoker.

15 werken aan de Leie in Kortrijk

Actieplan Watergebonden Infrastructuurwerken te Gent

Net zoals vorige jaren werden ook dit jaar in Gent aanzienlijke werken uitgevoerd: de realisatie van een onderdoorgang voor fietsers en het herstellen van de kaaimuur in de omgeving van de Jan Palfijnbrug, de renovatie van de Predikherenbrug en het herbouwen van de kaaimuren aan de Wondelgemstraatbrug.

16 Jan Palfijnbrug



jaarboek LIN 2000

m o b i l i t e i t

Strategische ontwikkelingen en aandacht voor duurzame, milieuvriendelijke oplossingen

In het regeerakkoord (juni 1999) stelde de Vlaamse regering zich tot doel om in het voorjaar 2001 een geïntegreerd mobiliteitsplan 'Duurzame mobiliteit in Vlaanderen' aan het Vlaams Parlement voor te leggen. Dit mobiliteitsplan moet 'de mobiliteit beheersen, de milieuvervuiling en milieuhinder terugdringen en de bereikbaarheid en

deren'. Om deze doelstellingen te verwezenlijken wordt gepleit voor een tweesporenbeleid, namelijk investeren in openbaar vervoer en het uitvoeren van infrastructuurwerken waar nodig. Het gemeenschappelijk personenvervoer dient hierbij te worden uitgebouwd als een volwaardig alternatief voor het auto-gebruik. Conform het regeerakkoord zal het

lijnen uitzetten maar ook de prioriteiten bepalen in openbaar vervoer en infrastructuurwerken. Voor de realisatie van het plan zal, rekening houdend met de beperkte financiële middelen, aanvullend een systeem van publiek-private samenwerking (PPS) en alternatieve financiering worden uitgewerkt dat toelaat dit tweesporenbeleid ook

Duurzame mobiliteitsontwikkeling is meer dan het zoeken naar een evenwicht tussen economische, ruimtelijke, sociale en ecologische belangen. Het veronderstelt ook een grote betrokkenheid van al wie het beleid vorm geeft. Voor de Mobiliteitsraad Vlaanderen is hier een belangrijke uitdaging weggelegd.

Strategische ontwikkelingen

Het Mobiliteitsplan en het decreet basismobiliteit

De opmaak van een mobiliteitsplan in Vlaanderen, doordacht en bepalend voor het mobiliteitsbeleid in de toekomst, was een prioriteit van de voltallige Vlaamse regering. In 1999 werd ermee gestart. Voor de wetenschappelijke onderbouwing werd een beroep gedaan op een consortium bestaande uit de K.U.Leuven, de UFSIA en de studiebureaus LV, KRI en TNO.

Dé uitdaging voor het mobiliteitsplan Vlaanderen is vorm te geven aan de stijgende

mobiliteitsbehoefte, zonder dat dit automatisch leidt tot meer automobilititeit. Tegelijk moet men oog hebben voor de groeiende groep mensen voor wie mobiliteit een probleem is of wordt: zij die geen wagen kunnen of mogen besturen of er zich geen kunnen aanschaffen. Vormgeven aan duurzame mobiliteit, met inbegrip van de economische, ecologische en sociale gevolgen van dit beleid, is als uitdaging niet nieuw. Reeds in de beleidsnota 'Mobiliteit en Openbare Werken'

(1999-2004) werd gezocht naar oplossingen. Een eerste reeks maatregelen voor 2001 staat in de beleidsbrief van de minister van Mobiliteit Steve Stevaert. Ze hebben betrekking op projecten die tijdens deze legislatuur moeten uitgevoerd worden. Het mobiliteitsplan Vlaanderen geeft een langetermijnvisie en strekt zich uit tot 2010. Begin 2001 ontvingen de administraties een ontwerpproject met daarin de algemene principes en uitgangspunten voor het

toekomstige mobiliteitsbeleid. Deze principes worden momenteel door de verschillende administraties van LIN vertaald in concrete acties. Ook met de NMBS en met De Lijn wordt hierover gepraat. Het beleidsplan 'Duurzame mobiliteit Vlaanderen' zal dit voorjaar aan de Vlaamse regering en het Vlaams Parlement voorgelegd worden. Een beleidsproject dat bijzondere aandacht verdient, is het ontwerpdecreet 'Organisatie van het personenvervoer over de weg en de

oprichting van een Mobiliteitsraad van Vlaanderen' of kortweg het 'decreet basismobiliteit'. Met het nieuwe decreet krijgt de gebruiker een afdwingbaar recht op een minimumaanbod aan openbaar vervoer, tegen een vooraf bepaald tarief. De Lijn werkt voor haar net een beleid uit dat het recht op basismobiliteit combineert met een efficiënt vervoer. Om een evenwichtige afweging van de verschillende belangen in het toekomstige beleid

te waarborgen wordt een Mobiliteitsraad (MORA) opgericht binnen de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen. De MORA heeft een ruime bevoegdheid voor studiewerk, aanbevelingen en advies voor alles wat mobiliteit betreft binnen het Vlaamse Gewest. Het vervult deze taak op eigen initiatief of op vraag van de Vlaamse regering of het Vlaams Parlement.

Publiek Private Samenwerking

Om te onderzoeken hoe de samenwerking tussen de publieke en de privé-sector kan helpen om de gestelde objectieven te halen, riep de minister van Mobiliteit Steve Stevaert een werkgroep 'Publiek Private Samenwerking' (PPS) in het leven. Die bestudeerde een aantal PPS-projecten in het

buitenland en ging na bij welke mobiliteitsprojecten PPS nuttig kon zijn. De LIN afdeling Beleid ging als 'intern Kenniscentrum PPS' na welke rol PPS kan spelen in de uitvoering van het Masterplan Antwerpen.

Masterplan Antwerpen

Antwerpen en omgeving hebben te maken met ernstige structurele congestieproblemen, die de bereikbaarheid van de ganse regio in het gedrang brengen. Dit leidt tot een belangrijke economische en maatschappelijke kost. Om de problemen te helpen oplossen werd een doordacht pakket infrastructuurwerken gebundeld in een Masterplan. Het belangrijkste knelpunt is de financiering van de voorgestelde projecten. De totale kost wordt geschat op 58,5 miljard frank (1,45 miljard euro) excl. btw. Binnen de gewone

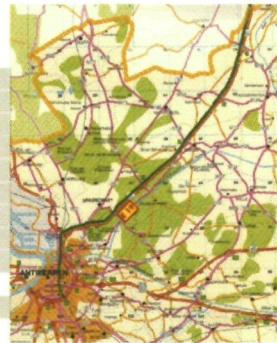
investeringsbegroting is geen ruimte voor een dergelijk budget. Daarom zal voor de financiering een beroep gedaan worden op PPS, op alternatieve financiering, tolheffingen enz. Het instrument om de PPS-projecten te financieren, wordt de Mobiliteit Infrastructuur Antwerpen, een dochteronderneming van de Vlaamse Participatie Maatschappij. Nu reeds stelt men een belangrijke achterstand vast t.o.v. het normale investeringsprogramma.

Daarbij komt dat de uitvoering van het Masterplan bijkomende, gespecialiseerde en zeldzame knowhow vraagt. Om deze problemen op te vangen wordt de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel opgericht. Het zal een flexibele publiekrechtelijke instelling worden die zowel de voorbereiding, de uitvoering als het beheer van de projecten uit het Masterplan voor haar rekening neemt.

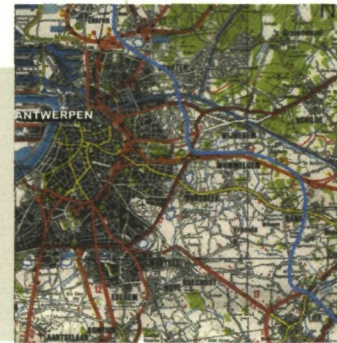
Ontsluiting van de Antwerpse haven

Voor de Antwerpse haven is de ontsluiting per spoor van groot belang. Naast de binnenvaart vormt het spoor immers het enige alternatief voor het dichtslibbende hoofdwegennet.

Op 23 juni nam de Vlaamse regering een beslissing over het definitieve tracé voor de zgn. 'Tweede Spoorontsluiting'. Het rangeeren vormingsstation Antwerpen-Noord vormt de centrale draaischijf voor het spoorverkeer van en naar de haven. Van hieruit zal de goederenlijn via Ekeren, Schoten, Wijnegem,



1



2

Wommelgem en Ranst tot Lier lopen, waar zij aansluit op de lijn richting Aarschot. In een volgende fase wordt een Ruimtelijk Uitvoeringsplan opgemaakt. Dit is de opvolger van het vroegere gewestplan en legt de genomen opties wettelijk vast. Later volgen nog de verplichte Milieueffectrapportering en de bouwvergunning.

Zoals het er nu naar uitziet zou de spoorlijn rond 2007-2008 klaar kunnen zijn. Het goederenvervoer per spoor tussen de havens op linker- en rechteroever heeft nood aan een nieuwe oeververbinding. De mogelijkheden hiervoor worden nog bestudeerd. De uitbouw van de Waaslandhaven leidt immers tot een sterk toegenomen trafiek.

De bestaande spoorlijn door de Kennedytunnel via Berchem naar Antwerpen-Noord is ontoereikend. Zeker wanneer het voorstadsverkeer per spoor na 2005 wordt uitgebouwd en de noord-zuidverbinding opengaat, ontbreekt de nodige capaciteit. Bovendien moeten treinen nu een grote omweg maken, terwijl in vogelvlucht de Waaslandhaven op

slechts enkele kilometers van Antwerpen-Noord ligt. Door de zeescheepvaart moet er bijna zeker een tunnel komen, maar dit kost ongeveer 25 miljard (619,73 mio euro). De haalbaarheid van het project is dus nog niet zeker.

1 tracé HSL

2 tracé Tweede Spoorontsluiting

De hogesnelheidslijn Antwerpen - Nederlandse grens

De HSL Antwerpen-Nederlandse grens maakt deel uit van de noordelijke tak van het Belgische hogesnelheidsnet en heeft een lengte van 35,2 km. Via deze lijn zullen hogesnelheidstreinen in 2005 tegen 300 km/u naar Nederland sporen en kunnen binnenlandse IC-treinen tegen 200 km/u richting Kempen en Breda rijden.

De HSL loopt vanaf Merksem tot aan de grens langs de autosnelweg E19. Een stopplaats in de gemeente Brecht zorgt voor de

ontsluiting van de Noorderkempen. De werken zijn gestart in oktober en in 2005 wordt de HSL langs de E19 in gebruik genomen. Voor het laatste stukje aan de grens moet men nog een overeenkomst met Nederland sluiten.

De transportzones aan beide zijden van de grens (Meer en Hazeldonk) moeten nog voor het wegverkeer ontsloten worden. Slechts dan zal de minister voor het ontbrekende stuk een bouwvergunning verlenen.

Ook over het aantal boogbruggen en de

investeringen voor de waterafvoer moet de NMBS nog bijkomende informatie verstrekken, voor er een bouwvergunning kan worden afgeleverd. Wegens de harde landschappelijke en ecologische barrière die de HSL-lijn zal vormen moet tevens ontsnipperende infrastructuur worden voorzien onder spoor en wegbedding van de E19.



Verkeersbeheer en telematica

Het Verkeerscentrum Vlaanderen

Het Verkeerscentrum Vlaanderen krijgt vorm door de nauwe samenwerking tussen AWV, AOSO en de Mobiliteitscel. Het heeft een dubbel doel: het controleert en stuurt autoverkeer en openbaar vervoer in de regio Antwerpen (= verkeersbeheer) en geeft verkeersinformatie voor heel het Gewest. Het Verkeerscentrum bevindt zich boven de

Craeybeckxtunnel in Antwerpen en was in 2000 al gedeeltelijk operationeel:

- Het volgt de Antwerpse verkeerssituatie on line aan de hand van: een 200-tal videocamera's die via een eigen glasvezelnetwerk 40 monitoren in de controlezalen voeden.
- Het verkeer op de Brusselse ring kan al gedeeltelijk worden gevolgd en er wordt

Afbakingsproces Zeehavens

De afbakening van zeehavengebieden is belangrijk, zowel in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als in het Decreet inzake de organisatie van de ruimtelijke ordening, het havendecreet en het regeerakkoord. Voor de vier zeehavens moet de Vlaamse regering binnen de twee jaar een strategisch plan en een ruimtelijk uitvoeringsplan opstellen.

Daarvoor is een begeleidingsgroep opgericht op het hoogste niveau van LIN. De groep volgt de strategische planning van elk zeehavengebied op en bewaakt de werkwijze en de projectinhoud. Hij lost bestaande knelpunten op en rapporteert aan de bevoegde ministers.

gewerkt aan het doorseinen van beelden uit het Gentse.

- Het centrum bundelt de telgegevens van de circa 1000 lussen en detectiecamera's op het Vlaamse hoofdwegennet.
- Het huisvest een geperfectioneerd systeem voor waarneming en voorspelling van de meteorologische omstandigheden.

- Het stuurt de tekstkarren. Dit zijn van op afstand gestuurde 'mobiele lichtkranten' die ingezet worden bij grote werken of ter hoogte van keuzepunten.

Andere projecten en/of systemen die het verkeerscentrum opvolgt zijn:

- De mogelijkheden van voertuigtelematica voor een dynamisch verkeersbeheer. In een onderzoek werd nagegaan hoe informatie draadloos kan worden uitgewisseld tussen een centraal controle- en communicatiecentrum en vijf wagens met boordcomputer, en hoe specifieke diensten zoals bij-

stand of verkeersinformatie op maat op deze manier mogelijk worden.

- Het opzetten van een Datex-verbinding met verkeerscentra in andere landen volgens een Europees genormaliseerd protocol voor automatisch uitwisselen van verkeersgegevens. Het in de ether brengen van RDS (Radio Data System) is al volop in gebruik en wordt weldra aangevuld met TMC (Traffic Message Channel). Dit gaat nog een stap verder: het geeft de informatie op een afzonderlijk scherm en in de eigen taal, waar men zich ook bevindt in Europa.

Het Verkeerscentrum startte in 2000 ook met twee belangrijke projecten:

- Een verkeersgeleidingssysteem voor de Antwerpse regio waarbij 26 portieken met veranderlijke borden aangestuurd worden op basis van zo'n 120 detectiecamera's die ongevallen en files detecteren, en technieken voor accurate beeldverwerking.
- Een 'multimodaal verkeerscontrole- en -informatiesysteem' zal in het verkeerscentrum alle mogelijke verkeersdata combineren en zo op elk ogenblik een juist beeld van de verkeerssituatie geven. Naast de bron

voor coherente en actuele verkeersinformatie zal het systeem ook de interactie met het openbaar vervoer versterken en uitgerust zijn met 'expertfuncties' voor het berekenen van doorreistijden, het voorspellen van de verkeersafwikkeling op korte termijn (10-20 minuten) en het voorkomen van tegenstrijdigheden in de sturing van bv. variabele signalisatieborden.

3 tekstkar

4 portiek over de weg

5 Verkeerscentrum in Antwerpen



3



4



5

Mobiliteit en milieu

'Groen op vraag?', 'Licht op groen?'

Verkeerslichtenbeïnvloeding laat bus of tram maximaal profiteren van de verkeerslichten. Een 600-tal kruispunten zijn al uitgerust met een dergelijk systeem waarbij voor het openbaar vervoer de groentijd in eigen richting wordt verlengd en in de dwarsrichting wordt verkort. De plannen voor de laatste 200 kruispunten zijn bijna klaar. De Lijn kan

hiermee op de meeste trajecten een tijds-winst boeken en de stiptheid verbeteren. Om ook op de andere kruispunten tot een beter resultaat te komen, zijn er bijkomende aanpassingen in de infrastructuur nodig: aparte busbanen en middeneilanden bij langere zebra's.

Betere coördinatie tussen het milieu- en mobiliteitsbeleid

De industrielanden hebben bindende afspraken gemaakt om het broeikas effect te verminderen. Omdat het verkeer in belangrijke mate verantwoordelijk is voor de uitstoot van broeikasgassen, werkten verschillende administraties aan een betere coördinatie van het milieu- en mobiliteitsbeleid.

Ook meer aandacht voor de natuur langs de wegen en waterwegen hoort daarbij. AMINAL, AWV, AWZ en de Mobiliteitscel werkten in 2000 verschillende milieu- en natuurvriendelijke programma's uit.

'Mobiliteit en milieu': een overzicht

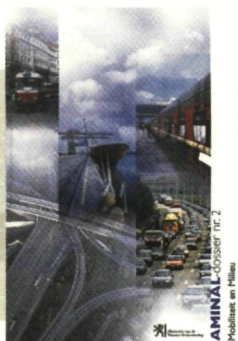
In de brochure 'Mobiliteit en milieu' zijn alle beleidsacties gebundeld die de druk van het verkeer op het leefmilieu kunnen beïnvloeden. De brochure geeft het kader voor deze acties aan en bespreekt de instrumenten die bij de voorbereiding en evaluatie gebruikt kunnen worden. Een aantal instrumenten werd ontwikkeld om mobiliteit en milieu

beter op elkaar af te stemmen. De twee belangrijkste initiatieven in 2000 waren: het strategische Milieueffectrapport voor het Mobiliteitsplan Vlaanderen en een milieu-impactmodule voor luchtmissies bij het verkeers- en vervoersmodel voor het wegverkeer. De brochure kan worden besteld bij magdal.dhondt@lin.vlaanderen.be.

Ontsnippering: een toekomst voor de dieren

Lintbebouwing en het dichte netwerk van wegen versnipperen vaak natuurgebieden die de habitat vormen voor dier- en plantensoorten. Vooral dierenpopulaties geraken zo grondig verstoord en bedreigd, o.a. door het verkeer. Door middel van ontsnipperingsprojecten probeert men deze barrières op te heffen of te verzachten.

De aanleg van wildpassages kan een oplossing bieden. In elke Vlaamse provincie werden er verschillende projecten uitgewerkt voor de aanleg van amfibieëntunnels, kleine en grote ecotunnels, ecoduiders, ecoducten en rasters om het aantal dierlijke verkeersslachtoffers terug te dringen en de verkeersveiligheid voor de weggebruiker te verhogen.



Versnipperde leefgebieden worden zo terug met elkaar verbonden.

In de provincie Limburg vormen de E-313 en E-314, samen met enkele secundaire wegen, een belangrijke hindernis voor de mobiliteit van reeën en dassen in een aantal natuurgebieden. Van Houthalen tot Maasmechelen werd langs de E-314 een ecoraster aangebracht. Een ecotunnel verzekert

nu de vrije loop van dieren tussen de natuurreservaten 'De Teuf' en 'Tenhaagdoornheide'. Aan de Mechelse Heide zullen grotere infrastructuur (ecoducten), als onderdeel van een totaalproject met rasters, (kleine) ecotunnels en ecoduiders de uitwisselingsmogelijkheden voor diersoorten herstellen.

6 ecotunnel - ecoraster

Jaarlijks sterven zo'n 20 tot 25 dassen in het verkeer, wat de natuurlijke aangroei van de populatie bijna volledig teniet doet. Langs de E-313 werd hun veiligheid alvast verzekerd. Een dassenraster houdt niet alleen dassen maar ook andere dieren van de weg. Een aantal poortjes zorgt ervoor dat dieren die toch op de weg geraken, opnieuw aan de andere kant van het raster kunnen komen.

Het tracé van het raster strekt zich uit tussen de afrit 31 'Bilzen' en de provinciegrens met Wallonië.

Ook langs de spoorweg Hasselt-Luik en langs de gemeentewegen in Tongeren en de Voerstreek zullen rasters worden geplaatst.

7 dassenraster E-313.

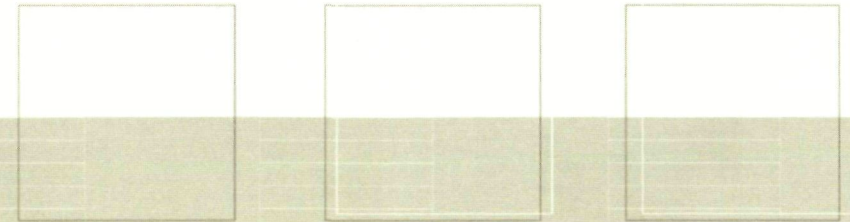
8 dassenraster - spoorweg naar Luik

In de provincie Antwerpen liepen ontsnipperingsstudies voor de grote autosnelwegen (E19 en E34/313). Die hebben onder meer geleid tot een verre gaande samenwerking met de NMBS inzake ontsnippering aan de E19 en de geplande HSL-lijn ten noorden van Antwerpen. Naast het aanleggen van rasters, kleine ecotunnels en ecoduikers worden enkele bestaande bruggen aangepast zodat dieren ze ook kunnen gebruiken.

Ook waterlopen kunnen een hindernis vormen voor dieren. Het Albertkanaal heeft door zijn vaak steile oevers een sterk versnipperend effect. In het Oosten van de provincie doorsnijdt het kanaal het Jekerplateau. De steile hellingen, met daarin een aantal bewoonde dassenburchten, hebben een erg hoge natuurwaarde. Ruimtegebrek maakte het onmogelijk om tussen Bilzen en Riemst een natuurvriendelijke oever aan te leggen, maar dit probleem werd verholpen door de constructie van een aantal fauna-uitstap-

plaatsen. Die hebben nut voor zowel mens als dier. Ontsnippering is meer dan alleen lokale projecten. Het gaat ook over uitgebreide plannen voor hele trajecten. Een dergelijke aanpak kan pas goede resultaten geven wanneer alle bevoegde administraties van het departement de hoofden bij elkaar steken. Om die samenwerking te stroomlijnen en duidelijke afspraken te maken, ondertekenden de minister van Mobiliteit en de minister van Leefmilieu protocols voor twee belangrijke ontsnippe-

ringsprojecten. In zo'n protocol wordt vastgelegd welke administratie verantwoordelijk is voor planning, uitvoering, begeleiding en financiering. Eén van de projecten is de ontsnippering van het Meerdaalwoud ten zuiden van Leuven. Dit boscomplex wordt in twee gesneden door de N25. Het drukke verkeer zorgt voor een stijgende versnippering van het leefgebied van bepaalde diersoorten.



Het ontsnipperingsproject maakt deel uit van een totale structuurvisie op zowel het Meerdaalwoud als het Heverleebos. Alle betrokken gebruikers en instanties maakten deel uit van de begeleidende stuurgroep. Op 2 april 2000 organiseerde de afdeling Bos en Groen een ontmoetingsdag waar 500 mensen op afkwamen. Het grote publiek kon er kennismaken met de voorgestelde ideeën en plannen.

Ook voor de ontsnippering van de E314, tussen de afrit Genk en de afrit Maasmechelen, De Mechelse Heide is een samenwerkingsprotocol opgesteld en ondertekend. Beide protocollen laten toe om de ontsnipperingsplannen ook op het terrein in daden om te zetten. Die uitvoering zal natuurlijk ook in de komende jaren nog een doorgedreven samenwerking vragen.

Natuurtechnische milieubouw bij AWV

Om natuurtechnische milieubouw te plannen en uit te voeren is er samenwerking nodig tussen verschillende partners: niet alleen de verschillende administraties en afdelingen binnen LIN, maar ook andere openbare instellingen (Instituut voor Natuurbehoud, Instituut voor Bosbouw en Wildbeheer, Educatief bosbouwcentrum, NMBS), plaatselijke besturen

en natuurverenigingen. De projectgroep Natuurtechniek vervult deze brugfunctie voor alle natuurtechnische projecten van AWV. De projectgroep werkt projecten uit, eventueel samen met derden, geeft advies aan de buitenafdelingen, werkt aan ontsnipperingsplannen en stelt ecologische bermbeheerplannen op.

Ecologisch bermbeheer langs de E314

Een ecologisch bermbeheerplan is meestal gebaseerd op floraonderzoek waarbij men er vanuit gaat dat een beheer dat goed is voor de planten ook een positieve invloed heeft op de bijhorende fauna. Het bermbeheerplan voor de E314 in Limburg is gebaseerd op een faunastudie van afdeling Natuur Limburg die uitgevoerd werd tussen de afritten 29 Houthalen en 33 Maasmechelen. Het is de bedoeling om van de berm een beter leefgebied te maken voor alle ongewervelden (spinnen, vlinders,

kevers...). Daarvoor is onder meer een gefaseerd maaibeheer belangrijk, waarbij men sommige zones slechts om de zes jaar maait. Ook zullen delen van de verboste zuidhellingen gekapt worden om een corridorfunctie langs de berm te creëren en o.a. kleine populaties rode dophei meer ontwikkelingskansen te geven. Er wordt dus ook wel degelijk rekening gehouden met flora-aspecten.

De exacte maaidata worden per zone bepaald aan de hand van flora-inventarisaties.



Bermmaaisel beter opruimen

Het is van groot belang voor een ecologisch bermbeheer om het maaisel goed af te voeren. Wanneer het blijft liggen, vermindert het sterk de kiemkansen van kruidachtige planten. Om maaierwerken uniform te beoordelen, krijgt elke toezichter een boekje met referentiefoto's. Daarmee kan hij visueel vaststellen of de maaierwerken goed uitgevoerd zijn.

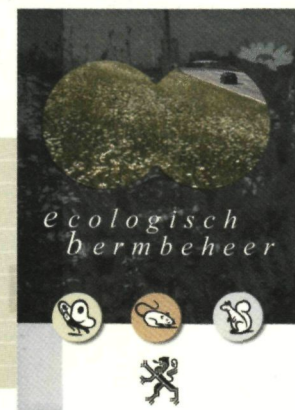
In geval van twijfel of discussie met de aannemer, kan de controleur een meer objectieve en gedetailleerde meetmethode gebruiken.

Ecologisch bermbeheer langs de Brusselse ring

De uitvoering van het bermbeheerplan voor de Brusselse ring startte in 2000.

Langs de ring werden 'bermborden' geplaatst die de weggebruiker er op wijzen dat er in de bermen iets bijzonders gebeurt. In de linker bovenhoek van elk bord staat een icoontje dat aangeeft welk beheertype er gevoerd wordt:

- graslandbeheer: tot twee maaibeurten per jaar met afvoer van het maaisel;
- ruigte: slechts één maaibeurt per drie jaar met afvoer van het maaisel;
- bosgoed: beheer gericht op het verrijken van de bosstructuur.



Vervuilde grond niet verspreiden

Een maximaal hergebruik van uitgegraven grond bij infrastructuurwerken kan de verdere uitputting afremmen van natuurlijke minerale reserves (zand, leem en klei). Maar de kans bestaat dat men tijdens de uitvoering van een project onverwacht op een verontreiniging stuit. Als deze vervuilde grond wordt afgegraven om elders te gebruiken, verspreidt de verontreiniging zich. Daarom

kwam er in 1999 een omzendbrief met richtlijnen om de verspreiding van grondverontreiniging te voorkomen. LIN vertaalde de bepalingen en richtlijnen van het bodemsaneringdecreet in praktische richtlijnen voor het departement. Hierdoor vervult het een voorbeeldfunctie voor een verantwoord grondbeleid.

De mobiliteit via de weg op duurzame wijze verzekeren blijft de belangrijkste uitdaging voor de administratie Wegen en Verkeer.

Het voorbije jaar zette AWV weer een aantal stappen in de goede richting. Gerichte mobiliteitsconvenants, aandacht voor het optimale gebruik van de verschillende

vervoermiddelen, organisatie van het verkeer en beheer van de infrastructuur dragen positief bij tot een vlottere mobiliteit. Hierbij ging veel aandacht naar communicatie en duurzame, milieuvriendelijke ontwikkeling.

awv

Administratie **W**egen en **V**erkeer

Wegen en Verkeer: beleid en uitvoering

Mobiliteitsconvenants:

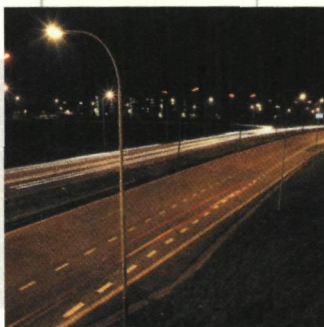
Focus op de zwakke weggebruiker

Begin 2000 werd, na vijf jaren werking, het mobiliteitsconvenant door de Vlaamse regering geëvalueerd en bijgestuurd. Met dit beleidsinstrument engageren het Vlaamse Gewest, De Lijn en een bepaalde gemeente er zich toe om de plaatselijke mobiliteitspro-

blemen planmatig aan te pakken. Eind 2000 hadden reeds meer dan 90% van de Vlaamse gemeenten een mobiliteitsconvenant afgesloten (280 op 308). De bijsturing vereenvoudigde de administratieve procedures, voerde het begrip module in en introduceerde twee nieuwe

initiatieven voor de zwakke weggebruiker: het fietspadennetwerk versneld uitbouwen en schoolomgevingen veiliger maken. Ook de praktische werking van het convenant werd eenvoudiger. De administratie voert nu zelf audits uit. Mobiliteitsbegeleiders kunnen in een

andere dan hun thuisprovincie voortaan auditor worden van gemeentelijke mobiliteitsplannen. Om dezelfde aanpak in alle provinciale afdelingen te verzekeren, werd hierover in juni 2000 een tweedaags seminarie voor alle interne betrokkenen gehouden.



Basismobiliteit voor iedereen

Het ontwerp van decreet 'betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en de oprichting van de mobiliteitsraad van Vlaanderen' is beter gekend als het decreet basismobiliteit. Het garandeert de burger een minimumaanbod aan openbaar vervoer.

De normen voor bv. de loopafstand tot de bus- of tramhalte of de wachttijden hangen af van waar iemand woont: in een grootstedelijk, stedelijk, randstedelijk, kleinstedelijk of buitengebied.

In afwachting van de goedkeuring van het decreet werden de eerste projecten al

opgestart. 350 miljoen frank (8,67 miljoen euro) werd vrijgemaakt voor de gemeenten die volgens de normen het slechtst bediend worden door het openbaar vervoer. Om de projecten financieel en inhoudelijk te beoordelen, werd per provincie een 'Provinciale Auditcommissie Openbaar Vervoer' aangesteld.

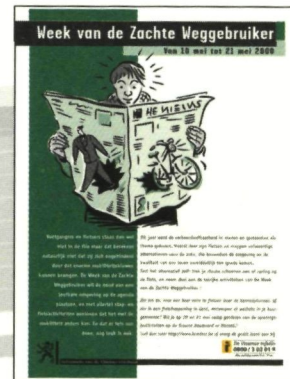
Deze wordt voorgezeten door De Lijn en inhoudelijk begeleid door een auditor onder toezicht van de afdeling Personenvervoer en Luchthavens. De Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers (BTTB) adviseert de commissie.

Samenwerking met vzw's

Het Vlaamse Gewest ondersteunt en financiert het grootste deel van de werking van een aantal mobiliteitsorganisaties bv. de vzw Komimo en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV).

Komimo is een koepel van de Bond Beter Leefmilieu, Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers, de Fietsersbond, Langzaam

Verkeer, Taxistop en de Voetgangersbeweging. De vzw organiseerde van 10 tot 21 mei de Week van de Zachte Weggebruiker die werd afgesloten met de openstelling van de Kennedy-tunnel voor fietsers. Zo gaf men een extra stimulans aan het gemeentelijk fiets- en voetgangersgebruik.



'De Week van Vervoering', een ander initiatief van Komimo, liep van 22 tot 30 september en had als slogan: 'Geef je auto eens vrijaf'.

Deze week vol kleinschalige en lokale initiatieven eindigde met een rondetafelconferentie in het Vlaams Parlement rond 'het mobiliteitsconvenant in evolutie'.

De apotheose was de Trein-Tram-Busdag op 30 september.

1 campagnebeelden 'Week van de Zachte Weggebruiker' en 'Week van Vervoering'

2 nieuwsbrief 'Antwerpen Mobiel'

De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) organiseerde samen met de Vlaamse Universiteiten de eerste postacademische opleiding Verkeerskunde in ons land. Daarnaast bood de VSV nog een heel pakket aan van studiedagen, praktijkopleidingen en specialisatiecursussen.



Naar een nieuw decreet op het personenvervoer

Het ontwerpen van het eerder genoemde 'decreet basismobiliteit' en de bijhorende uitvoeringsbesluiten slorpte in 2000 heel wat energie op. Nadat de Vlaamse regering het ontwerpdecreet principieel had goedgekeurd, begon het Vlaams Parlement in december met de behandeling ervan.

Naast het waarmaken van het recht op basismobiliteit, wil het decreet de onduidelijkheden in de wetgeving wegwerken die bestonden sinds de overheveling van het stads- en streekvervoer naar de gewesten.

Antwerpen Mobiel : een mobiliteitsbeleid in twee richtingen

De Vlaamse overheid, De Lijn, de NMBS en de Stad Antwerpen richtten in 2000 'Antwerpen Mobiel' op. Dit is een samenwerkingsverband om gezamenlijk te communiceren over mobiliteit in de Antwerpse regio. Het initiatief mikt op een ruim publiek en wil een breed maatschappelijk draagvlak creëren

rond mobiliteit. De communicatie gebeurt met één logo dat staat voor beweging, dynamiek en mobiliteit.

In zijn nieuwsbrieven geeft Antwerpen Mobiel een stand van zaken over verschillende Antwerpse mobiliteitsprojecten.

De Oosterweelverbinding: sluitstuk van de Antwerpse Ring

De Oosterweelverbinding, die de ring in het noordwesten sluit, is één van de kernoplossingen voor duurzame mobiliteit in de Antwerpse regio. De nieuwe verbinding zal de verkeersdruk verlichten op de zuidelijke ring, waar op werkdagen meer dan 200.000 voertuigen passeren. Bij zware onge-

vallen kan ook vermeden worden dat het verkeer zijn weg zoekt dwars door het hart van de stad. Door de Oosterweelverbinding zal de leefbaarheid van het centrum verbeteren, terwijl er ook een directe verbinding met de haven ontstaat.

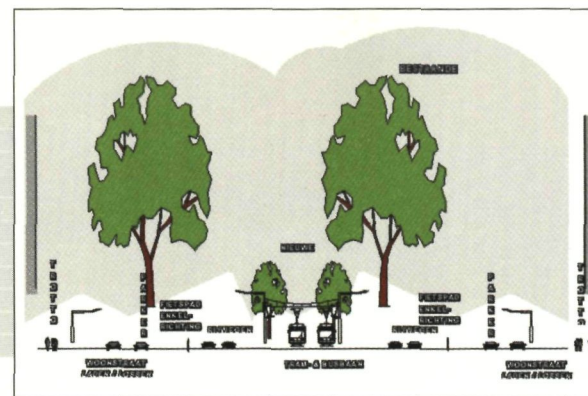
In een voorafgaande haalbaarheidsstudie werden verschillende varianten onderzocht. Op basis van een aantal criteria koos de Antwerpse Staten-Generaal uiteindelijk voor een tracé dat vertrekt aan de N49 en dat in zuidelijke richting ter hoogte van het viaduct van Merksem aansluit op de bestaande ring.

In noordelijke richting gebeurt de aansluiting ter hoogte van verkeerswisselaar Groenendaallaan.

Een gedetailleerde natuurstudie bekijkt de noodzaak van compenserende maatregelen ten gevolge van de verschillende bouw- en werkmethodes.

Antwerpse mobiliteitsprojecten

U kan ze nalezen op de website van de stad Antwerpen:
<http://www.antwerpen.be/wonen/persberichten/nieuwsbriefAM.htm#tweede>
of ze downloaden in pdf-formaat op:
<http://www.antwerpen.be/wonen/persberichten/AntwerpenMobiel2.pdf>
tel voor meer inlichtingen:
Antwerpen Mobiel: Elke Keppens - elke.keppens@spra.antwerpen.be
Katrin Deknock - katrin.deknock@spra.antwerpen.be / tel. 03/204.57.96



De Leien - Hart van Antwerpen

Nadat eind 1999 een eerste voorontwerp was afgekeurd door het Antwerpse schepencollege, presenteerde de Vlaamse overheid begin maart een aangepaste versie. Dit plan kwam tot stand na intens studiewerk en overleg met alle betrokken partijen. Op 9 maart 2000 keurde het college het ontwerp princi-

peel goed. De stedelijke diensten kregen opdracht om samen met het studie bureau en de betrokken partners het ontwerp verder uit te werken tot concrete plannen. Bijzondere aandacht zal gaan naar de dwarsverbindingen en het knooppunt ter hoogte van de Nationale Bank.

3 schema herinrichting Leien

Verbeteringsproject: opvolging onteigeningsdossiers

Begin dit jaar startte AWV met een pilot-project om onteigeningsdossiers gedecentraliseerd te behandelen.

Door een proceshertekening kortte men de fase tussen het opstarten van een dossier en

het begin van de aankooponderhandelingen gemiddeld zes weken in.

Het nieuwe proces is nu volledig ingeburgerd en voldoet in ruime mate aan de wensen van de gebruikers.

Inhoudiging N70 - Doortocht Zwijndrecht

Enkele jaren geleden besliste men om het Waasland te verbinden met Antwerpen door tramlijn 3 te verlengen tot aan de grens Zwijndrecht-Beveren. Tegelijk zou ook de weginfrastructuur worden aangepast, de rio-lering vernieuwd en een Park & Ride worden aangelegd.

De eerste fase van het project, de herinrich-ting van de doortocht van Zwijndrecht was voltooid midden 2000. De twee volgende fases, de aanpassing van het knooppunt Krijgsbaan en de aanleg van een Park & Ride zullen klaar zijn in het najaar van 2001.

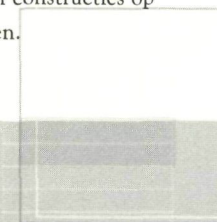
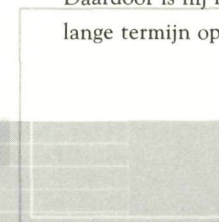
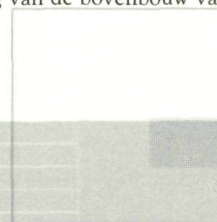
4 herinrichting doortocht Zwijndrecht



Brug Flanders Expo

Ter hoogte van Flanders Expo in Gent werd de eerste helft voltooid van de brug over de Ringvaart. Deze brug vormt het centrale deel van de verbinding tussen de autosnelweg naar de kust (E40) en de ring rond Gent (R4). In samenwerking met het Laboratorium Magnel voor Betononderzoek en de Universiteit van Gent loopt een proefproject dat het gedrag van de bovenbouw van de

brug volgt met optische sensoren. Dit nieuwe type sensor bestaat uit een speciaal behandelde glasvezel. Bij vervorming van de vezel verandert de kleur van het lichtsignaal dat door de vezel gestuurd en weerkaatst wordt. Door ijking bepaalt men hoe groot de vervorming is. Het grote voordeel is dat een dergelijke sensor ongevoelig is voor veroudering. Daardoor is hij ideaal om constructies op lange termijn op te volgen.



Herinrichting van het kruispunt N31/N371, de 'Blauwe Toren' te Brugge, een economische en toeristische treffer

De werken aan dit uiterst belangrijke econo-mische en toeristische kruispunt in Brugge worden in verschillende fasen uitgevoerd. De eerste fase (uitgevoerd in 1999) sloot de

N371 vanuit Blankenberge rechtstreeks aan met de Expressweg en omvatte de rechttrek-king van de gevaarlijke bocht in de N31. Daardoor kon de capaciteit van het verkeer uit de richting Zeebrugge aanzienlijk worden verhoogd omdat twee rijstroken nu rechtdoor gaan in de richting van de Expressweg en er nu ook langer groen licht is voor het links

afslaande verkeer dat van de Expressweg komt en richting Blankenberge gaat. In 2000 kwam er een nieuwe brug met oprit-ten langs de huidige N371 Brugge -Blanken-berge. Later wordt ook een nieuwe rotonde aangelegd en wordt het kruispunt met de Vagevuurwijk heringericht. De fietsers van en naar Zeebrugge werden verwend met een

dubbel fietspad tot aan de verbindingsweg N371 met de N31. In 2001 volgt de laatste fase: de autoweg wordt voltooid vanaf de spoorwegbrug tot aan de aansluiting op de bochtverbeteringen, de afrit Blankenberge wordt afgewerkt en de aansluitingen op de nieuwe rotonde, richting Blankenberge, worden aangelegd.

Leuven station en omgeving in een nieuw kleedje

Het voorbije jaar werd onder het stationsplein de ruwbouw van de parking en de tunnel in een recordtempo afgewerkt. Een groot deel van de elektromechanische uitrusting, verlichting en afwerkingswanden zijn al klaar. In de ruimere stationsomgeving met zijn drie kilometer bouwzone, is al heel wat wegin-



frastructuur in gebruik: voet- en fietspaden, parkeerstroken en rijwegen. Boven op de parking startte De Lijn in de lente met de bouw van het imposante directie- en busgebouw. De ruwbouw is af en vormt door zijn felrode kleur hét gespreksonderwerp in Leuven.

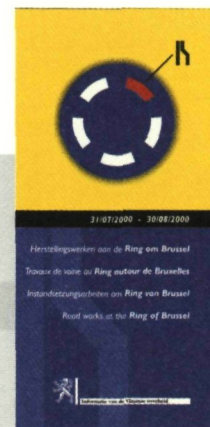


bekleding. Bijkomende veiligheidsvoorzieningen, zoals betonnen New-Jerseystootbanden, werden aangebracht. Om te kunnen werken op de buitenring werd het verkeer op vijf versmalde rijstroken op de binnenring geleid: drie rijstroken richting Groot-Bijgaarden en twee richting Zaventem (i.p.v. drie in elke richting).

Gedurende de ganse duur van de werken was er zelden opstopping, noch op de buitenring, noch voor het verkeer vanuit Antwerpen via de A1 (E19). Het verkeer op de binnenring behield wel zijn dagelijkse ochtendfile. Door een zeer grondige voorbereiding en dankzij het droge weer op de cruciale dagen, slaagde men erin om de vooropgestelde uit-

In de vroege lente van 2001 zullen er voetgangers over een deel van het nieuwe plein kunnen wandelen en in de zomer gaat de tunnel open voor het verkeer op de Leuvense ring.

5 directie- en busgebouw van De Lijn



voeringstermijn van één maand met zes dagen in te korten. Om verkeersproblemen en wrevel te vermijden, werd een grootse informatiecampagne georganiseerd. Deze bleek geslaagd: 66 % van de bevolking was van bij de aanvang op de hoogte van de werken op het viaduct. Bovendien ging veel aandacht naar weg-signalisatie. Vanaf Gent en Antwerpen werden de werken met vaste panelen aangekondigd

Viaduct Vilvoorde, herstellingswerken

Afgelopen jaar werden tussen 28 juli en 24 augustus belangrijke herstellingswerken uitgevoerd op het viaduct van Vilvoorde. In een eerste fase werden op het noorderviaduct (buitenring) drie uitzetvoegen op het betonnen gedeelte vernieuwd, samen met de totale wegverharding en de waterdichte

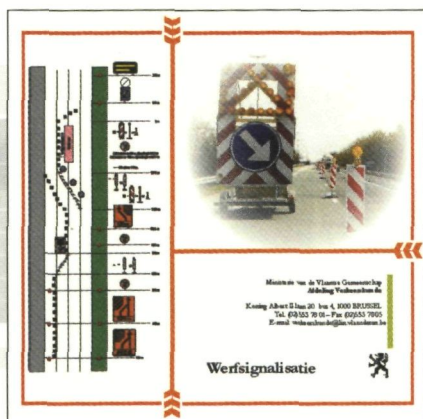
waardoor chauffeurs een alternatieve route konden kiezen. Elektronische panelen ('tekstkarren') langs deze autosnelwegen gaven op elk moment de meest aangewezen route aan. Zij werden gestuurd vanuit het Verkeerscentrum in Antwerpen. Nabij de werken kondigden detectieborden eventuele files aan.

6 campagne folder herstellingswerken aan de Ring rond Brussel

Cd-rom Werfsignalisatie

Een ministerieel besluit van 1999 legde een aantal nieuwe voorschriften vast voor de signalisatie van werven. AWW stelde een cd-rom samen met ongeveer 150 veel voorkomende situaties om alles te verduidelijken en uit te leggen hoe de werfsignalisatie moet

gebeuren. De cd-rom bevat ook de toepasselijke regelgeving en nuttige adressen. Hij werd gratis op ruime schaal verspreid, zowel intern als extern. Geïnteresseerden kunnen de cd-rom voor 300 frank (7,44 euro) kopen bij de afdeling Verkeerskunde.



Vademecum 'Naar een integraal toegankelijk openbaar domein'

Volgens de Algemene Verklaring van de Rechten van de Mens is mobiliteit een basisrecht voor elke burger. Hierbij moeten we niet enkel denken aan wie gemotoriseerd is, maar ook aan kinderen, ouderen, slechthorenden, blinden of slechtzienden en aan wie

minder beweeglijk is of zich in een rolstoel verplaatst. Hun beperkingen moeten gecompenseerd worden door extra inspanningen van de wegbeheerders. Om hieraan tegemoet te komen, maakte AWW het vademecum 'Naar een integraal toegankelijk openbaar domein', met richtlijnen, aanbevelingen en normen voor de inrichting van het openbaar domein.



Vrachtwagens op dieet

Eind 2000 waren 31 van de 43 geplande aswegers operationeel. Deze aswegers zijn ondergebracht in gebouwtjes langs de parkeerterreinen voor vrachtwagens. Via gerichte controles wil men de schade aan het wegdek door gewichtsoverschrijding terugdringen. Bij overtreding wordt een fikse administratieve geldboete opgelegd. Inmiddels hebben de

geleverde inspanningen al vruchten afgeworpen. Dankzij de verbeterde controlemogelijkheden, werden er niet alleen meer controles uitgevoerd, maar is er al een positieve gedragswijziging (minder overtredingen) waargenomen.

Gladheidsmeetsysteem uitgetest

Begin januari begon een testperiode voor het nieuwe gladheidsmeetsysteem van de winterdienst. Via zijn PC kan de verantwoordelijke ambtenaar zowel op kantoor als thuis alle relevante data downloaden. Deze worden dan via software omgezet in tabellen, grafieken en kaarten over het thermische gedrag van het wegdekoppervlak. De tabellen en

grafieken geven zowel historische, actuele als voorspellingsgegevens, terwijl de kaarten de slechtst denkbare situatie tijdens de komende 24u visualiseren. De voorspelling van rijm, aanvriezende mist, of ijzel wordt zo heel wat nauwkeuriger. Op basis van de cijfers en de onderlinge evolutie ervan kan beslist worden te strooien.



Regionale luchthavens Oostende en Antwerpen

In 2000 daalde het aantal vluchten op de luchthaven van Oostende licht. Ook het aantal vervoerde passagiers en de vracht verminderde met iets meer dan 10%. Het verdwijnen van een belangrijk touroperator en het matige succes van bepaalde vakantiebestemmingen waren hiervoor de voornaamste redenen. Tijdens het jaar werd opnieuw fors geïnvesteerd om de milieuhinder te beperken.

De plaatsing van een Instrument Landing System zorgt ervoor dat vliegtuigen over zee kunnen aan- en afvliegen. Verder daalde het aantal nachtvluchten met meer dan 40% en werden er olieafscheiders, een gescheiden waterafvoer en een containerpark geplaatst. Andere investeringen mikken op de economische concurrentiepositie van de luchthaven: de tweede fase van de inschepingsvloer,

de aanleg van een verbindingsweg met de industriezone en de vernieuwing van het hoogspanningsnet.

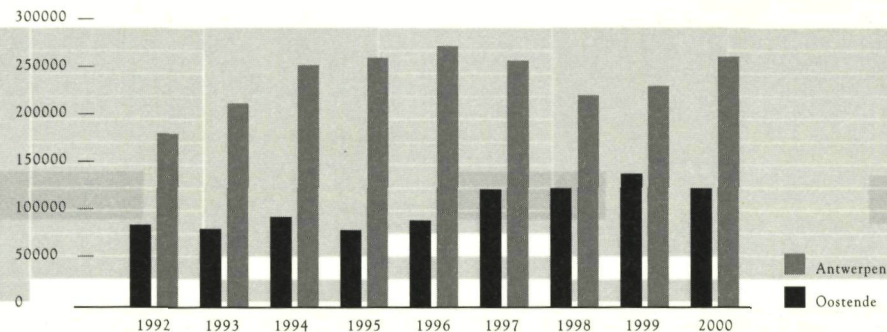
In de luchthaven van Antwerpen verminderde het aantal vluchten met 10% en steeg het aantal passagiers met 13% en de luchtvracht met 10%. De daling van de vluchtbewegingen is een gevolg van het afstoten van lokale

en trainingsvluchten, dit om de hinder voor de omwonenden te beperken.

Qua resultaten was 2000 een uitstekend jaar waarbij het recordjaar 1996 niet werd geëvenaard.

De investeringen waren vooral gericht op het verbeteren van de passagiersaccommodatie, de verfraaiing van de omgeving en het voldoen aan

Regionale luchthavens Oostende en Antwerpen - Aantal passagiers

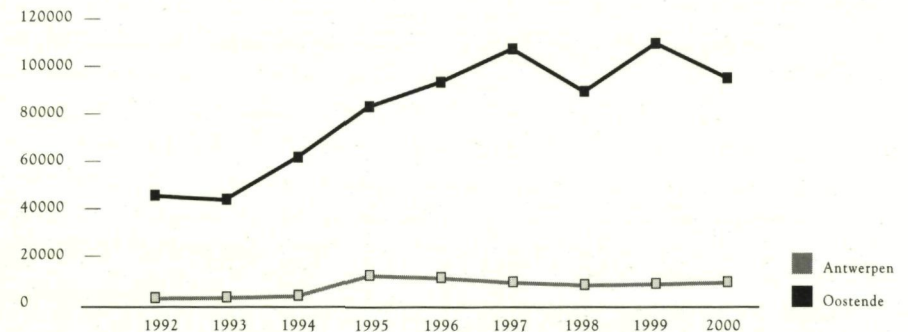


de strengere milieuvoorschriften. In de luchthaven kwam een interessante museumsite over de pioniers van de Antwerpse luchtvaart. Het Vlaamse Gewest werkte hiervoor samen met de privé-sector.

7 Luchthaven Antwerpen

8 Luchthaven Oostende

Regionale luchthavens Oostende en Antwerpen - Luchtvracht (in TON)



a o s o

Administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten

Als ondersteunende technische administratie tracht AOSO substantieel bij te dragen tot een duurzame mobiliteit en tot de duurzame veiligheid en kwaliteit van de infrastructuur en uitrusting in Vlaanderen in de domeinen burgerlijke bouwkunde, geotechniek, telematica en elektromechanische uitrustingen, integrale kwaliteitszorg en kwaliteitsnormering.

die- en adviesbureau beschikt AOSO over alle disciplines, die ingezet worden met een maximale synergie, met focus op de klanten en op projecten van duurzame kwaliteit. Dat AOSO ook extern naar waarde wordt geschat, wordt bewezen door het laureaatschap – eerste prijs – van de Belgische Staalbouw-wedstrijd 2000 – categorie burgerlijke bouw-

Ons permanent streven naar kwaliteit wordt extra onderlijnd door de twee bijkomend ingediende accreditatiedossiers (afdeling Betonstructuren en afdeling Geotechniek) binnen de sector Burgerlijke Bouwkunde, ter aanvulling van de reeds met succes behaalde accreditatie door de afdeling Metaalstructuren. In de sector Elektromechanica en Telematica

centrum te Antwerpen aan een verbeterde mobiliteit naar de toekomst. 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 waterbeheersing heeft ook in 2000 zijn positieve effecten bewezen.

Infrastructuurprojecten

De keersluis in Beernem: laureaat van de Staalbouwwedstrijd 2000

De keersluis op het kanaal Gent-Brugge-Oostende werd bekroond met de Staalbouwprijs 2000 in de categorie burgerlijke bouwkunde en kunstwerken.

Het juryverslag sprak van 'een geslaagde strakke vormgeving', en noemt het project 'een voorbeeld van integratie van een staalconstructie in de omgeving ... waarbij aandacht besteed wordt aan de milieuvriendelijke en duurzame uitvoering'.

In 1995 kreeg AOSO deze opdracht, die kadert in een urgentieprogramma om Brugge te beschermen tegen overstromingen.

AWZ, dat de opdracht gaf, wilde een eigen-tijds en samenhangend architectuurconcept voor het geheel.

Architect Hans Vandeweghe zorgde voor de uitwendige vormgeving van het hefportaal. AOSO zorgde voor de technische 'invulling' van het ontwerp op gebied van stabiliteit en elektromechanische uitrusting.

De keersluis van Beernem is een hefdeur, opgehangen aan een hefportaal. Wanneer ze wordt neergelaten sluit ze de 16 m brede vaarweg volledig af. Om toch zoveel mogelijk water gecontroleerd weg te voeren in de richting van Brugge, werd er naast de eigenlijke afsluitdeur een segmentstuw gebouwd. Die is 9 m breed en laat een fijnregeling van het debiet toe. Scheepvaart bij sterk gestegen water is zo goed als onmogelijk. Daarom werd gekozen voor een keersluis en niet voor

een uitgebreid stuw-sluiscomplex. Tegelijk werd een bocht afgesneden van het kanaal Gent-Brugge.

Projectbeschrijving

Het hefportaal is een 15 m hoge vakwerkdraagstructuur. Het bestaat uit gelaste stalen profielen die thermisch verzinkt zijn. Het hefportaal kreeg een grijsbruine aardekleur, het bedieningsgebouw werd baksteenrood, evenals het zichtbare deel van de hef-



deur. Door een horizontale spleet is reeds van ver te zien of de deur al dan niet is opgehaald. 's Nachts is de opening van binnenuit verlicht en vormt ze een lichtbaken.

Door de doorgangen en trappen is het altijd mogelijk de vaarweg over te steken, of de hefdeur neergelaten is of niet.

De constructie werd zo opgevat dat alle

geprefabriceerde stalen delen met één enkel transport via de weg en met één ponton over het water konden aangevoerd worden.

Tijdens de werken was er geen enkele hinder voor de scheepvaart. De montage van de draagstructuur en het plaatsen van de hefdeur gebeurde op één dag.

Bijzondere aandacht ging naar het milieu-

vriendelijke aspect. Vormgeving en kleur passen in het landschap. Op de oevers versterkt een weloverwogen, streekeigen groenaanplanting de band met de omgeving.

Meer informatie over de Staalbouwwedstrijd, de winnende en andere genomineerde projecten is te vinden op www.infosteel.com

1 keersluis Beernem

Project Kennedy-De Bolle

De aanleg van een verbindingsweg tussen het Kennedy-Rondpunt op de autoweg A-10 en het kruispunt De Bolle stond al een hele tijd op de lijst van wegenwerken in de Oostendse regio. Als oplossing koos men voor de bouw van twee ophaalbruggen over de dokken (één in elke rijrichting) en een tunnel onder de spoorweg.

In alle fasen van het project hebben verschillende afdelingen van AOSO bijgedragen tot een duurzaam en kostefficiënt ontwerp:

- het opzetten van een kwaliteitsborgingssysteem voor het tunnelgedeelte van het project;
- geotechnisch onderzoek en advisering voor deze site met zeer complexe grondgesteldheid;

- ontwerp toegangshellingen van de tunnel en ophaalbruggen;
- goedkeuren van werkbeschrijvingen, uitvoeringsplannen en technische fiches;
- ontwerp en realisatie verlichting tunnel en wegenis, elektromechanische uitrusting tunnel en bruggen, wegsignalering.

2 Kennedy- De Bolle

Modernisering van de 16 m-sluizen op het Albertkanaal in Olen en Ham

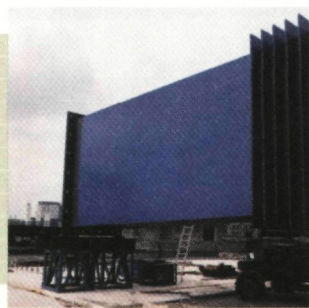
In het kader van het mobiliteitsbeleid van de Vlaamse regering om de wegen te ontlasten van goederenvervoer door aanmoediging van het vervoer via waterwegen, worden momenteel de 16 m-sluizen op het Albertkanaal te Olen en Ham gemoderniseerd.

Afwaartse deuren

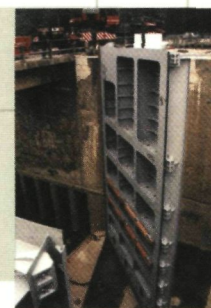
In 2000 werden de afwaartse stalen puntdeuren vervangen. Met een kerende hoogte van

10 m en een totale hoogte van 15 m behoren deze ruim 40 ton zware deuren in Vlaanderen tot de grootste in hun soort. AOSO deed de materiaalkeuringen, gaf technisch advies en zorgde voor ondersteuning bij het elektromechanische gedeelte (besturing, aandrijving, bewegingswerken,...).

3 puntdeuren te Ham



2



3



4

Om schade door ijsvorming te vermijden, koos men een vernieuwd concept voor het bovenste scharnierpunt van de sluisdeuren: de zogenaamde vijscharnieren-halsbeugelstangen-constructie.

4 halsbeugelstangen-constructie

Opwaartse deuren

De modernisering gaat in 2001 verder met de vervanging van de opwaartse deuren. Bovendien zullen de nieuwe robuustere vlotende bolders geschikt zijn, om er ook de hedendaagse schepen veilig aan vast te

kunnen leggen. Hiervoor werden door AOSO in 2000 de nodige ontwerpstudies gedaan. De aanbestedingsplannen werden uitgetekend en het bestek werd opgemaakt volgens standaardbestek 230.

Landhoofdconstructies met gewapende grond: nieuwe technieken in praktijk

Bij een klassieke balkenbrug rusten de geprefabriceerde betonbalken op de landhoofdbalk die zelf op palen steunt. Die zorgen voor de krachtoverdracht van de bovenbouw naar de ondergrond. Vanuit de landhoofdbalk loopt dan een talud naar de weg eronder.

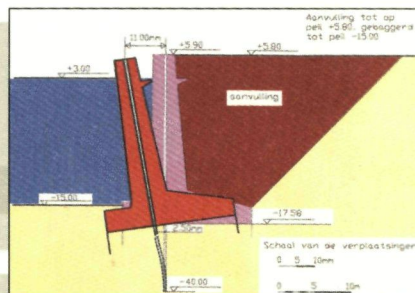
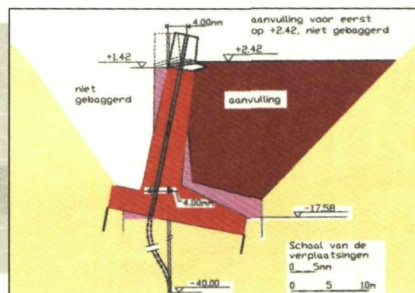
Bij plaatsgebrek onder de brug, kunnen de zijoverspanningen worden ingekort door het landhoofd in een verticale constructie te werken. Om zo'n verticale kering te bekomen op een zettingsgevoelige ondergrond kan men een L-muur bouwen op funderingspalen. Maar door de gronddruk op de muur zijn er veel van die palen nodig en dat is duur. Een tweede mogelijkheid is een constructie in gewapende grond. Op regelmatige hoogte zit dan een wapening in de grond zelf. Die

brengt de horizontale krachtwerking over naar de bodem door middel van wrijving of interlocking. Als wapening kan men verschillende materialen gebruiken zoals gegalvaniseerde metalen stroken, nagels, HDPE-geogrids of geotextielen. Om het voorvlak een esthetisch uitzicht te bezorgen, kan de landhoofdbalk rechtstreeks op het gewapend massief worden gezet. Een voorbeeld hiervan is de brug in Stekene. Als het massief zich teveel zet door de belasting

van de bovenbouw, kunnen kolommen deze krachten afleiden naar een lagere funderingsbalk, ook weer met funderingspalen. Dit procédé zal worden toegepast bij een brug in de N49 in Wachtebeke. Een aantal projecten maken gebruik van Terre Armée®, een procédé met verzinkte metalen stroken als wapening. Deze worden vastgemaakt aan betonnen sierpanelen om een afgewerkt geheel te vormen. Een andere toepassing van gewapende grond

zal de Luipaardbrug zijn in Harelbeke. De toegangshellingen zullen er gewapend worden met geogrids. Als afwerking koos men voor esthetische modulaire betonblokken. De geogrids worden daaraan verbonden met glasvezelconnectoren. De voorkant van het landhoofd wordt een L-muur.

5 landhoofdconstructies



5



6



7

Metingen

Metingen kaaimuren Verrebroekdok

Van bij het begin van de werken aan de kaaimuren van het Verrebroekdok werd door vervormingsmetingen nagegaan hoe de massieve L-muur zich gedroeg. Over ongeveer 2600 meter kaaimuur werden daartoe 10 inclinometers en 2 extensometers geplaatst. De horizontale en verticale vervormingen worden nu reeds gedurende meer dan

2 jaar opgemeten tijdens de verschillende bouwfases van de constructie. De tot nu toe maximaal gemeten vervormingen bedragen horizontaal 20 mm, verticaal 10 mm. Op dit ogenblik zijn de baggerwerken klaar vóór het eerste deel van het Verrebroekdok en kunnen de bewegingen tijdens de verschillende bouwfases in kaart gebracht worden.

6 Verrebroekdok: metingen

Opmeten van de verkeerswisselaar E313 / 314 in Lummen

Het opmeten van de wisselaar tussen de E313 en de E314 in Lummen is een eerste stap in de uitbouw van een volwaardige verkeerswisselaar en ook in de ontsluiting van de industrieterreinen die grenzen aan beide E-wegen en aan het Albertkanaal.

Om eind 2000 klaar te zijn met de metingen, werden alleen elementen in de topografische databank opgenomen die een meerwaarde hadden voor de aanmaak van het ontwerp. Dit betekende een belangrijke tijdsbesparende innovatie.

7 metingen Lummen

Permanent meetstation Lillo

De Vlaamse Milieumaatschappij beschikt over verschillende meetnetten om de waterkwaliteit manueel te meten. Eind 2000 werd in Lillo een eerste permanent meetstation in gebruik genomen, om de waterkwaliteit van de Schelde te bewaken.

Het station registreert continu een aantal parameters zoals zuurtegraad, geleiding, zuurstof- en stikstofgehalte, temperatuur, turbiditeit, enz. Via een ISDN-lijn gaan de meetgegevens naar een centrale databank

in Aalst, waar de analyseresultaten worden verwerkt. Dagelijks wordt bij het keren van eb en vloed ook manueel een monster genomen dat kan dienen als het automatische systeem uitvalt.

Het meetstation ligt, vanwege het getijdenkarakter van de Schelde, op de aanlegsteiger van de veerboot.

8 permanent meetstation voor opp. waterkwal. te Lillo



Nieuwe technologie

Een glasvezelnetwerk voor communicatie met hoge snelheid

Reeds verschillende jaren staat AOSO in voor de telecommunicatie-infrastructuur van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Deze infrastructuur is essentieel voor het bewaken van kunstwerken, wegen en waterlopen. In 1999 werd gestart met de aanleg van een glasvezelnet langs autosnelwegen en bevaar-

bare waterlopen. Deze optische vezels zijn een uitbreiding van het bestaande transmissienet van klassieke koperen kabels. Eind 2000 lag er al ongeveer 1000 km glasvezel. Omdat het netwerk hoofdzakelijk langs verkeersaders loopt, vormt het in de eerste plaats de basisinfrastructuur voor het verkeersbe-

heer en de verbetering van de mobiliteit. Het Verkeerscentrum in Antwerpen (zie deel 1) en het RIS in Evergem maken er gebruik van. Het glasvezelnetwerk zal ook uitgerust worden met actieve componenten (SDH), wat de betrouwbaarheid en prestaties verhoogt.

9 glasvezelkabels

Het Synchronous Digital Hierarchy (SDH) - transportnetwerk

Een grootschalig netwerk van glasvezels heeft een gestructureerd transportnet nodig. Dat vereenvoudigt niet alleen het maken van nieuwe verbindingen tussen twee willekeurige punten, maar verhoogt ook de bedrijfszekerheid. In 1999 werd gestart met een transportinfrastructuur, gebaseerd op SDH - technologie.

Op een aantal oordeelkundig gekozen 'kruispunten' van het glasvezelnetwerk werden SDH-componenten geplaatst. De toegang tot de knooppunten van het transportnet gebeurt met behulp van Add and Drop Multiplexers (ADM's) die een capaciteit toelaten van 2 Mbit/s en veelvoud hiervan.

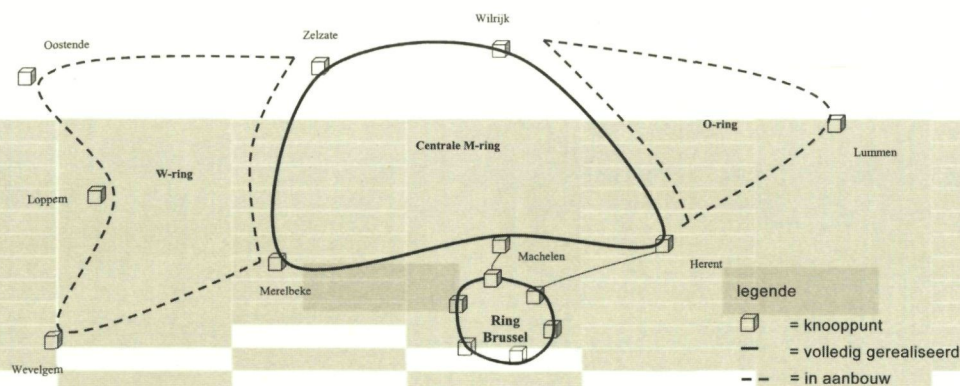
Het telefoonverkeer tussen de gebouwen van het ministerie in Brussel en met het Copernicusgebouw in Antwerpen en ook een aantal IP-routers zijn al op het SDH-net aangesloten. Het netwerk zal verder gebruikt worden voor telematicatoepassingen, telefoon-, data- en videoverkeer.

Groene energie in opmars

Tijdens de klimaatconferentie van Kyoto in 1997 maakten de geïndustrialiseerde landen bindende afspraken om het broeikas effect te verminderen. Voor België houdt dit in dat tegen 2012 de uitstoot van broeikasgassen, zoals CO₂, met 7,5 % moet gedaald zijn t.o.v. 1990. De verbranding van fossiele brandstoffen is de voornaamste oorzaak van deze emissies.

De Vlaamse regering stimuleert daarom een milieuvriendelijke energieproductie en het rationeel gebruik ervan, zowel in de industrie, de dienstensector, als in woningen. Onder milieuvriendelijke energieproductie wordt zowel de warmtekrachtkoppeling verstaan als de productie van hernieuwbare energie: uit wind, zon, waterkracht en biomassa.

TOPOLOGIE VAN HET SDH-TRANSPORTNETWERK VLAANDEREN



Verschillende initiatieven ondersteunen dit streven zoals:

- het toekennen van een 'groene frank' per geproduceerde kWh hernieuwbare energie;
- de mogelijkheid om de geproduceerde zonne-energie onmiddellijk aan het net te leveren, waarbij de elektriciteitsteller aftelt;
- het toekennen van subsidies.

Uit economische motieven en ook als ecologisch voorbeeld startte LIN met verschillende projecten voor hernieuwbare energie. AOSO had al eerder kennis en ervaring opgedaan bij gelijkaardige projecten: het eerste windpark in Zeebrugge, de waterkrachtcentrale van Wijnegem, de fotovoltaïsche installatie in Wevelgem en bij een studie over windturbines en waterkrachtcentrales in havens en

langs waterlopen.

Op deze kennis werd verder gebouwd bij:

- de uitbreiding van het bestaande windturbinepark op de NO-strekdam en de bouw van een nieuw windpark op de westelijke strekdam in Zeebrugge;
- de constructie van waterkrachtcentrales langs de bevaarbare waterwegen;

- het onderzoek naar mogelijke locaties voor windturbines langs autosnelwegen en waterlopen;
- het overwegen van de plaatsing van fotovoltaïsche geluidsschermen langs de autosnelwegen.

Dienstverleningspakketten in de kijker

Orthofotografie

Digitale fotogrammetrie werkt voornamelijk met luchtopnames. Hierop worden een aantal bewerkingen uitgevoerd om te komen tot een getekend plan of tot een orthofoto. Een orthofoto is eigenlijk een kaart, waarop o. a. afstanden te meten zijn, met als achtergrond een foto.



Vorig jaar werden ook voor het eerst orthofoto's aangemaakt van gevels, bruggen, frontons en archeologische sites.

10 opmeting gevel van de Tuijtermolen in Kuringen

11 opmeting kasteel van Horst

Orthofoto's worden vooral gebruikt in restauratiedossiers. Daar moet men over een gedetailleerd plan beschikken, waarop elke steen terug te vinden is. Vroeger mat een landmeter het geheel steen per steen en tekende een plan. Nu werkt men met een orthofoto. Dit digitale procédé bespaart tijd

en geeft de mogelijkheid om afstanden te meten tot op enkele mm nauwkeurig. Met een foto als achtergrond staan alle details, die men vroeger over het hoofd kon zien, toch op het plan.



Keurings- en toezichtsverslagen

Alle materialen van metaalconstructies die een aannemer zal verwerken in een opdracht moeten vooraf gekeurd worden door de afdeling Metaalstructuren-Hasselt (AMS). Een keuring verloopt volgens een strikte procedure, beschreven in een kwaliteitshandboek. Deze procedure start steeds met de schriftelijke keuringsaanvraag van de aannemer.

Bij een eerste aanvraag voor een nieuwe aanneming wordt de bevestiging van de klant gevraagd. Een keuringsagent inspecteert dan de materialen bij de leverancier. De resultaten van de proeven en controles worden vergeleken met de opgelegde voorwaarden en komen in een keuringsverslag. Dit wordt opgestuurd naar de klant en het vermeldt

of de materialen goed- of afgekeurd zijn. In een volgende fase houdt de keuringsagent toezicht op de levering aan de bouwplaats. Elke verzending moet zijn fiat krijgen. Ook dit gaat volgens een welomschreven procedure uit het kwaliteitshandboek. De keuringsagent controleert of er gewerkt wordt met goedgekeurde materialen, volgens de goedge-

keurde tekeningen en uitvoeringsprogramma's. De uitslagen van alle controles en metingen komen in een toezichtsverslag.

12 opmaken van toezichtsverslagen

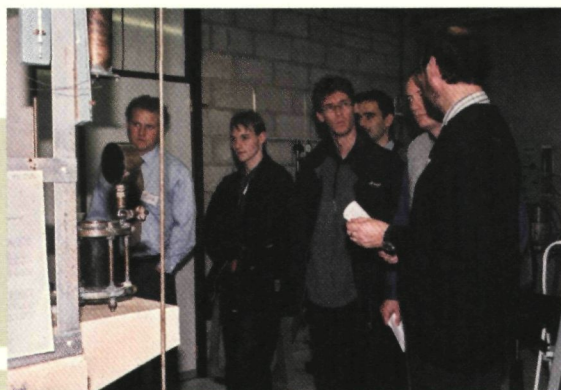
Milieuonderzoek

Voor bodemonderzoek en bodemsanering kwam er in 1995 een feitelijke samenwerking tussen de afdeling Milieu-inspectie (MI) van AMINAL, de afdeling Geotechniek (GEO) van AOSO en de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO).

MI was verantwoordelijk voor het beleid, de strategie en de opvolging van het onderzoek, VITO deed de scheikundige analyses van de grondstalen en GEO leverde logistieke steun voor de terreinproeven en voerde de boringen uit.

De laatste vijf jaren werden zo een 60-tal industrieterreinen onderzocht. Tot '98 waren dat schroot- en galvanisatiebedrijven, later kwamen terreinen met olievrontreiniging aan de beurt. Bodemsanering kende zowel qua procedure als op technisch vlak een

explosieve ontwikkeling. Deze verder volgen vormt de uitdaging voor de komende jaren.



13



13

Netwerking AOSO

Op 13 en 25 oktober 2000 organiseerden de AOSO-juniores een opendeurdag voor hun andere collega's van LIN.

AOSO wilde zich situeren binnen het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap en haar dienstverlening verduidelijken.

De deelnemers kregen een beeld van de verschillende activiteiten en takenpakketten waarvoor men bij de administratie terecht kan. Op elke opendeurdag werden een vijftal praktische demonstraties gegeven. Ook wou AOSO al deze collega's beter leren kennen

en zo de samenwerking (netwerking) verbeteren. Er konden vragen worden gesteld en suggesties gegeven. Het opzet was een succes.

13 netwerking AOSO

i n t e r n a t i o n a a l

internationale samenwerking

Het departement LIN is sterk betrokken bij het buitenlandse beleid van de Vlaamse Gemeenschap. Vooral de voorbereiding van het Europese voorzitterschap in 2001 bepaalde vorig jaar de agenda.

Op twee domeinen, mobiliteit en milieu, zijn er bindende Europese verantwoordelijkheden en inzake ruimtelijke ordening en huisvesting wordt er richtinggevend gewerkt. Toch waren er, los van deze voorbereiding,

ook nog andere belangrijke ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld de klimaatconferentie in Den Haag, de verschillende samenwerkings- en uitwisselingsprogramma's en de Langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium.

Vorbereiding van het EU-voorzitterschap

Bij LIN zorgt de afdeling Beleid voor de algemene coördinatie van het Belgische voorzitterschap. In de praktijk spelen de verschillende administraties een belangrijke rol. De afdeling Europa en Milieu heeft bijvoorbeeld een grote verantwoordelijkheid om inzake leefmilieu het voorzitterschap in goede banen te leiden. Niet alleen AMINAL, maar ook zijn VOI's, de Mobiliteitscel, AWV, AWZ en zijn VOI's en

de afdelingen Woonbeleid en Ruimtelijke Planning zijn betrokken.

Ook werden al een aantal maatregelen getroffen om het Belgisch voorzitterschap zo succesvol mogelijk te laten verlopen:

- extra financiële middelen voor LIN;
- bijkomende aanwervingen en opleidingen;
- zendingskredieten;
- projectfiches in het raam van het globaal krediet van de Vlaamse Gemeenschap;

- een geregelde stand van zaken ten behoeve van de Vlaamse regering;
- opvolging van vergaderingen van de federale task-force;
- de Vlaamse interkabinettenwerkgroep;
- de Vlaamse interdepartementale werkgroep;
- de EU-werkgroep binnen LIN, die het voorzitterschap van nabij volgt;
- extra inspanningen voor het nog beter opvolgen van en participeren aan de ont-

- wikkelingen op Europees vlak;
- studies door twee Vlaamse Universiteiten voor de praktische voorbereiding;
- aanduiden van verantwoordelijkheden en uitwerken van goede communicatielijnen.

Voor leefmilieu (AMINAL en de VOI's) neemt Vlaanderen het voortouw in het Europese voorzitterschap.

 afdeling Europa en Milieu EU-voorzitterschap



Inzake transportaangelegenheden doet Wallonië dit. Vlaanderen (de Mobiliteitscel, AWZ en de VOI's) is echter vast van plan om thema's waar we het nauwst bij betrokken zijn, zoals haven- en scheepvaartaanlegenheden, mee te sturen.

LIN organiseert tijdens het voorzitterschap een aantal seminaries van Europees belang of

verleent zijn medewerking. Deze gaan over verkeerstematica in het algemeen, dioxines en landbouw, bos- en natuurfuncties in randstedelijke gebieden. Voor 'dioxines' en 'landbouw' is AMINAL mede-organisator. LIN is ook mede-organisator van de Europese ministeriële vergadering over huisvesting.

Bijdrage van LIN aan de federale diplomatieke contactdagen

Op 6 september 2000 werd voor een geïnteresseerd publiek van een 60-tal Belgische ambassadeurs en consuls-generaal een seminarie georganiseerd rond twee thema's:

- het belang van de Vlaamse havens;
- de troeven van Vlaamse bedrijven inzake leefmilieu.

Vorbereiden samenwerkingsprogramma's

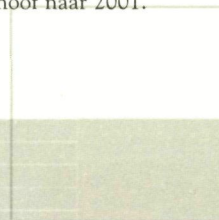
LIN zorgde voor de concrete invulling en de uitvoering van een reeks samenwerkingsprogramma's die voortvloeien uit verdragen met de partnerlanden. De afdeling Beleid hielp ook met de voorbereiding en ondersteuning van de zendingen van de minister-president

naar Noordrijn-Westfalen, Noord-Frankrijk (Nord-Pas-de-Calais) en Zuid-Afrika. Daarnaast was het departement ook nauw betrokken bij de ontmoeting van de minister-presidenten Kok en Dewael in Brussel.

Flanders International Technical Agency (FITA)

Als uitvoerend technisch agentschap zorgde de vzw FITA in 2000 dat er op de begroting een bedrag voorzien werd voor de cofinanciering van haalbaarheidsstudies. Een opvolgingscomité stelde een huishoudelijk reglement op met o.m. de criteria voor dergelijke studies. Voor eind 2000 werden twee projecten ingediend en goedgekeurd. De financiering zelf verschoof naar 2001.

Op 6 december 2000 bleek de FITA 'Promotiedag Centraal-Amerika' een succes. Meer dan 40 bedrijven en instellingen toonden belangstelling. Centraal-Amerika is niet langer een 'vergeten broertje', maar follow-up is absoluut noodzakelijk om de interesse te verzilveren.



In Boedapest werd het 'FITA-4'-project, dat loopt in samenwerking met de universiteit van Gent, afgesloten met een geslaagde internationale workshop 'Sustainable development - Water quality and human health'. In 11 Centraal en Oost-Europese landen wordt nu de spin-off van de Gentse universiteit gebruikt om in meer dan 40 laboratoria toxiciteitsmetingen uit te voeren. Als wereld-

primeur werden twee classificatiesystemen getest en uitgewerkt:

1. 'Hazard Classification system for natural waters';
2. 'Toxicity classification system for wastes discharged into the aquatic environment'.

Ook de kerntaken van de vzw werden niet vergeten:

- er waren prospectie- en promotiezendingen naar Thailand (2), Singapore, de Volksrepubliek China, Polen, Zuid-Afrika, Argentinië, Uruguay, Hongarije (2), Zuid-Korea, Taiwan en Japan;
- er werden contracten getekend met de privé-sector voor opdrachten in Slovenië (2), Indonesië, Thailand en Chili (2);
- expertise werd gevraagd (voorlopig nog

- zonder contract) voor projecten in Argentinië/Uruguay, India (2), Gabon, Nicaragua, de Russische Republiek en de Verenigde Arabische Emiraten;
- er werd deelgenomen aan twee beurzen in Japan (Kobe en Tokyo);
- FITA organiseerde in 2000 ook twee bijzondere studiedagen/seminaries: in Bangkok rond het thema 'Port

Mobiliteit

TEN-Transport-meerjaren-programma 2001-2006

Dankzij intens lobby-werk en een stevig dossier zijn de waterwegprojecten, die deel uitmaken van het Masterplan Antwerpen, opgenomen in het Trans-Europees-Netwerk-Transport-meerjarenprogramma 2001-2006. Het gaat hier om de renovatie van de Van Cauwelaert- en de Royerssluis en de verbreding

van het Albertkanaal tussen Antwerpen en Wijnegem. Deze projecten zullen een Europese subsidie krijgen van ongeveer 282 miljoen frank (7 miljoen euro). Voor de studie van het Masterplan Antwerpen werd vroeger ook al 7 miljoen euro toegezegd.

Environment 2000' samen met de lokale Port Authority Thailand en in Alden Biesen rond het thema 'Promotiedag Centraal-Amerika';

- er werd ook deelgenomen aan studiedagen over handelsmogelijkheden in Uruguay, Mexico, Brazilië en Chili;

- FITA stond verder nog in voor de voorbereiding, organisatie en opvolging van bezoeken uit Japan (2) en Costa Rica.

Centrico, een platform voor Europees telematicaoverleg

Centrico staat voor Central European Region Transport Telematics Implementation Coordination. Het is een samenwerkingsverband tussen Centraal-Europese landen en regio's, dat instaat voor een gelijkmatige ontwikkeling van telematica in vervoersystemen. In 2000 startte, met Centrico-ondersteuning,

het verkeersgeleidingsystemen rond Antwerpen en op de corridor Antwerpen-Rotterdam. Weggebruikers worden, in een vroeg stadium, verwittigd van onvoorziene moeilijkheden en er wordt hun een andere reisroute aangeboden.

Ook het geslaagde verkeersbeheer tijdens het voetbalevenement Euro 2000 is het resultaat van Centrico. Hierbij werkte Vlaanderen samen met Wallonië, Brussel, Nederland en de aangrenzende Duitse en Franse regio's.

Kennisuitwisseling met verscheidene Europese landen

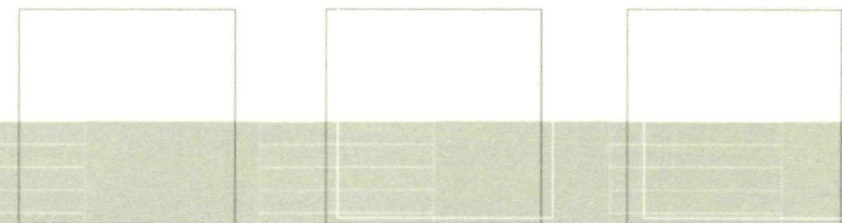
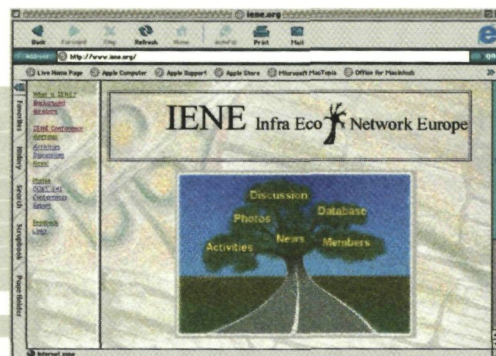
Sedert een viertal jaren sluit Vlaanderen bilaterale samenwerkingsakkoorden af met voornamelijk Oost-Europese landen. AWV zorgt hierbij voor de kennisuitwisseling op het gebied van de verkeersproblematiek. In het voorbije jaar ontving AWV delegaties uit Estland, Polen en Roemenië die toelichting

kregen over verschillende concrete verwezenlijkingen van de administratie. Ook de werking en de organisatie van de politieke en administratieve structuur in Vlaanderen en België stond op het programma. Terwijl de contacten met de Europese instellingen voornamelijk langs federale structuren verlopen, zorgt het forum DREO-WERD voor een directe uitwisseling van ervaringen

en ideeën. DREO-WERD staat voor Directeurs des routes d'Europe de l'Ouest - Western European Road Directors. Deze groep van directeurs-generaal werkt op eerdere informele wijze samen en formuleert voorstellen aan de Europese Commissie, aan internationale organismen, wegbeheerders en de industrie. Deze kunnen betrekking hebben op de financiering, de relatie tussen ver-

keer en infrastructuur, het leefmilieu, de uitwisseling van gegevens over het Trans-Europees wegennetwerk of de invoering van telematica. De overlegvergaderingen met Nederland en Wallonië werden ook dit jaar gehouden waarbij zowel algemene als specifieke thema's aan bod kwamen: problemen inzake grensoverschrijdende wegen, mobiliteit, verkeersbe-

heersing, milieuaspecten, wegenbeheer, contracten. De wegenadministratie was ook telkens weer vertegenwoordigd in de meeste comités van het AIPCR-PIARC (de internationale vereniging voor de wegen).



Het Infra Eco Network Europe (IENE)
Vanaf 15 september 2000 is Vlaanderen voor een periode van 2 jaar voorzitter van het IENE. Het Infra Eco Network Europe (IENE) is een Europees netwerk van deskundigen en instellingen en wil de samenwerking en de uitwisseling van kennis promoten tussen de sectoren leefmilieu en transport. Zowel het nationale als het Europese niveau

komen aan bod en er wordt gericht gewerkt rond habitats die door transportinfrastructuur gefragmenteerd werden. Vlaanderen wordt vertegenwoordigd door het Instituut voor Natuurbehoud en de administratie Wegen en Verkeer. Informatie is terug te vinden op de website : <http://www.iene.org>

Milieu

De zesde klimaatconferentie in Den Haag mislukt

Tijdens de onderhandelingen in Kyoto werd overeengekomen om een aantal belangrijke uitvoeringsmodaliteiten bij het Protocol te beslechten tijdens de zesde klimaatconferentie in Den Haag, de zogenaamde COP 6. Deze vond plaats van 13 tot 24 november 2000 en wordt beschouwd als de belangrijkste

multilaterale leefmilieubijeenkomst van 2000. De afdelingen 'Aminabel' en 'Europa en Milieu' stuurden er verschillende vertegenwoordigers naartoe. Op de agenda stonden o.a.:

- Het maken van afspraken over het gebruik van de zgn. flexibele mechanismen. Hierbij kan één partij, door gemeenschappelijke projecten in andere landen, bijkomende

emissierechten verdienen. Ook verhandelbare emissierechten vallen onder deze noemer;

- Het brengen van duidelijkheid in het nalevings- en aansprakelijkheidsregime bij het Protocol.
- Het onderzoeken van de rol van zogenaamde koolstofbuffers (bossen, weilanden, akkerbouw, landbouw,...) in het behalen van de nationale reductiedoelstellingen.

- Het uitwerken van financiële mechanismen om ontwikkelingslanden te compenseren wanneer zij vrijwillig hun emissies beperken. Samen met de uitwisseling van technologieën met een lage koolstofuitstoot is deze financiële steun voor de armste en minst ontwikkelde landen een essentiële voorwaarde om een aanvaardbaar internationaal akkoord over klimaatsverandering te bereiken.

Ondanks de vooruitgang die de ambtenaar-experten tijdens de eerste week van de conferentie maakten, bleven de standpunten tussen de voornaamste politieke machtsblokken sterk uit elkaar liggen. De Europese Unie bleef bij haar basispositie om te streven naar een integer Protocol dat niet werd uitgehold door allerlei achterpoortjes. De Verenigde Staten, gesteund door Canada en Japan, hielden voet bij stuk in de kwestie van de 'natuurlijke' koolstofbuffers. Zij waren wel bereid om toegevingen te doen, maar deze

gingen niet ver genoeg om de Europese Unie over de streep te trekken. Uiteindelijk werd er geen akkoord bereikt.

Alle niet opgeloste knelpunten worden doorgeschoven naar het tweede deel van de zesde klimaatconferentie, de zogenaamde CoP6.bis te Bonn die plaats vindt in de maand juli tijdens het Belgische Voorzitterschap van de Europese Unie. Ons land zal dus als woordvoerder van de Unie een cruciale rol spelen tijdens de eerstvolgende multilaterale klimaatonderhandelingen.

Ruimtelijke ordening

Taken in het raam van het Europese voorzitterschap

Vlaanderen is ook voor ruimtelijke ordening actief betrokken bij de voorbereiding van het Europese voorzitterschap. De leiding op dit domein ligt bij het Waalse Gewest. De informele ministervergadering vindt plaats op 14 juli 2001 in Namen. Er zullen ook minstens twee vergaderingen van het Comité voor de

Ruimtelijke Ordening worden georganiseerd. Daarnaast wordt tijdens het Belgisch voorzitterschap uitvoering gegeven aan de taak die België op zich heeft genomen in het kader van het Actieprogramma voor het Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief, zoals goedgekeurd op de informele Ministerraad in

Tampere (Finland) in oktober 1999. Deze taak betreft de doorwerking van het Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief in het nationaal beleid van de betrokken EU-lidstaten. AROHM is betrokken bij de voorbereiding van dit onderzoek en bij de opmaak van een rapportage hierover.

Lopende internationale taken en initiatieven

Binnen het uitgebreide aanbod aan internationale initiatieven op het vlak van ruimtelijke ordening, tracht AROHM selectief in te zetten op een aantal initiatieven die een meerwaarde kunnen bieden voor de doorwerking van het Vlaamse beleid terzake:

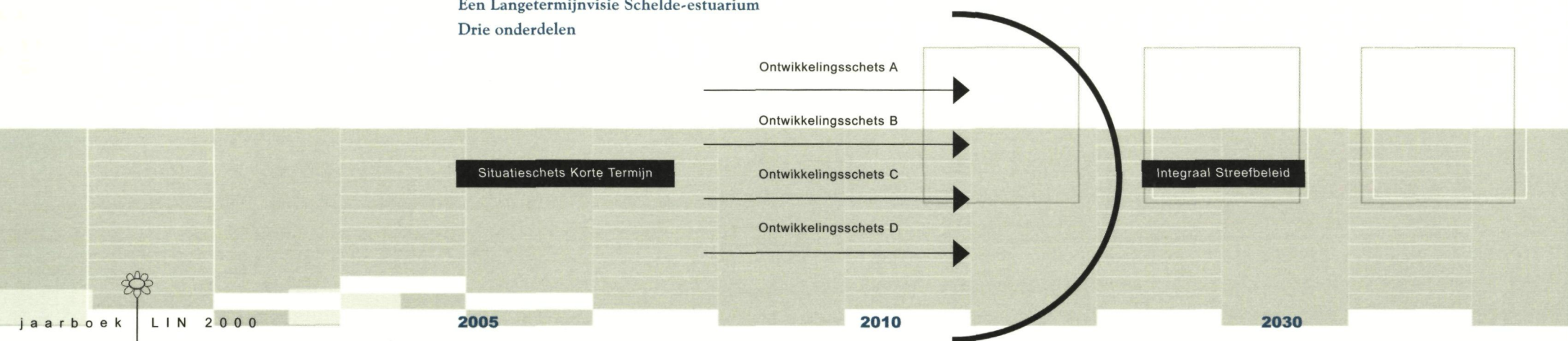
- Opvolging van de ontwikkelingen inzake het (niet-bindend) Europees ruimtelijk beleid in het Comité voor de Ruimtelijke Ordening (EU);

- Opvolging van de initiatieven inzake ruimtelijke ordening op het niveau van de Benelux Economische Unie;

- Selectieve opvolging van de programma's onder Interreg II C (NWMA en IRMA) en van een aantal projecten die onder deze programma's werden goedgekeurd;
- Selectieve opvolging van de voorbereiding van de programma's onder Interreg III B

- (AROHM zet vooral in op het programma voor Noordwest-Europa);
- Selectieve opvolging van het bilateraal overleg met Nederland en Noord-Frankrijk.

Een Langetermijnvisie Schelde-estuarium Drie onderdelen



Waterbeleid

Een Langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium

In januari 1999 gaf de Technische Schelde Commissie (TSC) opdracht om een Langetermijnvisie (LTV) voor het Schelde-estuarium op te stellen. Begin 2001 - twee jaar later - is deze gezamenlijke Nederlands-Vlaamse primeur een feit. Bij het opstellen van de LTV hebben AWZ, afdeling

Maritieme Schelde en Rijkswaterstaat, Directie Zeeland het voortouw genomen. Daarnaast werkten vertegenwoordigers van de beide 'natuurministeries', AMINAL en LNV, en van de provincie Zeeland mee. De LTV is een studieproject. Vlaamse en Nederlandse specialisten op gebied van water,

baggeren, veiligheid, natuur, economie en scheepvaart bekeken wat kon en wat nodig was. In de twee jaar dat het project liep, werd veel kennis uitgewisseld en was de samenwerking intens. Dit resulteerde in een integrale visie waarin drie aspecten een hoofdrol spelen: Veiligheid m.b.t. overstromen, Toeganke-

lijkheid van de Scheldehavens en Natuurlijkheid van het fysische en ecologische systeem.

De LTV bevat drie inhoudelijke delen:

- de Situatieschets Korte Termijn, beschrijft de situatie zoals die over vijf jaar wordt verwacht;
- het Streefbeeld 2030 schetst de doelen op lange termijn (30 jaar);
- de Ontwikkelingsschetsen tonen de verschillende wegen naar het streefbeeld.

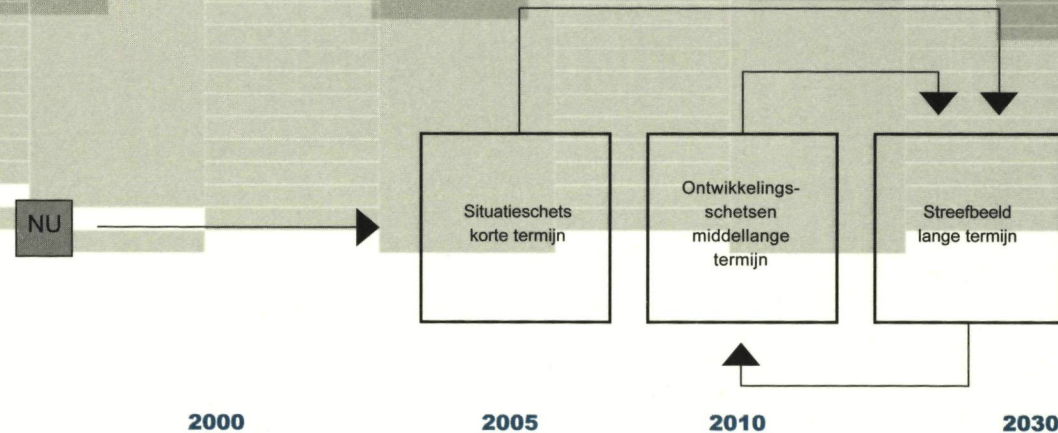


In de voorbereiding lag veel nadruk op onderzoek. Een belangrijk deel behandelde de effecten van een verdieping van de vaargeul op de morfologie. De centrale vraag was hoe men het meergeulensysteem in de Westerschelde in stand kon houden. Ook werd gekeken naar de economische gevolgen van een verbeterde toegang van de Scheldehavens. Een groot onderzoek naar de ecologie van het estuarium

lag aan de basis van de natuurdoelstellingen in de LTV. Daarnaast onderzocht men maatregelen tegen overstromingen, de evolutie van de scheepvaart op de Schelde, de kans op scheepsongevallen en de gevolgen ervan. De belangrijkste onderzoeken werden door onafhankelijke wetenschappers extra onder de loep genomen.

Permanent onderzoek blijft echter nodig om het systeem steeds beter te begrijpen. Nu begint de maatschappelijke en politieke discussie over de toekomst van het Schelde-estuarium. Uiteindelijk zullen de regeringen van Vlaanderen en Nederland een standpunt bepalen over de Langetermijnvisie en over de consequenties die ze daaraan verbinden.

Het iteratief proces



Het Streefbeeld in vijf punten:

1. De fysieke systeemkenmerken van het estuarium instandhouden is het uitgangspunt van beheer en beleid
2. Maximale veiligheid is levensnoodzakelijk voor beide landen
3. Als trekpaard voor de welvaart moeten de Scheldehavens optimaal toegankelijk zijn
4. Het ecosysteem van het estuarium is gezond en dynamisch
5. Nederland en Vlaanderen werken bestuurlijk-politiek en operationeel samen

d e e l

3



Glossarium jaarboek 2000

accreditatie	officiële erkenning
afleidingsdijk	dijk aan een kanaal waarlangs overtollig water wordt afgevoerd
AICPR-PIARC	internationale wegenvereniging
AMINABEL	afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid, onderdeel van de administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer (AMINAL)
bebakening	met palen afbakenen van een (vaar)weg
bekkenbeheerplan	uitvoering van het waterbeleidsplan: omvat de wetenschappelijk onderbouwde watersysteemvisie voor een heel bekken
betonning	met boeien (oorspr. tonnen) afbakenen van een vaarweg
CENTRICO	Central European Region Transport Telematics Implementation Coordination, samenwerkingsverband tussen de Centraal-Europese landen en regio's, dat instaat voor een gelijkmatige ontwikkeling van telematica in vervoersystemen
Comité tot Aankoop	federale dienst van het ministerie van Financiën belast met de aan- en verkoop (incl. onteigeningen) van onroerende goederen, bv. in opdracht van LIN
communicatieplan	plan met de prioriteiten op gebied van voorlichting en communicatie, de initiatieven die daartoe moeten ontplooid worden, de doelgroepen die benaderd moeten worden en de middelen die daartoe moeten ingezet worden
competentiecentrum	synoniem van kenniscentrum
COMPRIS	Consortium Operational Management Platform River Information Services: Europees telematicaproject voor de binnenscheepvaart
continentaal plat	omvat de zeebodem en de ondergrond van de onder water gelegen gebieden die aan de kust aansluiten en buiten de territoriale zee gelegen zijn (geregeld door de wet van 22 april 1999)
convenant	een (vrijwillige) overeenkomst tussen de betrokken partners die gesloten wordt om een vooraf omschreven resultaat te bereiken
ecoduct	brug specifiek ontworpen om dieren in staat te stellen een (water)weg zonder gevaar over te steken
ecoduiker	speciale duiker waarlangs dieren zich kunnen verplaatsen, bv. via een doorlopende oever
ecoraster	raster dat dieren tegenhoudt waardoor ze verplicht worden een ecoduct te gebruiken
ecotunnel	tunnel waarlangs dieren een weg kunnen oversteken
EFQM-model	managementmodel ontwikkeld door de European Foundation for Quality Management dat organisaties in staat stelt na te gaan in welke mate zij op de goede weg zijn om succesvol te zijn, te worden of te blijven
estuarium	wijde trechtvormige riviermond
exclusieve economische zone	omvat de Belgische territoriale zee en het watergedeelte boven het continentaal plat, ongeveer 2.000 km ² (geregeld door de wet van 22 april 1999)
extensometer	toestel voor het meten van de uitrekbaarheid
fotovoltaïsche cel	cel die onder invloed van (zon)licht elektriciteit opwekt, zonnecel
freatisch	de grondwaterspiegel betreffend
GAME-project	Groundwater Abstraction Modelling Environment for Water Supply beoogt de ontwikkeling van een methodologie om op basis van modellering en meetgegevens het gedrag van stikstof in het intrekgebied van een waterwinning kwantitatief te beschrijven (de methodologie wordt getoetst op de drinkwaterwinning van PIDPA in Olen)

geconsolideerd stort	stort dat wordt 'vastgelegd' bijvoorbeeld door afdekking met een laag aarde
gemeentelijk milieuconvenant	overeenkomst tussen de Vlaamse overheid en een gemeente waarbij de gemeente een aantal milieutaken op zich neemt in ruil voor subsidie
genderchecklist	vragenlijst die beleidmakers en -uitvoerders moet helpen het beleid genderneutraal te maken
genderneutraal	'gender' wijst op de eigenschappen en rollen die mensen typisch mannelijk of vrouwelijk vinden; een genderneutraal beleid sluit subjectieve typering rond mannelijke/vrouwelijke behoeften en gedragingen uit
geotextiel	kunststofweefsel toegepast in de wegen- en waterbouwkunde voor filter-, verbindings- of ondersteuningsdoeleinden
HDPE-geogrid	rooster uit High Density PolyEthyleen, gebruikt om een ondergrond te verstevigen; toepassing: fundering van wegen of aarden wallen
hermeandering	het opnieuw in meanders brengen van vroeger rechtgetrokken rivieren
HOOP-project	de Homogene Organisatie- en OntwikkelingsPlannen beoogden de systematische analyse en verbetering van het ministerie (1993 tot 1996)
hydrologisch	de kennis van het vloeibare water in en op de aarde betreffend
inclinometer	toestel voor het bepalen van de hellingsgraad
INDRIS	Inland Navigation Demonstrator for River Information Services: beoogt de ontwikkeling van standaarden voor het uitwisselen van informatie tussen wal en schip
informatiestuurplan	plan om gegevens en informatie op operationeel niveau te integreren en te sturen en de betreffende processen te beheren
input/outputgegevens	gegevens over behoeften of middelen (input) en geleverde diensten of producten (output) die verband houden met een proces of een beleid
Interreg II C en III B	initiatief van de Europese Commissie gericht op de ontwikkeling van geïsoleerde grensregio's (II C) en transnationale samenwerking (III B)
IRMA	Interreg Rhine-Meuse Activities: een Interreg II C-project tussen de verschillende oeverstaten, gericht op de waterbeheersing
kennisbeheer	de verzameling van processen die de ontwikkeling, de verspreiding en het gebruik van kennis beheren
kenniscentrum	een structureel of los verband van individuen of organisaties die kennis beheren in het kader van de professionalisering van hun opdrachten
koolstofbuffer	absorptie van koolzuurgas door bossen en oceanen
LIFE-project	L'Instrument Financier pour l'Environnement: Europees subsidieprogramma dat steun verleent aan demonstratieprojecten op milieuvlak
LNV	ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (Nederland)
loodsjol	kleine sloep gebruikt als loodsboot
mariene	op de zee betrekking hebbend
Masterplan Antwerpen	plan dat een langetermijnvisie formuleert om de mobiliteit in en rond Antwerpen te verbeteren rekening houdend met aspecten als milieu, ruimtelijke ordening en economie; dit plan is het resultaat van een samenwerking tussen de Vlaamse overheid (incl. De Lijn), de NMBS, het havenbestuur en de stad Antwerpen
milieubeleidsovereenkomst (MBO)	verbintenis of convenant tussen de overheid en het bedrijfsleven op het vlak van milieubeleid (geregeld door het decreet van 15 juni 1994 betreffende de milieubeleidsovereenkomsten)
milieucoördinator	deskundige aangesteld door een bedrijf klasse 1 volgens Vlarem, die waakt over de naleving van de milieuwetgeving en bijdraagt tot de ontwikkeling, invoering, toepassing en evaluatie van milieuvriendelijke productiemethodes en producten

mobiliteitsconvenant	convenant ontstaan in 1996 waarin diverse facetten van het mobiliteitsbeleid kunnen onderschreven worden door lokale besturen, met name: infrastructurele maatregelen op gewestwegen, verhoging openbaar vervoer en subsidiëring van de aanleg van fietspaden
monitoringinstrument	instrument dat het mogelijk maakt een ontwikkeling of een systeem van nabij te volgen zodat men tijdig kan ingrijpen
MOP	MilieuOntmoetingsProgramma, samenwerking voor milieu-educatie tussen het Vlaamse Gewest, de provincies en de gemeenten
multimodaal transport	systeem waarbij goederen worden vervoerd op verschillende wijzen, zoals weg-, zee-, rivier-, spoorweg- en zelfs luchttransport
NWMA	North Western Metropolitan Area: Europees programma gericht op internationale planning inzake ruimtelijke ordening
overslag	tussentijdse opslag van goederen met het oog op het verdere transport naar een andere plaats
plasberm	stuk land dat geregeld onder water loopt en hierna weer droogvalt
proces- en personeelsplanproject	project dat tot doel heeft een aantal processen te hertekenen en te bepalen hoeveel en welk type van personeelsleden nodig zijn om deze processen uit te voeren
procesanalyse	analyse van processen waarbij deze beschreven en beoordeeld worden naar hun effectiviteit (resultaten die beantwoorden aan behoeften), efficiëntie (reductie van knelpunten) en zuinigheid (optimalisering van de inzet van middelen)
RDS	Radio Data System: systeem voornamelijk gebruikt voor autoradio's dat het mogelijk maakt informatie met het radiosignaal mee te sturen
redeboot	boot gebruikt voor de redden dienst, m.a.w. voor het beloodsen
sleutelproces	proces waarvan de hertekening de doorbraak moet bewerkstelligen in de optimalisatie van de dienstverlening en de verwezenlijking van een strategisch doel
slufter	kreek gevormd door zeewater dat tussen de duinen is doorgedrongen
Staten-Generaal Antwerpen	vergadering van alle maatschappelijk relevante actoren, die moet uitmaken of er een draagvlak is voor bepaalde (mobiliteits)projecten in de Antwerpse regio
synergie	situatie waar het effect van samenwerking groter is dan de som van de elementen
TEN	Trans Europees Netwerk
TMC	Traffic Message Channel, onderdeel van RDS dat toelaat verkeersinformatie mee te sturen
turbiditeit	de mate van troebelheid van een vloeistof
veranderingsbeheer	beheer van de processen die de invoering (implementatie) van een strategische of organisatorische verandering waarborgen
VLAREM	Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning bestaande uit twee delen: titel I regelt het verlenen van een milieuvergunning, titel II bevat de exploitatievoorwaarden voor hinderlijke inrichtingen
waterbeleidsplan	omvat de krachtlijnen van het integraal waterbeleid
waterhuishoudingplan	plan dat aan het beheer visie en vorm geeft op niveau van een deelbekken
weidevogelbeheer	beheer van vogels die leven en broeden in akkers en weiden, bv. Kievit, scholekster en veldleeuwerik

Websites

- Ondernemen in Vlaanderen: ondernemen.vlaanderen.be
- Vlaams Integraal Wateroverlegcomité (VIWC): viwc.lin.vlaanderen.be
- Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO): www.vito.be

Verkeer en Mobiliteit

- Administratie Wegen en Verkeer (AWV): wegen.vlaanderen.be
- Verkeersinfo: verkeersinfo.lin.vlaanderen.be
- Uitweg, het blad voor een betere mobiliteit: www.lin.vlaanderen.be/uitweg
- Luchthaven Oostende: www.ostendairport.be
- Luchthaven Antwerpen: www.antwerpairport.be
- Vervoersmaatschappij De Lijn: www.delijn.be
- PIARC: www.piarc.org

Ruimtelijke Ordening

- www.vlaanderen.be/ruimtelijk

Huisvesting

- Vlaamse Huisvestingsmaatschappij (VHM): www.vhm.be
- Vlaams Woningfonds voor de Grote Gezinnen (VWGG): www.vlaamswoningfonds.be

Milieu en Natuur

- www.vlaanderen.be/ned/sites/milieu/index.html
- Minaraad: www.mina.vlaanderen.be
- Vlaamse Milieumaatschappij (VMM): www.vmm.be
- Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaamse Gewest (OVAM): www.ovam.be
- Vlaamse Landmaatschappij (VLM): www.vlm.be
- Instituut voor Bosbouw en Wildbeheer (IBW): www.ibw.vlaanderen.be
- Instituut voor Natuurbehoud: www.instnat.be
- Aquafin: www.aquafin.be
- Flanders Environmental Library Network (FELNET): felnet.org
- Milieu en Natuur Energie- en Milieu- Informatiesysteem (EMIS) : emis.vito.be
- Steunpunt en Informatiecentrum voor Preventie van Afval en Emissies (STIP): www.stip.ovam.be

Monumenten en Landschappen

- www.monument.vlaanderen.be

Waterwegen en Zeewezen

- Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ): www.lin.vlaanderen.be/awz
- Haven van Antwerpen: www.portofantwerp.be
- Haven van Gent: www.portofgent.be
- Haven van Oostende: www.portofostend.be
- Haven van Zeebrugge: www.zeebruggeport.be
- Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen NV: www.zeekanaal.be
- Promotie Binnenvaart Vlaanderen: www.binnenvaart.be
- Waterbouwkundig Laboratorium: watlab.lin.vlaanderen.be
- PIANC: www.pianc-aipcn.org

Inhoudstafel

deel 1

De Directie	1-2
Woord vooraf	3-4
Het jaar in vogelvlucht	5-10

deel 2 - De administraties

VERANDERING EN VERNIEUWING

INLEIDING	11
De LIN-doelstellingen 2000	12
Samenwerken	12
Beleidsindicatoren voor geluidshinder	12
Kostenanalytische boekhouding	12
Infrastructuurprojecten: van ontwerp tot uitvoering	12
Verbetersteams	12
Vormingsplan	12
Bedrijfs- / procesmodellering	13
Proces- en personeelsplanning	13
Het P&P-plan 'infrastructuurprojecten'	13
Ruimtelijke Ordening: prioriteit voor 'vergunnen' en 'controleren en vorderen'	14
Het P&P-plan 'Monumenten en Landschappen'	14
Het P&P-plan 'implementatie EU-normen'	15
De hertekening van de 'districtswerking' bij AWV	15
Strategisch project 'Integratie & dynamiek'	15
Kennisbeheer	16
De competentiecentra bij AOSO	16
Kennisbeheer binnen de Milieu-inspectie: instrumenten voor uniformisering en verdieping	16
Procedurehandboeken bij AWZ	16
Werken onder kwaliteitsborging	16
Aandacht voor communicatie	17
Belangrijke nieuwe campagnes	17
Gelijke Kansen en Emancipatie	18
Intranet-internet	18
Lunchcauserieën	18

ALGEMENE ADMINISTRATIEVE DIENSTEN – AAD

INLEIDING	19
Met de staalkaart naar een professionele organisatie	20
De Staalkaart digitaal	20
Balanced Score Card	20
Kostprijsberekening	20
Informatie en communicatie	20
Communicatie met de 'collega's-klienten' staat centraal	20
Een betere beheersing van digitale documenten	21
Meer doen met onze gegevens	21
Anders gaan werken	21
Een frisse wind door het computerpark	22
Boekhouding en Begroting	22
Procesvoorbereiding en personeelsplan	22
Stagnerende verwijlinteressen?	23
Ondersteuning van het personeel	23
Een geïntegreerd gezondheidsbeleid	23
Aandacht voor vorming	23
Individueel Ontwikkelingsplan voor Informaticapersoneel (IOP)	23
Taalopleiding	24
Nieuwe stagemogelijkheden	24
Directiesecretaresses	24
De vergrijzing aanpakken	24
Logistieke dienstverlening	25
Onze klanten in de kijker	25
Prijzen vergelijken	25
Juridische ondersteuning	25
De afdeling Juridische Dienstverlening kijkt verder dan de wet lang is	25
Audit voor regelgeving en evaluatie van wetten	25
Begeleiding in de praktijk	26
Naar een (h)echt partnership	26
De functionele administraties: de klant als partner	26
De advocaten: de partner als klant	26

ADMINISTRATIE R.O., HUISVESTING EN MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN - AROHM

INLEIDING	28
HUISVESTING	29
De eerste gekwalificeerde huisvestingsconsulenten	29
Naar een kwalitatiever woonpatrimonium	30
Een nieuw sociaal huurbesluit van kracht	31
Klemtoon op leefbaarheid	31
Aandacht voor de sociaal zwaksten	31
15.000 nieuwe sociale huurwoningen tegen 2002	32
Sociale koopwoningen	32
Meer en betere sociale huisvesting	
via gesubsidieerde sociale woningprojecten	33
Vereenvoudigde procedure	33
Aantrekkelijke aankoopsubsidie	33
Aanpassing subsidieplafonds	33
Betere informatiedoorstroming	33
Garanties voor de toekomst	33
Draaiboek lokaal woonbeleid	34
Het 'Programma Huisvesting' onder de loep	34
RUIMTELIJKE ORDENING	35
Uitvoering decreet Ruimtelijke Ordening	35
30 uitvoeringsbesluiten	35
De aanstelling van stedenbouwkundige ambtenaren	35
De oprichting van adviesorganen voor ruimtelijke ordening	36
Richtlijnen en subsidies voor gemeenten	36
Informatiecampagne 'soepel als het kan, streng als het moet'	36
Stedenbouwkundige vergunning versneld afgehandeld	37
Personeelsmaatregelen	37
Structurele maatregelen	37
MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN	38
Ankerplaatsen, een nieuw werkinstrument	
voor de Vlaamse landschapszorg	38
Landschapsatlassen klaar	38
Integratie in het Ruimtelijk Beleid	38

Een ambitieus restauratieprogramma voor Brugge	39
Brugge 2002 culturele hoofdstad van Europa	39
53 monumenten en zes dorpsgezichten beschermd in Voeren	40
Varende monumenten: de restauratie van de Mercator	40

ADMINISTRATIE MILIEU-, NATUUR-, LAND- EN WATERBEHEER - AMINAL

INLEIDING	41
Beleidsvoorbereiding	42
Naar een nieuw Milieubeleidsplan	42
Geïntegreerd gebiedsgericht beleid	42
Financiering van het milieubeleid	42
Toegepast wetenschappelijk onderzoek leefmilieu (TWOL)	42
Vereenvoudiging Gemeentelijk Milieuconvenant	43
Codificatie van Vlarem	43
Milieuopvoeding	43
Aantal Groene Scholen groeit	43
Betere ondersteuning en uitbreiding	44
Een nieuwe 'boom' voor natuur- en milieueducatie	44
De Europese dimensie	44
Voorbereiding EU-voorzitterschap	44
Nieuwsbrief internationaal milieubeleid 'GLOBE'	44
De Seveso II-richtlijn: een belangrijke nieuwe inspectietaak	45
Samen met de industrie	45
Milieucoördinatoren in bedrijven	45
Milieubeleidsovereenkomst met petroleumsector	45
Controles	46
Waterbeheer en watersystemen	46
Basisinzichten in watersystemen: vier nieuwe brochures	46
Infrastructuurwerken ten dienste van het milieu.	46
Rattenvangers in Vlaanderen	47
Water. Elke druppel telt.	47
Gezinnen in de kijker	48
Landinrichting en natuurbehoud	48

ADMINISTRATIE WATERWEGEN EN ZEEWEZEN - AWZ

INLEIDING	57
Belangrijke ontwikkelingen	58
Vlaams Overlegplatform Waterwegbeheerders	58
Oprichting afdeling VNA	58
Hernieuwbare energie	58
Informatiesysteem Binnenscheepvaart (IBIS)	59
Rivier Informatie Service (RIS)	59
De Schelderadarketen	60
VTS-Wintam en VTS-Vlaamse Kust	60
HISBEL	60
Mariene weersverwachtingen voor de kust	60
Hydrologisch Informatiecentrum	61
Symposium 'Watergebonden veiligheid'	61
Havens	61
Een nieuwe haventoeegang voor Oostende	61
Haven van Gent - Kluzendok	62
Haven van Antwerpen, het Deurganckdok	62
Einde verdiepingsprogramma voor de Schelde	62
Optimaliseren van loodsen en beloodsen	63
Oprichting van de Dienst met Afzonderlijk Beheer Loodswezen	63
Twee snelle redebotten in gebruik	63
Vuurtoren in Blankenberge gerestaureerd	64
De Zeeleeuw	64
Duurzaam kustbeheer	64
Integraal en duurzaam kustzonebeheer: een gezondheidskuur voor de Vlaamse kust	64
Het succes van duurzaam kustbeheer	64
Infrastructuurprojecten	65
Kaaimuurprojecten	65
Het Maasdijkenplan	66
De jachthavens	66
Tweede sluis in Evergem	66
Stuwen op de Boven-Schelde	66
Doortocht Kortrijk	66
Actieplan Watergebonden Infrastructuurwerken te Gent	66

Erkenning Regionale Landschappen	48
Natuurrichtplannen	48
Natuurinrichtingsprojecten	48
Beheersovereenkomsten met landbouwers	49
Erosie van landbouwgronden aangepakt	49
Bescherming van soorten	49
Duinen en natuurreservaten	49
Breughelproject	50
Gewenste natuur- en bosstructuur	50
Bossen in kaart	50
Beheersovereenkomsten militaire domeinen	50

INTEGRAAL WATERBELEID EN -BEHEER

INLEIDING	51
Integratie van beleid en beheer	52
De Kaderrichtlijn Water	52
Stroomgebiedbeheerplan	52
Oppervlaktewater en grondwater	52
Planmatige aanpak	52
Waterbeleids-, bekkenbeheers- en waterhuishoudingsplannen	53
Modelleringinitiatieven	53
Oppervlaktewater	53
Grondwater	54
Herstel van waardevolle natuur	55
De kwaliteit van de waterbodem in kaart	55
Studie bevaarbare waterlopen	55
Strategisch project	55
LIFE	55
Ruimingspecie en baggerslib	56
Voorontwerp drinkwaterdecreet	56

MOBILITEIT

INLEIDING	67
Strategische ontwikkelingen	68
Het Mobiliteitsplan en het decreet basismobiliteit	68
Publiek Private Samenwerking	68
Masterplan Antwerpen	69
Ontsluiting van de Antwerpse haven	69
De hogesnelheidslijn Antwerpen - Nederlandse grens	70
Afbakeningsproces Zeehavens	70
Verkeersbeheer en telematica	70
Het Verkeerscentrum Vlaanderen	70
'Groen op vraag?', 'Licht op groen?'	71
Mobiliteit en milieu	71
Betere coördinatie tussen het milieu- en mobiliteitsbeleid	71
'Mobiliteit en milieu': een overzicht	72
Ontsnippering, een toekomst voor de dieren	72
Natuurtechnische milieubouw bij AWV	73
Ecologisch bermbeheer langs de E314	74
Ecologisch bermbeheer langs de Brusselse ring	74
Bermmaaisel beter opruimen	74
Vervuilde grond niet verspreiden	74

ADMINISTRATIE WEGEN EN VERKEER - AWV

INLEIDING	75
Wegen en Verkeer: beleid en uitvoering	76
Mobiliteitsconvenants: Focus op de zwakke weggebruiker	76
Basismobiliteit voor iedereen	76
Samenwerking met vzw's	77
Naar een nieuw decreet op het personenvervoer	77
Antwerpen Mobiel : een mobiliteitsbeleid in twee richtingen	77
De Oosterweelverbinding: sluitstuk van de Antwerpse Ring	78
De Leien - Hart van Antwerpen	78
Verbeteringsproject : opvolging onteigeningsdossiers	78
Inhuldiging N70 - Doortocht Zwijndrecht	79

Brug Flanders Expo	79
Herinrichting van het kruispunt N31/N371, de 'Blauwe Toren' te Brugge, een economisch en toeristische treffer	79
Leuven station en omgeving in een nieuw kleedje	80
Viaduct Vilvoorde, herstellingswerken	80
Cd-rom Werfsignalisatie	81
Vademecum 'Naar een integraal toegankelijk openbaar domein'	81
Vrachtwagens op dieet	81
Gladheidmeetsysteem een eerste winter uitgetest	81
Regionale luchthavens Oostende en Antwerpen	82

ADMINISTRATIE ONDERSTEUNENDE STUDIES EN OPDRACHTEN - AOSO

INLEIDING	83
Infrastructuurprojecten	84
De keersluis in Beernem: laureaat van de Staalbouwwedstrijd 2000	84
Project Kennedy-De Bolle	84
Modernisering van de 16 m-sluizen op het Albertkanaal in Olen en Ham	85
Landhoofdconstructies met gewapende grond: Nieuwe technieken in praktijk.	85
Metingen	86
Metingen kaaimuren Verrebroekdok	86
Opmeten van de verkeerswisselaar E313 / 314 in Lummen	86
Permanent meetstation Lillo	87
Nieuwe technologie	87
Een glasvezelnetwerk voor communicatie met hoge snelheid	87
Het Synchronous Digital Hierarchy (SDH) - transportnetwerk	87
Groene energie in opmars	88
Dienstverleningspakketten in de kijker	89
Orthofotografie	89
Keurings- en toezichtverslagen	89
Milieuonderzoek	90
Netwerking AOSO	90

INLEIDING	91
Vorbereiding van het EU-voorzitterschap	92
Bijdrage van LIN aan de federale diplomatieke contactdagen	92
Vorbereiden samenwerkingsprogramma's	93
Flanders International Technical Agency (FITA)	93
Mobiliteit	94
TEN-Transport-meerjarenprogramma 2001-2006	94
Centrico, een platform voor Europees telematicaoverleg	94
Kennisuitwisseling met verscheidene Europese landen	94
Het Infra Eco Network Europe (IENE)	95
Milieu	95
De zesde klimaatconferentie in Den Haag mislukt	95
Ruimtelijke ordening	96
Taken in het raam van het Europese voorzitterschap	96
Lopende internationale taken en initiatieven	96
Waterbeleid	97
Een Langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium	97

Websites	104
Inhoudstafel	105-110
Colofon	111-112



Met dank aan de vele personeelsleden voor hun inhoudelijke bijdrage en hun inbreng in het concreet op punt stellen van dit jaarboek.

Bijzondere dank gaat ook uit naar het directieteam, het redactieteam van de afdeling Organisatie, de communicatieverantwoordelijken van de administraties en afdelingen, de fotografen, de drukkerij van LIN en de ondersteuners van de afdeling Organisatie.

Exemplaren van het jaarboek LIN kunnen aangevraagd worden op het telefoonnummer: 02-553 71 35 (Carine De Kerpel), het faxnummer: 02-553 71 95, het e-mailadres: carinem.dekerpel@lin.vlaanderen.be of via de website van de Vlaamse overheid: www.vlaanderen.be (publicaties)



Colofon

Samenstelling

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu en Infrastructuur
Afdeling Organisatie


Verantwoordelijke uitgever

Ir. Fernand Desmyter
Secretaris-generaal
Koning Albert II-laan 20, bus 2, 1000 Brussel

Coördinatie

Suzan Van Hoof

Eindredactie, concept en druk

Quattro D'Arcy - active  design

Depotnummer

D/2001/3241/081

Uitgave

Mei 2001



jaarboek | LIN 2000

jaarboek lin 2000

LEEFMILIEU

INFRASTRUCTUUR

departement lin

Functionele bevoegdheden
Vlaamse ministers

secretaris-generaal
ir. Fernand Desmyter
tel 02-553.71.02 fax 02-553.71.05
Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 Brussel
leefmilieu.infrastructuur@lin.vlaanderen.be

**Administratie Algemene
Administratieve Diensten**
Luc Lathouwers
tel 02-553.72.02 fax 02-553.72.05
Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 Brussel
algemene.diensten@lin.vlaanderen.be

Personeel
Sonja Vanblaere
tel 02-553.72.62 fax 02-553.72.06
Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 Brussel
personeel@lin.vlaanderen.be

Juridische Dienstverlening
Anne Van Renterghem
tel 02-553.74.11 fax 02-553.74.05
Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 Brussel
juridische.dienstverlening@lin.vlaanderen.be

**Cel Informatie- en
Communicatiebeheer**
ir. Michiel Masson
tel 02-553.84.83 fax 02-553.71.75
Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 Brussel
icb@lin.vlaanderen.be

Logistiek
Jacques Godts
tel 02-553.84.11 fax 02-553.84.05
Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 Brussel
logistiek@lin.vlaanderen.be

Boekhouding en Begroting
Antoine Reniers
tel 02-553.84.63 fax 02-553.84.65
Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 Brussel
boekhouding.begroting@lin.vlaanderen.be

Mobiliteitscel
ir. Reginald Keygnaert
tel 02-553.71.24 fax 02-553.71.08
Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 Brussel
mobiliteitscel@lin.vlaanderen.be

Cel Interne Audit
ir. Joris Geets
tel 03-760.69.22 fax 03-760.69.12
Casinostraat 13
9100 St-Niklaas
interne.audit@lin.vlaanderen.be

FITA vzw
ir. Louis Van Schel
tel 02-553.71.16 fax 02-553.71.45
Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 Brussel
sectfita@lin.vlaanderen.be

Beleid ir. Jos François
tel 02-553.71.09 fax 02-553.71.07
Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 Brussel
beleid.lin@lin.vlaanderen.be

**Organisatie
ir. Yves Rubens**
tel 02-553.71.03 fax 02-553.71.06
Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 Brussel
organisatie.communicatie@lin.vlaanderen.be

minister vice-president
Steve Stevaert

minister vice-president
Steve Stevaert

minister
Vera Dua

minister
Paul Van Grembergen

minister
Dirk Van Mechelen

minister vice-president
Steve Stevaert

minister-president
Patrick Dewael

Administratie Wegen en Verkeer
ir. Johan Vanderheyden
tel 02-553.79.02 fax 02-553.79.05
straatlid: ir. Erwin Van Dessel
tel 02-553.79.18 fax 02-553.79.05
Koning Albert II-laan 20 bus 4
1000 Brussel
wegen.verkeer@lin.vlaanderen.be

Administratie Waterwegen en Zeewezen
ir. Jan Strubbe
tel 02-553.77.11 fax 02-553.77.05
Koning Albert II-laan 20, bus 5
1000 Brussel
awz@lin.vlaanderen.be

**Administratie Milieu-, Natuur-,
Land- en Waterbeheer**
Jean-Pierre Heirman
tel 02-553.80.11 fax 02-553.80.05
Koning Albert II-laan 20, bus 8
1000 Brussel
aminal@lin.vlaanderen.be

**Administratie Ruimtelijke Ordening,
Huisvesting en Monumenten & Landschappen**
Hugo Beersmans
tel 02-553.83.11 fax 02-553.83.05
Koning Albert II-laan 20, bus 7
1000 Brussel
arohm@lin.vlaanderen.be

**Administratie Ondersteunende
Studies en Opdrachten**
ir. François Rohtus
tel 02-553.73.11 fax 02-553.73.05
Koning Albert II-laan 20, bus 6
1000 Brussel
ondersteunende.studies@lin.vlaanderen.be

Wegenbeleid en -Beheer ir. Yvan Verbakel
tel 02-553.79.22 fax 02-553.79.25
Koning Albert II-laan 20 bus 4 • 1000 Brussel
wegenbeleid.beheer@lin.vlaanderen.be

Verkeerskunde ir. Armand Rouffaert
tel 02-553.78.01 fax 02-553.78.05
Koning Albert II-laan 20 bus 4 • 1000 Brussel
verkeerskunde@lin.vlaanderen.be

Wegenbouwkunde ir. Roland Charlier
tel 02-727.09.11 fax 02-727.09.05
Olympiadienlaan 10 • 1140 Brussel
wegenbouwkunde@lin.vlaanderen.be

Personenvervoer en Luchthavens Paul Cattrysse
tel 02-553.78.11 fax 02-553.78.65
Koning Albert II-laan 20 bus 4 • 1000 Brussel
personenvervoerluchthavens@lin.vlaanderen.be

Wegen en Verkeer Antwerpen ir. Patrick Debaere
tel 03-224.68.11 fax 03-224.68.99
Copernicuslaan 1 bus 12 • 2018 Antwerpen
wegen.ant@lin.vlaanderen.be

**Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant
ir. Christian Caestecker**
tel 02-257.23.11 fax 02-257.23.80
Luchthavenlaan 4 • 1800 Vilvoorde
wegen.vbr@lin.vlaanderen.be

Wegen en Verkeer Limburg ir. Herman Swillen
tel 011-26.46.00 fax 011-26.46.99
Gouv. Roppesingel 25, 1e verd. • 3500 Hasselt
wegen.limb@lin.vlaanderen.be

**Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen
ir. Jean-Pierre Matthijs**
tel 09-241.78.11 fax 09-241.78.79
Bollebergen 2 B, bus 12 • 9052 Gent
wegen.ovl@lin.vlaanderen.be

**Wegen en Verkeer West-Vlaanderen
ir. Hubert Decramer**
tel 050-44.11.11 fax 050-34.23.81
Markt 1 • 8000 Brugge
wegen.wvl@lin.vlaanderen.be

**Beleid Havens, Waterwegen & Zeewezen
ir. Jozef Van Hoof**
tel 02-553.77.02 fax 02-553.77.35
Koning Albert II-laan 20, bus 5
1000 Brussel
beleid.awz@lin.vlaanderen.be

**Waterbouwkundig Lab. & Hydrolog.
Onderzoek dr. Frank Mostaert**
tel 03-236.18.50 fax 03-235.95.23
Berchemlei 115 • 2140 Borgerhout (Antwerpen)
watlab@lin.vlaanderen.be
hydrologisch.onderzoek@lin.vlaanderen.be

Loodswezen
Kapt. Raymond Vanhuyse
tel 03-222.08.78 fax 03-222.08.36
Tavernierkaai 3 • 2000 Antwerpen
loodswezen@lin.vlaanderen.be

Vloot ir. Erik Blomme
tel 059-56.63.11 fax 059-56.63.15
Sir Winston Churchillkaai 2
8400 Oostende
vloot@lin.vlaanderen.be

**Scheepvaartbegeleiding
Antoine Descamps**
tel 050-55.77.60 fax 050-55.77.61
Doverlaan 7, bus 1 • 8380 Zeebrugge
scheepvaartbegeleiding@lin.vlaanderen.be

**Maritieme Schelde
ir. Hugo Belmans**
tel 03-222.08.25 fax 03-222.08.51
Tavernierkaai 3 • 2000 Antwerpen
maritieme_schelde@lin.vlaanderen.be

**Bovenschedde
ir. Eric Van den Eede**
tel 09-235.00.11 fax 09-235.00.72
Nederkouter 28 • 9000 Gent
bovenschedde@lin.vlaanderen.be

**Waterwegen Kust
ir. Bernard De Putter**
tel 059-55.42.11 fax 059-50.70.37
Vrijhavenstraat 3 • 8400 Oostende
waterwegen_kust@lin.vlaanderen.be

Zeeschedde ir. Leo Meyvis
tel 03-224.67.11 fax 03-224.67.05
Copernicuslaan 1, bus 13
2018 Antwerpen
zeeschedde@lin.vlaanderen.be

**Maas- en Albertkanaal
ir. Ari Vermin**
tel 011-22.36.37 fax 011-24.33.90
Lombardstraat 26 • 3500 Hasselt
maas_albertkanaal@lin.vlaanderen.be

**Vlaamse Nautische Autoriteit
ir. Rik Goetnick**
tel 02-553.77.48 fax 02-553.77.15
Koning Albert II-laan 20, bus 5
1000 Brussel • vna@vlaanderen.be

Algemeen Milieu- en Natuurbeleid ir. Marc Cherretre
tel 02-553.80.56 fax 02-553.80.55
Koning Albert II-laan 20, bus 8 • 1000 Brussel
aminabel@lin.vlaanderen.be

Europa en Milieu Remy Merckx
tel 02-553.81.57 fax 02-553.81.65
Koning Albert II-laan 20, bus 8 • 1000 Brussel
europa.milieu@lin.vlaanderen.be

Milieuvergunningen François Wambacq
tel 02-553.79.97 fax 02-553.79.95
Koning Albert II-laan 20, bus 8 • 1000 Brussel
milieuvergunningen@lin.vlaanderen.be

Milieu-inspectie dr. sc. Robert Baert
tel 02-553.81.83 fax 02-553.80.85
Koning Albert II-laan 20, bus 8 • 1000 Brussel
milieu-inspectie@lin.vlaanderen.be

Water ir. Paul Thomas
tel 02-553.21.11 fax 02-553.21.05
E. Jacquainlaan 20 bus 5 • 1000 Brussel
water@lin.vlaanderen.be

Land ir. Marnix De Vriese
tel 02-553.21.86 fax 02-553.21.85
E. Jacquainlaan 20 bus 6 • 1000 Brussel
land@lin.vlaanderen.be

Natuur dr. ir. Koenraad De Smet
tel 02-553.76.83 fax 02-553.76.85
Koning Albert II-laan 20, bus 8 • 1000 Brussel
natuur@lin.vlaanderen.be

Bos en Groen ir. Dirk Van Hoye
tel 02-553.81.02 fax 02-553.81.05
Koning Albert II-laan 20, bus 8 • 1000 Brussel
bos.groen@lin.vlaanderen.be

Ruimtelijke Planning Roger Liekens
tel 02-553.83.79 fax 02-553.83.85
Koning Albert II-laan 20, bus 7
1000 Brussel
ruimtelijke.planning@lin.vlaanderen.be

**Stedenbouwkundige Vergunningen
Luc Goedertier**
tel 02-553.83.34 fax 02-553.83.35
Koning Albert II-laan 20, bus 7
1000 Brussel
stedenbouw@lin.vlaanderen.be

Bouwinspectie Hubert Bloemen
tel 02-553.83.63 fax 02-553.83.65
Koning Albert II-laan 20, bus 7
1000 Brussel
bouwinspectie@lin.vlaanderen.be

**Monumenten en Landschappen
Edgard Goellevan**
tel 02-553.82.11 fax 02-553.82.05
Koning Albert II-laan 20, bus 7
1000 Brussel
monumenten.landschappen@lin.vlaanderen.be

**Woonbeleid
Coördinator Jimmy Eeckhout**
tel 02-553.82.74 fax 02-553.82.55
Koning Albert II-laan 20, bus 7
1000 Brussel
woonbeleid@lin.vlaanderen.be

**Financiering Huisvestingsbeleid
Hilde Van den Bosch**
tel 02-553.82.98 fax 02-553.82.55
Koning Albert II-laan 20, bus 7
1000 Brussel
huisvestingsbeleid@lin.vlaanderen.be

ROHM Antwerpen Martine Roels
tel 03-224.60.32 fax 03-224.60.83
Copernicuslaan 1, bus 19
2018 Antwerpen
rohm.ant@lin.vlaanderen.be

ROHM Vlaams-Brabant Luc Kieffer
tel 016-24.98.18 fax 016-24.98.21
Blijde Inkomstraat 105
3000 Leuven
rohm.vbr@lin.vlaanderen.be

**ROHM Oost-Vlaanderen
Benny Van Assche**
tel 09-265.45.11 fax 09-265.45.01
Geb. Van Eyckstraat 4-6 • 9000 Gent
rohm.ovl@lin.vlaanderen.be

ROHM Limburg Gilbert Kolacny
tel 011-26.41.00 fax 011-26.41.99
Gouverneur Roppesingel 25
3500 Hasselt
rohm.limb@lin.vlaanderen.be

**ROHM West-Vlaanderen
ir. Staf De Witte**
tel 050-44.28.11 fax 050-44.28.13
Werkhuisstraat 9 • 8000 Brugge
rohm.wvl@lin.vlaanderen.be

Betonstructuren ir. Jan-Jaak Polen
tel 02-553.73.68 fax 02-553.73.65
Koning Albert II-laan 20, bus 6 • 1000 Brussel
betonstructuren@lin.vlaanderen.be

Metalstructuren ir. Lucien Tolpe
tel 02-553.73.56 fax 02-553.73.55
Koning Albert II-laan 20, bus 6 • 1000 Brussel
metaalstructuren@lin.vlaanderen.be

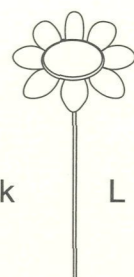
Geotechniek ir. Gauthier Van Alboom
tel 09-240.75.11 fax 09-240.75.00
Tramstraat 52 • 9052 Zwijnaarde
geotechniek@lin.vlaanderen.be

**Algemene Technische Ondersteuning
ir. Jean-Pierre Vijverman**
tel 02-553.73.99 fax 02-553.73.85
Koning Albert II-laan 20, bus 6 • 1000 Brussel
tech.ondersteuning@lin.vlaanderen.be

**Beleid Elektriciteit en Mechanica
ir. Jozef Van Ginderachter**
tel 02-553.72.91 fax 02-553.72.95
Koning Albert II-laan 20, bus 6 • 1000 Brussel
em.beleid@lin.vlaanderen.be

**Elektriciteit en Mechanica Gent
ir. Willy Van Wallegem**
tel 09-244.82.11 fax 09-244.82.00
Elf Julistraat 41 • 9000 Gent
em.gent@lin.vlaanderen.be

**Elektriciteit en Mechanica Antwerpen
ir. Willy Frans**
tel 03-224.66.11 fax 03-224.66.05
Copernicuslaan 1, bus 11 • 2018 Antwerpen
em.antwerpen@lin.vlaanderen.be





Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap



Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap