

98

JAARBOEK

Departement Leefmilieu en Infrastructuur

LIN



Ministerie van
Vlaamse Gen

01.3.

98

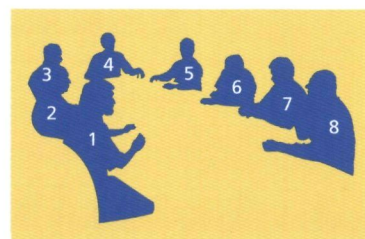
JAARBOEK

LIN

Directieraad



1. **Jean-Pierre Heirman,**
directeur-generaal van de administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer (AMINAL)
2. **Ir. Frans Rochtus,**
directeur-generaal van de administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten (AOSO)
3. **Hugo Beersmans,**
directeur-generaal van de administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen (AROHM)
4. **Ir. Fernand Desmyter,**
secretaris-generaal van het departement Leefmilieu en Infrastructuur (LIN)
5. **Leopold Van Den Broeke,**
secretaris Directieraad
6. **Ir. Jan Strubbe,**
directeur-generaal van de administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ)
7. **Ir. Johan Vanderheyden,**
directeur-generaal van de administratie Wegen en Verkeer (AWV)
8. **Luc Lathouwers,**
directeur-generaal van de administratie Algemene Administratieve Diensten (AAAD)



R. Bertens
- ex: reeds verdeeld door P. Heyt
- byk. ex. vragen van collega's
R D + NO 10h.

Aan het afdelingshoofd

INGEKOMEN OOSTENDE
07 JULI 1999
166M-1-88-1555-LON
NR..... NR.....

12/7
R. BERTENS
[Handwritten signature]

uw kenmerk

vragen naar / e-mail

Carine De Kerpel
carinem.dekerpel@lin.vlaanderen.be

ons kenmerk

DCC/SVH/
160-U-99-

telefoonnummer

02/553.71.35

bijlagen

datum

AH
98/7/99



Betreft: Jaarboek LIN 1998

enig ex.

Ik heb het genoeg u enkele exemplaren van het Jaarboek LIN 1998 aan te bieden.

Het jaarboek kwam tot stand in samenwerking met verschillende personeelsleden van het departement (en wellicht ook van uw afdeling) en geeft een goed overzicht van het beleid en de realisaties in 1998.

Alle personeelsleden van niveau A ontvangen rechtstreeks een exemplaar. Indien ook andere medewerkers een jaarboek wensen, kunt u een aantal extra exemplaren aanvragen bij Carine De Kerpel
tel : 02/553.71.35 - fax : 02/553.71.95
e-mail : carinem.dekerpel@lin.vlaanderen.be

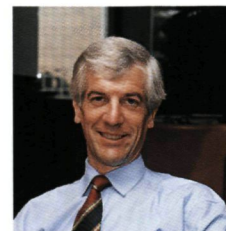
Er is ook een lijst beschikbaar van extern aangeschreven personen of instellingen.

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

Veel leesgenot !

Ir. Fernand Desmyter
Secretaris-generaal

Woord vooraf



Hier ligt het dan, het vijfde jaarboek van het departement Leefmilieu en Infrastructuur. Een lustrumeditie, met opnieuw boeiende beelden en een goed overzicht van beleid en acties. Ik kan gerust stellen dat de reeks jaarboeken die wij intussen hebben gemaakt, bijna is uitgegroeid tot een historische bron!

- ✓ In het woonbeleid ging in 1998 veel aandacht naar de kwaliteit van het wonen. De kwaliteitsnormering van de Vlaamse Wooncode is een essentieel instrument voor een degelijk kwaliteitsbeleid.
- ✓ De recente overstromingen vormden een directe aanleiding tot versnelde actie in het ‘Integraal Waterbeheer’. Alle elf bekkencomités zijn nu geïnstalleerd. Zij zullen de waterproblematiek van nabij volgen en met de andere betrokken actoren werken aan een geïntegreerd waterbeleid voor Vlaanderen.
- ✓ In Antwerpen wordt een nieuw Verkeerscentrum uitgebouwd dat alle mobiliteitsgebonden informatie op coherente wijze zal bundelen en beschikbaar stellen. Dit is een belangrijke stap op weg naar een beter beheersbare mobiliteit.
- ✓ In het afgelopen jaar werden de fundamenten gelegd voor een uniek loket voor bedrijven. Dit wordt het eerste in een reeks geïntegreerde projecten die de dienstverlening aan onze klanten moeten verbeteren. Het zal investeren in Vlaanderen doorzichtiger en makkelijker maken voor bedrijven. Het ‘uniek loket’ is het resultaat van intense samenwerking met de OVAM en het departement Economie, Werkgelegenheid, Binnenlandse Aangelegenheden en Landbouw (EWBL).
- ✓ In 1998 werd de verzelfstandiging van de loodsen verder voorbereid. Op 1 januari 1999 werden 118 personeelsleden van IMALSO, de Intercommunale Maatschappij van de Linker Scheldeoever, officieel toegewezen aan het departement Leefmilieu en Infrastructuur.
- ✓ Om de doelstellingen van het MINA-plan 2 en het milieujaarprogramma efficiënt te kunnen uitvoeren, werd extra contractueel personeel in dienst genomen.
- ✓ De interne werking wordt voortdurend geëvalueerd en bijgestuurd. Daardoor kunnen we optimaal inspelen op nieuwe maatschappelijke behoeften en zijn we permanent klaar voor nieuwe uitdagingen.
- ✓ Wenst u ook nog een kengetal? Dan zeggen de investeringskredieten voor infrastructuur genoeg: 21 miljard in 1998! Het departement Leefmilieu en Infrastructuur is hiermee de grootste opdrachtgever van de overheid in de bouwsector.

U merkt het, onderwerpen genoeg om even uw aandacht vast te houden.

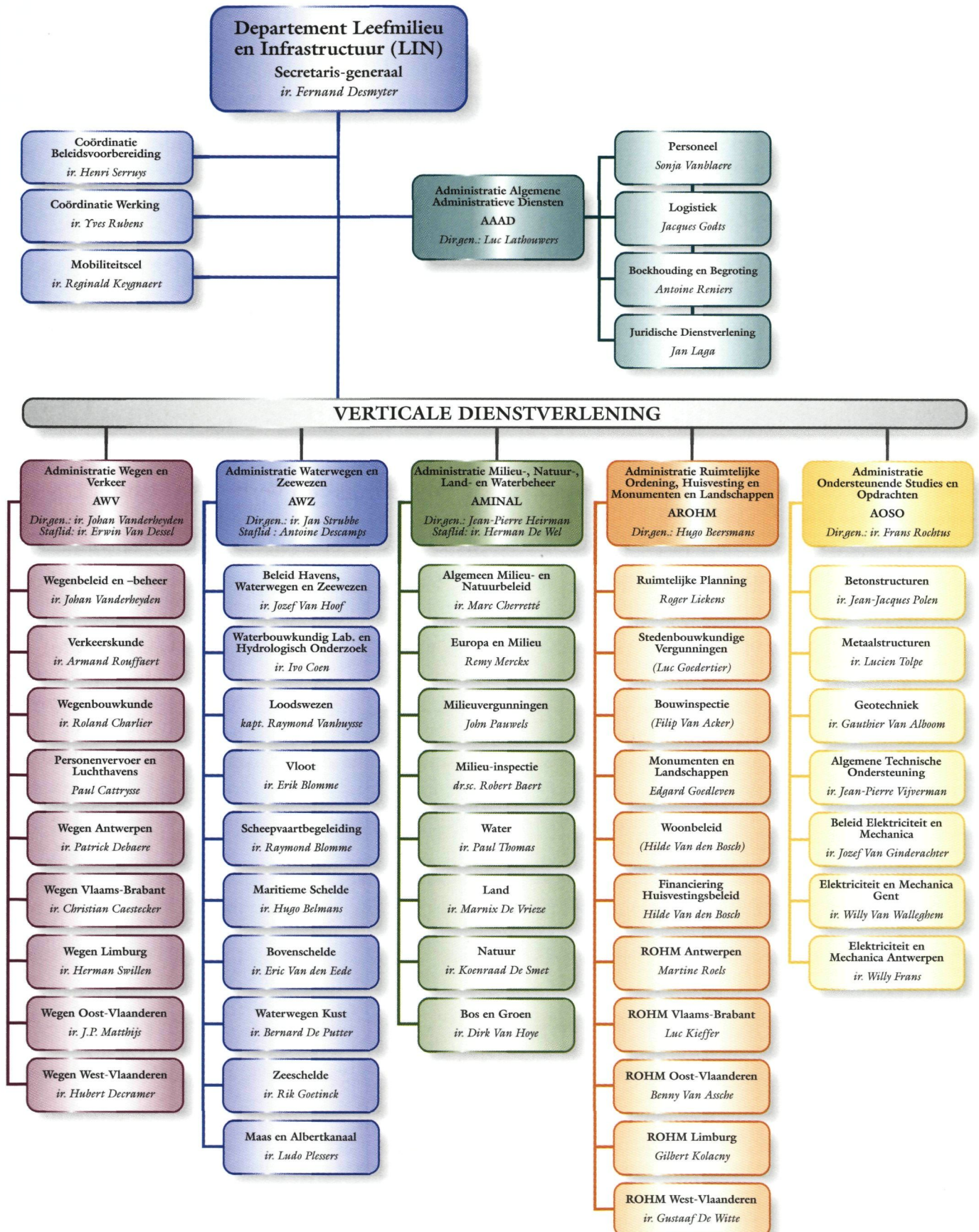
Ik wens u veel leesgenot.

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the bottom.

*ir. Fernand Desmyter
Secretaris-generaal*

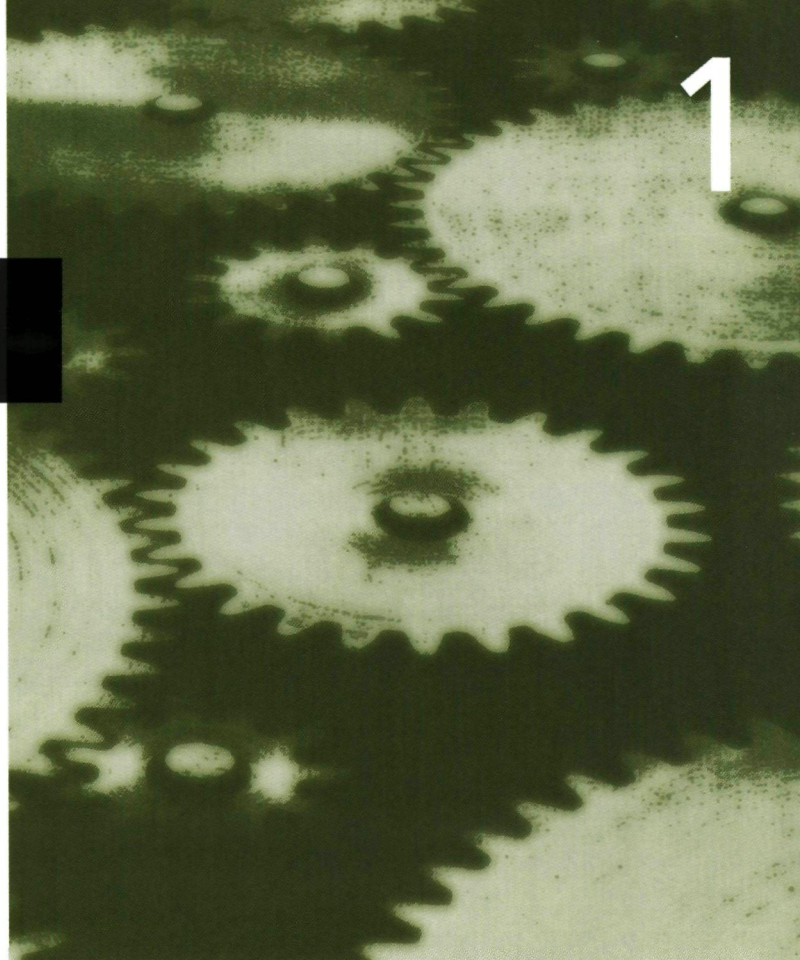
Organisatie van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur

Het organogram geeft de structuur van het departement weer op 1 mei 1999, ingevuld met de namen van de afdelingshoofden of de personen belast met de leiding van een afdeling of cel.



Verandering en vernieuwing

Optimalisering van de werking van het departement bleef ook in 1998 actueel. De departementale doelstellingen voor de komende jaren werden scherp gesteld, diensten werden gerationaliseerd en kwaliteitssystemen opgestart. Ook qua communicatie en informatiedoorstroming werden nieuwe initiatieven ontwikkeld. Een aantal projecten werden voor het eerst thematisch benaderd. 1998 was een jaar van transformatie.



INHOUD

Veranderings- en vernieuwingsprocessen

Rationalisering van de dienstverlening

Kwaliteitsborgingssytemen bij infrastructuurwerken

Integratie van beleidsdomeinen

Ondersteuning door netwerken, communicatie en vorming

Departementale werkgroep Emancipatiezaken/Gelijke Kansen

Veranderings- en vernieuwingsprocessen

De missie blijft onveranderd

Het departement LIN wil het toonbeeld worden van doelmatigheid, integrale aanpak en deskundigheid in Vlaanderen. Het is de missie van de personeelsleden van LIN te zorgen voor een duurzame en kwaliteitsvolle ontwikkeling van de omgeving waarin mensen leven, wonen en werken. Dit vertaalt zich in zes kritische langetermijndoelen:

1. LIN vult maatschappelijk relevante taken in op het niveau van het Gewest.
2. Alle bestaande en nieuwe processen worden in kaart gebracht en geëvalueerd.
3. De organisatie wordt maximaal afgestemd op een optimale uitvoering en integratie van de processen.
4. De nodige middelen worden toegewezen aan de processen en projecten volgens een bedrijfseconomische benadering.
5. LIN ondersteunt zijn processen en communicatie maximaal met een professioneel informatiemanagement.
6. Het personeel wordt op een vlotte wijze toegewezen aan de processen en projecten.

Alle doelstellingen moeten beantwoorden aan internationaal geldende criteria van duurzaamheid, doelmatigheid en kwaliteitsvolle ontwikkeling.

De departementale jaardoelstelling 1998 werd gerealiseerd

Voor 1998 werd er slechts één doelstelling geformuleerd die wel alle elementen van de kritische doelen (ook 'LIN-doelen X+5' genoemd) omvatte, namelijk: 'Iedere afdeling actualiseert in 1998 stelselmatig haar staalkaart en vervolledigt ze met alle (basis)gegevens die relevant zijn voor de verwezenlijking van de verschillende LIN-doelen X+5.'

De staalkaart is de inventaris van een organisatieonderdeel met betrekking tot haar strategie, haar manier van werken (processen), de aanwending van middelen (technologie, informatica...) en de inzet van mensen. Een werkgroep ad hoc, samengesteld uit deskundigen en gebruikers, zag toe op de verwezenlijking van deze doelstellingen en via intranet werden de gebruikers stelselmatig geïnformeerd en ondersteund.

Het strategische deel van de staalkaart werd in 1998 bewust op een laag pitje gehouden.

- In 1998 lag de nadruk vooral op de analyse van de processen. Alle processen werden uitgetekend en minstens één proces werd diepgaand geanalyseerd. Voor ieder proces werd nagedacht over de wijze waarop het resultaat best kan worden gemeten. In 1999 gaat deze oefening onverminderd door.
- In 1998 werd het aspect 'middelenmanagement' van de staalkaart nog niet uitgediept. Dat zal gebeuren in 1999, in het kader van de voorbereiding op het analytische deel van de economische boekhouding. Er werd wel een begin gemaakt met het systematisch bijhouden van gegevens over de IT-middelen.
- Ook inzake personeelsmanagement lag de nadruk op de processen. In iedere afdeling hebben alle personeelsleden gedurende minstens één maand bijgehouden aan welke processen zij meewerkten. Op deze wijze ontstond er een overzicht van de geleverde arbeid per proces, per functie en per afdeling. Dit is een voorbereiding op een personeelsplan dat de afdelingen in staat zal stellen de inzet van personeel nauwkeuriger te plannen, te sturen en te evalueren.

Vier nieuwe jaardoelstellingen voor 1999

De nadruk wordt gelegd op het denken en werken met maatschappelijk relevante en administratieoverschrijdende thema's, om te komen tot een duurzame, geïntegreerde, doelmatige en kwaliteitsvolle aanpak. In 1999 zal de procesanalyse zich daarom ook toespitsen op afdelingsoverschrijdende processen. Dit leidt tot twee doelstellingen voor 1999:

• LIN 1

Het toepassen van het thematisch denken op een belangrijk afdelings- en/of administratieoverschrijdend proces.

• LIN 2

Het concretiseren van een geïntegreerde langetermijnvisie die de thematische beleidsvoering ondersteunt doorheen het departement en zijn administraties.

In 1999 zullen alle afdelingen hun staalkaart ook stelselmatig actualiseren en vervolledigen.

• LIN 3

Elke afdeling actualiseert in 1999 stelselmatig haar staalkaart en vervolledigt ze met alle basisgegevens die relevant zijn voor de verwezenlijking van de globale X+5-planning.

De kwaliteitsprojecten lopen in 1999 gewoon verder, naar het voorbeeld van een eerste EFQM-analyse (European Foundation for Quality Management - 1998) bij AOSO.

• LIN 4

Implementatie van het EFQM-model in 1999.

Zelfevaluatie volgens het EFQM-model door AOSO

Een interdepartementale werkgroep, gekend onder de naam 'Londen-werkgroep', kreeg de opdracht te onderzoeken op welke wijze IKZ in het ministerie kan worden ingevoerd. Deze werkgroep stelde voor om het EFQM-model als referentiekader voor IKZ te gebruiken. Dit EFQM-model omvat 9 aandachtsgebieden of criteria – die op hun beurt subcriteria bevatten – waarop de organisatie, met betrekking tot IKZ, wordt geëvalueerd.

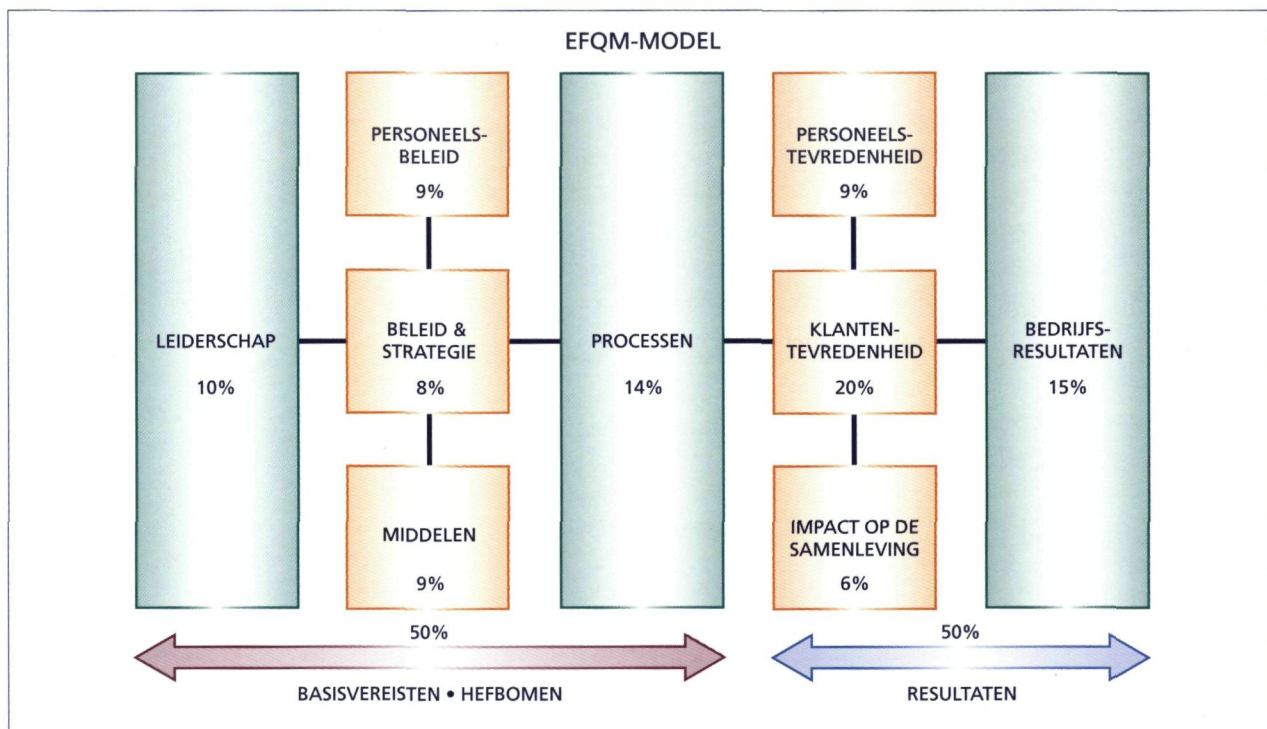
AOSO heeft behoorlijk wat ervaring met IKZ en fungeerde daarom als pilootadministratie voor het departement LIN. Om een zelfevaluatie volgens het EFQM-model te kunnen uitvoeren, werd een EFQM-

werkgroep samengesteld bestaande uit de directeur-generaal, drie afdelingshoofden en tien AI's (minimum 1 uit elke afdeling). Na een tweedaagse opleiding in juni, die als doel had voeling te krijgen met het EFQM-model, kon de eigenlijke zelfevaluatie plaatsvinden - van september tot december 1998. Professor Yves Van Nuland begeleidde het hele proces.

De bevindingen van de zelfevaluatie werden gevalideerd door het COVA en verder gebundeld in een jaarwerkplan 1999-AOSO, dat de doelstellingen van AOSO

voor het nieuwe werkjaar bevat. Om het engagement van het COVA waar te maken, heeft ieder lid van het COVA zichzelf opgegeven als verantwoordelijke voor één doelstelling.

De directieraad LIN besliste deze manier van werken in het ganse departement toe te passen. Van februari tot mei 1999 zal een uitgebreide zelfevaluatie plaatsvinden op departementaal LIN-niveau. Daarna volgen zelfevaluaties van de administraties en een sneldiagnose van de afdelingen.



Rationalisering van de dienstverlening

Overheveling van IMALSO naar de diensten van het departement LIN

Vanaf 1 januari 1999 neemt het departement LIN alle activiteiten van Imalso (Intercommunale Maatschappij van de Linker Scheldeoever) over. De coöperatieve vennootschap IMALSO onderhield en exploiteerde de Waaslandtunnel en de Sint-Annatunnel (voetgangers-tunnel) onder de Schelde in Antwerpen. Zij stond ook in voor het te gelde maken van de gronden van de Linker Scheldeoever en voor de uitvoering van alle werken die deze opdracht met zich meebracht. In 1998

bereidden de afdelingen Wegen Antwerpen, Elektriciteit en Mechanica Antwerpen, Zeeschelde, Natuur en Water de integratie van IMALSO voor. Deze afdelingen nemen elk een deel van de operationele taken en het personeel van IMALSO over. De afdelingen Personeel, Logistiek en Boekhouding en Begroting hebben elk vanuit hun invalshoek deze integratie begeleid. De secretaris-generaal van het departement en de afdeling Coördinatie Beleidsvoorbereiding coördineren de operatie.

Financieel Management

In 1998 werd een algemeen concept voor het kostenmanagement ontwikkeld. Meteen werd ook een algemene werkwijze voor toewijzing van kosten en middelen aan processen uitgewerkt. Later zal dit leiden tot de implementatie van een nieuwe economi-

sche boekhouding en het opbouwen van een kostenanalytische structuur.

De in 1998 opgezette databank 'KUBS' zal in 1999 als leidraad dienen om een aantal personeels- en logistieke kosten te registreren en toe te wijzen aan gebouwen, afdelingen of administraties.

Kwaliteitsborgingssystemen bij infrastructuurwerken

De invoering van een kwaliteitsborgingssysteem voor infrastructuurwerken wordt zowel nationaal als internationaal als een noodzaak gevoeld. Daarom bracht LIN vertegenwoordigers van AWV, AWZ en AOSO samen in een werkgroep met als doel een kwaliteitsborgingssysteem op te zetten en toe te passen bij de realisatie van infrastructuurwerken.

Op basis van ervaringen met pilootprojecten werd een basistekst opgesteld die in de beginfase enkel bedoeld is voor grote werken van klasse 8 of voor werken met een groot risico. Later volgt een aangepaste tekst voor

kleinere werken. Het doel van een dergelijk kwaliteitsborgingssysteem is aan de hand van vooraf uitgeschreven processen en procedures te komen tot duidelijke afspraken tussen bouwheer en aannemers waardoor fouten en betwistingen bij de realisatie van een bouwwerk tot een minimum worden beperkt.

Om het personeel van het departement – zowel ingenieurs als opzichters – vertrouwd te maken met de methodologie van een kwaliteitsborging werd een opleidingsprogramma opgesteld in overleg met de Vlaamse Confederatie Bouw.

Integratie van beleidsdomeinen

Het thematische denken bewees in 1998 alvast goede diensten bij projecten die departementaal en interdepartementaal aangestuurd en gecoördineerd werden door de afdeling Coördinatie Beleidsvoorbereiding. Eén van die projecten gaat over het integraal waterbeheer. Informatie hierover vindt u in hoofdstuk 6. Een ander project is de ontwikkeling van een uniek loket.

Het 'uniek loket'

Een bedrijf dat in Vlaanderen wil investeren, moet bepaalde procedures volgen. In 1998 werd onderzocht hoe die procedures kunnen worden geoptimaliseerd. Hierbij ging veel aandacht naar de milieuvergunning, de milieueffect- en veiligheidsrapportering en de

stedenbouwkundige vergunning. Op basis van dit onderzoek werden 20 projecten opgestart. Eén van de belangrijkste projecten is de ontwikkeling van een loket op het Internet waar een ondernemer wordt begeleid bij het aanvragen van deze vergunningen. Door enkele vragen te beantwoorden, wordt gaandeweg duidelijk welke procedure hij moet volgen. Hij kan on line de noodzakelijke formulieren invullen en informatie opvragen over de te volgen procedures en de bijbehorende regelgeving. Dit 'uniek loket' waar een ondernemer zowel voor een milieu- als stedenbouwkundige vergunning terecht kan, zal tot een verdere integratie van deze administratieve procedures leiden. Het 'uniek loket' vindt u onder <http://www.ondernemen.vlaanderen.be>

Ondersteuning door netwerken, communicatie en vorming

Intranet

Sinds begin 1998 bouwt een implementatieteam het intranet uit tot een intern werkinstrument voor een zo ruim mogelijke groep personeelsleden. In september bevatte de proef-intranetsite voldoende bruikbare informatie en werd het licht op groen gezet voor officiële ingebruikneming op 1 oktober 1998. In 1999 zal de intranetsite worden geëvalueerd, wat eventueel kan leiden tot herstructureringen, verbeteringen van de interactiviteit en het opzetten van opleidingen.

Communicatie

In 1998 ondertekenden de meeste administraties protocollen die een goede ondersteuning van de Vlaamse Infolijn garanderen. De Vlaamse Infolijn zorgt via een gratis nummer voor eerstelijnsinformatie aan de bevolking en draagt hierdoor bij tot een optimale klantenrelatie.

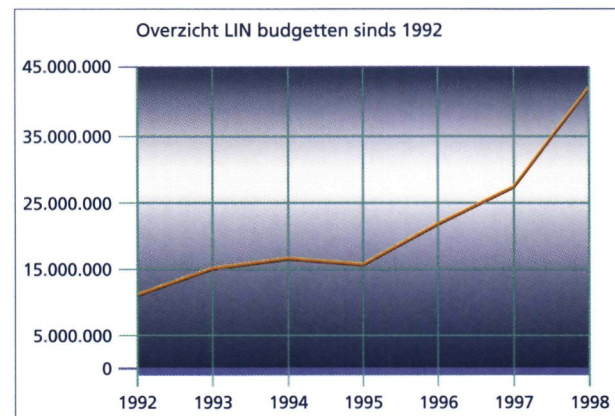
Binnen de departementale werkgroep Informatie-management werd een langetermijntraject uitgeschreven voor de realisatie van een MIS (management-informatiesysteem). Een eerste stap hierin is de oplijsting in 1999 van alle databanken van het departement en de kwalitatieve beoordeling ervan.

Een departementaal jaarcommunicatieplan leidde tot een eerste inventarisatie van geplande externe communicatieacties. Uit de evaluatie blijkt dat voorlich-

ting, informatie en 'educatie' bij alle administraties steeds meer aandacht krijgen. Er wordt ook meer en gestructureerder gecommuniceerd over beleidsdomeinen en -beslissingen.

Vorming

In 1998 steeg het departementaal budget sterk, van 26.500.000 frank in 1997 naar 41.500.000 frank in 1998.

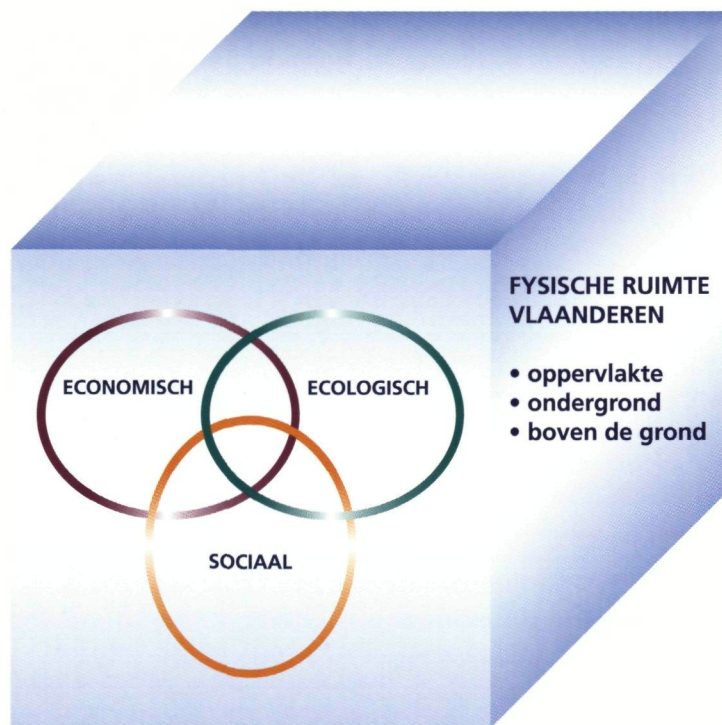


7.901 personeelsleden namen deel aan departementale vormingsactiviteiten die in totaal 16.325 dagen in beslag namen. In vergelijking met 1997 is dit een stijging van 4,9 % op het vlak van deelnemers en 19,5 % op het vlak van het aantal gevolgde dagen. De vaktechnische opleidingen namen 40,2 % van de departementale opleidingen voor hun rekening.

Departementale werkgroep Emancipatiezaken/Gelijke Kansen

Op 1 mei 1998 werd de Departementale Werkgroep voor Gelijke Kansen en Emancipatiezaken opgericht. Deze werkgroep moet zorgen voor een departementaal draagvlak en voor de verdere uitbouw van het gelijkekansen- en emancipatiebeleid. Eén van de belangrijkste taken van deze werkgroep bestaat erin een genderinvalshoek te introduceren in het personeelsbeleid en in het beleid naar de burger toe. Hier toe werken de Commissies voor Gelijke Kansen en

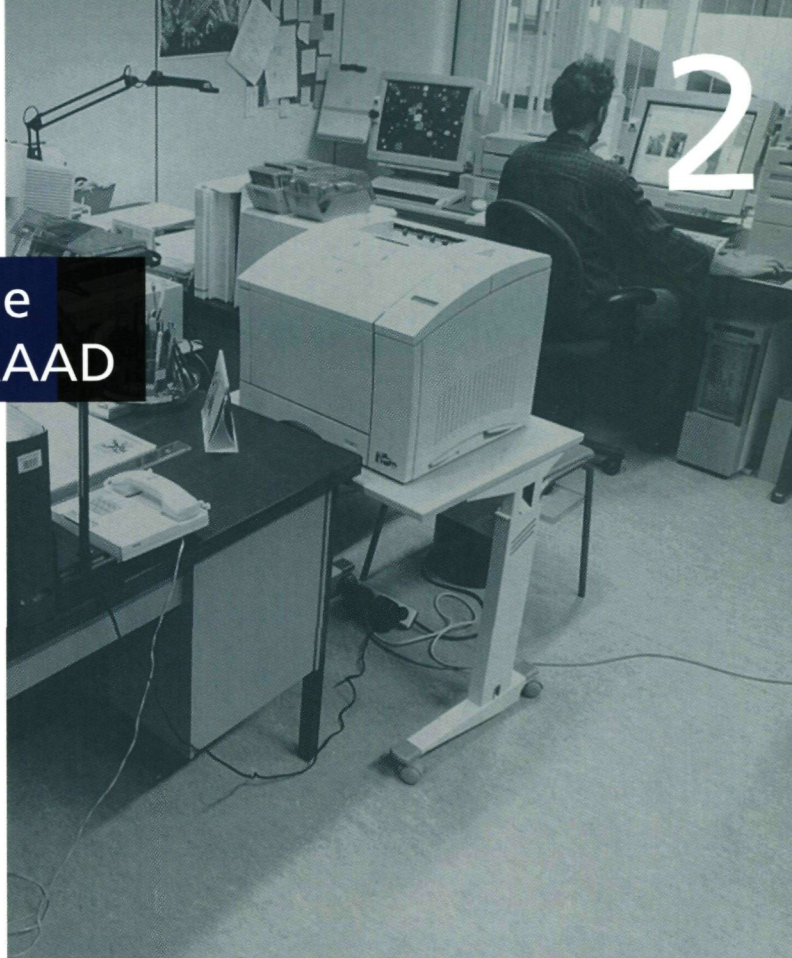
Emancipatiezaken een instrumentarium uit, waaronder bijvoorbeeld het Emancipatie Effecten Rapport (EER). De werkgroep besteedde dit jaar veel aandacht aan vorming en voorlichting. De meest in het oog springende actie was de publicatie van een gelijkekansenkrant.



Ondersteunende dienstverlening - AAAD

In 1998 investeerde de Administratie Algemene Administratieve Diensten (AAAD) van het departement LIN vooral veel tijd en energie in de verdere optimalisering van de service.

Speciale aandacht ging naar de voorbereiding van de nieuwe economische boekhouding en de outsourcing van het IT-beheer. Opmerkelijk was ook de verhoging van de wervingsbudgetten, wat meteen nieuwe mogelijkheden creëerde om de verdere vergrijzing van het departement tegen te gaan.



INHOUD

- Juridische dienstverlening
- Logistieke dienstverlening
- Informaticaondersteuning
- Personeelsbeheer en -beleid
- Financiële ondersteuning

Juridische dienstverlening

De afdeling Juridische Dienstverlening ontwikkelt zich steeds meer tot een echt kenniscentrum. Daar zijn de doorgedreven opleidingssessies, de uitbouw van een eigen documentatiecentrum en de technische publicaties van de personeelsleden natuurlijk niet vreemd aan. De afdeling legt zich vooral toe op twee soorten activiteiten: gedingvoering en advies.

Gedingvoering

Met de term 'gedingvoering' refereren wij aan...

1. procedures voor de Raad van State,
2. claims van burgers en
3. (schade-)eisen tegen burgers.

In 1998 gaf de afdeling Juridische Dienstverlening via overleg en werkbezoeken heel wat knowhow door aan de buitenafdelingen. Tegelijk werd er selectiever gewerkt bij het openen van dossiers. Dat heeft geleid tot een daling van de eisen tegen burgers met 36 %.

Voor AROHM was die daling vooral merkbaar in de handavingsdossiers. De uitvoering van die dossiers werd immers overgeheveld naar de afdeling Bouwinspectie. En in 1998 waren de effecten van de vernieuwde aanpak in de handhaving voor het eerst ook minder sterk voelbaar. Toch blijft AROHM voor de moeilijke handavingsdossiers een beroep doen op de afdeling Juridische Dienstverlening. Daardoor heeft de daling van het aantal dossiers niet geleid tot een vermindering van het werkvolume.

Ook het aantal schade-eisen van AWV tegen burgers daalde merkbaar. Dat is het gevolg van de verhoogde verantwoordelijkheid van de buitenafdelingen bij de eerstelijnsbehandeling van deze schade-eisen.

Grafieken 1, 2 en 3 laten de evolutie zien van het aantal nieuw geopende dossiers m.b.t. gedingvoering sinds 1995. De afname van het aantal dossiers m.b.t. de eisen tegen burgers wordt bijna volledig gecompenseerd door een toename van het aantal procedures voor de Raad van State (+ 19 % in 1998) en het aantal claims van burgers (+ 12 % in 1998). De adviesverlening (grafiek 4) blijft stijgen (+ 23 % in 1998).

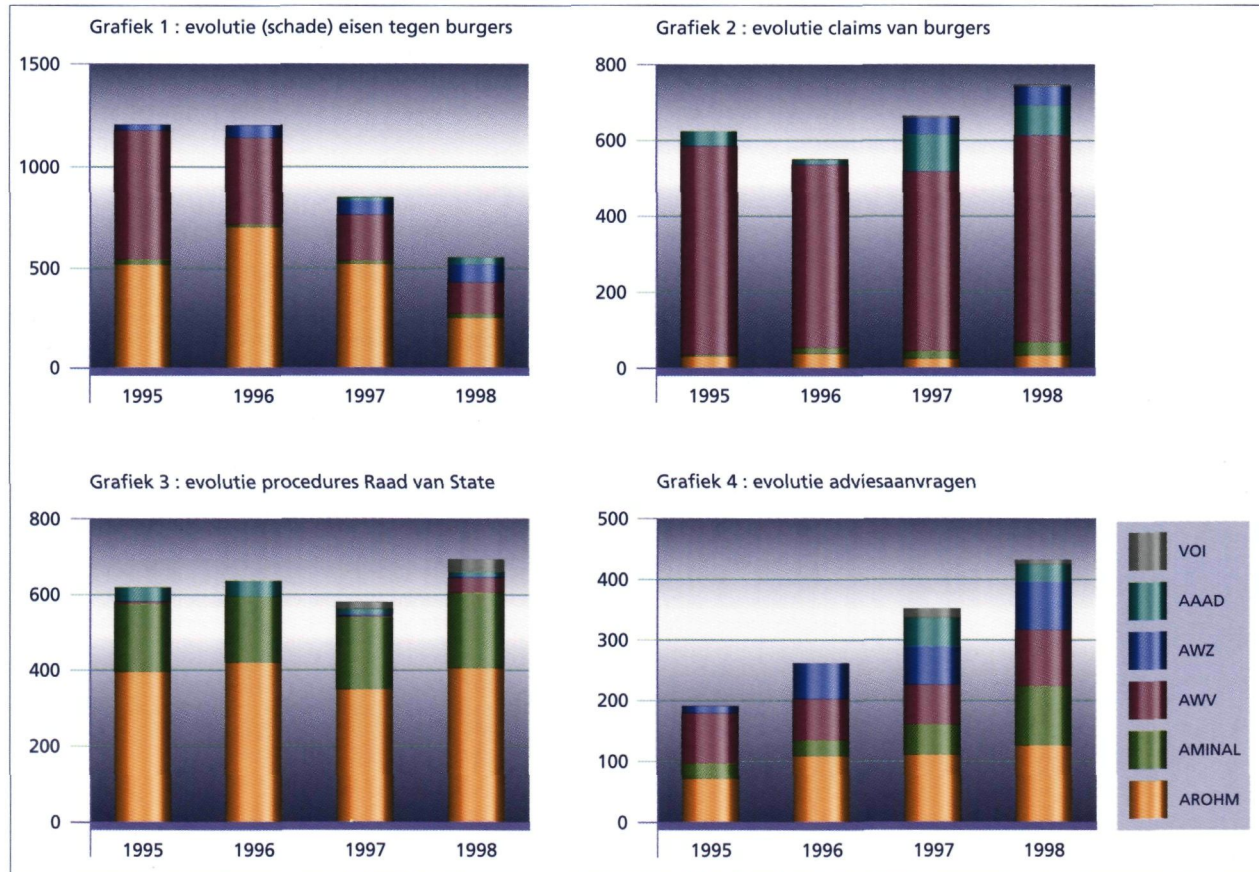
Advies

In 1998 verstrekte de afdeling Juridische Dienstverlening 23 % méér adviezen dan het jaar voordien. Daarbij valt op dat de dienstverlening aan de verschillende administraties van LIN gelijkmatiger is gespreid.

Ook de kabinetten en de administraties deden steeds meer een beroep op juridische ondersteuning bij

- regelgevende initiatieven (onder meer inzake weekendverblijven) en
- ontwerpdecreten (integraal waterbeheer, ruimtelijke ordening, bossen, milieuhandhaving, aslasten).

De afdeling Juridische Dienstverlening werkte het voorbije jaar intens samen met juristen in de andere afdelingen van LIN. Ze was ook betrokken bij een aantal administratieoverschrijdende projecten, zoals de opleiding van 600 ambtenaren tot verbalisant inzake beteugeling zwerfvuil, de juridische ondersteuning van de werkgroepen inzake de havenuitbreiding Antwerpen en Gent en de juridische begeleiding van het handavingsbeleid.



Logistieke dienstverlening

Nieuwe economische boekhouding

In 1998 bereidde de afdeling Logistiek zich voor op de nieuwe economische boekhouding. Dat gebeurde op drie fronten.

1. DE INVENTARISATIE VAN DE VERMOGENSGOEDEREN

De afdeling werkte de gestructureerde inventarisatie van machines en meubilair voor ongeveer één derde af. Ook de inventarisatie van het wagenpark en het vlootbeheer werd grondig voorbereid en zal in 1999 effectief worden uitgevoerd.

2. INTRODUCTIE VAN EEN VOORRAADBEHEERSYSTEEM VOOR KANTOORBENODIGDHEDEN

De basis van het nieuwe voorraadbeheersysteem voor kantoorbehoeften is een databank, die in 1998 werd ontworpen en voorbereid. De eigenlijke implementatie volgt in 1999.

3. ONTWIKKELING VAN EEN SYSTEEM VOOR DE TOEWIJZING VAN GEBOUWGEBONDEN KOSTEN

Om een nog vollediger beeld te krijgen van de werkingskost van LIN, ontwikkelde de afdeling Logistiek een systeem voor de exacte toewijzing van alle gebouwgebonden kosten.

Inkoopbeleid

Volgens het ARAB moet de werkgever instaan voor het onderhoud (wassen en herstellen) van werk- en beschermkledij. De afdeling Logistiek onderzocht de financiële gevolgen van het eventuele huren van deze kledij. Al gauw bleek dat de huurkosten de huidige kosten zouden overtreffen. Tegenover die meerprijs staat dan weer de besparing op het werk die het decentrale leveren en onderhoud momenteel met zich meebrengen.

Informaticaondersteuning

Het jaar 1998 zal voor altijd in het RAM-geheugen van de IT-afdeling gebrand staan als het jaar waarin de outsourcing werd voorbereid. Desondanks werd het serviceniveau hoog gehouden en waar mogelijk werden de dienstverlening en de infrastructuur zelfs uitgebreid.

In de buitendiensten beschikken de medewerkers vaak over verouderd meubilair. Na interdepartementale onderhandelingen werd het budget voor meubilair met 11 % verhoogd. Een steeds groter deel van het budget wordt besteed aan globale herinrichting van lokalen en soms volledige verdiepingen. Daarbij werd gezorgd voor een betere ergonomie en een meer klantvriendelijke uitstraling.

Documentatie

Eind 1998 tekende de afdeling Logistiek een nieuw documentatiebeleid uit voor het departement LIN. De implementatie volgt in 1999, na goedkeuring door de directieraad. Het nieuwe beleid sluit aan bij de interdepartementale bibliotheekstrategie. Het zal leiden tot een efficiënter gebruik van de beschikbare middelen en het opent de weg naar het elektronische documentenbeheer.

Reproductie

In 1998 werd ook de werking van de eind '97 opgestarte kopieercentrale geoptimaliseerd. In de plaats van de initiële installatie kwamen er vijf industriële printers (zwart, plus steunkleur en 'full color'). De installatie wordt aangestuurd vanaf PC's en Macintosh computers, via een centrale server. Door deze omschakeling moesten de grafici hun kennis van de DTP-pakketten en de printerbesturing grondig bijspijkeren. Momenteel printen alle machines van de digitale drukkerij van de afdeling Logistiek een gemiddeld hoger aantal pagina's af dan dezelfde printers in privé-bedrijven. Wat duidt op een voldoende hoge productiviteit.

Uitbreiding van de dienstverlening en de infrastructuur

In 1998 nam LIN 1.447 nieuwe Windows NT-werkstations in gebruik. De IT-afdeling waakte erover dat alle bestaande toepassingen maximaal konden worden behouden en zorgde voor een volledige integratie in

de SUN Solaris-serveromgeving. Alle nieuwe toestellen zijn millenniumbestendig en ook de 187 unix-servers zijn nu klaar voor het jaar 2000.

LIN is het eerste departement dat met alle nieuwe en oude computers overschakelde op het e-mailsysteem van Netscape. Nagenoeg alle gegevens uit het vorige systeem - CC:Mail - blijven beschikbaar in de nieuwe omgeving.

Het netwerk, de ruggengraat van de computerinfrastructuur, werd in samenwerking met AOSO op een snelheid van 2 Mb/sec gebracht, wat uiteraard een gunstig effect heeft op de telefoonrekening. Medewerkers met een eerder nomadisch professioneel bestaan, kunnen voortaan mobiel inbellen.

De IT-afdeling bouwde ook het intranet verder uit en bood alle entiteiten de mogelijkheid zich te profileren via eigen webpagina's. In overleg met de webmaster en de informatieambtenaar werd hiertoe een degelijk technisch concept ontwikkeld.

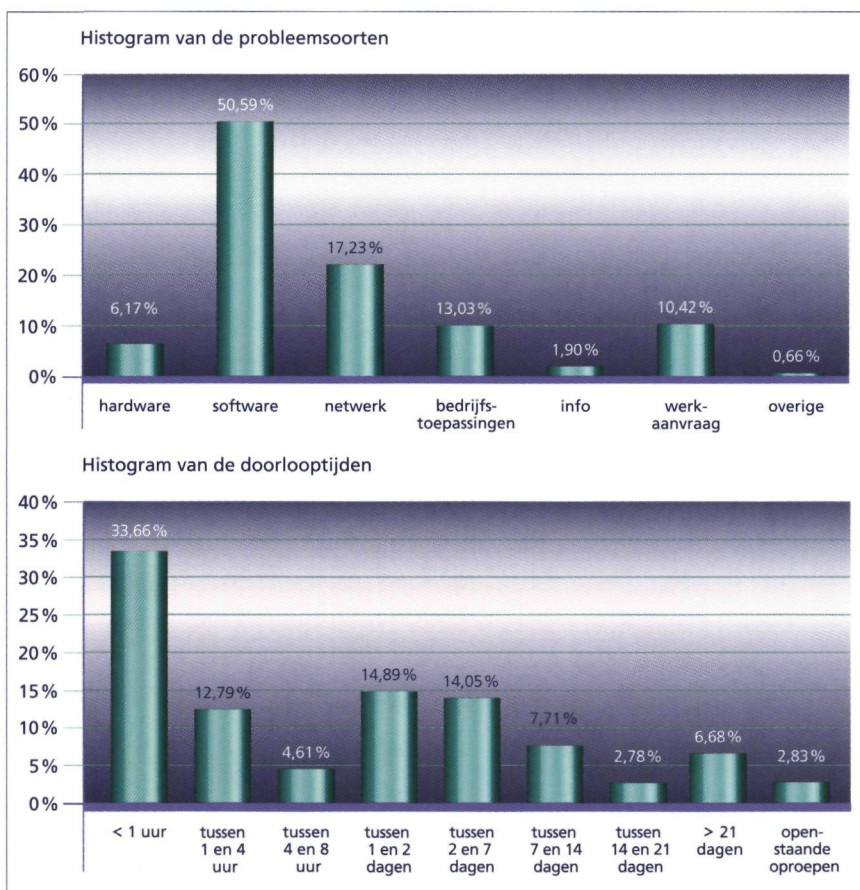
Intussen nam het interdepartementaal niveau onze intranetstandaarden grotendeels over.

Belangrijke nieuwe toepassingen

- Bij AWZ werd het loods-informatiesysteem (LIS) voorbereid, een samenwerkingsproject op internationaal niveau. De integratie met de Schelderadarketen is voorzien.
- Ook de applicatie voor het beheer, de registratie en de evaluatie van dossiers ruimtelijke ordening (BREDERO) is geïnstalleerd in de testsite en wordt verder geïmplementeerd in de andere afdelingen. Het opvolgingssysteem MELANIE voor monumenten is uitgebreid met nieuwe functies.
- AWV kreeg een dynamische en interactieve verkeersinformatiekrant op het Internet.

- AMINAL bouwde het Geografische Informatiesysteem (GIS) verder uit en vergemakkelijkte het mobiele inbellen ten behoeve van haar inspecteurs.
- AOSO investeerde in vernieuwde rekentechnieken en registreerde haar specifieke gegevens in de interdepartementale website 'Databank Ondergrond Vlaanderen'.
- Bij AAAD werd verder gewerkt aan de informatisering van de evaluatie- en planningsdocumenten van alle personeelsleden.
- Een GIS-werkgroep bouwde een degelijke onthaalgeving voor de vele GIS-toepassingen in LIN uit.

De helpdesk, het zenuwcentrum van de IT-afdeling, werd geprofessionaliseerd. Maar door een gebrek aan middelen blijft het aantal medewerkers wel onder de internationale normen.



De bovenstaande grafieken geven een overzicht van de oproepen die de helpdesk tussen 1 juli en eind december 1998 heeft verwerkt. De meeste problemen hadden met de software te maken. Uit de analyse van de doorlooptijd blijkt dat in de meeste gevallen het probleem binnen het uur na de oproep werd opgelost.

Personeelsbeheer en -beleid

Vergrijzing

Het departement LIN vergrijst: 2.562 personeelsleden zijn ouder dan 50 en sommige diensten raken onderbemand. Organisatorische bijsturing dringt zich op. Een instroom van nieuwe krachten zou het aantal psychische en fysieke gezondheidsklachten vast doen afnemen. Personeelsplannen in die zin zijn in ontwikkeling. In 1998 finaliseerde LIN een personeelsplan voor de mensen die de beweegbare kunstwerken bij AWZ bedienen.

Bevorderingen

In 1998 konden 40 medewerkers worden bevorderd tot hoofdtechnicus. Er waren 232 gegadigden. Sommigen solliciteerden voor verscheidene vacatures, wat resulteerde in 497 kandidaatstellingen. Voor het eerst waren de bevorderingen het resultaat van een vergelijkend onderzoek. Functioneringsevaluaties, motivatie, potentieelinschatting, vorming en eventueel ook anciënniteit/ervaring van de verschillende kandidaten werden vergeleken. De 40 vacatures werden probleemloos ingevuld.

Het voorbije jaar slaagden 63 personeelsleden in een overgangsexamen en zij werden dan ook tot een stage toegelaten. Zo kwamen 12 personeelsleden van andere departementen over naar LIN. Slechts 2 personeelsleden verlieten LIN voor het departement Onderwijs.

Toename van het aantal vrouwelijke personeelsleden

Er werken meer mannen dan vrouwen bij LIN en de meeste vrouwen behoren tot niveau C of D. Daar komt geleidelijk verandering in. Vrouwen klimmen nu ook op tot de hoogste niveaus en mandaten. Het feit dat zij zich steeds meer in technische functies gaan profileren, is daar niet vreemd aan. Bovendien zijn er behoorlijk wat aanwervingen op niveau A en vrouwelijke kandidaten ervaren de flexibele vakantieregelingen op het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap als een extra voordeel.

Ziekteverzuim

In 1998 lag het gemiddelde percentage werkverlet wegens ziekte bij LIN op 4,67 %. In 1997 was dat nog 4,70 % en in 1996 zelfs 5,60 %. Het percentage van 1998 stemt overeen met een gemiddelde van 12 werkdagen afwezigheid wegens ziekte per personeelslid. Het percentage ziekteverzuim van LIN ligt dus lager dan dat van het totale ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (4,76 %). Gelet op de vergrijzing van het departement is dit een opmerkelijk resultaat. Het sociaal secretariaat Securex stelt dat een ziekteverzuim van 4,67 % vergelijkbaar is met cijfers voor de privésector.

Wervingsbudgetten

In 1998 kon het departement LIN beschikken over een wervingsbudget van 230 miljoen frank, dat is meer dan het vijfvoud van wat in 1997 beschikbaar was (41,5 miljoen frank). Dit is het gevolg van twee beslissingen.

I. EEN NIEUWE BEREKENINGSWIJZE VOOR DE WERVINGSBUDGETTEN.

Tot en met 1998 werd het budget bepaald op basis van de reële afvloeiingen in het voorgaande jaar. Maar vanaf 1999 wordt het wervingsbudget berekend aan de hand van een raming van de verwachte afvloeiingen in het lopende jaar. Eventuele correcties op de raming zullen achteraf gebeuren.

Door de overgangssituatie was er in 1998 een wervingsbudget beschikbaar dat was berekend op basis van de reële afvloeiingen van 1996 (VWP '97 van 48 mio), de afvloeiingen in 1997 (58 mio aangewend bij de begrotingscontrole) en de raming van de afvloeiingen in 1998 (VWP '98 van 124 mio).

2. HET AFLOPEN VAN DE ABH-OEFENING

De compensaties die in het kader van de Algemene Baremaherziening (ABH) moesten worden toegepast op de wervingsbudgetten, verstreken in 1998. Van het budget berekend op de geraamde afvloeiingen van 1998 werden dus geen compensaties meer afgehouden. Bovendien werd het budget voor het VWP '98 minder afgeroomd (124 mio voor de uitstroom '98 versus 48 mio voor de uitstroom '96).

In 1998 werd ook de aanwervingsprocedure opgestart voor meer dan 200 statutaire betrekkingen. Op 1 mei '99 was ongeveer de helft van de vacatures ingevuld.

Financiële ondersteuning

De afdeling Boekhouding en Begroting heeft ook in 1998 met succes gewerkt aan een efficiëntere kwaliteitscontrole op het kredietbeheer en een meer gestructureerde vereffening van betalingsdossiers. De verwijlintresten daalden voor het vijfde opeenvolgende jaar tot 87.821.597 frank (in 1997: 118.425.592 frank en in 1996: 314.228.925 frank).

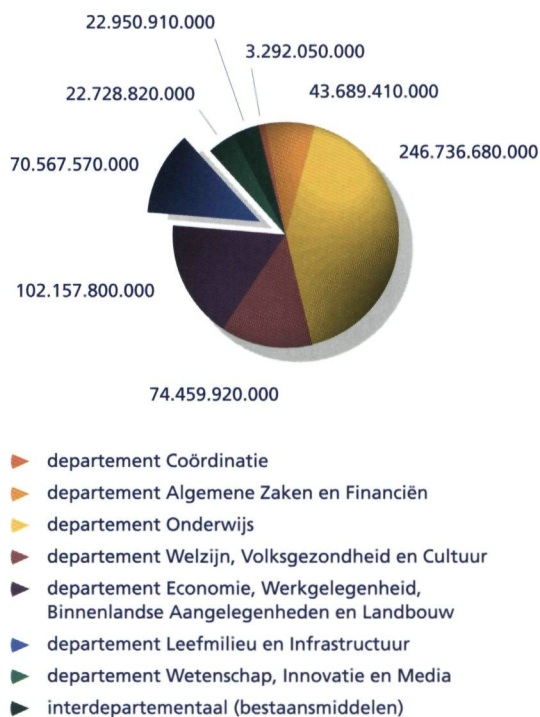
De uitdagingen voor 1999 zijn de omvorming van de huidige kasboekhouding naar een nieuwe economische boekhouding en de verdere uitbouw van een optimaal financieel management.

Om de toegekende kredieten zo efficiënt en effectief mogelijk te beheren, heeft de afdeling Boekhouding en Begroting in 1998 de informatiestroom naar alle verantwoordelijken (directieraad, lijnmanagers en begrotingsverantwoordelijken) verder uitgebreid en opgedreven. In 1998 werd 94,75 % van de vastlegingskredieten en 95,77 % van de investeringskredieten benut of een fractie minder dan in 1997 en 1996.

Functioneringstoelagen

Voor het eerst werd tijdens de waarderingsfase van het PLOEG-systeem een functioneringstoelage toegekend aan ongeveer 3,5% van de personeelsleden van het departement LIN voor een totaal bedrag van ruim 20 miljoen frank.

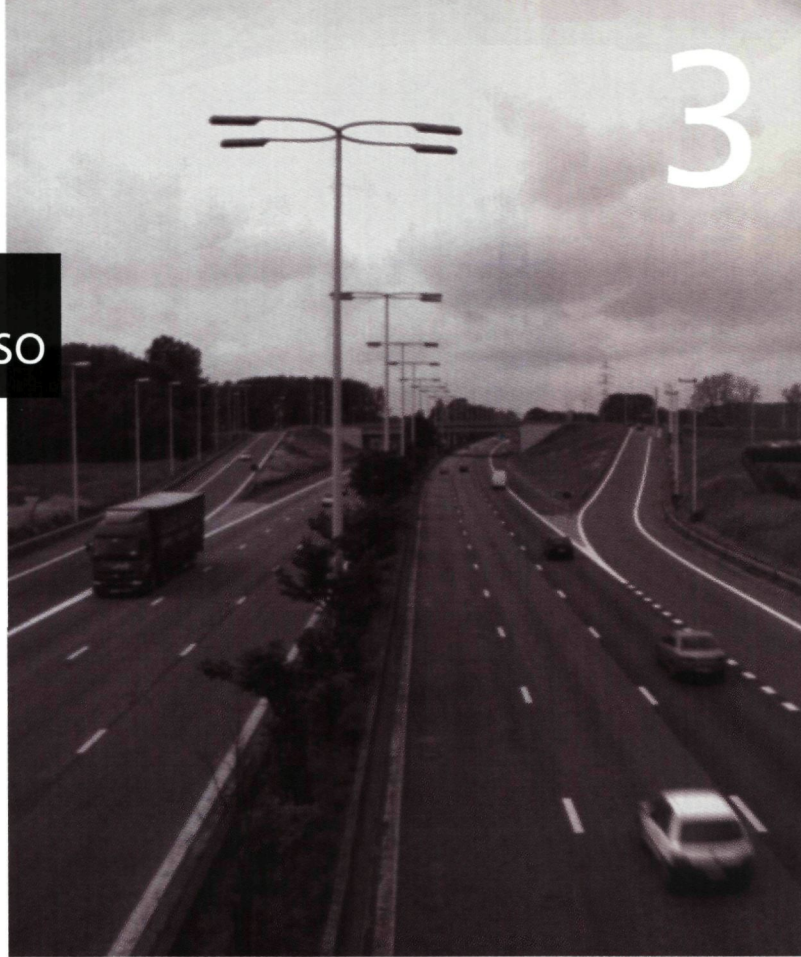
Aandeel kredieten LIN in het totaal van de kredieten van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap voor 1998



Bovenstaande grafiek geeft het aandeel weer van LIN in het totaal van de investeringskredieten en machtigingen van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

Mobiliteit AWV, Mobiliteitscel, AOSO

Mobiliteit laat niemand onberoerd. Daarom is het ook een zaak die met bijzondere zorg en aandacht moet worden aangepakt. In 1998 nam de administratie Wegen en Verkeer tal van initiatieven die moeten leiden tot een meer optimale mobiliteit. Daarbij werden ook de partners binnen LIN en de gemeenten nauw betrokken. En uiteraard wordt terdege rekening gehouden met het milieu. Want een duurzame mobiliteit maakt integrerend deel uit van een gezonde en vooral leefbare samenleving.



INHOUD

Behoefteanalyse
Mobiliteitsconvenants
Betere organisatie van het verkeer
Telematica in Vlaanderen
Milieuvriendelijke maatregelen
Samenwerkingsovereenkomst met nutsmaatschappijen
Hasselt - Groene Boulevard
De Leuvense stationsomgeving
Aanpassingen aan het snelwegennet
Herinrichting van de doortocht van de N70 te Beveren
De toekomst van de luchthavens van Oostende en Antwerpen

Behoefteanalyse

De vraag naar ingrepen ter verbetering van de mobiliteit wordt steeds nadrukkelijker. Anderzijds zijn de beschikbare kredieten beperkt, dus moeten er prioriteiten worden gesteld. En projecten moeten objectief worden verantwoord. De afdeling Wegenbeleid en -beheer werkte daarom samen met de andere betrokken afdelingen een behoefteanalyse en een methodologie uit waarmee op een objectieve wijze prioritaire maatregelen kunnen worden geïdentificeerd.

Wat is behoefteanalyse?

Aan de hand van een grondige omgevingsanalyse worden vooraf beleidskeuzes gemaakt op drie niveaus.

- Op het eerste niveau kiest het beleid tussen de verschillende vervoermodi.
- Op het tweede niveau worden keuzen gemaakt binnen een bepaalde vervoermodus.
- Op het derde en laatste niveau worden objectieve parameters en criteria gedefinieerd voor de verschillende types infrastructuur binnen het wegennet (bv. fietspaden, doortochten, structureel onderhoud, veiligheidswerken...).

De behoefteanalyse beperkt zich tot nu toe hoofdzakelijk tot het derde niveau en resulteert steeds in een inventaris van knelpunten. De afweging gebeurt op basis van objectieve criteria met meetbare parameters. Door het toekennen van gewichten aan de verschillende criteria kan het totale gewicht van een project worden gedefinieerd. Dat totale gewicht bepaalt tenslotte de prioriteit van het project.

Dergelijke analyse en afweging werden uitgevoerd voor volgende rubrieken:

- het structureel onderhoud met het oog op de instandhouding van het patrimonium;
- de specifieke verkeersveiligheidsprojecten;
- de verkeersleefbaarheidsprojecten: doortochten, fietspaden, carpoolparkings en projecten voor de verbetering van de multimodale bereikbaarheid.

Projecten die binnen een bepaalde rubriek worden uitgevoerd, kunnen ook relevant zijn voor andere rubrieken. Bij de prioriteitsbepaling van een doortochtproject moet bijvoorbeeld ook rekening worden gehouden met eventuele onveilige punten in die doortocht of de

slechte staat van de weg. Daarom worden de scores herschaald en wordt de projectscore berekend als de vierkantswortel van de som van de gewogen kwadraten van de afzonderlijke scores. De wegingsfactor is begrepen tussen 0 en 1. Hij bedraagt 1 voor de rubriekscore die hoort bij het project en 0 voor de niet relevante rubrieken. Voor de overige rubrieken krijgt hij een waarde tussen 0 en 1.

In 1998 werden de prioriteiten volgens bovengenoemde criteria toegepast bij het opstellen van het driejarenprogramma 1999-2000-2001 voor de rubrieken doortochten, fietspaden en kruispunten. Vanaf 1999 zal worden gewerkt met de globale projectcores.

Deze implementatie past in een totaalaanpak van de mobiliteit. Via kwalitatieve en kwantitatieve normering worden de projecten zelf gerangschikt volgens de beoogde maatschappelijke effecten. Met dit beleid beoogt het Vlaamse Gewest de gewenste effectiviteit, efficiëntie en zuinigheid te realiseren die zij zich tot doel heeft gesteld.

Mobiliteitsconvenants

Het mobiliteitsconvenant werd geïntroduceerd op 2 april 1996 en ging dus in 1998 zijn derde werkjaar in. Het *kwantitatieve* succes van dit beleidsinstrument valt niet te ontkennen: eind '98 hadden 211 Vlaamse steden en gemeenten (op een totaal van 308) een mobiliteitsconvenant met het Vlaamse Gewest en De Lijn ondertekend.

Ook het aantal projecten waarover gezamenlijke engagementen werden afgesproken, nam sterk toe. Tot 31 december '97 liepen er 35 bij convenant geregelde infrastructuurprojecten. Een jaar later waren dat er 77. Het aantal openbaar vervoerprojecten kende een vergelijkbare groei: van 12 in '97 naar 26 in '98.

Scenario's 'duurzame mobiliteit'

De *kwalitatieve* meerwaarde van het mobiliteitsconvenant moet worden gerealiseerd via het gemeentelijke mobiliteitsplan. Elke lokale overheid die het convenant onderschrijft, verbindt er zich toe een

mobiliteitsplan op te stellen. De eerste fase in de ontwikkeling van dat plan – de oriëntatiefase – hebben vele gemeenten nu achter de rug. Zij werken momenteel aan de tweede fase, waarin verschillende scenario's over mobiliteit worden uitgeschreven:

- een trendscenario (het huidige beleid voortzetten);
- twee of meer scenario's duurzame mobiliteit (trendbreukscenario's- een andere koers gaan varen, die beantwoordt aan de behoeften van de huidige én de volgende generaties).

Vooral dat laatste scenario is niet evident.

'Trendbreuken' ontstaan slechts na 'denkbreuken'.

Nieuwe mensen en structuren

In de loop van 1998 heeft AWV via een wervingsexamen elf adjuncten van de directeur in dienst genomen. De meesten zullen de diverse partners in het mobiliteitsconvenant gaan begeleiden: de Vlaamse Vervoermaatschappij en de lokale besturen.

In het kader van de jaarlijkse evaluatie van het convenant als beleidsinstrument werd het functioneren van een aantal overleg- en adviesorganen kritisch doorgelicht. Het gaat met name om de Provinciale Commissies voor de Verkeersveiligheid, de Adviesgroep voor de Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen, de Provinciale

Auditcommissies en de Task Force van het mobiliteitsconvenant. Tegelijk werd de rol van de Gemeentelijke Begeleidingscommissies gedefinieerd. Hun functie werd geconcretiseerd in een nieuwe versie van het moederconvenant.

Betere organisatie van het verkeer

Een sneller openbaar vervoer kan meer reizigers aantrekken. Daarom werd al in 1997 bestudeerd hoe verkeerslichten voorrang kunnen verlenen aan de voertuigen van De Lijn. De sturingsplannen voor een 500-tal verkeerslichten werden in eigen beheer aangepast. In de loop van 1998 werden een 150-tal kruispunten, verspreid over de vijf provincies, voorzien van elektronische detectieapparatuur en kabels. De belangrijkste lijnen werden eerst aangepakt, zoals de lijn 58a Gent-Maldegem-Brugge (29 kruispunten), de lijn 18a

Hechtel-Eksel-Hasselt (18 kruispunten) en de lijn 41 Turnhout-Antwerpen (29 kruispunten).

Via een meetcampagne werd vervolgens nagegaan of de bussen regelmatig reden, of er tijd werd gewonnen en of er eventueel moest worden bijgestuurd. De bestudeerde projecten worden vanaf begin 1999 één na één in dienst genomen. Ondertussen wordt de verkeerstechnische studie afgewerkt van het overige deel van de circa 800 kruispunten waarvoor een verkeerslichtenbeïnvloeding ten voordele van het openbaar vervoer is voorzien.

AANTAL KRUISPUNTEN			
PROVINCIE	uitgevoerde plannen	afgewerkte plannen – niet uitgevoerd	studie bezig
Oost-Vlaanderen	25	127	35
West-Vlaanderen	31	81	16
Antwerpen	26	47	56
Limburg	25	61	24
Vlaams-Brabant	35	58	21
TOTAAL	142	374	152
ALGEMEEN TOTAAL	668		

Stand van zaken eind '98

Telematica in Vlaanderen

Met het afronden van de verkeerstechnische studie (1998) is een kader geschapen voor de verdere, stapsgewijze implementatie van het verkeersbeheer in Vlaanderen.

Parallel met de uitbouw van een verkeersinformatiesysteem, dat verkeersparameters van diverse bronnen zal samenbrengen in een centrale databank, is het startsein gegeven voor een heus Vlaams Verkeerscentrum in Antwerpen. Het Vlaamse Gewest is in de eerste plaats gestart met het samenbrengen van de verkeers-

waarnemingen van de voornaamste actoren (rijkswacht, politie, De Lijn, automobielfederaties) met de bedoeling 'het beste beeld van de weg' te creëren.

Eerstdaags stromen gegevens over wegwerkzaamheden en waarnemingen van rijkswachtpatrouilles en verkeersinformatie van buitenlandse centra binnen. Als daarbij ook tellusgegevens, camerabeelden en meldingen van weggebruikers (GSM) kunnen worden geïntegreerd, zal het centrum ook sturend kunnen optre-

den. De vergelijking van de verschillende brongegevens leidt dan tot unieke en actuele verkeersberichtgeving, waardoor het sturen van de verkeersstromen mogelijk wordt. De nieuwe website 'Verkeersinfo' (<http://verkeersinfo.lin.vlaanderen.be>) is een eerste stap op die weg. Het verkeersbeheer, de sturing van de verkeersstromen zal gebeuren aan de hand van klassieke radioberichtgeving, gecodeerde berichtgeving (RDS-TMC) of met behulp van variabele seingeverers boven of naast de weg. Het Gewest heeft in 1998 ook een tiental mobiele 'tekstwagens' aangekocht om in te zetten bij wegwerkzaamheden met het oog op infor-

matieverstrekking, filestaartbeveiliging of 'on trip' reisadvies (rerouting). De aansturing hiervan gebeurt ook vanuit het Verkeerscentrum en loopt parallel met de radioberichtgeving.

In 1998 werd ook een grensoverschrijdend rerouting-project opgestart, met de bedoeling het verkeer tussen Antwerpen en Rotterdam te spreiden over de E19 (Breda) en A12 (langs de haven). Aangezien de beslissingspunten aan Vlaamse zijde hiervoor ten zuiden van Antwerpen liggen, zal ook het verkeer op de Ring R1 hierbij gebaat zijn.

Milieuvriendelijke maatregelen

Carpoolparkings

Het Vlaamse hoofdwegennet is overbelast. Dagelijks zijn er zowel structurele als occasionele files die gepaard gaan met massaal tijd- en geldverlies. Eén van de middelen om de verkeersvraag te beperken, zonder noemenswaardige vermindering van de mobiliteit, is de uitbreiding van het gemeenschappelijk vervoer in de vorm van carpooling en openbaar vervoer. Hiermee verminderen we ook de druk op het milieu en op ons wegennet. Rationeel gelokaliseerde en goed ingerichte carpoolparkings zijn hierbij onmisbaar.

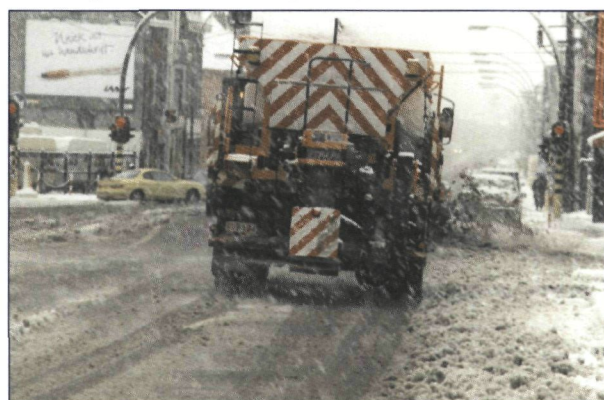
Onder inrichting verstaan wij:

- wat nodig is om comfort en veiligheid op de parkings te waarborgen;
- wat nodig is om de verkeersveiligheid aan de toegang tot de parking te verzekeren;
- wat nodig is om gebruikers over het bestaan van de parking te informeren.



De Vlaamse overheid wil het alternatieve vervoer versterken en het samen rijden stimuleren. Daarom heeft zij beslist om gedurende drie jaar jaarlijks 250 miljoen frank te investeren in de aanleg, uitbreiding en (her)inrichting van carpoolparkings. Momenteel zijn al 36 carpoolparkings aangelegd (met een totale capaciteit van ruim 2.300 auto's).

Dataregistratie en -analyse bij het zoutstrooien



Alle strooigegevens worden tijdens de rit automatisch verzameld

Op de Vlaamse wegen wordt gedurende een gemiddelde winter 470 g zout uitgestrooid per vierkante meter. Alles samen betekent dit al gauw 37.200 ton zout per winter. AWV wil ondanks de toenemende mobiliteit de milieuoverlast van het verkeer op het huidige niveau handhaven en ontwikkelde daarom een actieplan om het strooien van zout beter te controleren en waar mogelijk te reduceren.

In 1998 kocht AWV een softwareprogramma aan dat de gegevens die in de bedieningskast van de zoutstrooiers worden geregistreerd, inleest en verwerkt. Omgekeerd wordt het ook mogelijk de bedieningskasten van de zoutstrooiers van tevoren te programmeren zodat enkel vastgestelde hoeveelheden kunnen worden uitgestrooid. Achteraf kunnen de data weer worden ingelezen om te controleren of overal werd gestrooid en of nergens teveel werd gestrooid. Ook de duur van de actie en de snelheid van de strooiwagen kan worden gecontroleerd. Dit programma leidt ongetwijfeld tot een meer milieubewuste aanpak van de gladheidsbestrijding. Op basis van de strooidata die nu worden geregistreerd en geanalyseerd zullen in de toekomst aangepaste strooienderrichtingen worden opgesteld.

Gladheidsmeetsysteem: veiligheid en milieu gaan samen

Het project beoogt de realisatie van een meetsysteem voor de detectie en voorspelling van ijsvorming langs de wegen. Het systeem ondersteunt de activiteiten van de winterdienst van AWV.

Intussen beheert AOSO 48 meetstations, verspreid over heel Vlaanderen, die de ijsvorming langs de wegen detecteren en voorspellen. Elk station beschikt over sensoren die zowel de atmosferische condities als de toestand van het wegdek meten. Op basis van deze metingen verricht de Meteo Wing een 24 uurvoorspelling die op haar beurt wordt gebruikt om preventieve strooiacties te plannen. In de winter van 1999-2000 wordt dit meteosysteem geïntegreerd in de gladheidsbestrijding bij AWV. Ook dit systeem moet leiden tot een efficiëntere en meer milieubewuste aanpak bij het zoutstrooien.

Natuurvriendelijk wegenbeheer wordt coherenter

Het Vademecum Natuurtechniek laat zien hoe de wegen op een natuurvriendelijke manier kunnen worden ingericht en onderhouden. Aan de hand van deze praktische handleiding zijn al verschillende projecten uitgevoerd. Soms op initiatief van de natuursector (AMINAL), soms op initiatief van de wegbeheerders zelf (AWV). Er zijn bijvoorbeeld al enkele dassen- en amfibieëntunnels aangelegd op initiatief van de natuur-

sector. Op initiatief van AWV draait het eerste volwaardige bermbeheersplan proef. In 1998 organiseerde de cel NTMB (NatuurTechnische MilieuBouw) van AMINAL een opleiding om iedereen nog eens extra aan te moedigen om meer voorstellen te doen voor een natuurtechnischer beheer van wegen.

Om alle losse initiatieven tot een samenhangend geheel te bundelen, kon AWV in 1998 eindelijk drie gespecialiseerde contractuelen in dienst nemen, die meteen de 'Projectgroep Bermbeheer en Ontsnippering' gaan bemannen. Die projectgroep krijgt drie jaar de tijd om de reeds aanwezige ideeën in uitvoering te brengen via het opstellen van bestekken, het vrijmaken van extra kredieten en het motiveren van collega's. De projectgroep moet ook de natuurtechnische principes definitief in het wegenbeleid inbouwen.

Het opstellen van bermbeheersplannen is een prioriteit. Daarom maakte AWV er een officiële doelstelling van in haar jaarprogramma 1999. Een verdere stap is het opmaken van geïntegreerde ontsnipperingsplannen met als doel de samenhang van natuurgebieden op een gestructureerde manier te vergroten.

Solventarme wegmarkeringsproducten.

De moderne wegenverven bevatten momenteel zo'n dertig procent oplosmiddelen. Dat is al 25 % minder dan de vorige generatie verven, maar dat percentage kan wellicht nog verder worden gereduceerd. Dat betekent wel dat er vandaag nog heel wat vluchtige organische stoffen via verdamping in de atmosfeer terechtkomen. De luchtverontreiniging door het gebruik van verven en andere solventhoudende producten vormt één van de belangrijkste aandachtspunten van het huidige beleid.

Vluchtige organische stoffen dragen bij tot hoge atmosferische ozonconcentraties en bevatten toxische componenten die letsels kunnen veroorzaken bij te lange blootstelling (inademing). Uit onderzoek is gebleken dat aromatische oplosmiddelen (tolueen e.a.) schadelijker zijn dan alifatische oplosmiddelen (o.a. white-spirit). Dit zette de Vlaamse wegadministratie ertoe aan om samen met de producenten en aanne-

mers van wegmarkeringswerken ervoor te zorgen dat in een eerste fase wordt overgeschakeld op hoofdzakelijk alifatische oplosmiddelen voor wegverven. Het percentage aromaten mag contractueel nog maximaal 3 % bedragen. In de praktijk kunnen de huidige wegverven alleen nog sporen van aromaten bevatten.



Omdat de alifatische oplosmiddelen ook niet geheel onschadelijk zijn, werd in het verleden al onderzocht of water geschikt is als hoofdoplosmiddel voor wegverf. In de Scandinavische landen, Zwitserland en de VS blijkt dat inderdaad te lukken. Ook in ons land werd eind jaren tachtig al geëxperimenteerd met wegverf op waterbasis. Het grote probleem bleek de droogtijd te zijn. Berichten uit de VS wijzen erop dat inmiddels grote vorderingen zijn gemaakt en dat de droogtijd geen probleem meer vormt op voorwaarde dat de verf wordt aangebracht onder de juiste klimatologische condities (minimum 18°C, een luchtvochtigheid van maximum 60 % en voldoende wind). Dat betekent dat het aantal dagen waarop dergelijke markeringen kunnen worden aangebracht, in Vlaanderen eerder beperkt zal zijn. Solventhoudende verven en andere markeringsproducten kunnen nog bij minder gunstige weersomstandigheden worden toegepast. Hoe dan ook, de toepasbaarheid van wegverven op waterbasis wordt verder onderzocht.

Geluids- en trillingshinder

In de sectie Geluid en Trillingen van de afdeling Wegenbouwkunde wordt onderzoek verricht naar de geluids- en trillingshinder veroorzaakt door het wegverkeer.

GELUIDSONDERZOEK

Bij het geluidsonderzoek worden metingen uitgevoerd van de akoestische gevelbelasting die optreedt nabij woningen gelegen in de omgeving van drukbereden wegen. Daartoe werd in 1998 een nieuwe geluidsmeetwagen aangekocht en operationeel gemaakt. Omdat samen met de geluidsmetingen ook de meteorologische gegevens moeten worden geregistreerd, werd de nieuwe Ford Transit uitgerust met een 12 m lange telescopische mast waarop de meteo-eenheid kan worden gemonteerd. De meteo-eenheid registreert de windsnelheid en -richting, de temperatuur en de relatieve vochtigheid. De meetmicrofoon kan zowel op de mast van de meetwagen als op een statief gemonteerd worden. De bereikbaarheid van de meetplaatsen is door het gebruik van een 100 m lange kabel nagevoeg steeds gewaarborgd. Door een bijkomende set batterijen in de meetwagen in te bouwen, is het mogelijk continue metingen uit te voeren gedurende meerdere dagen waarbij de meetwagen onbemand achter-



Geluidsmetingen - proefopstelling

blijft. De eenheid voor de geluidsmetingen – merk 01dB – maakt het mogelijk zeer nauwkeurige statistische en spectrale analyses van het wegverkeerslawaai uit te voeren.

Een laptop-PC stuurt de metingen en het meetsignaal wordt continu geregistreerd en opgeslagen op de harde schijf van de computer. Tijdens de geluidsmetingen kunnen via codering bepaalde specifieke geluiden worden geïdentificeerd. Na de metingen worden de opgeslagen gegevens met de bijgeleverde software geanalyseerd. Afhankelijk van de gekozen benadering kan bij de verwerking de statistische en/of de spectrale analyse worden doorgevoerd.

Bij de statistische analyse worden de statistische parameters voor zelf te kiezen meetperiodes bepaald en dit met of zonder de invloed van de gecodeerde specifieke geluiden. Een interessante toepassing hierbij is dat, op basis van een enkel meetsignaal, de invloed van het plaatselijke verkeer kan worden meegerekend of weggefilterd.

Bij de spectrale analyse kan het geluidsspectrum in octaaf- of in 1/3 octaafbanden worden bepaald. Als tijdens de meting ook nog een audio-opname wordt gemaakt, kan het geluidsspectrum achteraf zelfs tot op 1/48 octaaf worden ontleed.

TRILLINGSONDERZOEK

Het trillingsonderzoek concentreert zich vooral op de omgeving van wegen uitgevoerd in platenbeton of in betonstraatstenen. Wanneer vrachtauto's over de oneffenheden in deze wegen rijden, kunnen er trillingen

ontstaan die in bepaalde gevallen leiden tot klachten bij de omwonenden.

Bij dit trillingsonderzoek voeren externe studie bureaus metingen uit volgens de Duitse DIN-Norm 4150 deel 2 en deel 3. Zij meten dus de trillingshinder voor personen in de gebouwen en de mogelijkheid van schade aan de gebouwen. In nagenoeg alle totnogtoe verrichte meetcampagnes werden de drempelwaarden van de Duitse norm voor trillingshinder overschreden. Maar in geen enkele meetcampagne werden ook de drempelwaarden van de norm voor eventuele schade aan de gebouwen bereikt. Het vermoeden bestaat dat bij trillingsniveaus lager dan de drempelwaarden, door vermoeidheidsverschijnselen in sommige gevallen bepaalde scheurvormingen in woningen kunnen optreden. Het is hoe dan ook zeer moeilijk om het oorzakelijke verband tussen scheurvorming en trillingen aan te tonen. Ook differentiële zettingen en krimpverschijnselen, kunnen immers scheurvorming veroorzaken.

Recent is onderzoek opgestart naar de invloeden die de wegverharding, de wegfundering, het overdrachtsgebied tussen weg en woning en de woning zelf kunnen uitoefenen op het trillingsniveau in de woning. Dit onderzoek moet het mogelijk maken het ware aandeel van het wegverkeer te identificeren. De AWV-Werkgroep Trillingen ontwikkelt ook een methodologie om aan de hand van diverse criteria de prioriteiten voor uit te voeren herstellingswerken van platenbetonwegen vast te leggen.

Samenwerkingsovereenkomst met nutsmaatschappijen

Naar aanleiding van infrastructuurwerken aan de wegen van het Vlaamse Gewest in de provincie Limburg stelde een stuurgroep van de afdeling Wegen Limburg een samenwerkingsovereenkomst op met bepaalde nutsmaatschappijen aangaande:

- de uitvoering van voorlopige of definitieve verleggingen van bestaande installaties van en door concessiehoudende en/of nutsmaatschappijen;
- het aanleggen van nieuwe installaties van en door concessiehoudende en/of nutsmaatschappijen, dit in-

gevolge en naar aanleiding van infrastructuurwerken aan de wegen van het Vlaamse Gewest in de provincie Limburg.

De samenwerkingsovereenkomst omvat:

1. het vastleggen van een éénvormige procedure die alle betrokken partijen moeten volgen bij de uitvoering van noodzakelijke werken aan de installaties van de nutsbedrijven of van het Vlaamse Gewest ingevolge en naar aanleiding van infrastructuur-

- werken aan de wegen die onder het beheer vallen van het Vlaamse Gewest;
2. het vastleggen van technische en administratieve regels die alle partijen moeten respecteren;
 3. het bevorderen van een vlotte en snelle uitvoering van de werkzaamheden teneinde de hinder voor de aangelanden en weggebruikers tot het strikte minimum te beperken;
 4. het voorkomen van uitbreidingen van installaties op het gerenoveerde wegvak door de nutsbedrijven gedurende een periode van drie jaar;

5. het voorkomen van schade aan ondergrondse installaties tijdens de uitvoering van werkzaamheden;
6. op vraag van de afdeling Wegen Limburg het saneren van de ondergrond door verplichte verwijdering van oude en niet meer in dienst zijnde kabels en leidingen.

Zowel Belgacom, Interelectra (elektriciteitsmaatschappij), Pligas (gasmaatschappij) als de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening waren vertegenwoordigd in de stuurgroep. AWV nam intussen dit initiatief over en onderzocht hoe dit in alle provincies kan worden toegepast.

Hasselt - Groene Boulevard

Historiek: van statige promenade naar onleefbare ring

Tot halverwege deze eeuw werd Hasselt omringd door een statige 'groene boulevard', een promenade die de compacte stadskern volledig omsloot. Deze promenade werd in de jaren '50 omgevormd tot een ringweg met verscheidene rijstroken. Toen later ook die infrastructuur niet meer aan de behoeften voldeed, werd een eind buiten de stad een tweede ringweg aangelegd.

De laatste jaren was die Kleine Ring onleefbaar geworden door het drukke en moeizame verkeer. Begin 1995 werd dan ook de stuurgroep 'Hasselt Groene Boulevard' opgericht met als opdracht een concept voor de Kleine Ring uit te werken dat het evenwicht tussen wonen, werk, verkeer en ontspanning zou herstellen.

De herinrichting van de Kleine Ring werd een gezamenlijk project van het Vlaamse Gewest, De Lijn en de stad Hasselt. De visie die deze drie partners ontwikkelden, werd bijgetreden door de stedelijke politie, de rijkswacht, de stedenbouwkundige diensten en de NMBS. De herinrichting paste ook in de visie van de stad Hasselt op de verdere ontwikkeling van het centrum en de rand van de stad en werd 'Hasselt Groene Boulevard' gedoopt.

Het voorstel van de werkgroep paste ook naadloos in het beleid van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening. De herinrich-

ting van de Kleine Ring is immers opgenomen in de projecten van het mobiliteitsconvenant, dus beschikken de betrokken partners over extra middelen voor de realisatie van het plan.

De aandachtspunten van het project

Bij het herinrichten van de Kleine Ring staan volgende aandachtspunten centraal:

- De Kleine Ring wordt ingericht als een 'verkeersarme' Groene Boulevard. Dat betekent dat de ruimte voor het bewoners- en bestemmingsverkeer zo ruim mogelijk zal worden bemeten. Het overige verkeer zal enkel over een minimale ruimte kunnen beschikken.
- De Groene Boulevard wordt opnieuw groen. Er wordt dus ruimte vrijgemaakt voor een dubbele bomenrij waardoor er rond het centrum weer een promenade zal ontstaan.
- Alle verkeer (dus ook de bus) draait tegen de wijzers van de klok in. Dit principe wordt toegepast aan de binnen- en buitenzijde van de Ring.
- Verkeer dat geen woon- of bestemmingsfunctie heeft, beschikt in de toekomst slechts over twee rijstroken.
- Fietsers genieten bijzondere aandacht in het nieuwe plan en krijgen heel wat meer ruimte toebedeeld, zowel aan de binnen- en buitenzijde van de Ring, als op de invalswegen.
- De verkeerslichten worden op elkaar afgestemd om een 'groene golf' mogelijk te maken. Deze 'groene golf' kan worden beïnvloed door de bussen.

- Oude stadspoorten en andere visueel aantrekkelijke elementen worden geaccentueerd.

Kortom, door het invoeren van de enkele rijrichting, het toekennen van een bevoorrechte positie aan het openbaar vervoer en het uitsluiten van sluiptwegen ontstaat er op de Kleine Ring meer open ruimte. Deze ruimte beperkt de verkeersfunctie van de Kleine Ring ten gunste van de woon- en verblijffunctie.

De Leuvense stationsomgeving

Het Vlaamse Gewest, de stad Leuven, De Lijn en de NMBS sloegen eind 1996 de handen ineen en dankzij een unieke en constructieve samenwerking gingen op 1 april 1998 de werken van start voor de heraanleg van de Leuvense stationsomgeving.

Het Vlaamse Gewest is bouwheer en betaalt 480 miljoen voor de aanleg van een tunnel in de ring om Leuven (R23) en de bijbehorende wegenwerken. De stad Leuven investeert 615 miljoen in de aanleg van een ondergrondse stadsparking, de aanleg van het Martelarenplein (stationsplein) en de aanleg van voetpaden en rioleringen. De Lijn draagt 55 miljoen bij voor een nieuw busstation en een administratief gebouw. En de NMBS tenslotte betaalt 40 miljoen voor het nieuwe bordes langs het stationsgebouw en de sporen.

Tunnel

De ring om Leuven gaat via een 240 meter lange tunnel onder het Martelarenplein door. In de beide richtingen is telkens één rijstrook voorzien die rechtstreeks toegang biedt tot de ondergrondse cityparking (totaal 388 parkeerplaatsen). Dankzij deze tunnel krijgen de voetgangers, de fietsers en de bussen op het verkeersluwe Martelarenplein voorrang.

Wegenwerken

De wegenwerken hebben tot doel het verkeer op het noordelijke gedeelte van de Leuvense ring te vergemakkelijken en te stimuleren waardoor het verkeer langs de dichtbebouwde vesten zal afnemen.

De nieuwe Vuurkruisenlaan wordt een tweerichtingsweg met 2x2 rijstroken en vormt een rechtstreekse verbinding tussen de Diestsesteenweg en de noorde-

Het project wordt uitgevoerd in verschillende fasen. De totale kostprijs bedraagt 554,5 miljoen frank (225,8 miljoen frank komt van de Vlaamse Gemeenschap, 308,2 frank van de stad Hasselt en 20,8 miljoen frank van De Lijn).



lijke ring via de viaduct over de vaart. Een nieuw ovale verkeersknooppunt waarop alle bestaande toegangswegen zullen uitmonden, vormt een cruciaal element in dit geheel. De Diestsevest en de Tiensevest worden als vesten geherwaardeerd. Ze worden als stadsboulevard heraanlegd met verruimde voet- en fietspaden.

De werken schieten bijzonder goed op. De belangrijke collectorwerken aan het Martelarenplein zijn achter de rug. De slibwanden van de tunnel en de wanden van de parking zijn grotendeels voltooid en op enkele plaatsen werd de dakplaat van de tunnel reeds gegoten. Een groot deel van de kolommen van de parking aan de zijde van het centrum zijn ook gereed. De werken moeten worden voltooid in het voorjaar van 2001.

Aanpassingen aan het snelwegennet

N58 en E403/A17

Op 12 juni 1998 werden twee nieuwe wegen plechtig in gebruik genomen in aanwezigheid van de minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening. Het gaat om:

- de N58 tussen de A19 (Geluwe - Wervik) en de grens met Henegouwen en
- de E403/A17 tussen de verkeerswisselaar met de E17/A14 (Aalbeke - Kortrijk) en de N58 op grondgebied Henegouwen.

Deze wegen waren al tientallen jaren gepland. Communautaire spanningen hebben de realisatie lang verdaagd, hoewel de noodzaak door beide gewesten nooit werd ontkend. Het Waalse Gewest stelde de aanleg van de N58 op Vlaams grondgebied als voorwaarde voor de aanleg van het ontbrekende deel van de A17 op Henegouws grondgebied. Begin jaren '90 werd de koppeling van beide dossiers bespreekbaar en in maart '93 ondertekenden de ministers van Openbare Werken van beide gewesten een protocol voor de gelijktijdige uitvoering van de nog ontbrekende gedeelten van de A17 (in Wallonië) en de N58 (in Vlaanderen).

De A17 is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gecategoriseerd als een hoofweg die de zeehavens van Zeebrugge en Oostende en de belangrijke West-Vlaamse stedelijke netwerken (Brugge, Roeselare en Kortrijk) rechtstreeks verbindt met Wallonië en de Noord-Franse regio. De N58 zorgt voor de ontsluiting van Zuidwest-Vlaanderen naar Frankrijk toe en verbindt de industriezones van Menen en Wervik met de autosnelweg A19.

De A17 werd meteen uitgebouwd als een volwaardige autosnelweg. De N58 werd op Vlaams grondgebied voorlopig aangelegd als een weg met twee rijstroken die afhankelijk van de noodzaak op 2x2 rijstroken kan worden gebracht. De onteigeningen zijn dan ook meteen berekend op de aanleg van een viervaksweg. De kruispunten van de N58 met de gewestwegen N8, N311 en N303 zijn ontworpen als rotondes, gedimensioneerd voor 2 x 2 rijstroken.

E313

In 1998 kwam er een eind aan de saneringswerken van de Boudewijnautosnelweg met de voltooiing van de rijvakken tussen:

- Ranst en Zandhoven in de richting van Antwerpen;
- Geel (oost) en de grens met Limburg in beide richtingen.

De werkwijze bleef identiek aan deze van de vorige jaren:

- beuken van de oude betonverharding;
- vernieuwen van de pechstrook;
- overlagen van de totale breedte met KWS-verharding (dikte 12 tot 19,5 cm). Over de rechterrijstrook wordt een asfaltwapening als versterking gelegd;
- aanbrengen van de definitieve slijtlaag in open asfalt.



In tweede instantie werd de definitieve slijtlaag aangelegd op het wegvak tussen Ranst en Grobbendonk in de richting van Hasselt.

De definitieve slijtlagen op de vakken tussen Ranst en Grobbendonk in de richting van Antwerpen en op de vakken tussen Geel (west) en de grens met Limburg in de richting van Antwerpen zullen in 1999 worden aangelegd.

Herinrichting doortocht van de N70 te Beveren

De N70 Gent-Antwerpen is tot aan de openstelling van de E17 Gent-Antwerpen steeds de enige weg geweest die Gent met Antwerpen verbond. Door de toename van het verkeer in de zestiger jaren werden aan het oorspronkelijke type-dwarsprofiel op verschillende plaatsen verbredingen uitgevoerd en werd de weg op 2x2 rijstroken gebracht. Ook de doortocht van Beveren werd verbreed en plaatselijk rechtgetrokken.

Ondanks de E17 is het verkeer op de N70 in Beveren centrum nog zeer intens (ca. 22.000 voertuigen/dag). Dit betekent dat de zwakke weggebruiker (fietser en voetganger) zwaar in de verdrukking kwam en de leefbaarheid van het centrum verminderde. Daarom werd besloten om tussen de Bosdamlaan en Viergemeet tot een totale renovatie over te gaan, waarbij het autoverkeer minder ruimte krijgt en de zwakke weggebruikers beter beschermd worden.

Komende uit richting Antwerpen werd geopteerd voor een rotonde bij het binnenrijden van de bebouwde kom, om de snelheid te remmen en een poorteffect te creëren. Van dan af rijden de voertuigen deels op tweemaal één rijstrook (Vesten en Oude Zandstraat) en deels op twee versmalde rijstroken (Markt).

Over de gehele lengte van het vak zijn afzonderlijk gelegen verhoogde fietspaden voorzien en zeer brede (tot 8 m) trottoirs. Op de trottoirs en aan de twee belangrijke kruispunten zijn speciale voorzieningen aangebracht zowel voor rolstoelgebruikers als voor blinden en slechtzienden.

De verharding in het centrum bestaat uit betonstraatstenen in een mozaïek van drie kleuren voor de rijweg en het fietspad is in rode gebakken klinkers. De trottoirs zijn deels met porfiertegels en deels met betonstraatstenen uitgevoerd.

Voor het openbaar vervoer is er tussen Viergemeet en de kerk een vrije busbaan aangelegd en worden de verkeerslichten beïnvloed door de bussen. De perrons voor de bussen zijn, waar mogelijk, voorzien voor de nieuwe lagevloerbussen.



Een zicht op de heringerichte N70 te Beveren

Tegelijkertijd met de renovatie werd door de gemeente Beveren een totaal nieuwe riolering aangelegd. Het Vlaamse Gewest staat in voor een regenwaterafvoering.

Totale kostprijs van het project : 112,4 miljoen frank, waarvan 70,6 frank voor het Vlaamse Gewest en 41,8 frank voor Beveren.

De toekomst van de luchthavens van Oostende en Antwerpen

Voor het eerst sinds de overheveling naar het Vlaamse Gewest in 1992 kregen de luchthavens van Oostende en Antwerpen te maken met een – wellicht – tijdelijke terugloop van hun activiteiten. Ook de beheersvorm van de luchthavens – thans Diensten met Afzonderlijk Beheer – werd ter discussie gesteld.

Dat is niet zo uitzonderlijk, want overal ter wereld streven luchthavens naar een grotere zelfstandigheid of naar ketenvorming. Het jaar 1998 was hoe dan ook richtinggevend voor de verdere ontwikkeling van de luchthavens.

Luchthaven Oostende

Op 1 januari 1998 werd op de Belgische luchthavens de Europese richtlijn 92/14 van kracht. Niet minder dan 37 vliegtuigen ouder dan 28 jaar en met een hoge geluidsbelasting mochten niet langer in Oostende landen. Met de strikte toepassing van deze richtlijn werd de omschakeling naar moderne en meer geluidsarme toestellen voor het vrachtverkeer definitief ingezet. Dit veranderingsproces zal meerdere jaren in beslag nemen en een terugloop van het vrachtvervoer was onvermijdelijk. Maar na het recordjaar 1997, met 105.699 ton getransporteerde goederen, bleef het resultaat van 1998, 87.868 ton, toch nog voldoen aan de verwachtingen.

Het passagiersvervoer daalde licht, van 126.176 tot 124.385 reizigers. Dit had vooral te maken met de vermindering van het aantal passagiers op trainingsvluchten. Het aantal charterpassagiers groeide verder met 7,8 % tot 83.166. Deze reizigers konden gebruik maken van de in 1997 volledig vernieuwde passagiersaccommodatie.

Zeer ingrijpend voor de toekomst van de luchthaven was de hervorming van de grondafhandeling. De vliegtuigafhandeling wordt thans verzekerd door twee internationaal gerenommeerde afhandelingsbedrijven, naast één zelfafhandelaar.

In nauwe samenwerking met de administratie en de luchthavendirectie realiseerde het Duitse bureau Spiekermann een masterplan voor de verdere uitbouw van de luchthaven.

Op de luchthaven Oostende werken thans 110 personeelsleden van de Vlaamse Gemeenschap. Zij verzekerden samen met andere overheidsdiensten (Belgo-control, Douane en Rijkswacht) de permanente dienstverlening (24 uur op 24) van de luchthaven.

Een gedetailleerd jaarverslag van de Vlaamse Regionale Luchthavens kan besteld worden op het faxnummer: 02/553 78 65 of e-mailadres: lutgardem.vanherrewegen@lin.vlaanderen.be

Luchthaven Antwerpen

Voor de luchthaven was 1998 een feestjaar. Van 16 tot 25 mei werd 75 jaar luchtvaart in Antwerpen feestelijk gevierd met een academische zitting in het Provinciehuis en een open weekend met tal van manifestaties.

Economisch gezien ging het de luchthaven echter minder voor de wind. Door het wegvallen van de lijndienst Antwerpen-Londen Gatwick liep het passagiersvervoer terug van 257.887 tot 221.523 reizigers. De bezetting van de zeer frequente lijndienst Antwerpen-Londen City bleef echter verder verbeteren. De voordelen van de kleinschaligheid en het steeds betere comfort van de luchthaven worden nog steeds gewaardeerd.

In 1998 werden plannen gemaakt - en deels uitgevoerd - om het rijke luchtvaartverleden van Antwerpen in ere te houden. Het Stampe-Vertongenmuseum, geopend in 1997, zal worden uitgebreid en de luchthaven zorgde zelf voor een nieuwe ontvangstzaal.

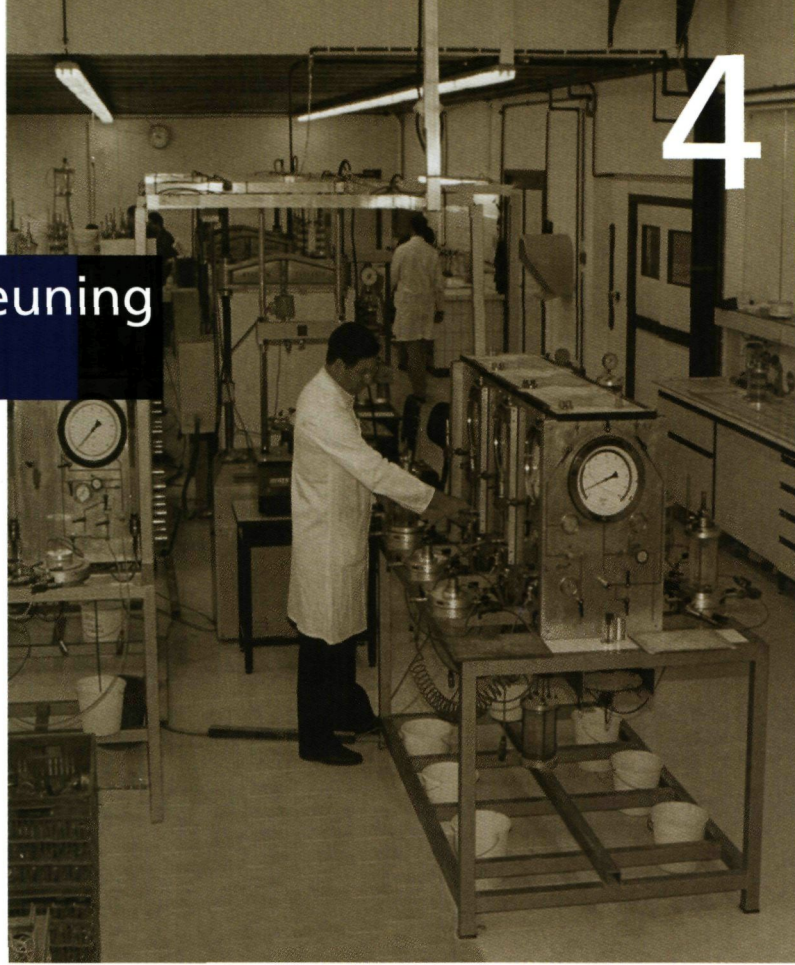
De renovatie van de vrachtaccommodatie en de ingebruikneming van de nieuwe douanekantoren moeten vanaf 1999 een nieuwe expansie van deze arbeidsintensieve vervoeractiviteit mogelijk maken.

Op vraag van de Vlaamse regering liet de administratie een toekomstplan van de luchthaven Antwerpen opmaken. Daarbij werd ook stilgestaan bij een verlenging van de startbaan van 1.510 tot ± 2.000 m. De gevolgen hiervan voor de mobiliteit en het milieu werden grondig onderzocht. De vervoereconomische functie van de luchthaven en vooral de komst van nieuwe passagiersvliegtuigen maken de verlenging van de startbaan wellicht noodzakelijk.

Thans zijn 66 personeelsleden van de Vlaamse Gemeenschap op de luchthaven actief. Zij zijn opgedeeld in luchthavendirectie en -administratie, inspectie, luchthavenpolitie, brandweer en onderhoud. De luchthaven is dagelijks open van 6.30 tot 23.00 uur.

Technische ondersteuning AOSO

De administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten (AOSO) voert technische studies en opdrachten uit voor het departement LIN. Zij ontwerpt, controleert en verstrekt adviezen met betrekking tot de bouw van metalen en betonnen kunstwerken, de kwaliteit en het draagvermogen van de grond, de elektronische, elektrische en mechanische uitrusting van wegen, waterwegen en gebouwen, verricht opmetingen en geeft ondersteuning inzake prijzenadvies, kwaliteitszorg en fotografische dienstverlening.



INHOUD

- Bouwtechnische adviezen en begeleiding bij grote infrastructuurprojecten
- Accreditatie van de afdeling Metaalstructuren als keuringsinstelling
- Project Databank Ondergrond Vlaanderen
- Elektromechanische ondersteuning van infrastructuurprojecten
- Centrale databank verkeerstellingen
- Topografie en fotogrammetrie: enkele belangrijke projecten.
- GSM-masten langs autosnelwegen
- Vrachtwagens wegen: een veiligheidsmaatregel

Bouwtechnische adviezen en begeleiding bij grote infrastructuurprojecten

Ook in 1998 ondersteunden en begeleidden de afdelingen Geotechniek (GEO), Betonstructuren (ABS), en Metaalstructuren (AMS) de klantenafdelingen van het departement. Bijzondere aandacht ging naar twee belangrijke infrastructuurprojecten.

Project Wielingendok en AlbertII-dok in Zeebrugge

De afdelingen Geotechniek en Metaalstructuren ondersteunden de aanbestedende overheid met het opzetten en uitvoeren van proevenprogramma's en met adviezen omtrent de aanbestedingsdocumenten voor de beperkte offertevoraag. GEO vulde het basisgeotechnisch onderzoek van de jaren '70 aan met de resultaten van bijkomende sonderingen, boringen en laboratoriumonderzoek. De globale onderzoeksresultaten werden vertaald in kenmerkende geotechnische profielen, met karakteristieke waarden voor de grondparameters. AMS en GEO droegen bij tot de opmaak van het bestek. De aanbestedende overheid had gekozen voor een beperkte offerteaanvraag en bij het opstellen ervan werd de recente Europese regelgeving (Eurocode 7)

voor het ontwerpen van geotechnische constructies toegepast. Nieuw hierbij was de toepassing van de methode der grenstoelstanden, naar belastingen en materiaalkenmerken.

Als leden van de beoordelingscommissie hebben AMS en GEO de verschillende ontwerpen grondig onderzocht qua stabiliteit, duurzaamheid, schaderisico en conformiteit met de geotechnische randvoorwaarden. Na de gunning zullen zij ook controleren of de plannen en berekeningen van de definitieve ontwerpen van de aannemer stroken met het bestek en de vigerende regelgeving. Voor de materiaalkeuringen wordt AMS ingeschakeld.

Project Kennedy-De Bolle in Oostende.

De afdelingen Betonstructuren en Geotechniek bestudeerden in 1998 de toegangshellingen tot de Oostendse tunnel onder de spoorwegbundel van lijn 50A (Brussel Zuid – Oostende).

De afdeling Metaalstructuren ontwierp twee ophaalbruggen over de dokken.

1. GEOTECHNISCH ONDERZOEK

Aan de hand van de resultaten van een reeks terrein- en laboratoriumproeven legde de afdeling Geotechniek de geotechnische randvoorwaarden van het project vast.

2. VOORBEREIDING

In een vorige aanbesteding werden werken uitgevoerd om de toegang tot de tunnel mogelijk te maken. De afdeling Betonstructuren leverde toen de studies aan voor de overwelling van de Gouwelozebeek (aan de westelijke toegangshelling) en de verlaging van het dak van het Camerlinckxgeleed (aan de oostelijke toegangshelling).

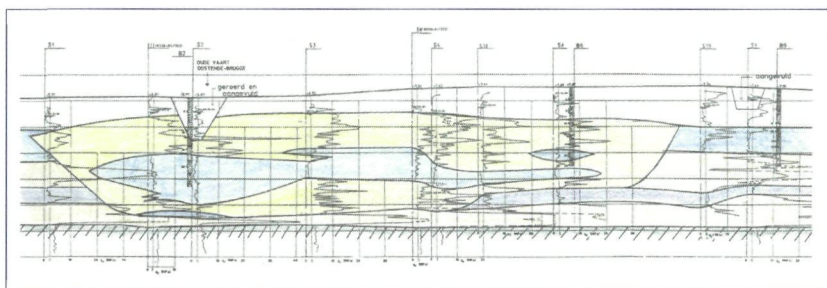
3. WESTELIJKE TOEGANGSHELLING (KANT KENNEDY-ROTONDE)

Op het kruispunt van de Konterdamkaai en de toekomstige ringlaan komt een rotonde (62 meter diameter). Deze rotonde is 40 m van de tunnel verwijderd en maakt dus deel uit van de westelijke toegangshelling. Ze ligt gemiddeld 2,5 m onder het maaiveld en helt

2,5 graden. De stand van het grondwater maakte het nodig de rotonde en de aansluitende wegen te ontwerpen als een waterdichte betonnen kuip met erop aansluitende waterdichte keermuren. De eigenlijke toegangshelling tot de tunnel wordt van diepwanden voorzien die zullen worden aangezet tot in de tertiaire kleilaag (-22m), waardoor een waterdichte bouwkuip ontstaat waarbinnen kan worden bemaald zonder gevaar voor de omliggende gebouwen (o.a. de Heilig Hartkliniek). De bodemplaat van de toegangshelling wordt waterdicht verankerd in de diepwanden en om opdrijven te voorkomen, wordt ze 1,5 m dik gegoten. Er is ook een massieve scheidingswand voorzien tussen de beide rijrichtingen.

4. DE TUNNEL

De diepwanden en de bodemplaat van de toegangshellingen sluiten waterdicht aan op de wanden en de bodemplaat van de tunnel.



GEO onderzocht de zeer heterogene lagenopbouw langs het tracé van de tunnel. Doorheen de bovenlagen lopen vele geulen en krekken.

5. OOSTELIJKE TOEGANGSHELLING (KANT DE BOLLE)

De afvoer van het hemelwater van de beide toegangshellingen wordt geconcentreerd in een pompkelder onder de bodemplaat van de oostelijke toegangshelling. De pompkelder heeft een volume van 240 m³ en ligt 9,5 m onder het maaiveld. Om het opdrijven te voorkomen, zijn massieve muren, dak- en bodemplaten noodzakelijk. Uit beschikbare gegevens blijkt dat het grondwaterpeil aan de oostelijke toegangshelling tot 2 m hoger staat dan aan de westelijke zijde. Daarom is de bodemplaat van de oostelijke toegangshelling op haar diepste punt 2,5 m dik. De opbouw van de oostelijke toegangshelling is verder identiek aan deze van de westelijke toegangshelling. Een massieve scheidingsmuur is ook hier nodig als extra gewicht tegen het opdrijven.

6. OVERBRUGGING VAN DE DOKKEN IN DE R31

De R31 zal over de dokken heen worden aangelegd, zodat er twee overbruggingen moesten worden ontworpen. De afdeling Waterwegen Kust deed daarvoor een beroep op de afdeling Metaalstructuren, die zowel de voorbereidende studie als de uitvoeringsplannen voor de fundering, de landhoofden en de beweegbare bruggen voor haar rekening nam. De elektromechanische uitrusting werd verzorgd door de afdeling Elektriciteit en Mechanica Gent (EMG). Het project

omvat twee ophaalbruggen, één voor elke rijrichting. De overspanning bedraagt 27,5 m en de breedte 13,20 m. De hameistijlen zijn 18,50 m hoog en de balansarmen 38,82 m lang. De structuur is zo opgevat dat de bruggen kunnen worden afgebroken om ze elders weer op te bouwen. De bruggen zijn berekend voor uitzonderlijk vervoer tot 3600 kN, met assen van 300 kN. De bediening van de bruggen gebeurt door twee vijzels.

Accreditatie van de afdeling Metaalstructuren als keuringsinstelling

Om te voldoen aan de kwaliteitseisen van de norm NBN EN 45004, stelde de kwaliteitscel van de afdeling Metaalstructuren (AOSO) een kwaliteitshandboek op en schreef zij procedures uit voor alle kritische processen die in de afdeling worden toegepast. Dit tilde de kwaliteitszorg van de afdeling meteen naar een hoger plan. In 1997 heeft het ministerie van Verkeer en Infrastructuur de afdeling Metaalstructuren erkend als keuringsinstelling die werkt volgens de kwaliteitseisen van de norm NBN EN 45004.

In 1998 werd de afdeling doorgelicht door een BELTEST-auditteam. BELTEST is het Belgische accreditatiesysteem voor beproevingslaboratoria en keuringsinstellingen.

De werking van de afdeling werd door het BELTEST-auditteam onderzocht op:

- administratieve vereisten
- onpartijdigheid
- integriteit
- beveiliging van gegevens
- organisatie
- kwaliteitsbeleid
- opleiding
- uitrusting
- kalibratie
- procedures voor het uitvoeren van keuringen
- bewaren van gegevens
- het uitvoeren van interne kwaliteitsaudits
- beheer van documenten
- rapportering
- klachtenbehandeling

Via twee zeer uitvoerige audits kon worden vastgesteld dat de afdeling voldoet aan alle voorwaarden van de norm NBN EN 45004.



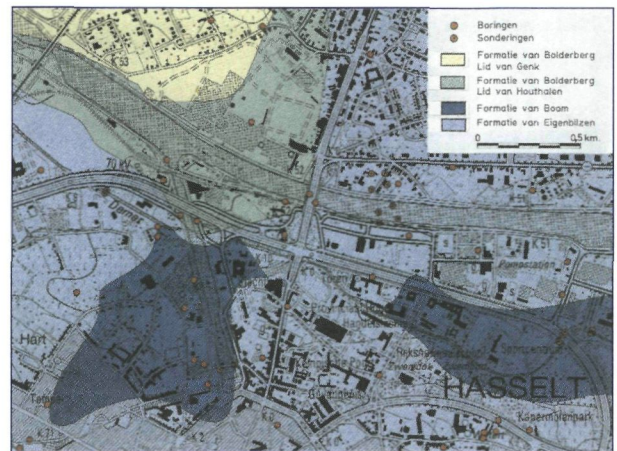
BELTEST accreditatiecertificaat

Project Databank Ondergrond Vlaanderen

De afdelingen Geotechniek (AOSO), Water (AMINAL) en Informatica (AAAD) van LIN en de afdeling Natuurlijke Rijkdommen en Energie van het departement EWBL ontwikkelen samen een Databank van de Ondergrond van Vlaanderen (DOV). Bedoeling is de beschikbare geotechnische, geologische en hydrogeologische gegevens te verzamelen en op een eenvoudige wijze toegankelijk te maken. De databank zal toelaten de adviesverlening van de overheid te verbeteren, opsporingstijd van gegevens van de ondergrond drastisch te verkorten, het inplanten van dure proefcampagnes efficiënter te maken. De opbouw van de alfanumerieke databank begon in '97 en daarna werden GIS-faciliteiten ingebouwd. In '98 begon de invoer van de gegevens: sonderingen, boringen, laboratoriumproeven, boorgatmetingen, lithologie, stratigrafie, hydrostratigrafie, waterpeilmetingen, pompings, geologische kaarten, waterkwetsbaarheidskaarten. Het aantal in te voeren gegevens is ech-

ter enorm. De stuurgroep besliste om in '98 bij voorrang de gegevens voor het kaartblad Gent te verwerken. Via het Internet kan alvast een demoversie van de databank worden geraadpleegd:

<http://dov.vlaanderen.be>



Kaart uit de databank - omgeving Hasselt

Elektromechanische ondersteuning van infrastructuurprojecten

Ook de afdelingen Elektriciteit en Mechanica beleefden een ongemeen druk 1998.

SPOORBRUG IN RUISBROEK

Sinds 1998 beschikt Ruisbroek over een basculebrug met tegengewicht over het Zeekanaal Brussel - Schelde. De hydraulische installatie opent en sluit dit kunstwerk van 20.300 kN in drie minuten. Alles wordt aangestuurd via de programmeerbare automaten in het bedieningsgebouw zelf of in het gebouw aan de Boulevardbruggen, op ongeveer 800 m afstand. De elektromechanische werken kostten 201 miljoen frank en werden uitgevoerd onder leiding van de afdeling Elektriciteit en Mechanica Antwerpen (EMA-AOSO).



Spoorwegbrug in Ruisbroek

BRUG IN SCHIPLAKEN

Op 3 juni 1998 werd de nieuwe brug over het kanaal Leuven-Dijle plechtig geopend. Het is een basculebrug zonder tegengewicht met 2 rijstroken en 2 fiets- en voetpaden. AOSO (afdelingen AMS en ABS) zorgde voor de studie van de beton- en metaalstructuren. De afdeling EMA realiseerde de elektromechanische uitrusting.

DE REGIONALE LUCHTHAVEN VAN OOSTENDE

De Vlaamse Gemeenschap wil de luchthavens Antwerpen en Oostende een plaats geven in het mobiele Europa van morgen. Zo stroomden in 1998 heel wat investeringen naar Oostende.

De belangrijkste realisatie is de transformatie van de landingsbaan 26-08 tot een run-way met precisie-benaderingscategorie IIIA. De landingsdrempel werd verplaatst om de operationele lengte van 2.200 m op 3.200 m te brengen en er kwam nieuwe naderingsverlichting. Ook het 'Instrument Landing System' (ILS) werd verplaatst en geüpgraded.



Luchthaven Oostende

Voortaan kan dus volautomatisch worden geland bij een wolkendeck op nul meter (mist) en een horizontale zichtbaarheid van 200 m.

De verouderde hoogspanningsinstallatie wordt nu vernieuwd en de rolbaan naar de nieuwe bedrijfzone wordt ingericht. De no-breakgroep en de verlichting van de bedrijfzone zullen worden voltooid in 1999. Tegelijk is ook de aanpassing van de bebakening en het ILS van de landingsbaan 08-26 voorzien. Deze startbaan zal de nadering van de luchthaven van over zee substantieel verbeteren.

Om de passagiers een betere service en een degelijke ontvangst te bieden, kreeg het hele luchthavengebouw een grondige opknapbeurt.

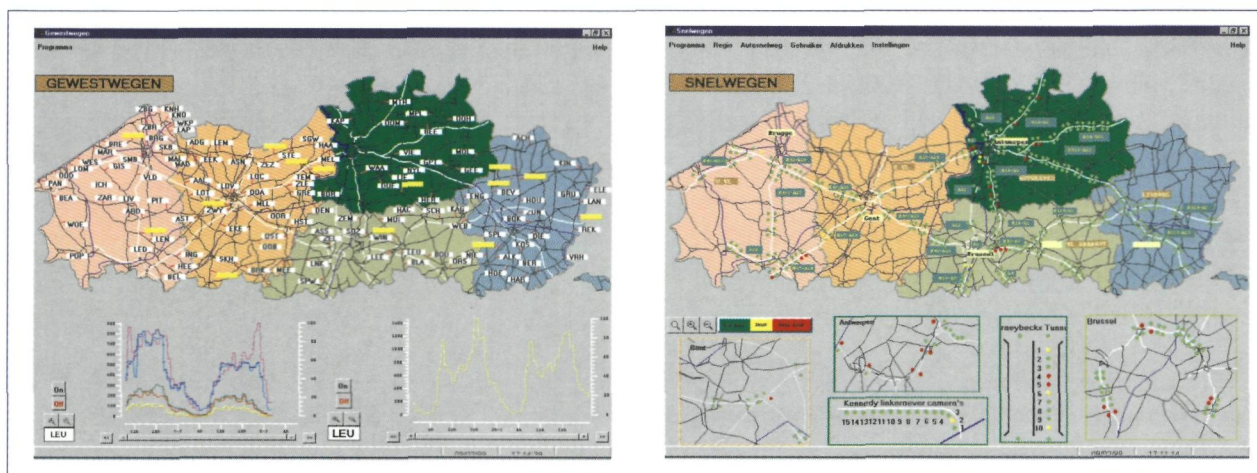
Luchthaven Oostende - investeringen uitgevoerd of in uitvoering onder leiding van EMG in de periode 1991-1999	Bedrag in mio BEF
Aanpassing bebakening startbaan 26-08	193.7
Vernieuwing en aanpassing algemene elektriciteit	5.6
Vernieuwing van de liften en installatie van een panoramische lift	10.5
Elektriciteitswerken in de transitzalen en de promotieruimte	2.0
Vernieuwen telefooninstallatie	8.2
Elektriciteitswerken in appartement illegalen	0.2
Elektriciteitswerken in restaurant, keuken, cafetaria en vergaderzalen	5.5
Elektriciteitswerken in sanitairen	1.3
Elektriciteitswerken in de vertrekzalen, bagagebehandelingsruimte en kantoren	5.1
Verlichting helikopterparking	2.3
Vernieuwing van HS-cabines en HS-net	129.4
Aanpassing bebakening startbaan 08-26 (1999)	75.0
No-break-installatie (1999)	15.0
Verlichting bedrijfzone (1999)	10.0
TOTALE INVESTERING	463.8

Centrale databank verkeerstellingen

De centrale databank voor verkeerstellingen die zich bevindt in de gebouwen van de afdeling Elektriciteit en Mechanica Antwerpen (EMA) centraliseert en verwerkt alle gegevens en stelt ze (in grafische vorm) ter beschikking van de AWW-afdeling Verkeerskunde, de Federale Overheid en andere instanties. Vlaanderen

beschikt over ongeveer 1100 detectiedrempels (tel-lussen, centrale computergegevens, videodetectie, ...) verdeeld over circa 120 telcomplexen.

Zij registreren of berekenen per rijstrook en per minuut het aantal personen- en vrachtwagens, hun gemiddelde snelheid en de bezettingsgraad.



Gewest- en autosnelwegenkaart: situering van circa 120 telcomplexen

Topografie en fotogrammetrie

Opmeting van kruispunten voor de installatie van onbemande camera's

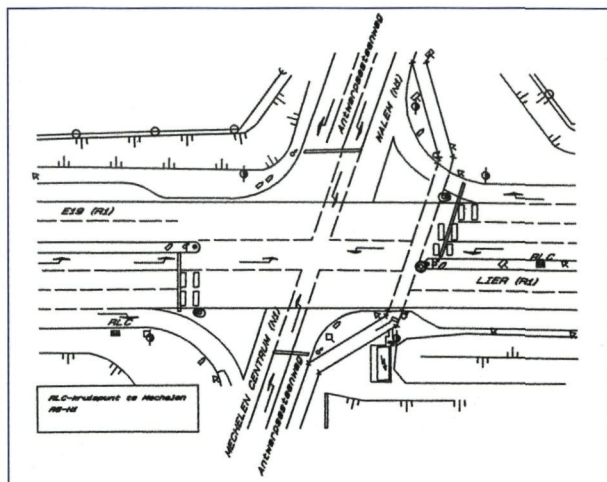
Negentien kruispunten, verspreid over Vlaanderen, werden uitgerust met onbemande camera's. Medio 1998 startte de sectie klassieke topografie van de afdeling Algemene Technische Ondersteuning (ATO) met de gedetailleerde opmeting van de betreffende kruispunten met bijbehorende infrastructuurelementen. Deze plannen moesten de exacte inplanting van het detectiesysteem vaststellen en eventueel optimaliseren, teneinde toe te laten bewijswaarde te verstrekken bij de vaststelling van een overtreding.



RLC kruispunt in Mechelen

De plans op schaal 1/100 werden met een CAD-systeem getekend, zodat naderhand alle noodzakelijke gegevens (zoals afstandsmaten) kunnen worden opgevraagd. In de loop van het jaar 1999 zal met een nieuw aangekocht GPS-systeem de inpassing van deze kruispunten in het nationale referentiesysteem (Lambert '72) worden uitgevoerd.

Bij de uitwisseling van informatie waren ATO – EMA – EMG en de Metreologische Dienst van het ministerie van Economische Zaken betrokken.



Inmetingsplan RLC kruispunt Mechelen

Een groeiende vraag naar orthofotoplannen.

In 1998 liet de administratie AWV – afdeling Wegen Vlaams-Brabant – orthofotoplannen aanmaken van de Grote Ring rond Brussel. Bij helder weer werden op lage hoogte luchtfoto's gemaakt. Het GPS-positionersysteem voorzag de opnames van coördinaten tot op 1 mm nauwkeurig en de bijhorende SKI-software rekende die dan weer om tot lambertcoördinaten. De ingescande foto's werden vervolgens met behulp van de 'imagestations' bewerkt tot een digitaal terreinmodel (DTM). Uiteindelijk werden de foto's in elkaar gepast met behulp van de 'mosaicing-software' tot volwaardige orthofotoplannen die op film en cd werden aangeleverd.

Op vraag van de klant werden achteraf nog bijkomende bestanden aangemaakt nodig voor de ontwikkeling van gevectoriseerde plannen en doorsneden.



Orthofoto van de verkeerswisselaar RO - E40

GSM-masten langs autosnelwegen

Op basis van de 'Telecomcode' (zie hoofdstuk AROHM) werd onder impuls van de afdeling Beleid, Elektriciteit en Mechanica een raamovereenkomst afgesloten voor opstelling van GSM-masten langs autosnelwegen. Voortaan zal het departement (AROHM,

in samenwerking met AWV en AOSO) in overleg met de operatoren de meest geschikte locaties aanduiden. Voor elk vergund grondperceel langs de autosnelwegen zal voortaan een concessierecht worden toegekend met een looptijd van max. 20 jaar. Er zijn momenteel al meer dan 300 concessieaanvragen in behandeling.

Vrachtwagens wegen: een veiligheidsmaatregel

Te zwaar geladen vrachtauto's veroorzaken schade aan het wegdek en vormen een gevaar voor de andere weggebruikers. Dit probleem werd ook in 1998 stevig aangepakt.

Door systematische en voor de vrachtvervoerders 'tijd-rovende' controles te organiseren, probeert de Vlaamse overheid een mentaliteitsverandering teweeg te brengen bij de transportfirma's. In 1998 beschikten de vijf provinciale verkeerseenheden van de rijkswacht al over 27 van de 43 geplande aswegers. AOSO stelde nog eens vijf mobiele weegmatten ter beschikking. Daarmee kunnen vrachtwagens die via sluike wegen aan de vaste weeginstallaties proberen te ontkomen, alsnog

worden gecontroleerd. Indien met de weegmat een overgewicht wordt vastgesteld, wordt de vrachtwagen afgeleid naar de dichtstbijgelegen vaste asweger voor een nauwkeurige en definitieve weging.

In 1997 controleerde de Rijkswacht 2.855 vrachtwagens in Vlaanderen. Niet minder dan 67 % was overladen (waarvan 63 % op totaal gewicht, 39 % op asgewicht). In 1998 werden 7.054 vrachtwagens gewogen, waarvan 64 % overladen bleek (waarvan 60 % op totaal gewicht, 33 % op asgewicht).

In de toekomst zal ook het personeel van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap de bevoegdheid krijgen gewichtsovertredingen vast te stellen.



TREKKEND VTG	INGEVOERDE MTM	GEWOGEN MASSA'S	OVERLADING	% OVERLAST
1ste AS	7.500 k	8.500 kg	1.000 kg	13,3%
2de AS	12.000 k	13.000 kg	1.000 kg	8,3%
3de AS				
4de AS				
TOTAAL	19.000 k	21.500 kg	2.500 kg	13,2%

Weging vrachtwagens op vaste weeginstallatie • weegbon

Waterbeheer AWZ

Begin 1999 keurde het Vlaams Parlement een decreet goed m.b.t. het beleid en het beheer van de zeehavens. Aansluitend zal ook een financieringsregeling worden uitgewerkt voor de haveninvesteringen. Die zal rekening houden met de uitgebreide verantwoordelijkheden van de havenbesturen en de op handen zijnde Europese regelgeving. Het voorbije jaar werd ook intensief gewerkt aan de verzelfstandiging van het Loodswezen en de verbetering van de logistiek. Voortaan kunnen snelle boten en helikopters worden ingeschakeld. Er wordt ook een algemene loods aangesteld die op alle loodstrajecten kan worden ingezet.

Om de economische functie van de scheepvaart veilig te stellen werd in 1998 gezorgd voor een optimale bediening van alle kunstwerken (beweegbare bruggen, sluisen, stuwen en uitwateringssluizen). Diverse kunstwerken worden ook ingezet voor de continue waterbemeesting, bijvoorbeeld bij wateroverlast.

INHOUD

- De wetenschappelijke benadering van waterbeheer
- De zorg voor een veilige en vlotte scheepvaart
- Veilig loodsen en beloodsen
- Ontsluiting van de havens
- Verbetering van de waterweginfrastructuur



De wetenschappelijke benadering van waterbeheer

Om de doelstelling 'Veiligheidsniveau Vlaanderen' te realiseren, plant de afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek drie prioritaire taken. Er zal onderzocht worden hoe de bevolking en het patrimonium best tegen schade door overstromingen kunnen worden beschermd. Bovendien wordt een Hydrologisch Informatiecentrum Hoogwater (HIC) uitgebouwd. Dit informatiecentrum zal in crisissituaties op basis van alle hydrologische gegevens en wiskundige modellen continu informatie vrijgeven over de huidige en de verwachte toestand van de bevaarbare waterlopen. Deze opdracht wordt thans door de Dienst Hydrologisch Onderzoek uitgevoerd. Het HIC zal ook instaan voor de informatie naar het River Information Services (RIS) - Vlaanderen. Die informatie is nodig voor de scheepvaartbegeleiding en de automatische sturing van de stuwen en sluisen op de kanalen in Oost- en West-Vlaanderen. Ook de volledige technologische integratie van de diverse hydrologische meetnetten wordt uitgewerkt. De opdrachten van de afdeling werden verder nog uitgebreid met het opzetten van een slibmeetnet op de bevaarbare waterlopen.

Het Waterbouwkundig Laboratorium verricht belangrijke hydraulische, nautische en milieutechnische onderzoeken. Bovendien verzorgt het een aantal opleidingen met haar scheepsmanoeuvresimulator. In het kader van de vriendschapsverdragen met China, Thailand, Vietnam en India is het Laboratorium ook betrokken bij internationale opleidings-, trainings- en uitwisselingsprogramma's.

De Dienst Hydrologisch Onderzoek controleerde in 1998 naast het eigen hydrologisch meetnet ook het meetnet van de afdeling Water. Tijdens de zware overstromingen van september 1998 werden dan ook alle middelen ingezet om de hydrologische meetgegevens en voorspellingen voor iedereen beschikbaar te stellen vanuit het Informatiecentrum Hoogwater (DIHO).



Overstromingen, september 1998

© Guido Coolens NV

De zorg voor een veilige en vlotte scheepvaart

Schelderadarketen (SRK)

De Vlaams- Nederlandse Schelderadarketen vervult een essentiële functie in de Vessel Traffic Services Schelde en Mondingen (VTS-SM). Dit verkeersbegeleidingssysteem, controleert de scheepvaart van en naar de Vlaamse en Nederlandse Scheldehavens en draagt zo bij tot een veilig en vlot verloop van het scheepvaartverkeer. De 63 VTS-operatoren van de afdeling Scheepvaartbegeleiding, verspreid over de VTS-centrales Zeebrugge en Zandvliet, verzekeren een veilig transport van goederen naar de Vlaamse zeehavens via de maritieme vaarwegen.

Voor een optimale dienstverlening aan de scheepvaart is een continue modernisering van de SRK essentieel. In 1998 voerden het Beheer- en Exploitatieteam SRK, AWZ (afdeling Scheepvaartbegeleiding) en de directie Zeeland van Rijkswaterstaat dan ook een reeks vernieuwingsprojecten uit.

Informatie Verwerkend Systeem (IVS) In 1996 en 1997 werd de hardware al vervangen. In 1998 was de IVS-software aan de beurt. De implementatie van het nieuwe 'open systeem' wordt gespreid over drie jaar. In april 1998 begon de migratiestudie. Meteen werd onderzocht of ook alle binnenvaart kan worden opgevolgd.

Radarwaarnemingssysteem Ook dit systeem is aan technologische vernieuwing toe. In 1998 werd de vervanging van circa 80 computers en processoren (P800) voorbereid. De eigenlijke migratie naar het nieuwe systeem zal twee jaar in beslag nemen. Er wordt telkens één centrale aangepakt.

Wide Area Network (WAN) De implementatie van een WAN ter vervanging van het telecommunicatiedataneetwerk is voltooid. Zowel de data- als de spraakcommunicatie binnen VTS-SM zal voortaan via dit nieuwe netwerk verlopen. De integratie van het WAN en de LAN's (Local Area Network) van de vijf VTS-centrales wordt nu verder afgewerkt, zodat de gemigreerde deelsystemen IVS en radarwaarneming hiervan optimaal gebruik kunnen maken. De aanzienlijke investeringen hebben een terugwineffect van 4 à 5 jaar.

VTS-simulator Omdat niet meteen een geschikte locatie kon worden gevonden voor de gezamenlijke Vlaams-Nederlandse VTS-simulator, is de installatie ervan verdaagd. Uiteindelijk werd een geschikte ruimte gevonden in het sluisgebouw Kallo. De aanbesteding van de simulator werd in december 1998 afgesloten.

Millenniumproblematiek In 1998 werd de inventaris voltooid van alle SRK-apparatuur die moest worden onderzocht. Er werd ook een actieplan voor het eigenlijke onderzoek opgesteld. De VTS-SM -apparatuur zal millenniumbestendig zijn.

Uitbreiding SRK ten behoeve van loodsen op afstand

De Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart is een hoog-ambtelijk Vlaams-Nederlands college dat overlegt over nautische aangelegenheden in de Westerschelde en haar mondingen. Deze commissie streeft naar een SRK-uitbreiding om een intensievere toepassing van het loodsen op afstand (LOA) mogelijk te maken. Aan Vlaamse zijde is het LOA een essentieel onderdeel van het moderniseringsprogramma van het Vlaamse Loodswezen. Om deze plannen te realiseren moeten twee radartorens in zee worden gebouwd: één aan de Vlaamse Oostdijkbank en één nabij de Nederlandse Schouwenbank. De eerste projectfase concentreert zich op de Vlaamse toren. De afdelingen Waterwegen Kust en Scheepvaartbegeleiding stellen samen het bestek op.

HAZMAT (HAZardous MATerials)

In uitvoering van een Europese richtlijn ontwikkelt de afdeling Scheepvaartbegeleiding een geautomatiseerd Belgisch HAZMAT-systeem in de VTS-centrale Zeebrugge. De EU-richtlijn verplicht schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren hun HAZMAT-gegevens te melden aan de aankomst-

of vertrekhaven. Bij een scheepsramp kan dan meteen doelgericht worden opgetreden.

Het op te richten Belgische HAZMAT-systeem legt een elektronische link tussen de informatiesystemen van de Vlaamse havens en de nationale HAZMAT-systemen van de EU-kuststaten. Dit garandeert een snelle uitwisseling van de gegevens, wat een snel milieu-preventief optreden in de hand werkt. De aanbesteding werd afgerond in 1998. De uitvoering van het project start in 1999.

VTS-Vlaamse Kust

De Maritieme Verkeersleiding Oostende maakt deel uit van de afdeling Scheepvaartbegeleiding. Zij staat in voor de verkeersbegeleiding in de tijhaven van Oostende en in het Vlaamse kustgebied dat niet onder het werkingsgebied van de Schelderadarketen ressorteert.

Daar een groot gedeelte van de Vlaamse kustzone niet onder een bestaand VTS-systeem valt, is de afdeling Scheepvaartbegeleiding in 1998 gestart met het project VTS-Vlaamse Kust. Voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer is een VTS-Vlaamse Kust dat aansluit op het VTS-SM, immers noodzakelijk. Bovendien zal de Vlaams-Belgische Kustwacht die eerlang zal worden opgericht VTS-ondersteuning in zijn actieterrain verlangen. De Maritieme Verkeersleiding Oostende, die ook instaat voor de coördinatie van de reddingsacties op zee, zal dankzij VTS-Vlaamse Kust een efficiëntere service aan de scheepvaart kunnen verlenen.

Veilig loodsen en beloodsen

De afdeling Loodswezen streeft naar de meest doeltreffende wijze van loodsen en beloodsen van schepen naar de verschillende Vlaamse zeehavens tegen een aanvaardbare kostprijs. De afdeling staat ook in voor het loodsen op afstand, het verstrekken van nautische expertise en het coördineren van de verkeersstromen. Naast de hoofdzetel Antwerpen heeft het Loodswezen vestigingen in Oostende, Zeebrugge, Gent, Vlissingen en Nieuwpoort. De afdeling groepeerde alle Scheldemondenloodsen, kustloodsen, rivierloodsen en kanaalloodsen.



De loods meet het schip af in de sluis

Op 23 juni 1998 besliste de Vlaamse regering het Loodswezen te moderniseren met het oog op een mogelijke verzelfstandiging. Momenteel worden de noodzakelijke aanpassingen onderzocht om te komen tot een autonoom Loodswezen. In december 1998 werd gekozen voor de oprichting van een Dienst met Afzonderlijk Beheer (DAB) met voorrang voor de verkoopadministratie (ontvangerij en facturatie).

Tevens werd groen licht gegeven voor de aankoop van twee snelle tenders, waarvan de inzet voorzien is in het stappenplan (fase I) voor de optimalisatie van het loodsen en beloodsen. Beide vervangen een redeboot en een loodstender en verzekeren een grotere inzetbaarheid van de loodsen. De snelle tenders hebben een lengte van ongeveer 20 m en kunnen tot 12 passagiers vervoeren. De afdeling Vloot is belast met de exploitatie ervan.

Ontsluiting van de havens

Haven van Antwerpen

Begin 1998 besliste de Vlaamse regering een containergetijdok te bouwen op de Linkerscheldeoever, het zogenoemde Deurganckdok. Door de hevige concurrentiestrijd was een verdere uitbreiding van de containerinfrastructuur economisch noodzakelijk geworden. De pijnlijke keerzijde van de medaille is het verdwijnen van het dorpje Doel. Een strategisch plan voorziet in een sociale begeleiding en financiële steun voor de Doelenaars. In september 1998 begon de openbare aanbesteding van de eerste fase van het dok.



Haven van Antwerpen: Verrebroekdok

In 1998 werd – eveneens op de Linkerscheldeoever – de bouw van het Verrebroekdok voortgezet nadat een oplossing was gevonden voor de problemen met de stabiliteit van de kaaimuren en de invloed van de bemaling op de aangrenzende concessies.

Op de Rechteroever van de Schelde, in het zuidelijke deel van de haven, werden renovatiewerken uitgevoerd waardoor schepen met grotere diepgang zullen kunnen aanleggen.

Infrastructuurwerken Haven van Gent - Kluizendok

In 1998 begon meteen de eerste fase van het Gent-Kluizendokproject met de aanleg van de 1.200 meter lange kaaimuren langs het kanaal Gent-Terneuzen. De zwaar verontreinigde site van La Floridienne werd met een diepwand van de omgeving afgesloten en het executieoord van Ertvelde-Rieme werd naar het executieoord van Oostakker overgebracht. In september begonnen de eigenlijke baggerwerken van het dok. De eerste specie werd gebruikt voor een ophoging van het oude baggerstort Geuzenhoek, dat hierdoor versneld kan inklinken en consolideren.

Renovatie van de haven in Oostende

In de loop van 1998 zijn in de haven van Oostende een aantal investeringsprojecten opgestart. Sommige werken komen nog in aanmerking voor een 100 % subsidiëring door het Vlaamse Gewest. Voor andere projecten staat het autonome gemeentelijke havenbestuur in voor 20 % van de kosten.

De werken aan het Zeewezendok zijn bijna voltooid. Alle kaaimuren zijn afgewerkt en het hele dok is gebaggerd. In september begon de constructie van de pontons. In 1999 worden de voormalige RMT-gebouwen afgebroken en wordt het kaaiterrein verhard.

Begin september 1998 begon de bouw van de zogenoemde Cruisekaai, aan de achterzijde van het spoorwegstation. Het project omvat de afbraak van twee voormalige RMT-aanlegposten en de constructie van ruim 250 m kaaimuur die aan de nieuwste normen en vereisten voor het aanmeren van moderne cruiseschepen voldoet.

Over de Handelsdokken in de haven worden sinds september '98 nieuwe bruggen gebouwd. In het Zwaaidok wordt ook een kaaimuur opgetrokken. Deze werken passen in de realisatie van de verbinding tussen de Kennedy-rotonde aan de autoweg A10 en het kruispunt De Bolle in de kustweg N34.

De renovatiewerken aan de Cockerillkaai zijn nagenoeg klaar. Na het aanbrengen van de kaaiterreinverharding worden in 1999 nog baggerwerken uitgevoerd die de kaaimuur tot op een diepte van 8 m zullen vrijmaken.

Nieuwe steiger en kaaimuren in de haven van Zeebrugge

In het Wielingendok van de haven van Zeebrugge werd voor de roll on-roll off-scheepvaart een tweezijdige betonnen steiger gebouwd. Aan deze 300 m lange en 10 m brede steiger komen twee volwaardige diepzee-aanlegplaatsen vrij. De gebaggerde diepte bedraagt 15 m. De volledige noordelijke kant van het Wielingendok werd in 1997 al tot op 8 m diepte gebaggerd. In het voorjaar van 1998 werd de zuidelijke kant aangepakt. Finaal wordt het dok volle-

dig tot aan de min 10 m verdiept. Naast de nieuwe aanlegsteiger zijn werken in uitvoering aan de bijkomende kaaiterreinen. De afdeling Waterwegen Kust stond in voor de studie en het toezicht, de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen NV trad op als bouwheer. De totale investering bedraagt 135 miljoen Belgische frank.

Kaaimuur voor OCHZ-terminal

In de loop van 1998 begon ook de bouw van een nieuwe kaaimuur voor de terminal van Ocean Shipping Hessennatie Zeebrugge. Voor deze constructie zijn de gebouwen, taluds en terminal van de oude treinferry afgebroken. De bestaande kaaimuur wordt met 400 m verlengd en zal geschikt zijn voor containerschepen met een diepgang van 15 m. Loodrecht aansluitend op deze kaaimuur wordt 325 m kaaimuur van het Deense type gebouwd. Aan de voorzijde bevindt zich dus een combiwand, die geschikt zal zijn voor roll on-roll off-schepen met een diepgang van 10 m. In het voorjaar van 1999 wordt de kaaimuur vrijgebaggerd. Deze werken vertegenwoordigen een investering van ruim 440 miljoen frank.

Maritieme toegang tot de Antwerpse haven

De maritieme toegang tot de haven van Antwerpen wordt verzekerd door onderhoudsbaggerwerken van de vaargeul voor de Belgische Kust (Pas van het Scheur), in de



Baggerwerken in de Schelde

(Nederlandse) Westerschelde en de (Vlaamse) Beneden-Zeeschelde. Op 30 juni 1997, meteen na de goedkeuring van een speciale Vergunningenwet in het Nederlandse Parlement, werden bovendien ook de baggerwerken aangevat in het kader van de 'Verdieping Westerschelde'. De werkzaamheden vorderden snel waardoor alle verruimingsbaggerwerken in de Westerschelde stroomopwaarts van Vlissingen op 30 juni 1998 al konden worden beëindigd. De 38 voet-getij-ongebonden vaart was toen volledig gerealiseerd. Het doel voor de containervaart op de Antwerpse haven werd daarmee al bereikt. De werken duurden twaalf maanden en kostten 1,6 miljard frank. In dezelfde periode

werden ook onderhoudsbaggerwerken uitgevoerd voor een bedrag van 1,8 miljard frank.

De verdiepingswerken van de Schelde omvatten ook het ruimen van hinderlijke scheepswrakken, het versterken van oevers en het uitvoeren van natuurherstelwerken. In 1998 werden in de Westerschelde acht wrakken geborgen en werden twee oevervakken door steenbestortingen versterkt.

In december 1998 werd voor de Belgische kust een nieuwe aanlooproute op zee naar het Scheur (vaargeul 1) van boeien voorzien. Tegelijk werden ook daar de verdiepingsbaggerwerken aangevat waardoor de zeevaartse toegang tot de Westerschelde gevoelig werd verbeterd.

Verbetering van de waterweginfrastructuur

Beheer en Onderhoud

In 1997 begonnen de beleidsuitvoerende afdelingen Bovenschelde, Maas en Albertkanaal, Waterwegen Kust en Zeeschelde met de systematische inspectie van de volledige waterweginfrastructuur. De inspectiecyclus duurt 4 jaar. Eind 2000 zal dus de eerste volledige cyclus worden afgewerkt en zal de toestand van de infrastructuur van de waterwegen volledig in kaart zijn gebracht.

Vanaf 1999 zullen alle eigenschappen en het kwaliteitsniveau van ieder infrastructuurobject worden ingevoerd in de 'Patrimonium' databank. De databank is toegankelijk via het intranet en zal verder worden uitgebouwd tot een instrument waarmee het systematische onderhoud van de infrastructuur wordt begroot en gepland. Door de betere planning van het onderhoud wordt het mogelijk de infrastructuur van de waterwegen op een hoog kwaliteitsniveau te houden, tegen zo laag mogelijke kosten.

Maar eerst is een inhaalbeweging nodig om het patrimonium van de waterwegen opnieuw in een goede functionele toestand te herstellen. Hiervoor is een investering van 5,4 miljard frank nodig. De systematische inspecties en het optimaliseren van de onderhoudsinspanning zullen op termijn leiden tot een kostenbesparing.

Bouwen van kaaimuren

De Vlaamse regering wil het milieuvriendelijke goederentransport per binnenschip stimuleren om het wegverkeer te ontlasten. Daarom worden nu ook kaaimuren gebouwd. Op de begrotingen van 1998 en 1999 worden daar de nodige middelen voor vrijgemaakt. Bedrijven die een kaaimuur wensen te gebruiken nemen 20% van de bouwkosten voor hun rekening. Tijdens een eerste beoordelingsronde werden de zestien kaaimuren met het hoogste rendement geselecteerd. Zeven kaaimuren liggen in het ambtsgebied van de afdeling Bovenschelde. Zes kaaimuren konden in 1998 worden aanbesteed.

Watergebonden infrastructuurwerken in Gent

In 1998 werden de werken aangevat om de Korenlei te renoveren. De Korenlei ligt in het historische centrum van de stad en was het centrum van de middeleeuwse haven. Net zoals op de Graslei gebeurde, werd ook hier de fundering van de oude kaaimuur versterkt. Een verlaagd gedeelte vormt een wandelpad dichtbij het water.

In de nabije omgeving werd de Predikherenbrug herbouwd en opnieuw beweegbaar gemaakt. Met het verdwijnen van de aanpalende parking op een overwelfde Leie wordt de binnenstad opnieuw bereikbaar voor scheepvaart, meer bepaald voor allerlei manifestaties met pleziervaartuigen.



Onderdoorgang van de Sint-Lievensbrug te Gent - inrichten van het jaagpad langs de Bovenschelde voor voetgangers en fietsers

Belangrijk voor het Gentse mobiliteitsprobleem was de voltooiing van de onderdoorgang van de Jozef Guislainbrug en van de Sint-Lievensbrug, met aansluitende verharding op de rechteroever van de Bovenschelde tussen de Hundelgembrug en de Ringvaart.

In 1998 kregen ook de hangbruggen over de Ringvaart om Gent een opknapbeurt.

Doortocht Kortrijk

Wat de modernisering van de Leie en het Afleidingskanaal der Leie betreft, bleef nog één knelpunt over. De doortocht van Kortrijk moest worden mogelijk gemaakt voor schepen van 1350 ton. In 1998 viel van deze operatie nog niet veel te merken, met uitzondering van enkele afbraakwerken en de aanbouw van de nieuwe Dambrug. Milieuproblemen remden het project danig af. Bij de eerste graafwerken aan de Diksmuidekaai werd verontreiniging van bodem en grondwater vastgesteld. Eerst moest dus worden gesaneerd. Intussen werd ook op andere plaatsen verontreiniging vastgesteld, waardoor de prijs van het project zal gaan oplopen.

Bij de aanvang van het project in 1997 werd becijferd dat de werken in het jaar 2003 zouden worden beëindigd. Nu wordt eerder gedacht aan het jaar 2008.

Keersluis in Beernem

Het keersluis- en stuwcomplex in Beernem moet Brugge en omgeving beschermen tegen de hoge waterstanden van het Leiebekken. Het kunstwerk was pas voltooid toen het in het natte najaar van 1998 tweemaal zijn nut kon bewijzen.



Kanaal Gent-Oostende te Beernem: rechteroever met zicht op plasberm in opwaartse richting

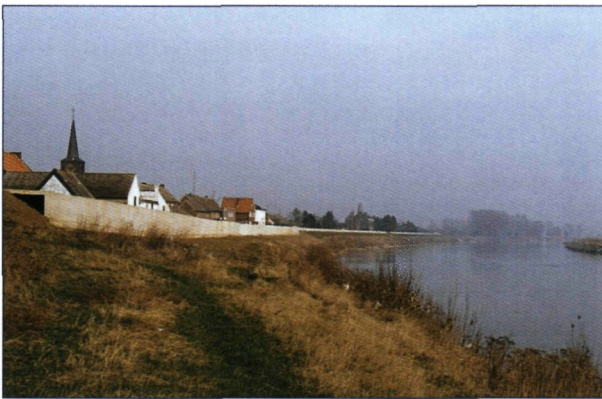
De hele doorsteek en het keersluiscomplex werden op een milieuvriendelijke wijze uitgevoerd. De oevers werden met plasberm ingericht en de langsrachten werden verdiept waardoor ze steeds water bevatten.



Inheien damplanken van bouwkuip zinker, voor de afwaarts te bouwen nieuwe Dambrug

Maas en Albertkanaal

De afdeling Maas en Albertkanaal besteedde een extra kaaimuurprogramma aan in 1998. De overheid bood de privé-bedrijven aan de kaaimuren voor 80% te subsidiëren op voorwaarde dat ze een deel van hun transport naar de waterweg zouden afleiden. Het werd een succes. Zo werden in 1998 de kaaimuren AMOCO te Geel, Wijnants te Lanaken, Savelkouls Beton te Ravels, E.S.P. te Geel en WCT te Meerhout aanbesteed. De bouw van de kaaimuur AMOCO te Geel startte reeds in 1998. De afdeling maakte ook werk van een startnota voor de verbreding van het Albertkanaal in het vak Oelegem-Antwerpen. De administratie keurde deze startnota goed en maakte ze over aan de minister. In het kader van het Maasdijkenplan, dat een integrale aanpak van de hoogwaterproblematiek beoogt, werd de dijk van Uikhoven afgewerkt en officieel ingehuldigd door de minister van Openbare Werken. De werken aan de dijk Geneuth – Zuid-Willemsvaart gingen gewoon door en de bouw van de afsluitconstructie op de Ziepbeek werd aangevat. De dijk Vucht-Mazenhoven werd aanbesteed.



Nieuwe dijkmuur te Uikhoven (Maasmechelen)



De studie van het mijnverzakkingsgebied werd voltooid zodat nu ook dit laatste gedeelte van de Maasdijken kan worden aangepakt. In samenwerking met Nederland wordt tenslotte een natuurontwikkelingsplan voor het Grensmaasgebied uitgetekend.

In samenwerking met de afdeling Natuur van AMINAL werden actieve natuurbouwprojecten uitgewerkt. Op het programma staan: het herstel van de monding van de Kikbeek, de aantakking van de Kerkeweerdplas en de aantakking van een oude stroomgeul ter hoogte van KP 50.

De vervanging van de oude brug aan sluis 17 op de Zuid-Willemsvaart werd aanbesteed. In Dessel werd een nieuwe voetgangersbrug opengesteld en aan sluis 9 in Schoten en sluis 3 te St-Job-in't Goor werden nieuwe ophaalbruggen in dienst genomen. Uiteraard werden ook herstellingen en onderhoudswerken uitgevoerd aan onze waterinfrastructuur. Het middensas in Olen werd verder gestabiliseerd en de vernieuwing van de benedendeuren van de 16-m sluisen van Olen en Kwaadmechelen werd aangevat. Ook begon de constructie van nieuwe schipdeuren voor de 16-m sluisen op het Albertkanaal.

De verruiming van de verbinding tussen het Straatsburgdok en het Amerikadok vorderde zoals gepland. Na voltooiing van dit project zal het Albertkanaal een betere toegang hebben tot de Antwerpse haven.

In het kader van het laagwaterscenario van het verdrag over de verdeling van het Maaswater tussen Nederland en Vlaanderen werd een aanvang gemaakt met de bouw van bijkomende voedingsduikers aan de sluisen 17 en 18 op de Zuid-Willemsvaart.

Integraal waterbeheer

Het integraal waterbeheer beoogt de duurzame ontwikkeling van de watersystemen. Een watersysteem is een afgebakend en samenhangend geheel van oppervlaktewater en grondwater, waarin zich verschillende biologische, chemische en fysische processen afspelen. De verschillende watersystemen in Vlaanderen zijn geografisch afgebakend in rivierbekkens.

Deze rivierbekkens worden gekenmerkt door hun hydrologische, geomorfologische, ecologische en functionele samenhang. Een multifunctioneel gebruik van elk watersysteem wordt nagestreefd in evenwicht met zijn draagkracht vanuit de invalshoeken kwaliteit, kwantiteit en natuurlijk milieu. Integraal waterbeheer is een zorg van verschillende partners.

Daarom werd het Vlaams Integraal Wateroverleg Comité opgericht, het VIWC.

INHOUD

Het Vlaams Integraal Wateroverleg Comité

Nood aan een integrale aanpak: de overstromingsproblematiek

MEER INFORMATIE ?

<http://viwc.lin.vlaanderen.be>

Het Vlaams Integraal Wateroverleg Comité



Het VIWC brengt alle bestuurlijke instanties samen die als waterbeheerder optreden. Momenteel zijn dit: AMINAL, AWZ, de Vlaamse Milieumaatschappij, de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening, de Vereniging van Vlaamse Provincies, de Vereniging van Vlaamse Polders en Wateringen, de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten. Het VIWC wordt voorgezeten door de secretaris-generaal van het departement Leefmilieu en Infrastructuur. Het secretariaat wordt waargenomen door de afdeling Coördinatie Beleidsvoorbereiding.

Het VIWC organiseert zich

Tegen juli 2000 wil het VIWC een eerste ontwerp van Waterbeleidsplan Vlaanderen klaar hebben. Daartoe werden vier subcomités (SC's) opgericht die elk een specifieke taak vervullen en zullen instaan voor de opmaak van de respectieve deelplannen van het Waterbeleidsplan Vlaanderen. Zij ondersteunen tevens de waterbeheerders op het vlak van specifieke aspecten van het waterbeheer.

- In het subcomité Watergebruik komt vooral het beleid met betrekking tot het watergebruik door huishoudens,

industrie, land- en tuinbouw en veeteelt aan bod. Men tracht een beeld te schetsen van het aanbod en de vraag naar water, zowel kwalitatief als kwantitatief.

- Het subcomité Waterkwantiteit wil inzicht verwerven in de werking van de watersystemen (zowel oppervlaktewater, grondwater als de relatie tussen beide), om zo een coherent waterkwantiteitsbeleid te kunnen voeren, dat rekening houdt met verschillende functies (scheepvaart, veiligheid, landbouw, natuur, ...).
- Het subcomité Waterkwaliteit is vergelijkbaar met het voorgaande subcomité, maar dan op het vlak van waterkwaliteit.
- In het subcomité Natuurlijk Milieu ligt de nadruk op het maximale behoud, het herstel of de ontwikkeling van de gewenste structuur van de waterlopen en de relatie van het watersysteem met de omgeving.

Alle bekkencomités opgestart

Het waterbeheer integraal aanpakken, betekent ook gebiedsgericht werken. Daarom werden in de verschillende rivierbekkens 'bekkencomités' als overlegfora opgericht. AMINAL en vooral de afdeling Water hebben de voorbije jaren al heel wat werk geleverd om een bekkenwerking op te zetten. In 1998 konden, mede dankzij de inbreng van AWZ bij de bekkencoördina-

toren, de laatste van de elf bekkencomités worden ingesteld. De bekkenoverlegstructuren bestaan enerzijds uit het bekkencomité en anderzijds uit een ambtelijke werkgroep. Een Stuurgroep Bekkencomités binnen het VIWC zorgt voor de coördinatie.

Concept voor het Waterbeleidsplan Vlaanderen

De geplande opmaak van het eerste Waterbeleidsplan Vlaanderen steunt op de resultaten van het rapport *'Integraal Waterbeheer in Vlaanderen : concept, methodologie en structuren'*, een studieopdracht die in het kader van de bindende actie 129 van het MINA-plan 2 en in opdracht van het VIWC door het Instituut voor Milieukunde van de Universiteit Antwerpen werd uitgevoerd. Verfijning van de krachtlijnen is neergeschreven in een 'Kader voor integraal waterbeheer in Vlaanderen'. Vanuit deze visie wordt ook het decreet 'Integraal Waterbeheer' voorbereid. Het samenleggen van de deelplannen zal leiden tot het eerste Waterbeleidsplan. Voortdurend in het oog houden van de relaties tussen maatschappelijke activiteiten, de nagestreefde effecten en de realisatie van het maatschappelijk welzijn zal knelpunten en synergieën in het waterbeleid en -beheer duidelijk stellen en onderlinge afstemming bevorderen.

Nood aan een integrale aanpak: de overstromingsproblematiek

Een belangrijk aspect van het integraal waterbeheer is de bekommernis over de onderlinge relatie van de verschillende watersystemen en de relatie van deze systemen met de omgeving. Een voorbeeld zijn de zware overstromingen van het najaar 1998. De overstromingsproblematiek in Vlaanderen loopt volledig samen met de toename van de vraag naar ruimte. De bevolkingstoename en de verdere ontginning van gronden hebben ervoor gezorgd dat de beschikbare ruimte voor water werd ingeperkt. Het onder de grond stoppen van het water in afvoerkanalen heeft geleid tot algehele permanente verdroging door verminderde infiltratie naar het grondwater. Ook regelmatig plaatselijk toegenomen wateroverlast is hiervan een gevolg. Vele ingrepen om overstromingen tegen te gaan hebben er bovendien voor gezorgd dat de problemen werden verplaatst naar stroomafwaarts gelegen gebieden en dat meer stroom-

opwaarts lokaal, nieuwe problemen werden gecreëerd. De ervaring én de overstromingen van het najaar van 1998 hebben duidelijk aangetoond dat het herstellen van evenwicht van de natuurlijke watersystemen de meest efficiënte oplossing biedt. Vanzelfsprekend is het een utopie om het natuurlijke systeem overal te willen herstellen : er zijn gronden nodig voor landbouw, bewoning, infrastructuur, e.a. Daarom moet het streefdoel er eerder in bestaan om zoveel mogelijk naar dit natuurlijke systeem toe te werken door bv. valleigronden, waar mogelijk, maximaal als overstromingsgebied te bewaren of te herwaarderden. Bovendien moet het herstellen van het sponseffect van een stroomgebied overal prioriteit krijgen door bufferen en laten infiltreren van regenwater op de plaats waar het valt. Deze invalshoek toont aan dat vele aspecten van het waterbeheer nauw verbonden zijn met het ruimtelijke beleid in Vlaanderen.

Milieu AMINAL

Willen we Vlaanderen leefbaar houden, dan is een gestructureerd natuur- en milieubeleid een must. Hiervoor is een klare toekomstvisie die steunt op een planningsgerichte aanpak cruciaal. De complexiteit van de problematiek vereist een allesomvattend beleid en reflecteert zich in het uitgebreide takenpakket van de administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer (AMINAL). Ook in 1998 werden de inspanningen opgedreven met een zichtbare vooruitgang op het terrein als resultaat. Winst dus voor het leefmilieu !



INHOUD

- Stimulansen in het milieubeleid
- Betere voorwaarden voor bosbeheer
- Natuur in Vlaanderen
- Behoud van de open ruimte
- Kwaliteitsbewust omgaan met water
- Doorlichting milieucoördinatoren
- Bijzondere onderzoekscommissie voor de huisvuilovens
- Forum van VR-deskundigen
- Inspectie en controles voor het milieu
- Milieueffectrapportering voor plannen en programma's

Stimulansen in het milieubeleid

Milieubeleid op kruissnelheid

Voor de uitvoering van het milieujaarprogramma 1998 kon AMINAL beschikken over extra financiële middelen en specifieke deskundigen. De begrotingspost 2.19 van het MINA-fonds voorzag 714 miljoen frank voor de uitvoering van de bindende acties van het Milieubeleidsplan 1997-2001. De minister van Ambtenarenzaken zette het licht op groen voor de aanwerving van het nodige extra personeel.

De leidende ambtenaren van AMINAL, VMM, OVAM en VLM sloten een samenwerkingsakkoord met het oog op een coherenter milieubeleid. Dit overleg kreeg de naam Gewestelijk Milieu-Overleg (GMO). Het GMO wordt bijgestaan door het Permanent Planningsoverleg en door de Planningsgroep. Samen zorgen ze ervoor dat het milieubeleidsplan binnen de voorziene planperiode uitgevoerd wordt.

Nieuw: de sectie Lucht

Een mooi voorbeeld van de dynamiek die met de uitvoering van het MINA-plan 2 in gang werd gezet, is de verdere uitbouw van de sectie Lucht van de afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid. Deze versterking heeft voor een uitgebreid team gezorgd dat de problematiek van de luchtvervuiling in al zijn aspecten kan aanpakken. Naast de beleidsontwikkeling op Vlaams terrein wordt ook een continue samenwerking op internationaal niveau verzekerd, want luchtverontreiniging overschrijdt de landsgrenzen en kan alleen op internationale fora adequaat worden aangepakt.

Gemeentelijke en provinciale milieuconvenants

De Vlaamse regering kan de lokale besturen via diverse instrumenten stimuleren om een eigen milieu-beleid te voeren. De laatste jaren werden ook stimulansen gegeven om het beleid in de gewenste richting te sturen, o.a. via milieuconvenants.

Het milieuconvenant is een contract dat iedere gemeente en provincie vrijwillig kan afsluiten met de minister van Leefmilieu. Het contract legt vast welke initiatieven de gemeente of provincie binnen een bepaalde termijn op het vlak van milieu zal nemen. In ruil voor dit engagement subsidieert het Vlaamse Gewest de uitvoering van deze acties. Milieuconvenants houden een trendbreuk in omdat zo stilaan wordt afgestapt van een overdaad aan richtlijnen die van bovenaf worden opgelegd. Overleg tussen gelijkwaardige partners en het gezamenlijk zoeken naar oplossingen staat hier centraal.

De eerste groep convenants liep van 1 januari 1992 tot 31 december 1996. De tweede bestrijkt de periode tussen 1 januari 1997 en 31 december 1999. In de loop van 1997 en 1998 hebben alle Vlaamse provincies en zowat 90 % van alle Vlaamse gemeenten convenants ondertekend. De resultaten ervan worden voor de bevolking ook echt zichtbaar en zullen na afloop uitvoerig worden geëvalueerd.

Betere voorwaarden voor bosbeheer

Bosgroepen

Het bos in Vlaanderen is enorm versnipperd. En eigenaars van kleine stukken bos hebben de grootste moeite om hun bezit efficiënt te beheren. Zij hebben weinig kennis van duurzaam bosbeheer en zijn onvoldoende vertrouwd met de geldende reglementeringen. Daarom werden bosgroepen in het leven geroepen waar eigenaars van bossen voortaan kunnen samenwerken. Een coördinator begeleidt hun activiteiten. Door samen bos- en natuurbeheerswerken uit te voeren of samen hout te verkopen, kunnen de eigenaars gunstiger voorwaarden bedingen. Via de bosgroep staan de eigenaars ook sterker om afspraken te maken met openbare besturen over recreatie en toegankelijkheid van hun eigendommen. De coördinator kan administratieve barrières overbruggen.

Op termijn krijgen de bosgroepen eigen rechtspersoonlijkheid. De houtverkoop, een winstgevende activiteit, zou dan via een coöperatieve vennootschap die verschillende groepen overkoepelt, kunnen worden

georganiseerd. De erkenning en subsidiëring zullen in een uitvoeringsbesluit bij het Bosdecreet worden geregeld.

Welzijn op het werk in de bosarbeid

De Welzijnswet bepaalt dat iedere werkgever een risicoanalyse moet uitvoeren om vervolgens preventiemaatregelen te treffen. Dit geldt ook voor de bosarbeiders. In opdracht van de afdeling Bos en Groen en in nauwe samenwerking met de interne Dienst Preventie en Bescherming werd een systeem van risicobeheersing voor bosarbeiders opgestart. Via theoretisch onderzoek en veldwerk werden eerst 127 verschillende activiteiten geïdentificeerd die de bosarbeiders regelmatig uitvoeren. Daarna werden die activiteiten onderworpen aan een risicoanalyse. Het resultaat daarvan was een reeks controlelijsten, aankoopcriteria, voorstellen voor vormingsprogramma's en globale aanbevelingen. Die zullen via preventiemaatregelen in de jaardoelstellingen van de afdeling worden opgenomen.

Natuur in Vlaanderen

Natuur, daar zorgen wij voor

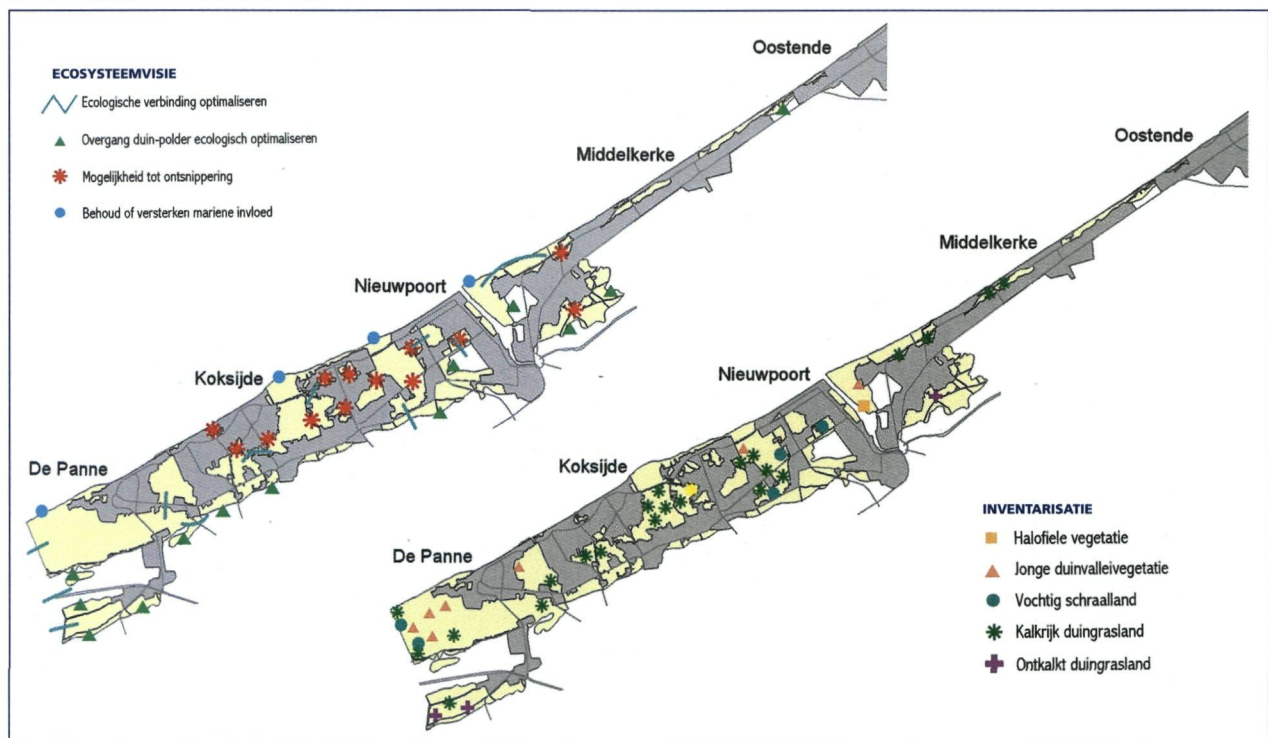
De afdeling Natuur kon in 1998 een beroep doen op nieuwe medewerkers voor specifieke projecten en taken zoals 'Ecologische Impulsgebieden', inrichting van natuurreservaten, uitvoering van acties uit het MINA-plan 2, enzovoort. Door een actieve verwervings- en beheerspolitiek heeft de afdeling nu zowat 6.300 ha natuurterreinen in beheer.

'Natuur, daar zorgen wij voor' is het devies van deze afdeling. De leus refereert aan de zorgplicht. Een essentieel element uit het 'Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu', kortweg het Natuurdecreet (B.S. 10 januari 1998), is inderdaad de zorgplicht. Iedereen – en zeker de overheid – heeft de plicht te zorgen voor de natuur.

Kernelementen:

- Schade aan de natuur moet worden vermeden.
- De natuur moet worden hersteld, beschermd en ontwikkeld.

*Ecosysteemvisie voor (een gedeelte van) de kuststreek.
Bron: Instituut voor Natuurbehoud*



Naar meer natuur en ecologische verscheidenheid in Vlaanderen !

Het eerste uitvoeringsbesluit van het Natuurdecreet werd op 10 september 1998 gepubliceerd. Belangrijke elementen hierin zijn onder meer:

- de afbakening van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON);
- de invoering van het voorkooprecht;
- de procedure voor de natuurinrichting;
- de invoering van de natuurvergunning.

De Vlaamse regering keurde op 8 december 1998 een tweede uitvoeringsbesluit goed over de regionale landschappen. In 1999 volgt nog een ontwerpuitvoeringsplan gebiedsgericht natuurbeleid. Op basis van volgende elementen wordt later een natuurbeheersplan opgesteld:

- de internationale verdragen die België en Vlaanderen ondertekenden;
- ecosysteemvisies, onder meer voor belangrijke vallei-gebieden en de kuststreek;
- beschrijving van verschillende natuurtypes.

Verder gaat de afdeling na op welke wijze Vlaanderen kan bijdragen tot de ontwikkeling van mondiale rapporteringssystemen voor biodiversiteit. Een visietekst en een draaiboek ecologische monitoring worden voorbereid en nieuwe rode lijsten opgesteld.

Door een meer gerichte prospectie verliep de verwerving van gronden in 1998 sneller dan ooit. Het aankoopritme steeg van 1.397 ha in 1997 tot 1.620 ha in 1998. Het vooropgestelde doel – 2.000 ha per jaar – is niet haalbaar door een daling van de beschikbare kredieten.

In de natuurreservaten zijn een aantal projecten ‘integraal natuurbeheer’ uitgevoerd. En om de versnippering tegen te gaan, realiseerde de afdeling Natuur eveneens natuurverbindingsgebieden.

Concrete terreinacties voor amfibieën en dassen zijn eerder al gerealiseerd. Nu wordt tussen de natuurreservaten De Teut en Tenhaagdoornheide de eerste ecotunnel voor reeën aangelegd onder de E314 door. Intussen is ook een studie klaar over de wijze waarop de versnippering van het natuurgebied tussen de afritten Genk en Maasmechelen door diezelfde E314 kan worden verminderd.

In het raam van de milieuconvenants verbinden gemeenten er zich minimaal toe lokale natuurontwikkelingsplannen op te stellen. Een grondige analyse van de GNOP's (gemeentelijke natuurontwikkelingsplannen) resulteerde in een databank van alle recente gemeentelijke initiatieven inzake natuurbeheer.

Met het voornoemde decreet als instrument en al deze acties en de toenemende aandacht voor overleg en communicatie tussen de betrokken ambtenaren zijn in 1998 de bouwstenen gelegd voor een natuurlijker en meer ecologisch verscheiden Vlaanderen.



Een ecoduct: één van de noodzakelijke voorstellen om de E314 voor grote zoogdieren te ontsnipperen (Mechelse Heide, Maasmechelen). Bron: Technum nv

Behoud van de open ruimte

Samenwerking tussen de verschillende administraties, provincies en gemeenten leidt tot een kwaliteitsvolle inrichting van de open ruimte en een efficiëntere aanwending van de financiële middelen. Het gaat niet alleen om landschapszorg en natuurontwikkeling, maar ook om recreatie, herstel van cultuurhistorische elementen, ruilverkaveling enzovoort.

Momenteel zijn vier piloot-landinrichtingsprojecten opgestart:

- Noordoost-Limburg: 19.785 ha
- De Westhoek: 30.260 ha
- Grote-Netegebied: 29.315 ha
- Leie & Schelde: 23.210 ha

Ruilverkaveling
Melkwezer

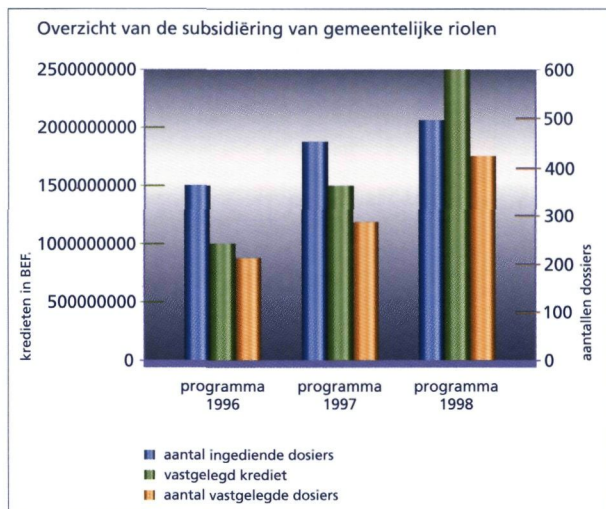


In de loop van 1998 keurde de Vlaamse regering de richtplannen voor de projecten Grote-Netegebied en Leie & Schelde goed. Voor de projecten Noordoost-Limburg en De Westhoek werden reeds een eerste reeks inrichtingsplannen uitgewerkt. De werken starten in het voorjaar van 1999. De tussenkomst van het Vlaamse Gewest bedraagt 30% tot 100% van de totale kosten.

Kwaliteitsbewust omgaan met water

Openbare riolen en kleinschalige waterzuiveringsinstallaties

De Vlaamse overheid kent subsidies toe aan de gemeenten voor het aanleggen en verbeteren van openbare riolen en het bouwen van kleinschalige waterzuiveringsinstallaties. Na een budgettaire herschikking werden de kredieten in 1998 verhoogd van 1,5 miljard tot 2,5 miljard frank. Hierdoor kon meer dan 99% van de goedgekeurde projecten worden vastgelegd.



Uitbreiding van de grondwaterheffingen

In 1998 werden in goede samenwerking tussen AMINAL en de VMM voor het eerst heffingen geïnd op het oppompen van grondwater dat niet bestemd is voor de openbare drinkwatervoorziening. Er werden ongeveer 13.000 aanslagen berekend. Het risico van beboeting wegens 'zwartpompen' zette velen ertoe aan een regularisatie aan te vragen. Het verwerken van alle aangiftegegevens maakte een actualisering van de vergunningendatabank mogelijk.

In 1998 leverden de grondwaterheffingen 530 miljoen frank op. Het overgrote deel ervan situeert zich nog steeds in de drinkwatersector.

Kwaliteit van de oppervlaktewateren

Op voorstel van de afdeling Water duidde de Vlaamse regering op 8 december 1998 aan welke oppervlaktewateren voortaan als drinkwater, zwembadwater, viswater en schelpdierwater zullen worden beschouwd.

De verwijzing naar de oppervlaktewateren moest op een uniforme wijze gebeuren. Daarom werd aan iedere waterloop een uniek nummer toegekend. Om verwarring te vermijden, werd de vroegere codering van waterlopen (COI-zone, COI-nummer en AWP-zone) opgeheven. De nieuwe nummering van de waterlopen kreeg een cartografische vertaling in de Vlaamse Hydrografische Atlas (VHA). De afdeling Water staat in voor de coördinatie van de databank van de VHA en stelt de gegevens via OC-GIS Vlaanderen beschikbaar op cd-rom.

Vrije vismigratie

Op 26 april 1996 bepaalde de Economische Unie van de Benelux dat voor 1 januari 2010 alle vissoorten vrij moeten kunnen migreren in de hydrografische stroomgebieden van de Benelux. Een voorbereidend onderzoek van de vismigratie was dus noodzakelijk.

Tegelijk werden een inventaris van migratieknelpunten en een prioriteitenlijst gemaakt. Op basis hiervan wordt een beleidskaart over vismigratie opgesteld en aan de beleidsverantwoordelijken voor integraal waterbeheer voorgelegd met het oog op de ecologische inpasbaarheid.

Een ommezwaai in de rattenbestrijding ?

In 1998 werd de rattenbestrijding eenduidiger en efficiënter aangepakt. Hoewel de Vlaamse regering slechts een deel van de contracten met externe rattenvangers verlengde, werden de opgelegde normen toch gehaald.

In de gebieden waar de contracten niet werden verlengd, koos AMINAL voor een andere aanpak. Vanaf 15 september 1998 stond zij zelf in voor de rattenbestrijding door privé-firma's. De rattenvangers van de afdeling Water evenaarden de resultaten die vroeger al werden behaald.

Voor het verdelen van muskusratten, bruine ratten en beverratten werd inmiddels een nieuw bestek opgemaakt met het oog op het afsluiten van een resultaatsverbintenis met privé-firma's in de loop van 1999.

Doorlichting milieucoördinatoren

Sinds enkele jaren hebben bepaalde bedrijven milieucoördinatoren aangesteld. Ze kwamen er na goedkeuring van het decreet van 19 april 1995 over Bedrijfsinterne Milieuzorg (BIM). Dit creëert het kader waarbinnen de bedrijven eigen verantwoordelijkheid kunnen opnemen om naar duurzame productieprocessen over te schakelen en de milieubelasting van het bedrijf in al zijn aspecten te beheersen en te beperken. De opdracht van de milieucoördinatoren omvat:

- duurzame ontwikkeling, beheersing en beperking van de totale milieubelasting;
- naleving van de milieuvoorwaarden;

- betere communicatie tussen bedrijf, milieuverenigingen en overheid.

In 1998 voerde de afdeling Milieuvergunningen van AMINAL een enquête uit bij de milieucoördinatoren en hun werknemers. In totaal werden zowat 1.500 bedrijven in het Vlaamse Gewest aangeschreven. Zo wil de overheid inzicht verwerven in het functioneren van de milieucoördinatoren. De resultaten worden in 1999 bekendgemaakt.

Bijzondere onderzoekscommissie voor de huisvuilovens

In november 1997 installeerde de minister voor Leefmilieu een Bijzondere Onderzoekscommissie voor de Evaluatie van Huisvuilovens. Zij is samengesteld uit wetenschappers en ambtenaren. Deze commissie werkte in het voorbije jaar bijzonder intensief. De afdeling Milieuvergunningen fungeerde als haar secretariaat.

In 1997 gingen de investeringen naar de uitbouw van rookgaszuivering met een dioxineverwijderingstrap. In 1998 werd de werking van alle Vlaamse afvalverbrandingsovens geëvalueerd. Dit resulteerde in aanbevelingen tot optimalisatie.

De Vlaamse regelgeving is strenger dan de huidige Europese richtlijn. Ook de technische aanbevelingen zijn vooruitstrevend. Hierbij denken we vooral aan de continue dioxinebemonstering (de uitstoot wordt 24 uur op 24 opgevolgd). Deze methode is minder gevoelig voor meetfouten dan de klassieke dioxinemeetmethode (bemonstering gedurende 6 tot 8 uur).

In 1999 licht de commissie ook andere bedrijfssectoren met een grote dioxine-uitstoot door.

Forum van VR-deskundigen

Bedrijven met risico's voor zware ongevallen met gevaarlijke stoffen, moeten een extern veiligheidsrapport (VR) opstellen. Dit is een openbaar document waarin de risico's op zware ongevallen worden berekend en preventiemaatregelen worden opgesomd. Het externe veiligheidsrapport wordt door een college van deskundigen opgesteld. Dit college bestaat uit mensen van het bedrijf en één of meerdere externe VR-deskundigen. Deze experts op het vlak van 'externe veiligheid-

risico's voor zware ongevallen' worden door de minister erkend.

Om het overleg te stimuleren werd in 1997 een forum van VR-deskundigen opgericht. Naast de erkende VR-deskundigen nemen ook de cel VR van de afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid en vertegenwoordigers van de afdelingen Milieuvergunningen en Milieu-inspectie aan het forum deel.

Volgende onderwerpen worden er behandeld:

- Inhoudelijk volledige en juiste rapportering over externe veiligheid.
- Betrouwbare beeldvorming van de risico's op zware ongevallen.

- Verbetering van de vergelijkbaarheid van de rapporteringen over de verschillende inrichtingen.
- Verduidelijking van de reglementaire bepalingen over veiligheidsrapportering.

Inspecties en controles voor het milieu

Inspectie ozonafbrekende stoffen

Sinds 1 januari 1998 verbiedt Vlaanderen het gebruik van 'harde' CFK's en halonen in grote koel- en luchtbehandelingsinstallaties. De hoeveelheden van deze verboden stoffen die voor recycling of vernietiging worden aangeboden, blijven echter zeer klein. Dit laat vermoeden dat ze nog steeds worden gebruikt en dat ze nog steeds via lekken vrijkomen in de atmosfeer.



Bemonsteren van koelmiddel bij een koelinstallatie in een grootwarenhuis

In uitvoering van actie 4 van het MINA-plan 2 is in het najaar van 1998 een inspectiecampagne gestart. Eind november 1998 hebben de milieu-inspecteurs zestig vestigingen gecontroleerd van grootwarenhuisketens en andere grote distributiebedrijven waar bederfbare levensmiddelen worden verkocht. Zij stelden vast dat bij één op vijf van de gecontroleerde vestigingen verboden koelmiddelen werden gebruikt. De afdeling Milieu-inspectie maakte PV's op en heeft er bij de warenhuisketens op aangedrongen om in al hun vestigingen in het Vlaamse Gewest de regelgeving te respecteren. De grootste warenhuisketens hebben zich onmiddellijk bereid verklaard hun installaties aan te passen aan de VLAREM-voorschriften.

Reductie dioxine emissies

Actie 30 van het MINA-plan 2 beoogt de opmaak en uitvoering van een beleidsnota voor de vermindering van de dioxine-uitstoot in Vlaanderen. De afdeling Milieu-inspectie zorgt hier voor een belangrijke ondersteuning via haar expertise en de emissiemetresultaten.

Na een meetcampagne in 1998 bij 13 huisvuilverbrandingsinstallaties vroeg de afdeling Milieu-inspectie de stopzetting van de exploitatie van vijf huisvuilovens. Enkele konden na saneringsmaatregelen vrij snel weer worden opgestart. De exploitant van één oven besloot de installatie definitief stil te leggen.

Twee andere ovens vertoonden grotere structurele tekortkomingen waarvoor grote aanpassingen noodzakelijk zijn. Daarom vroeg de afdeling Milieu-inspectie de stopzetting door middel van een bevelschrift.

Heropstarten kan pas wanneer de normen worden gerespecteerd.



Dioxinemetingen: de Milieu-inspectie houdt zich niet op de vlakte

Sinds 1995 worden ook bij industriële procesinstallaties dioxine-emissiemetingen uitgevoerd. In 1997 stelden men een uitzonderlijk hoge uitstoot vast bij een sinterfabriek. De exploitant werd aangemaand de dioxine-uitstoot snel te verminderen. Daarbij werden gegevens

van gelijkaardige installaties in het buitenland vergeleken. De Milieu-inspectie besloot dat – door specifieke aanpassingen – onmiddellijk een verregaande reductie van de dioxine-uitstoot mogelijk is. Eind 1998 werd reeds een belangrijke reductie van de uitstoot vastgesteld. In 1999 zal het bedrijf verder maatregelen moeten nemen om de uitstoot te verminderen tot het niveau dat geacht wordt geen gevaar meer op te leveren voor mens en leefmilieu.

In de non-ferro sector kon de afdeling Milieu-inspectie bij verschillende bedrijven een aanvang van de sanering van de dioxine-uitstoot afdwingen. Voor de procesinstallaties bij de ferro en non-ferro industrie en bij de raffinaderijen zullen binnenkort emissiegrenswaarden voor dioxines worden opgelegd.

Controle rioolwaterzuiveringsinstallaties (rwzi)

Aquafin

Het bindend initiatief 58 van het MINA-plan 2 vermeldt ‘controlemetingen, opvolging van de zuiveringsresultaten en handhaving’ als één van de instrumenten

om Aquafin aan te zetten tot maximale zuivering. Met een goed voorbereide campagne controleerde de afdeling Milieu-inspectie de 138 rwzi’s van Aquafin.

Er werden onregelmatigheden vastgesteld bij het verwerken van septisch materiaal en bij de opslag van gevaarlijke stoffen. In sommige gevallen diende de vergunning te worden vervolledigd.



Beeld van een puntbeluchter op de rwzi Leuven

CONTROLE RIOOLWATERZUIVERINGSINSTALLATIES			
	Gecontroleerd	Procesverbaal	Onderrichting
Antwerpen	48	4	31
Limburg	27	3	11
Oost-Vlaanderen	23	4	7
Vlaams-Brabant	18	6	11
West-Vlaanderen	22	1	12
Totaal	138	18	72

Milieueffectrapportering voor plannen en programma’s

Milieueffectrapportering (MER) voor infrastructuurwerken en grootschalige industriële ontwikkelingen is intussen vrij goed ingeburgerd als beleidsinstrument ter voorkoming van ongewenste milieueffecten. Soms komt een dergelijke preventieve studie nog te laat en is er behoefte aan een strategisch MER. Een strategisch MER is de milieueffectbeoordeling die plaatsvindt op het moment dat de plannen of programma’s worden opgesteld die aan de basis liggen van concrete projec-

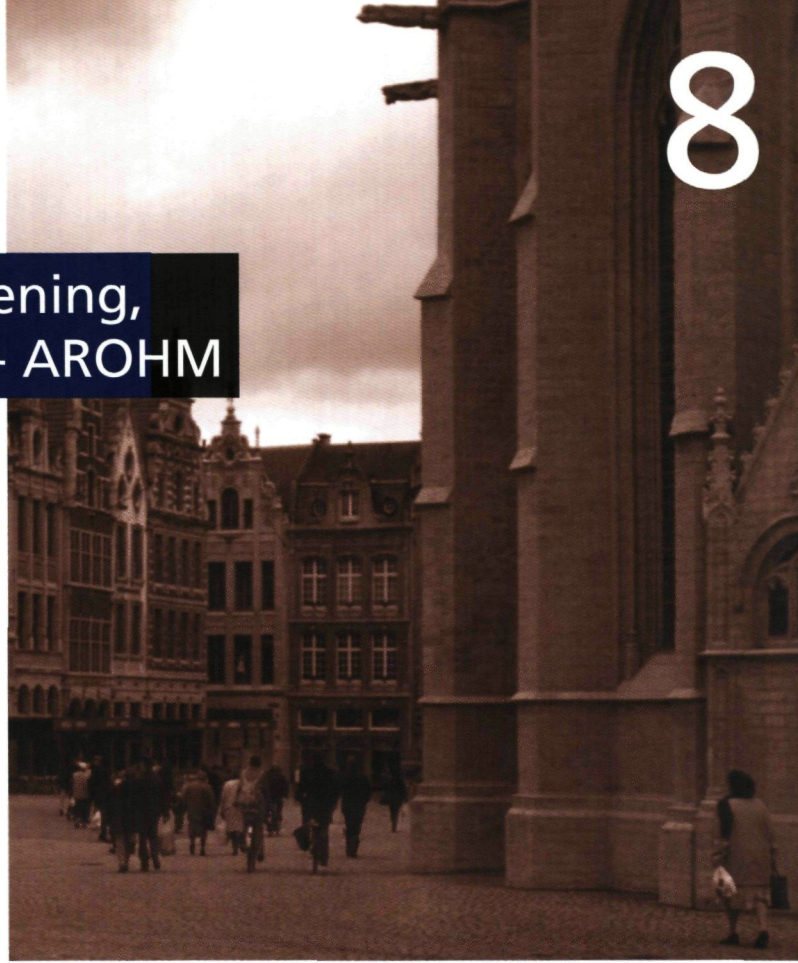
ten of die zullen worden gebruikt om particuliere of openbare initiatieven te toetsen. Het lopende Mina-plan 2 voorziet in de introductie van dit instrument in de regelgeving.

Op een studiedag op 11 december 1998 werden de internationale ontwikkelingen tegen het licht gehouden. In het voorjaar van 1999 starten onderhandelingen om tot een Europese richtlijn over strategische MER te komen.

Ruimtelijke Ordening, Wonen en Cultuur - AROHM

De versterking van de stedelijke gebieden, het behoud van de open ruimte, de verdere uitvoering van de Vlaamse Wooncode, het doorvoeren van het nieuwe en strengere handhavingsbeleid, accenten in de monumentenzorg...

Ook in 1998 blijven dat de centrale thema's op het vlak van ruimtelijke ordening, huisvesting en monumenten- en landschapszorg in Vlaanderen.



INHOUD

Huisvesting

Ruimtelijk Structuurplan
Vlaanderen

Stedenbouwkundig beleid

Handhavingsbeleid

Monumenten
en Landschappen

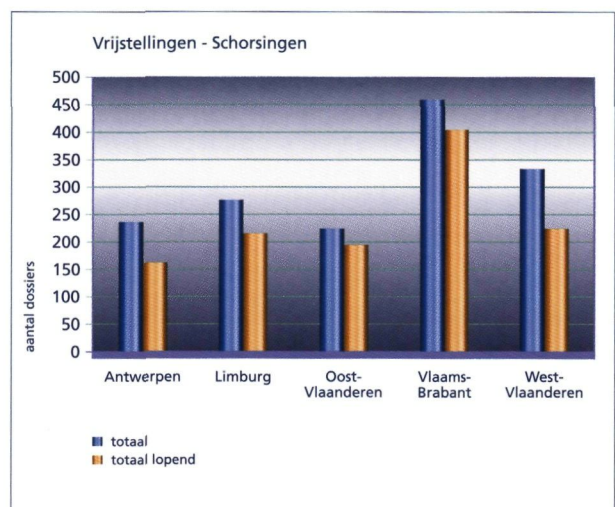
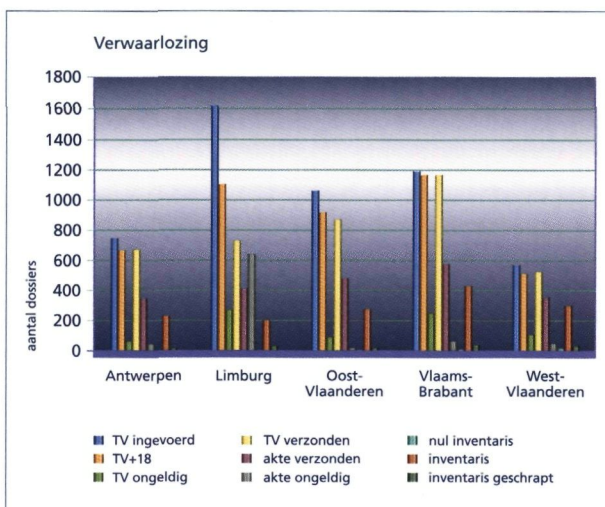
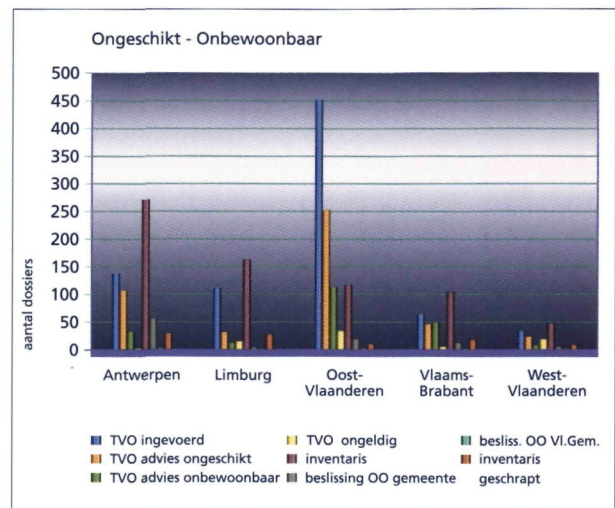
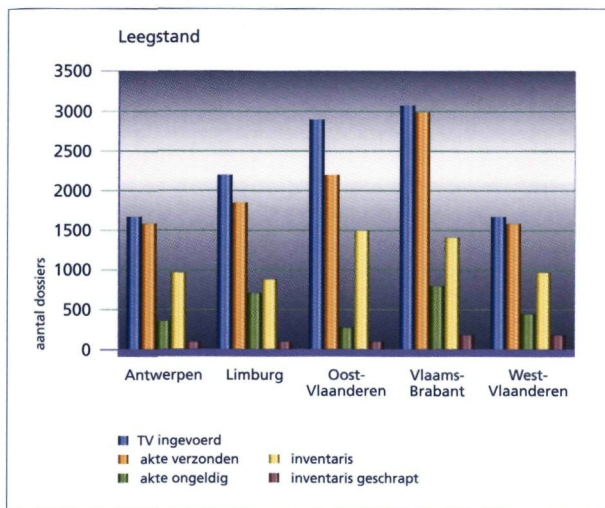
Huisvesting

Met de goedkeuring van de Vlaamse Wooncode werd in 1997 de decretale basis gelegd van het Vlaamse Woonbeleid. In 1998 werkte LIN verder aan de uitvoering van de Vlaamse Wooncode (VWC) en daarbij ging veel aandacht naar de kwaliteitsnormering en -bewaking.

Kwaliteitsnormering en -bewaking

Met de invoering van het Kamerdecreet en de heffing op leegstand en verkrotting werd recent nog de strijd aangeboden tegen de ontwaarding van het patrimonium. Nu is daar de kwaliteitsnormering van de Vlaamse Wooncode aan toegevoegd. Voortaan beschikken wij over de essentiële elementen van een degelijk kwaliteitsbeleid. Op 23 juli 1998 keurde de Vlaamse regering het uitvoeringsbesluit over de kamerbewoning goed en op 6 oktober 1998 deed ze hetzelfde voor de kwaliteitsnormering van de Vlaamse Wooncode. Hiermee werden eveneens de invoering en de modaliteiten van het conformiteitsattest geregeld. Daarnaast werden nog het recht van voorkoop en het sociaal beheersrecht ingevoerd. Deze beide instrumenten vormen de complementaire maar noodzakelijke brug met de sociale huisvesting.

Heffing op leegstand en verkrotting



Grafieken 1,2,3 en 4 geven een overzicht van het aantal dossiers van de heffing op leegstand en verkrotting

De heffing op leegstand en verkrotting van gebouwen en woningen is ook in 1998 onverminderd verdergezet. Op 1 december 1998 waren 7.853 woningen gewestelijk geïnventariseerd, waarvan 5.744 leegstaand, 1.409 verwaarloosd en 700 ongeschikt of overbwoond.

Premies en toelagen voor huisvesting

De rechtstreekse ondersteuning van particulieren met premies en toelagen heeft in 1998 twee belangrijke wijzigingen ondergaan.

- In mei 1998 is de *verzekering tegen onvrijwillig inkomensverlies* bij hypotheaire lening heringevoerd. Deze kosteloze verzekering betekent een extra vangnet voor wie tijdens de aflossing van een hypothe-

caire lening geconfronteerd wordt met plotselinge werkloosheid of arbeidsongeschiktheid.

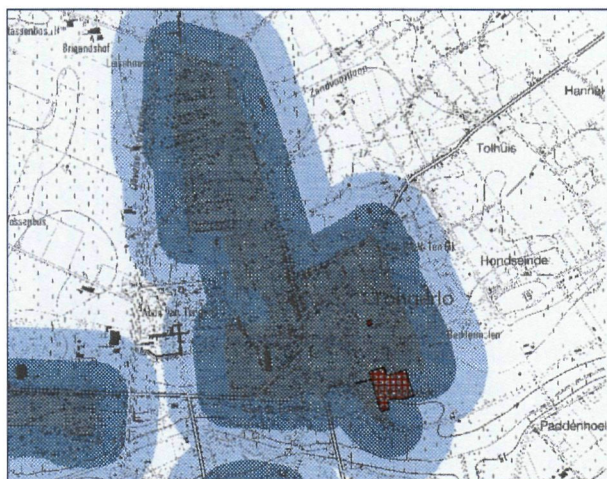
- Bij de begrotingsbespreking van 1998 heeft de regering - rekening houdend met de sterke daling van de rentevoeten sinds 1993 - het krediet voor de tegemoetkoming in de leningslast van 1998 vastgesteld op het niveau van 1997. Dat maakte aanpassingen aan die tegemoetkoming noodzakelijk. Er werd besloten om de tussenkomsten te halveren.

Huisvestingsdatabank en -onderzoek

In 1998 begon AROHM met de uitbouw van een huisvestingsdatabank. Dat moet een meer systematische informatieverzameling, gegevensanalyse en interne en externe dienstverlening mogelijk maken. Met de

databank zal meteen ook de beleidsvoorbereiding meer wetenschappelijk kunnen worden onderbouwd.

Ook de dossierstromen zullen op basis van toegankelijk cijfermateriaal efficiënt kunnen worden afgewerkt. Zo kan de advisering van de gemeentelijke woningbehoeftebestudies in lijn worden gebracht met de adviezen betreffende BPA's, onteigeningen en projectsubsidieering. De integratie van de gegevens in een geografisch informatiesysteem (GIS) zal daarbij een belangrijke meerwaarde opleveren. Een eerste toepassing daarvan is de afbakening van woningbouwgebieden, woonvernieuwingsgebieden en bijzondere gebieden (gebieden waar het recht van voorkoop geldt).



Deze illustratie geeft een voorbeeld van twee toepassingen van GIS die gebruikt worden bij de evaluatie van de eigendommen van erkende sociale huisvestingsmaatschappijen. Enerzijds wordt de gewestplanbestemming bepaald door een intersect, anderzijds wordt door buffering een beeld gegeven van de aansluiting aan de bebouwde kern

Deze databank zal samen met het documentatiecentrum worden geïntegreerd in een cel 'Wetenschappelijk Onderzoek en Documentatie'. De aanwerving van een coördinator en onderzoekers is voorzien voor 1999. In 1998 zijn in het kader van het Programma Beleidsgericht Onderzoek '97 drie onderzoeksprojecten in het domein huisvesting van start gegaan:

- profiel van de sociale huurder en subjectieve beleving van de realisaties sociale huisvesting;
- lage inkomensbuurten: onderzoek naar ruimtelijke kwaliteit en de invloed ervan op de sociaal-economische integratiemogelijkheden van bewoners;
- verstedelijking en stadsvlucht: migratiebewegingen van de verschillende gezinstypen en socio-economische groepen in Vlaanderen.

Aandacht voor diverse doelgroepen

Uit recent onderzoek blijkt dat bepaalde groepen een relatief zwakke positie innemen op de woningmarkt.

Een groot deel van de slechte woningen in Vlaanderen worden door **ouderen** bewoond. Daarom werd in 1998 de woonsituatie van ouderen in kaart gebracht. Tegelijk werden de mogelijkheden qua aanpasbaar bouwen en levenslang wonen beter bekend gemaakt bij huisvestingsactoren en particulieren. De woonsituatie van ouderen blijft ook in 1999 een aandachtspunt.

In 1998 werd ook een studie naar de woonsituatie van **etnische minderheden** (Italianen, Spanjaarden, Turken en Marokkanen) afgerond. Vooral Turken en Marokkanen wonen vaak in dure, slechte en onaangepaste woningen. De resultaten van dit onderzoek worden verder bestudeerd en op hun bruikbaarheid voor het beleid getoetst.

In het afgelopen jaar ging ook extra aandacht naar de **permanente campingbewoners**. Deze mensen zijn vaak door een ingrijpende gebeurtenis in hun leven op een camping terechtgekomen en kunnen of willen niet op de reguliere woningmarkt terecht. In samenwerking met de betrokken kabinetten en administraties wordt gezocht naar een haalbare en sociaal verantwoorde oplossing.

De Vlaamse regering wil **mensen met een fysieke handicap** aanmoedigen zelfstandig te gaan wonen in sociale wijken. Daarom werd op 16 juni 1998 een bijkomende subsidieering goedgekeurd voor de inplanting



Sociaal woonproject, School 4 te Leuven met ADL-cluster

van de zogenaamde ADL-clusters (de afkorting staat voor Activiteiten van het Dagelijkse Leven). Voor mensen met een handicap zal ook makkelijker een uitzondering worden toegestaan op de inkomensgrenzen bepaald in het Huurbesluit.

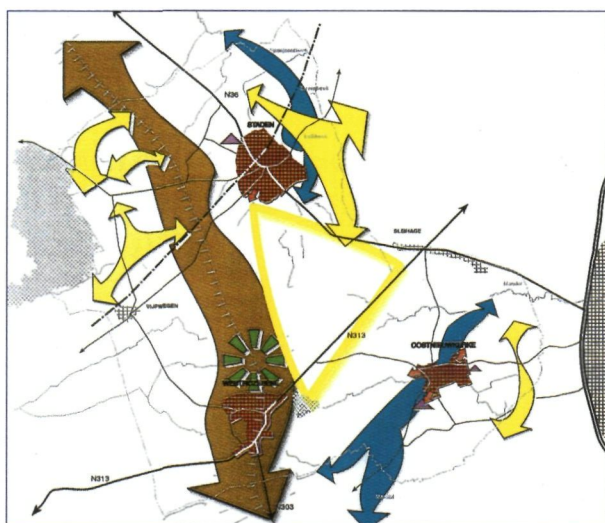


Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

De goedkeuring van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen in 1997 betekende het begin van een nieuwe dynamiek op het vlak van de ruimtelijke ordening in het algemeen, en van de ruimtelijke planning in het bijzonder. In 1998 kreeg het RSV verder vorm via de provinciale en de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen, gewestplanwijzigingen en de afbakening van de stedelijke gebieden.

Gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen

Het decreet op de ruimtelijke planning bepaalt dat er op drie niveaus structuurplannen moeten worden opgesteld: op gewestelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau. Hoewel de provinciale structuurplannen nog niet zijn afgewerkt, worden de gemeenten toch al aangespoord om een eigen structuurplan op te maken.



Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Staden

Het informatieve deel van dit structuurplan brengt de huidige ruimtelijke structuur nauwgezet in kaart. In het richtinggevend tweede deel wordt de gewenste structuur voorgesteld. En in een derde deel staan de bepalingen opgesomd waartoe de betreffende gemeente zich verbindt om de gewenste ruimtelijke structuur te realiseren. Zemst en Nevele waren de eerste gemeenten die een eigen ruimtelijk structuurplan ter goedkeuring konden voorleggen. Daarna volgde Staden. Intussen hebben heel wat andere gemeenten dit proces opgestart. Omdat het opstellen van een ge-

meentelijk ruimtelijk structuurplan behoorlijk wat tijd in beslag neemt, kunnen gemeenten ook in 1999 rekenen op begeleiding bij de opmaak van hun structuurplan. Via de provinciale en zeker ook de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen zijn lokale overheden zowel als de bevolking nauw betrokken bij de ruimtelijke ordening van Vlaanderen.

Gewestplanwijzigingen

In 1998 kreeg de afdeling Ruimtelijke Planning van AROHM opdracht van de minister van Ruimtelijke Ordening om een reeks gewestplanwijzigingen voor te bereiden.

Administratief-juridische kwesties en dringende problemen op het terrein bij de aanleg van rioolwaterzuiveringsinstallaties of de uitvoering van infrastructuurprojecten volstaan doorgaans met ad-hoc wijzigingen. Deze zijn beperkt in omvang en in aantal, maar moeten passen binnen de principes van het RSV.

De omvangrijke gewestplanwijzigingen hebben te maken met natuurontwikkeling, bosuitbreiding, economische ontwikkeling en reservatie voor infrastructuur. Voor de gewestplannen, Gentse en Kanaalzone, Antwerpen, Roeselare-Tielt-Kortrijk en Oudenaarde zijn dergelijke ingrijpende wijzigingen noodzakelijk. Opdat de voorgestelde bestemmingswijzigingen kunnen worden aanvaard, moeten ze voldoen aan vier criteria.

- Ze moeten een oplossing bieden voor een ruimtelijke problematiek en die oplossing moet de langetermijnvisie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ondersteunen.
- Zij moeten getuigen van een coherente visie en moeten degelijk zijn onderbouwd met ruimtelijk onderzoek.
- Zij moeten steunen op een breed maatschappelijk draagvlak in het betrokken gebied en moeten het resultaat zijn van een overlegproces.
- Zij moeten een Vlaamse, gewestelijke of bovenlokale betekenis hebben. Voor voorstellen met lokale draagwijdte staan specifieke instrumenten ter beschikking (sectoraal BPA).

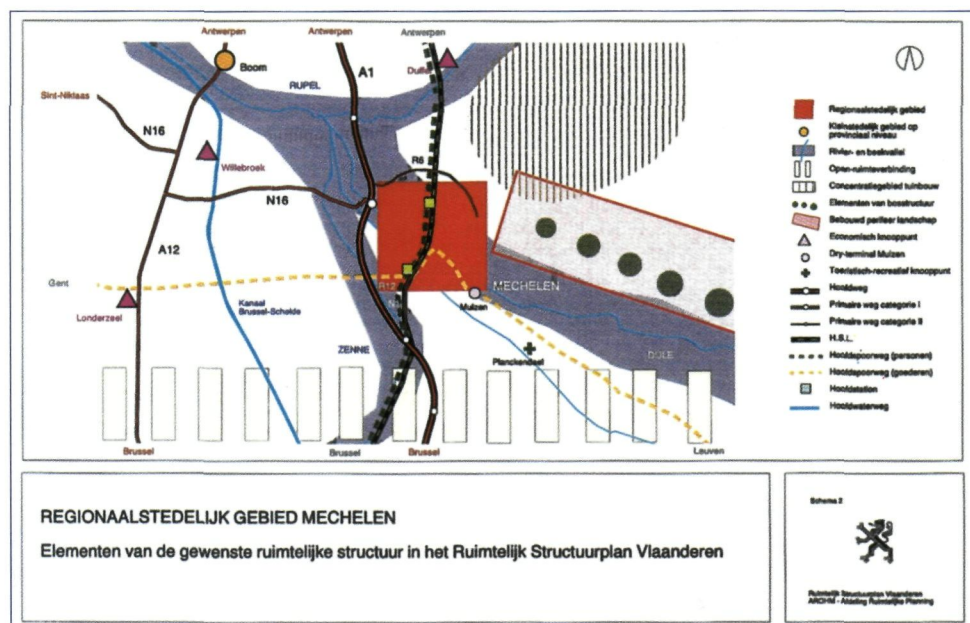
Voorstellen die voldoen aan deze criteria worden toegelicht en gemotiveerd in een toelichtingsnota waarin ook een ruimteboekhouding is opgenomen. Deze nota vormt de basis voor de besprekingen op beleidsniveau. Het beleid formuleert een definitief voorstel dat voorwerp wordt van een openbaar onderzoek.

Afbakening van stedelijke gebieden

In februari 1998 is AROHM gestart met de afbakeningsprocessen van de stedelijke gebieden Aalst, Mechelen en Kortrijk. Later volgden Turnhout en Gent. Weldra zijn ook Hasselt-Genk en Brugge aan de beurt.

Deze afbakeningsprocessen werden opgestart in uitvoering van een cruciale en bindende bepaling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De Vlaamse regering wil immers de stedelijke gebieden versterken via het creëren en versterken van woon- en werkactiviteiten.

Deze nieuwe visie vond haar neerslag in een actieprogramma. Eén van de essentiële elementen in dat actieprogramma is het vastleggen van een grenslijn die het stedelijke gebied afbakt en meteen ook aangeeft welke inhoudelijke bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen binnen dat gebied van toepassing zijn.



Afbakening Regionaalstedelijk gebied Mechelen

De afbakening van een stedelijk gebied is geen ingreep maar een proces. Dat betekent dat alle voorstellen moeten worden gedragen door de betrokken partners, met name de gemeenten, de provincie en verschillende diensten van het Vlaamse Gewest. Zo verhoogt de kans dat de visie ook in praktijk wordt gebracht zodat er in het stedelijke gebied een samenhangend ruimtelijk beleid kan worden gevoerd.

Stedenbouwkundig beleid

Samenstelling van bouwaanvraagdossiers

In 1998 werd voor het eerst gewerkt met de nieuwe dossiersamenstelling die in een besluit van 4 november 1997 werd vastgelegd. Met omzendbrief RO.98/01 kregen architecten en bouwheren een uitgebreide en gedetailleerde handleiding. Gemeentebesturen, architecten en bouwheren reageerden positief op deze vernieuwde regelgeving.

Afwijkingsmarges beter vastgelegd

Artikel 49 van het Decreet betreffende de ruimtelijke ordening voorziet in bepaalde afwijkingen van de voorschriften van verkavelingen en bijzondere plannen van aanleg. In het verleden werden soms op vrij willekeurige basis afwijkingen toegestaan, wat de rechtszekerheid zeker niet ten goede kwam. De ambtelijke werkgroep van AROHM besloot daarom een ministe-

riële omzendbrief uit te werken. Deze brief – RO 98/03 – geeft nu een duidelijk kader waaraan aanvragen tot afwijking kunnen worden getoetst.

Het ontvangstbewijs als beginpunt van de behandelingstermijn

De administratie heeft de gemeenten in 1998 gewezen op de wettelijke verplichting om tijdig een ontvangstbewijs af te leveren aan aanvragers van een bouw- of verkavelingsvergunning. De datum van dit bewijs geldt immers als startdatum voor het berekenen van de in het decreet voorziene behandelingstermijnen. Aanvragers kunnen nu sneller reageren tegen het eventuele uitblijven van een beslissing.

Afschaffing van omzendbrieven en richtlijnen

Bij een nieuwe actualisatieronde in 1998 werden nog maar eens 45 verouderde omzendbrieven en richtlijnen opgeheven. De ministeriële omzendbrief RO 98/08 reduceerde het aantal omzendbrieven en richtlijnen tot 63.

Telecomcode

Op 4 juni 1998 ondertekenden de Vlaamse overheid en de drie GSM-operatoren de Telecomcode.

Het gaat om een 'gentlemen's agreement' als aanvulling op de wettelijke voorschriften bij de inplanting van draadloze telecommunicatie-infrastructuur in Vlaanderen. Bestaande en nieuwe ontwikkelingen in de telecommunicatie mogen de kwaliteit van de ruimte niet aantasten.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen heet dat de visuele kwetsbaarheid van een gebied.

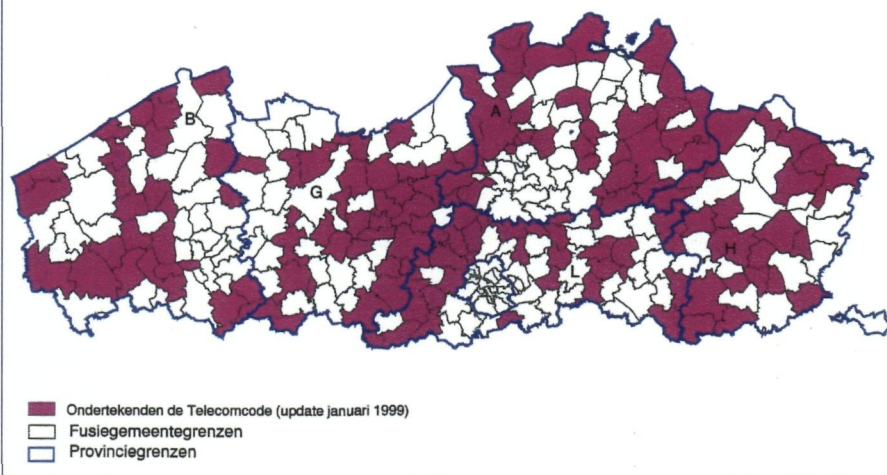
Om de impact op de open ruimte te beperken, worden de operatoren aangemaand de basisstations en zendmasten gemeenschappelijk te gebruiken ('site-sharing'). Met de telecomcode verbinden overheid en operatoren zich ertoe alle nuttige informatie uit te wisselen. Bouwaanvragen zullen voortaan dus correct kunnen worden geëvalueerd met het oog op de goede ruimtelijke ordening en de vrijwaring van kwetsbare gebieden.

Overlegplatforms – één op Vlaams niveau en telkens één per provincie – moeten deze communicatie in de praktijk vlot laten verlopen. Het Vlaamse niveau behandelt de opvolging en eventuele bijsturing van de code en maakt de afspraken op het beleidsniveau concreet. De administratie op provinciaal niveau (de vijf gedecentraliseerde AROHM-afdelingen) maakt afspraken over de concrete dossieropvolging.

Ook de gemeenten worden uitgenodigd deze Telecomcode te onderschrijven. Zij zijn immers bevoegd voor het afleveren van de bouwvergunningen. Al ruim de helft van de gemeenten heeft zich akkoord verklaard met de voorgestelde principes en afspraken.

TELECOMCODE:

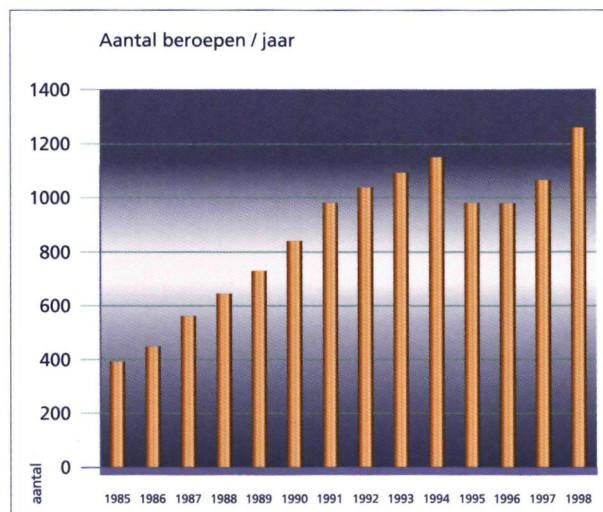
Overzicht van de gemeenten die de telecomcode onderschreven hebben



Beroepen 1998

In 1998 werden 1252 beroepen inzake bouw- of verkavelingsaanvragen bij de Vlaamse regering ingesteld.

Wanneer het aantal beroepen van 1998 wordt vergeleken met dat van de voorbije jaren kan worden vastgesteld dat tot en met 1994 er een steeds stijgende trend was. In 1995 was er een forse daling, vooral door de gewijzigde wetgeving (afschaffing 'opvulregel' en wijziging 'minidecreet'). Sedertdien stijgt het aantal beroepen echter opnieuw fors. Als die stijging verder aanhoudt, kunnen, ongeacht het recent goedgekeurde nieuwe decreet op de ruimtelijke ordening, voor het jaar 2000 ruim 1500 beroepen worden verwacht.



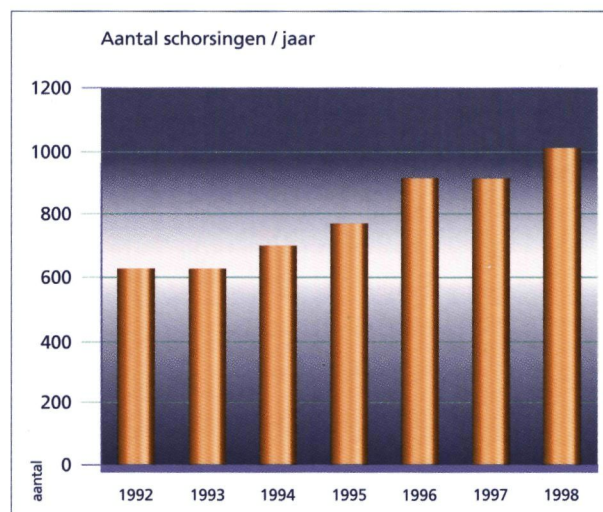
AANTAL BEROEPEN 1998	Antw.	Vl.-Brab.	Limb.	Oost-Vl.	West-Vl.	TOTAAL
particulier	128	156	126	184	86	680
college van burgemeester en schepenen	8	15	3	17	6	49
gemachtigde ambtenaar	46	95	61	176	119	497
college B. + S. + gem. ambt.	4	4	4	9	2	23
part. + gem. ambt	0	0	0	3	0	3
TOTAAL	186	270	194	389	213	1252

Schorsingen 1998

In 1998 werden door de gemachtigde ambtenaar 1008 door colleges van burgemeester en schepenen verleende bouw- of verkavelingsvergunningen geschorst.

In circa 87 % van de gevallen gaat de gemeente over tot de intrekking van de vergunning. De opvolging en afhandeling van dergelijke dossiers behelst dus louter opvolgings- en secretariaatswerk. In ongeveer 10 % van de gevallen diende een ministerieel besluit tot vernietiging van de vergunning opgesteld. In de overige 3 % blijkt na inhoudelijk onderzoek van het dossier dat de vergunning onterecht was geschorst.

Het aantal schorsingen dat leidt tot een vernietiging van de vergunning stijgt steeds. In 1995 werden 'slechts' 5 % van de geschorste vergunningen bij ministerieel besluit vernietigd (39 op 765 schorsingen), in 1996 reeds 8 % (75 op 920) en in 1998 zelfs meer dan 10 % (98 op 1.008).



Handhavingsbeleid

In 1998 werd de trendbreuk verder gezet inzake het handhavingsbeleid op het vlak van ruimtelijke ordening en stedenbouw. Andermaal deed de ambtshalve uitvoering van vonnissen en arresten behoorlijk wat stof opwaaien. Vooral het ambtshalve slopen van drie illegaal gebouwde villa's op het einde van 1998 bracht de publieke opinie in beroering.

De administratie ging ook pro-actiever om met de media, wat leidde tot een veel genuanceerder berichtgeving dan voorheen. Vanzelfsprekend houdt de afdeling Bouwinspectie hierbij nauwlettend een zekere discretie aan om de privacy van de betrokkenen te respecteren.

In 1998 werd verder werk gemaakt van de samenwerking met de lokale besturen. In iedere Vlaamse provincie werden voor hen informatiesessies georganiseerd. De plaatselijke mandatarissen en ambtenaren kregen er toelichting bij alle aspecten van het gevoerde handhavingsbeleid. Dit initiatief leidde tot een meer geïnstitutionaliseerd overleg met de steden en gemeenten binnen de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

De administratie blijft ervan overtuigd dat in deze materie een breed overleg noodzakelijk is. Daarom werden ook contacten gelegd met de beroepsfederaties van aannemers, architecten en notarissen. Deze groepen moeten immers actief worden betrokken bij het

preventiebeleid. Ook met de vertegenwoordigers van de drie parketten-generaal werd het overleg bestendigd, want alleen samenwerking tussen de diverse actoren, betrokken bij het handhavingsbeleid, kan tot bevredigende resultaten leiden.

De administratie beschouwt het van ambtswege uitvoeren van (afbraak)vonnissen en -arresten als een laatste optie. De veroordeelde wordt immers geacht het rechterlijke herstelbevel uit eigen beweging uit te voeren. Helaas neemt niet elke veroordeelde zich deze plicht ter harte. In 1998 werden bijgevolg 187 dossiers geopend met het oog op de ambtshalve uitvoering van een herstelbevel. Dat brengt het totaal op 373. Intussen gingen reeds 206 veroordeelden, na aanmaning, over tot het uitvoeren van de bevolen herstelmaatregel. Slechts in negen gevallen diende de administratie te beslissen tot ambtshalve uitvoering. Dit betekent dat 215 van de 373 dossiers die de afgelopen twee jaren werden geactiveerd, intussen werden afgehandeld. In het overgrote gedeelte van de gevallen ging de betrokkene spontaan over tot de uitvoering van de herstelmaatregel. Het bewustzijn dat ruimte schaars is en er dus zuinig moet mee omgesprongen worden, noopt niet alleen tot het stimuleren van overleg en preventie, maar ook tot het nemen van verantwoordelijkheid daar waar dit noodzakelijk blijkt.

Monumenten en Landschappen

De afdeling Monumenten en Landschappen besteedt in de eerste plaats bijzondere aandacht aan het culturele erfgoed. Tegelijk biedt zij mee het hoofd aan de grote maatschappelijke uitdagingen van deze tijd. De arbeidsintensieve zorg voor het culturele erfgoed leidt immers tot meer tewerkstelling, tot beter leefbare steden en tot een positieve houding van de bevolking tegenover dit erfgoed, wat duidelijk blijkt tijdens de Open Monumentendagen. Zo draagt de monumentenzorg bij tot de bestrijding van de 'antipolitiek'. Bovendien

levert zij een bijdrage tot de uitstraling van de Vlaamse culturele identiteit als belangrijkste motor van het toerisme, één van de belangrijkste sectoren van de Vlaamse economie. Ook in 1998 werden er fraaie resultaten geboekt.

550 jaar stadhuis Leuven

De 550ste verjaardag van het stadhuis van Leuven was de aanleiding voor de organisatie van een grandioos feestjaar in 1998. In dat jaar werden ook drie belang-

rijke projecten voltooid:

- de restauratie van het koor van de Sint-Pieterskerk (zowel interieur als exterieur);
- de restauratie van het ‘Laatste Avondmaal’, het meesterwerk van Dirk Bouts;
- de restauratie van de gevel van de Sint-Michielskerk.

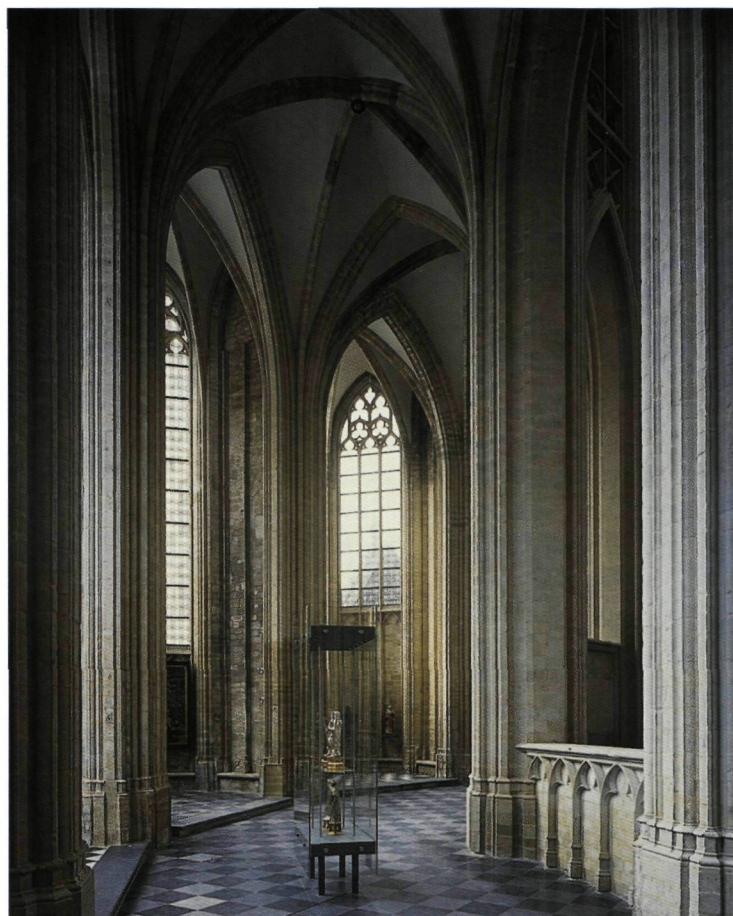
Voorheen was reeds het stadhuis gereinigd en was de Predikherenkerk gerestaureerd. In het verlengde van deze door de Vlaamse Gemeenschap gestuurde en voor 60 % gefinancierde werkzaamheden, werd de Grote Markt heraangelegd en verkeersvrij gemaakt. Ook de gevels van de Lakenhalle, het Koningscollege en het College van Premonstreit kregen een opknapbeurt.

Dit alles droeg bij tot het succes van het feestjaar. Meer dan 100.000 bezoekers bezochten de tentoonstellingen in de Sint-Pieterskerk, de Predikherenkerk, het stadhuis en het stadsmuseum. De afdeling Monumenten en Landschappen gaf ook een rijk geïllustreerd kunstboek uit met als titel: Leuven in de late middeleeuwen – Dirk Bouts *‘Het Laatste Avondmaal’*.



Van Dyckjaar (Antwerpen-Mechelen)

In 1999 wordt de 400ste verjaardag gevierd van de geboorte van de schilder Antoon Van Dyck. Daarom werd een bijzondere inspanning geleverd om tegen het



Leuven: restauratie koor Sint-Pieterskerk



Restauratie in de Sint-Pauluskerk te Antwerpen

Van Dyckjaar het volledige interieur van de Sint-Pauluskerk - inclusief een schilderij van Van Dyck - te restaureren. Dat schilderij van Van Dyck maakt deel uit van een merkwaardige reeks schilderijen die de belangrijkste meesters van de Antwerpse school - waaronder Rubens en Jordaens - speciaal voor de Sint-Pauluskerk hebben gemaakt. Alle doeken hangen nog steeds op hun oorspronkelijke plaats. Alweer in het kader van het Van Dyckjaar werd ook een belangrijk werk van Van Dyck uit de Sint-Rombouts-kathedraal van Mechelen gerestaureerd.

Het Keizer Kareljaar 2000 (Gent)

Met het Keizer Kareljaar in aantocht werden maatregelen getroffen om tegen het jaar 2000 een gedeelte van de Sint-Baafskathedraal van Gent te restaureren. In deze kerk werd Keizer Karel gedoopt. Met de stad Gent werden ook afspraken gemaakt om tegen 2000 het Gravensteen een grondige opknapbeurt te geven. Deze burcht behoorde in de 16de eeuw toe aan Keizer Karel.



Gent, Sint-Baafskathedraal: algemeen zicht op het interieur

Het UNESCO-werelderfgoed de Vlaamse begijnhoven

Sinds 1996 is ons land lid van de UNESCO-Conventie over het werelderfgoed. Onmiddellijk diende de Vlaamse Gemeenschap een dossier in om de Vlaamse begijnhoven op te nemen in de wereldlijst. Op 2 december 1998 besliste het Comité van het werelderfgoed om 13 representatieve begijnhoven effectief op de wereldlijst te plaatsen. Deze inschrijving verplicht Vlaanderen er uiteraard toe het betrokken erfgoed op een voorbeeldige wijze in stand te houden. Om deze reden werd in 1998 een budget van 150 miljoen frank van de begroting 1999 gereserveerd voor de restauratie van monumenten van bijzonder strategisch belang. Een aanzienlijk deel daarvan werd in 1998 toegewezen aan de volledige restauratie van de begijnhoven op de UNESCO-wereldlijst.



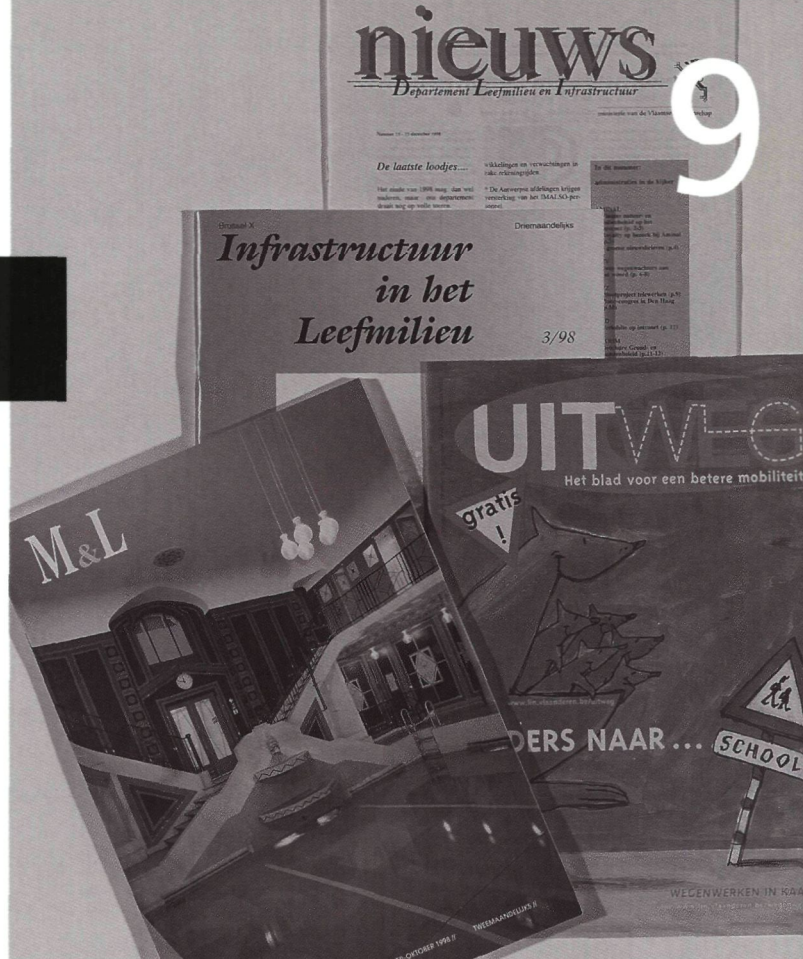
Brugge: begijnhofkerk, algemeen zicht.

Brugge 2002, culturele hoofdstad van Europa

In 1998 besliste de Commissie van de Europese Unie dat Brugge in 2002 de culturele hoofdstad van Europa zal zijn. Meteen werd in overleg met de stad Brugge en de provincie West-Vlaanderen een ambitieus restauratieprogramma opgesteld. Een samenhangend geheel van grote en kleine restauraties zal de kwaliteit van de historische binnenstad versterken, waardoor Brugge op een volwaardige wijze de titel van culturele hoofdstad zal kunnen dragen. Op het restauratieprogramma staan: het belfort en het begijnhof, de burg met het Brugse Vrije en stadhuis, de stadsschouwburg, het conservatorium en de academie, het Europacollege, de Onze-Lieve-Vrouwekerk, de poorten en molens van de vesting en een aantal Godshuizen.

Voorlichting en communicatie

Een goed contact met de bevolking is van essentieel belang om het nodige draagvlak te vinden voor de voorbereiding en de uitvoering van het beleid. Voorlichting en communicatie helpen hierbij, want mensen die weten, kunnen ook actief meedenken en het beleid mee vorm geven.



INHOUD

Mobiliteit

De binnenvaart in de lift

Informatie over integraal waterbeheer

Ruimtelijke ordening, huisvesting en monumentenzorg

Zorg voor het leefmilieu

Een greep uit de evenementen in 1998

Mobiliteit

Een probleem in beweging

De overheid heeft heel wat middelen ingezet om de bevolking bewust te maken van de mobiliteitsproblematiek. Ankerpunt is het tweemaandelijkse tijdschrift 'Uitweg' dat alle facetten van het mobiliteitsbeleid thematisch toelicht. Dat gebeurt ook via de borden langs de gewestwegen en de snelwegen en via campagnes in kranten, tijdschriften en audiovisuele media. In 1998 ging de aandacht naar mobiliteit in relatie tot ruimtelijke ordening en milieu, stadsverkeer, vrijetijdverkeer, veilige schoolomgeving en goederen-transport. Samen met het BIVV en de andere gewesten werd campagne gevoerd voor veilig fietsen. Uitweg op het Internet: <http://www.lin.vlaanderen.be/uitweg>.

Informatie via Web, boek, brief en studiedag

In 1998 werd gestart met de ontwikkeling van een algemene mobiliteitssite. Deze zal in de toekomst alle informatie over mobiliteit bundelen.

De studie bureaus die in opdracht van lokale besturen mobiliteitsplannen ontwikkelen, woonden op 6 juli '98 een studiedag bij over de mobiliteitsconvenants. Aan de hand van praktijkvoorbeelden werd het werken met scenario's

toegelicht. De cursus werd sindsdien al enkele malen hernomen.

Het Mobiliteitshandboek werd met vijf afleveringen uitgebreid. Als maandelijks aanvulling hierbij verschijnt

vanaf september '98 een Mobiliteitsbrief. Deze volgt recente ontwikkelingen van het convenant, presenteert geslaagde realisaties en verduidelijkt een aantal ingewikkelde concepten.

De binnenvaart in de lift

De laatste vier jaren passeerde meer dan 9 mio ton vracht per binnenschip door het sluisencomplex van Evergem. Op 1 december '98 werd een Nederlandse schipper uit Sluiskil met de 10 miljoenste ton vracht aan boord fees-

telijk ontvangen in het bijzijn van de Vlaamse minister van Vervoer, die het belang beklemtoonde van de binnenvaart in de hele transportketen.

Informatie over integraal waterbeheer

Samen met andere betrokken administraties bereidde de administratie Waterwegen en Zeewezen informatiecampagnes voor over 'integraal waterbeheer' voor iedereen die betrokken is bij de complexe maatregelen die zich in bepaalde stroomgebieden opdringen, onder

meer naar aanleiding van de recente overstromingen en een verhoogde aandacht voor natuurwaarden. Voor de grensoverschrijdende stroomgebieden werd intensief overlegd met de betrokkenen van de Nederlandse en Franse overheden.

Ruimtelijke ordening, huisvesting en monumentenzorg

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen kreeg nog volop aandacht. Voor scholen en verenigingen werd een studiepakket voorbereid. De provinciale en gemeentelijke overheden konden rekenen op ondersteuning bij de communicatie over het opstellen van hun structuurplanning.

Het handhavingsbeleid

De administratie leverde belangrijke inspanningen om het gevoerde handhavingsbeleid toe te lichten. Een overzichtelijke brochure maakte professionelen en particulieren wegwijs in het handhavingsbeleid.

De eerste oplage – zo'n 10.000 exemplaren – was dan ook in geen tijd de deur uit.



Nieuwe kwaliteitsnormen voor huisvesting

De afdeling Woonbeleid ontwikkelde een folder met de krachtlijnen van de nieuwe kwaliteitsnormen voor woningen. Belangstellenden kunnen een meer uitgebreide brochure aanvragen. Via een regeringsmededeling in het voorjaar 1999 wordt het ruime publiek ingelicht. Tegelijk wordt gezorgd voor voldoende informatie, ondersteuning en opleiding voor de bevoegde gemeentelijke ambtenaren.

Monumenten en Landschappen

De afdeling Monumenten en Landschappen was in de ban van het Dirk Bouts jaar en van de inschrijving van de Vlaamse begijnhoven op de wereldranglijst van UNESCO. Momenteel legt zij de laatste hand aan de website '<http://www.monument.vlaanderen.be>' (met alias '<http://www.landschap.vlaanderen.be>'), die een schat aan cultuurhistorische informatie biedt.

Brochure Grond- en Pandenbeleid

Maatregelen met betrekking tot het grond- en pandenbeleid vormden totnogtoe geen samenhangend geheel. Een nieuwe brochure bundelt de verschillende maatregelen en be-



licht een aantal instrumenten die niettegenstaande hun verschillende invalshoek relevant kunnen zijn voor een grond- en pandenbeleid.

Zorg voor het Leefmilieu

AMINAL realiseerde in 1998 een aantal communicatie-initiatieven waarvan sommige op jaarlijkse basis terugkeren. Er ging ook aandacht naar een gestructureerd communicatieoverleg met de VOI's die het milieubeleid helpen uitvoeren.

Nieuwsbrief 'Natuur daar zorgen wij voor'

De afdeling Natuur lanceerde in 1998 een tweemaandelijks kleurrijke nieuwsbrief met als titel 'Natuur, daar zorgen wij voor'. Het blad gaat naar alle Vlamingen die betrokken zijn bij het natuurbeleid op gemeentelijk, provinciaal of Vlaams niveau. De afdeling Natuur maakte haar slogan ook bekend op diverse manifestaties zoals de Open Natuurdagen, de Vlaamse Open bedrijvendag en de milieubeurs in Vlaams-Brabant.



vormen van NTMB en bermbeheersplannen kwamen aan bod. En uiteraard bezochten de cursisten ook enkele voltooide projecten.



Bezoek aan uitgevoerde projecten maken deel uit van de cursus

Ontdek de natuur

Permanente tentoonstellingen en acties in de provinciale natuurcentra, boseducatieve centra en milieu- en natuureducatiecentra informeren het publiek over de milieu-, bos- en natuurontwikkeling. Scholen en groepen kunnen er o.m. kennismaken met kleinschalige waterzuivering, bedreigde diersoorten en bosbeheer.

Cursus Natuurtechnische Milieubouw (NTMB)

LIN startte in juni '98 met de cursus Natuurtechnische Milieubouw. In totaal waren er 152 deelnemers. De ambtenaren maakten er kennis met de mogelijkheden van natuurtechniek bij de inrichting en het beheer van wegen en waterlopen. Ook ecologie, de verschillende

Website Natuur- en Milieueducatie (NME)

Op het einde van het jaar realiseerde AMINAL de website Natuur- en Milieueducatie. Dit zeer interactieve, vernieuwende en netwerkvormend instrument geeft alle NME-actoren en het publiek toegang tot de NME-inventaris Vlaanderen die ongeveer 1400 organisatiefiches en het volledige NME-aanbod bevat. Via het netwerk krijgen ook alle Vlaamse secundaire scholen toegang tot het milieuzorgsysteem 'Groene School'. Verder is er ook nog een NME-agenda, NME-nieuws; er zijn interessante NME-links en NME-vacatures en er is ook NME-internationaal. De NME- en bezoekerscentra van de Vlaamse Gemeenschap en de Milieuboot krijgen met de site een heel nieuw uitstalraam voor hun educatief aanbod. De website vindt u onder: <http://www.mina.vlaanderen.be/milieueducatie>.

VISlijn

VISlijn is sinds 1996 het infoblad van het Visserijfonds. Het blad geeft onder meer informatie over het beleid. Daarnaast wil het een duidelijker profiel schetsen van de openbare visserij en geeft het zelfs informatie over diverse vissoorten. VISlijn verschijnt jaarlijks in een oplage van 120.000 exemplaren die gratis worden verspreid via de postkantoren, de Vlaamse Stichting Promotie en Voorlichting Hengelsport, afdeling Bos & Groen en de Provinciale Visserijcommissies.

Swingen zonder de burenen

'Laat Vlaanderen swingen zonder dat de burenen mee te zingen' is de titel van een brochure, opgesteld op initiatief van de minister bevoegd voor het Leefmilieu, in samenwerking met de afdeling Milieu-

vergunningen. De brochure geeft uitleg over de geluidsnormen en de procedures waaraan moet worden voldaan om in orde te zijn met de milieureglementering. Ze is bedoeld voor jongeren en organisatoren van mega-avents, fuiven en concerten.

**Voorstellingsbrochure AMINAL en driejarenverslag**

Tenslotte publiceerde AMINAL een volledig nieuwe, uitgebreide brochure waarin de administratie zich voorstelt. Tijdens een persconferentie op de IFEST-beurs 1998 werd ook het driejarenverslag 'AMINAL blikt terug '95-'97' gepresenteerd.

Een greep uit de evenementen in 1998

Het 76ste internationale Salon 'Auto-motor-fiets' (15-25 januari '98)

De ruim 600.000 bezoekers - wier aandacht vooral uitgaat naar de nieuwste transportmiddelen - zijn een moeilijke doelgroep voor wie een mobiliteitsbeleid wil uittekenen. Toch waren AWV en AOSO aanwezig met een tentoonstelling over verkeersveiligheid, de prioriteitsregeling in het verkeer en prognosesimulaties over de belangrijkste verkeersaders in Vlaanderen.

**De Week van de Zachte Weggebruiker (19-27 mei '98)**

KOMIMO, de Koepel van de Vlaamse Milieu- en Mobiliteitsbeweging, vraagt plaats voor voetgangers en fietsers in het verkeer. De week is een pleidooi voor een samenleving die rekening houdt met wie niet in de auto zit. Deze editie had bijzondere aandacht voor het woon-school- en het woon-werkverkeer.

De Week van Vervoering (3-11 oktober '98)

Allerlei vormen van 'gemeenschappelijk vervoer' zoals openbaar vervoer, carpooling, bedrijfsvervoersplannen stonden acht dagen lang in de kijker. De campagne-week werd gewoontegetrouw afgesloten met de Openstraatdag, waarbij iedereen werd opgeroepen om die dag de wagen aan de kant te laten staan.

Lente in bos en groen (21 maart-21 juni '98)

Het startsein was de boomplantdag op 21 maart. De Groen-Instuif in de gastgemeente Schoten bood een forum om het groene karakter van de eigen gemeente in de schijnwerper te plaatsen.



De 'Dag van het Park' (31 mei) stelde de recreatie in een groene stedelijke omgeving centraal. Dit evenement werd gelanceerd onder de slogan 'Groene Gemeenten? Groene Steden? ReCreatief!'

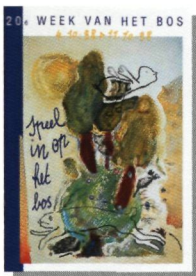
Open Natuurdagen (17 en 24 mei '98)

Er stonden meer dan 100 activiteiten in de natuur op het programma. Natuurgidsen van de Natuurreservevaten vzw en de afdeling Natuur van AMINAL begeleidden bezoekers doorheen verschillende natuurreservevaten. Alle aandacht ging naar natuurbehoud, natuurontwikkeling, landschapszorg en bescherming van het leefmilieu.



20ste Week van het Bos (4-11 oktober '98)

Bosvriendelijk spelen in speelvriendelijke schaarsgeworden bossen was dit jaar de boodschap. Kinderen vinden nog moeilijk een plekje waar ze voluit kunnen spelen. De afdeling Bos en Groen had dan ook alle aandacht voor het bosspel binnen de context van een duurzaam bosbeheer.



Open Monumentendag (12-13 september)

Voor zijn 10de verjaardag vierde de Open Monumentendag letterlijk feest op 738 fraaie locaties. Het was weer even uitzonderlijk druk in en rond feest-, bal-, dans- en trouwzalen, kerken operagebouwen, schouwburgen, kiosken, concert-, harmonie- en filmzalen, casino's, cafés, restaurants, hotels en beschermde gevelrijen rond kermis-, feest-, en marktpleinen.

Lissabon



Lissabon organiseerde de laatste wereldtentoonstelling van deze eeuw, met als thema 'De oceanen: een erfenis voor de toekomst'. Dit onderwerp inspireerde AWZ tot een origineel experiment. Alle AI-ambtenaren jonger dan 30 vertrokken per loodsboot naar Lissabon. Tijdens die driedaagse reis brainstormden ze over de toekomst van de administratie in ruime zin. Eén en ander leidde ook tot de beslissing om de loodsboot om te bouwen tot 'Zeeleeuw', een schip voor (marine) wetenschappelijk onderzoek.

Een stukje geschiedenis: viering van het honderdjarige bestaan van de 'Bijzondere Dienst der Kust'

Op 31 maart 1898 richtte Koning Leopold II *De Bijzondere Dienst der Kust* op. Deze afdeling van het toenmalige Bestuur van Bruggen en Wegen kreeg meteen een enorme opdracht. Zij moest een nieuwe zeesluis bouwen, de Oostendse havenuitrusting uitbreiden, de havens van Brugge en Zeebrugge bouwen en een verbindingkanaal aanleggen tussen deze havens. Later beheerde de dienst de volledige kustlijn met de vier havens (Nieuwpoort, Blankenberge, Oostende en Zeebrugge), de zeekanalen en de IJzer. Zij zorgde voor het onderhoud van de passen in zee en de toegangseulen tot de zeehavens Oostende en Zeebrugge en de Scheldemonding. In 1953 werd de dienst uitgebreid met een Hydrografische Dienst. In 1995 veranderde de naam in de afdeling Waterwegen Kust.



ir. Jan Strubbe, directeur-generaal van de AWZ omschreef de viering als noodzakelijke communicatie om vooral de kustbewoners bewust te maken van een afdeling die het dagelijks samenleven met de zee mogelijk maakt.

De taken omvatten nog steeds het uitbouwen en onderhouden van haveninfrastructuur, de kustverdediging, het beschermen van strand- en duinengebieden en het bevorderen van strand en waterrecreatie. Al-

leen doen ecologisch verantwoorde technieken, milieuzorg en informaticatechnologieën ook hier steeds meer hun intrede.

Ruim 600 genodigden vierden het 100-jarig bestaan op 15 oktober 1998 in het Oostendse Thermae Palace Hotel. In de expozaal van het hotel liep een tentoonstelling die de werking van de afdeling toelichtte. Een fraai verluchte brochure met de titel '1898-1998, De Bijzondere Dienst der Kust, 100 jaar samenleven met de zee, een hernieuwde kennismaking met de afdeling Waterwegen Kust' zette werking, historiek en verdiensten nog eens mooi in de verf.

Vlaamse Openbedrijvendag (4 oktober '98)

AFDELING NATUUR

De afdeling Natuur verzorgde een rondleiding in het kasteel 'De Blankaart' (Woumen- Diksmuide), stelde het bezoekerscentrum 'De Otter' voor, toonde de ijskelder voor vlermuizen en gaf een demonstratie over elektrisch vissen. Bij het project 'Ecologisch Impulsgebied IJzervallei' stond kleinschalige waterzuivering centraal.

AFDELING MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

Liefhebbers van geschiedenis konden hun hart ophalen in Limburg. De Burchtruïne van Millen wordt daar prachtig gerestaureerd in opdracht van de Vlaamse Gemeenschap. De blikvangers waren de restauratie met mergel- en silexstenen, het herstellen van vloeren, trappen en deuren, het uittekenen van restauratieplannen op computer en de glas-in-loodwerken.



Burchtruïne, Gemeente Riemst-Millen

TECHNISCHE KENNIS VAN AOSO

Vijf afdelingen van AOSO (GEO, ABS, AMS, EMG en ATO) namen hun intrek in de bedrijfsruimten van de afdeling Geotechniek om hun bijdrage tot het bouwen van bruggen, wegen, kaaimuren en tunnels en hun

elektromechanische uitrusting in het Vlaamse Gewest te laten zien. Ruim 900 geïnteresseerde bezoekers hebben de diverse demonstraties en infostanden bezocht.



Een greep uit de niet alledaagse activiteiten: het ABBA-telebewakingssysteem die de elektrische uitrusting van tunnels, kruispunten stuwen en openbare verlichting preventief bewaakt, de mobiele asweger, de Databank Ondergrond Vlaanderen, proefbelastingen van bruggen, geotechnische terrein- en laboratoriumproeven, topografische en fotogrammetrische metingen, betonrot. De administratie schiep alvast een goed beeld van de manier waarop de technische kennis en kunde binnen het departement wordt aangewend om een veilige infrastructuur uit te bouwen.

AFDELING ELEKTRICITEIT EN MECHANICA ANTWERPEN

Videoprojecties demonstreerden on line de verkeerscoördinatie Antwerpen, verkeersstellingen, verkeerssignalisatie en metingen van de luchtkwaliteit (VMM). Er was heel wat belangstelling voor de afstandsbewaking van tunnels, wegverlichting en verkeerslichten, het kabel- en computernetwerk van LIN, de roodlichtcamera en het lassen van glasvezelkabels.

AFDELING BOVENSCHELDE

In Zelzate trok de brug heel veel bezoekers. Zij maakten kennis met de aandrijving in de kelders en de bediening van het kunstwerk in de toren. In Terdonk konden de bezoekers kennismaken met de veerdienst en met de inspectieboot ms. Ilse. De politieboot ms. Lotus lokte heel wat belangstellenden met zijn detergentinstallatie om olievervuiling te bestrijden, zijn elektronische peilapparatuur en zijn plaatsbepalingssysteem.

Internationale samenwerking

Het departement Leefmilieu en Infrastructuur was ook in 1998 sterk betrokken bij het buitenlandse beleid van de Vlaamse Gemeenschap. Opnieuw werd duidelijk dat Vlaanderen een zeer aanzienlijke knowhow heeft opgebouwd op het vlak van milieuzorg, infrastructuur, ruimtelijke ordening, huisvesting, het Vlaams erfgoed, mobiliteit en verkeer. Die kennis wordt in toenemende mate tot ver buiten onze landsgrenzen gewaardeerd.



INHOUD

Impulsen

FITA (Flanders International Technical Agency)

Blikvangers

- mobiliteit
- milieu
- waterwegen en havens
- ruimtelijke ordening

Impulsen

In 1998 leverde de werkgroep Europese Unie extra inspanningen om het departement LIN nog meer te betrekken bij Europese regelgeving en programma's. Heel wat energie ging naar...

- het groenboek van de Europese Commissie over Zeehavens en Maritieme Infrastructuur;
- de ontwerpregelgeving over de internalisering van externe kosten van verkeer en vervoer;
- het intermodaal vervoer en
- het integreren van milieuaspecten in andere beleidsdomeinen.

In een aantal Vlaamse gebieden erkend door de Europese structuurfondsen, lopen projecten met Europese steun. Het gaat om Turnhout, Limburg, Meetjesland, Westhoek-Middenkust-Zeevisserijgebied en de Interreggebieden Scheldemond, Benelux-Middengebied, West-Vlaanderen - Nord Pas de Calais en Maas-Rijn. LIN coördineerde interne vergaderingen en legde contacten met plaatselijke coördinatiecentra om de beschikbare middelen doelgericht aan te wenden. Het departement LIN speelde ook een grote rol in het Interreg II c-programma met betrekking tot de ruimtelijke ordening.

Het afgelopen jaar werkte LIN samen met internationale instellingen als de Verenigde Naties, de OESO, UNESCO, Raad van Europa, BENELUX, FAO, IMO, VRE zowel als met internationale verenigingen als PIANC, PIARC, IALA, ILF, CEDA en IHO.

Vlaanderen sloot verdragen met Polen, Hongarije, Estland, Letland, Litouwen, Zuid-Afrika, Chili en Quebec. En er werden ook vriendschapsakkoorden ondertekend met India, Thailand en Vietnam. De werkgroep Internationale samenwerking coördineerde de uitvoering van concrete samenwerkingsprogramma's.

Verder was het departement ook betrokken bij het interdepartementale buitenlandse beleid: de permanente interdepartementale werkgroep, de Vlaamse diplomatieke dagen, de federale diplomatieke contactdagen, de stages van federale diplomaten bij de Vlaamse Gemeenschap, de briefing van nieuwe Belgische ambassadeurs (vooral voor landen waarmee Vlaanderen verdragen sloot) de interdepartementale werkgroep rond de samenwerking met Zuid-Afrika (inventarisering en beleidsvoorstellen).

FITA (Flanders International Technical Agency)

In het kader van de promotie van de Vlaamse expertise op het vlak van infrastructuur, milieu, ruimtelijke ordening, mobiliteit en huisvesting stelt het FITA experts ter beschikking van Vlaamse privé-bedrijven, instellingen en organisaties. In dat perspectief sloot FITA contracten af met ECOLAS (project in Thailand), ABOS (project HCMC in Vietnam), HAECON N.V. (project Canal Martin Garcia in Uruguay), PRO-INTER (project Liepaja Regional Development in Letland) en de Europese Unie (project Esprit).

FITA en het Vlaamse bedrijfsleven organiseerden ook studiebezoeken en stages voor experts uit Quebec, Zuid-Afrika, El Salvador, Vietnam en voor delegaties uit Zuid-Amerika en Zuid-Oost-Azië.

Om de Vlaamse knowhow op het vlak van infrastructuur en leefmilieu te promoten werden verschillende

studiedagen en seminars georganiseerd in Montevideo (Uruguay) en Lissabon (Portugal). Voordrachten bij Export Vlaanderen en de BRABO-club maakten de aanwezigen wegwijs in het aanbod van verschillende doelstellingen en activiteiten van de vzw. De promotie- en prospectiezendingen gebeurden onder auspiciën van BDBH (voor India), Export Vlaanderen (voor Hongarije, India, Filippijnen en Zuid-Afrika) en FITA (voor Thailand, Uruguay en de Tsjechische Republiek). Er verschenen twee nieuwe Engelstalige brochures: (1) de brochure 'FITA' en (2) de brochure 'Flanders: Hydraulic Engineering and Contracting'.

In 1998 werd een FITA-vertegenwoordiger geïnstalleerd in Bangkok (Thailand). Zijn werkgebied wordt Zuid-Oost-Azië.

Blikvangers

Mobiliteit

Contacten tussen de administratie Wegen en Verkeer en de Europese Instellingen verlopen meestal via federale ambtenaren en handelen steeds over projecten, normen en een Europees netwerk.

Binnen de groep DREO-WERD (Directeurs des routes d'Europe de l'Ouest - Western European Road Directors) worden ervaringen en ideeën uitgewisseld. Deze groep van directeurs-generaal van de West-Europese wegenadministraties werkt op een eerder informele wijze samen en doet voorstellen aan de Europese

Commissie, aan diverse internationale organismen, aan de industrie en aan andere bevoegde instanties. Ook AWV is hierbij betrokken. De groep heeft vooral aandacht voor financiering, de relatie tussen verkeer en infrastructuur, het leefmilieu en de uitwisseling van gegevens over het Trans-Europese wegennetwerk.

De wegenadministratie is ook vertegenwoordigd in de meeste comités van het AIPCR-PIARC (De internationale vereniging voor de wegen).

In overlegvergaderingen met Nederlandse en Waalse ambtenaren worden naast de gemeenschappelijke beleidsthema's ook specifieke problemen behandeld, zoals mobiliteit, verkeersbeheersing, milieuaspecten, wegenbeheer en contracten.

Van 13 tot 16 september 1998 namen de ambtenaren van AWV deel aan het internationale symposium over betonwegen in Lissabon.

Milieu

DE VIERDE MINISTERIËLE CONFERENTIE

'ENVIRONMENT FOR EUROPE', ARHUS, DENEMARKEN, 22-25 JUNI 1998

Deze conferentie had plaats onder auspiciën van de Economische Commissie voor Europa van de VN, de zogenoemde UN/ECE. Deze instantie is een belangrijk forum voor de bescherming van het leefmilieu en de bevordering van een duurzame ontwikkeling op pan-Europees vlak.



Miljø-direktør Jan A.A. M.M. Heyman og rådgiver Marc Simons fra Belgien.
- Vi er på vej ned til besættelses-museet og har set både Domkirken og Den Gamle By. Den var meget smuk og mindede om et tilsvarende sted i Belgien. Vi har også rydt sovsinken i Arhus - lige nu regner det derhjemme. Folk i byen er meget åbne og søde, men én ting har overrasket os. Næmlig graffiti-tjen på murene. Vi troede ikke, at den fandtes i Danmark.

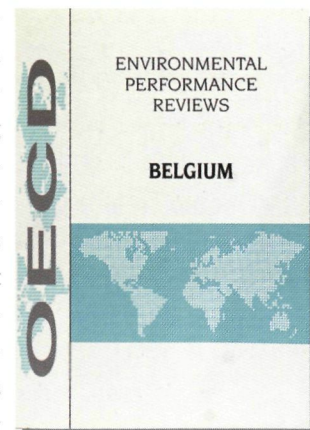
De conferentie was grotendeels gewijd aan de positie van en de verhoudingen met Centraal- en Oost-Europa. Ze leverde een aantal tastbare resultaten op en leidde onder meer tot de officiële ondertekening van drie internationale akten: een conventie over de deelname van de burger aan het milieubeleid en twee protocollen – één over zware metalen en één over persistente organische verontreinigende stoffen – bij het verdrag op grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange afstand.

De afdeling Europa en Milieu van AMINAL had de conferentie intensief voorbereid. Er waren afspraken gemaakt met de andere Gewesten en de Federale Overheid over de ondertekening van de bovengenoemde akten. Ook de samenstelling van de Belgische delegatie en de standpunten die België zou aanbrengen, waren van tevoren grondig doorgepraat. Bovendien reisden drie ambtenaren van Europa en Milieu mee naar ARHUS als leden van het gevolg van minister Kelchtermans. De minister woonde de conferentie persoonlijk bij en volgde de debatten. Op 24 juni 1998 ondertekende hij het protocol over de 'POP's', in naam van België.

OESO-REVIEW

De doorlichting van België/Vlaanderen door de OESO resulteerde in 1998 in de langverwachte publicatie van de 'Environmental Performance Review of Belgium'. Dit document omvat een analyse en een evaluatie van de stand van zaken van het leefmilieu en van het beleid dat terzake wordt gevoerd. De Review formuleert ook belangrijke beleidsmatige aanbevelingen.

De voorbereiding die hieraan voorafging, werd aan Vlaamse zijde gecoördineerd door de afdeling Europa en Milieu. De afdeling Milieuvergunningen van haar kant, speelde een actieve rol bij het voorstellen van de problematiek inzake de chemische industrie. Dit deel is opgenomen in hoofdstuk 7 van de Review.



De langverwachte OESO-Review

Via een persconferentie op 22 oktober '98 werd het brede publiek geïnformeerd over de publicatie van de Review en in de weken die daarop volgden werd het document op grote schaal verspreid. Zo stuurde AMINAL gratis exemplaren naar alle gemeentelijke openbare bibliotheken in Vlaanderen. Het team van experts dat de Vlaamse milieubeleidsplanning begeleidt, bestudeerde de Review met extra aandacht, onder meer met het oog op het opstellen van de volgende milieujaarprogramma's.

MEDIO AMBIENTE EN FLANDES

In het najaar van 1998 organiseerde AMINAL een milieuoopleidingsprogramma voor een groep van tien Chileense ambtenaren van de overheidsinstelling CONAMA. Gedurende 4 weken werd gewerkt rond de 4 centrale thema's die CONAMA zelf had gesuggereerd: algemeen milieubeleid, milieueffectrapportering, water en afval. Zo goed als alle afdelingen van AMINAL droegen hun steentje bij tot de ruim gevulde werkdagen. Naast concrete voorbeelden over de beleidsinvulling bij AMINAL, werden ook voorstellingen over specifieke thema's georganiseerd door de VMM, Aquafin en de afdeling Water. Ook bedrijven die op een substantiële wijze het Vlaams milieubeleid ervaren, werden bezocht. Het geheel werd afgesloten met een geanimeerd slotdiner.



Directeur J. Brekens van de VLAR stond de Chileense delegatie te woord tijdens het bedrijfsbezoek

Waterwegen en havens



Vlaamse Waterbouwdag, 28 mei, Expo '98

Op 28 mei 1998, in het Belgische Paviljoen van de wereldtentoonstelling in Lissabon, organiseerde AWZ in samenwerking met de Vlaamse Vereniging voor Waterbouwers de Vlaamse Waterbouwdag. Een work-

shop en een tentoonstelling vestigden de aandacht op Vlaamse knowhow op het vlak van waterbouwkunde.

In september vond het internationale PIANC-congres plaats in Den Haag. Via een opgemerkte tentoonstelling over de uitbouw van de Vlaamse havens en waterwegen konden havendeskundigen van overal ter wereld kennismaken met het Vlaamse havenbeleid. Prins Willem-Alexander en de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat waren bijzonder geïnteresseerd.



De Vlaamse stand op de 'Techno Ocean 1998' te Kobe

Het Japanse kantoor van de Dienst Investeren in Vlaanderen (Flanders Foreign Investment Office) vroeg AWZ deel te nemen aan de tentoonstelling 'Techno Ocean 1998' die eind november 1998 plaatsvond in de Japanse havenstad Kobe. Japan bleek behoorlijk geïnteresseerd in het goed uitgebouwde waternet en de uitstekende hinterlandverbindingen van de Vlaamse zeehavens.

Ruimtelijke ordening

Op Europees niveau wordt gewerkt aan een niet-bindend referentiekader voor ruimtelijke ontwikkelingen. Voor Vlaanderen volgt AROHM de totstandkoming van dit Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief of EROP. Over het eerste ontwerp EROP van Noordwijk werd in maart 1998 een nationaal debat georganiseerd met de betrokken administraties van de drie gewesten. In november 1998 werd het Belgisch advies over dit document aan het Europese niveau overgemaakt.

Onder Brits voorzitterschap werd in juni 1998 het ontwerp EROP aan de bevoegde ministers voorgelegd,

waarna alle lidstaten het aanvaardden als een goede basistekst. Het definitieve EROP zal worden opgesteld onder Duits voorzitterschap (van januari tot juni 1999), nadat de bemerkingen van de diverse beslissingsniveaus in de tekst zijn verwerkt en nadat ook een hoofdstuk is opgenomen over de ruimtelijke impact van de uitbreiding van de EU naar het oosten.

De samenwerkingsverbanden North Western Metropolitan Area (NWMA) en Internationaal Rijn Maas Actieprogramma (IRMA) staan in voor de verdere uitwerking en toepassing van het EROP. Op basis van de goedgekeurde operationele programma's, werden voor beide initiatieven Monitoring en Steering Committees opgericht, die respectievelijk instaan voor de algemene opvolging en coördinatie van het programma en voor de goedkeuring van ingediende projecten. AROHM

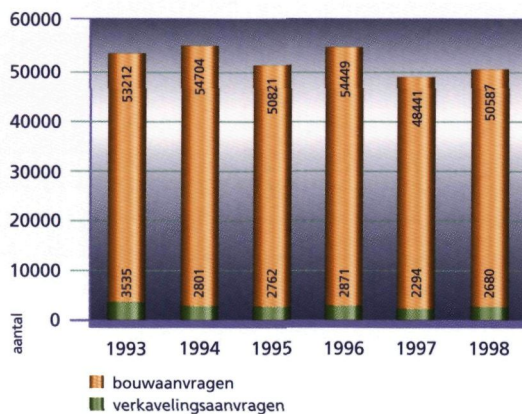
is in deze comités vertegenwoordigd. Tot eind 1999 kunnen projectvoorstellen worden ingediend die passen in de operationele programma's van NWMA of IRMA.

Het overleg met Brussel, Wallonië, Nederland en Luxemburg vindt op structurele wijze plaats in het kader van de Benelux. In 1998 werd de Tweede Benelux Structuurschets besproken en geadviseerd door de Interparlementaire Beneluxraad. Verder werd ook gewerkt aan de voorbereiding van het project 'netwerk van stedelijke netwerken', dat in het kader van het NWMA programma zal worden ingediend. In de werkgroepen Oost en West van de Benelux zorgt AROHM voor een kwaliteitsbewaking bij het afstemmen van planning over de landsgrenzen heen.

Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen

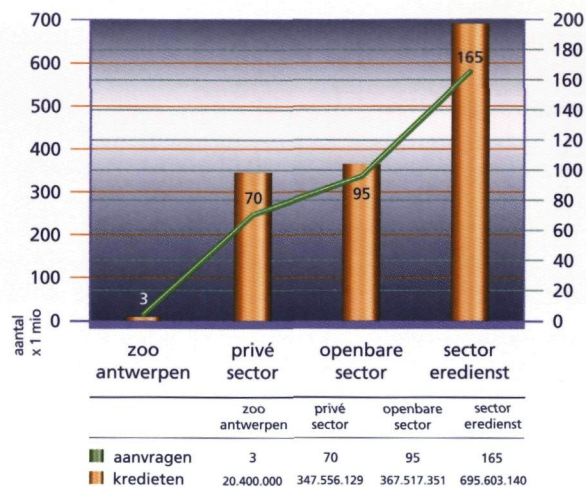
Ruimtelijke Ordening

aantal gunstig geadviseerde bouw- en verkavelingsaanvragen 1993-1998



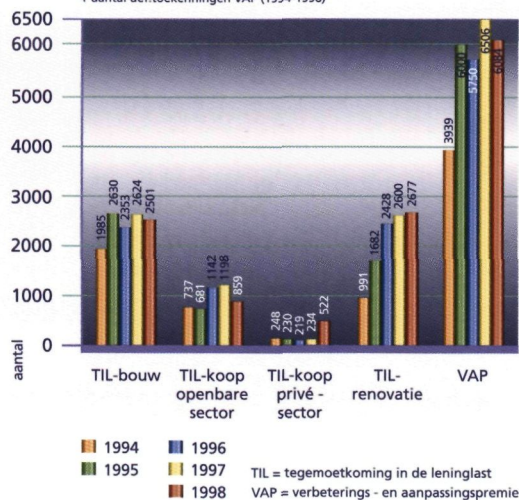
Monumenten en Landschappen

toegekende restauratiepremie en kredieten 1998



Huisvesting

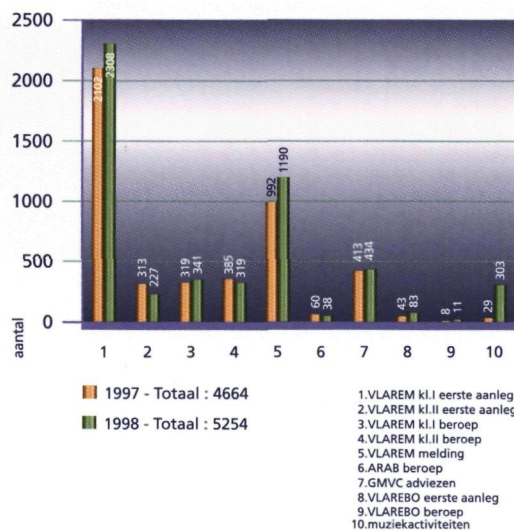
aantal mededelingen bedrag tegemoetkoming TIL
+ aantal def.toekenningen VAP (1994-1998)



Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer

Milieuvergunningen

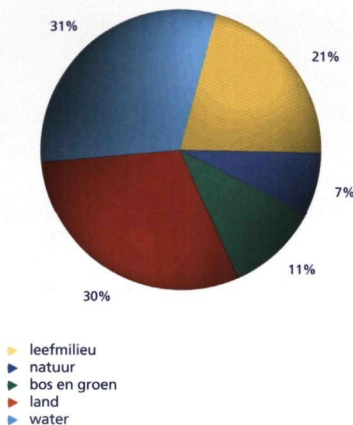
ingediende adviesaanvragen 1997-1998



Financieel beleid

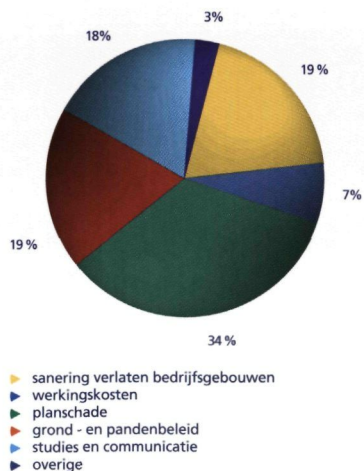
Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer

Kredieten '98 administratieve begroting
(exclusief MINA-fonds) Totaal taartgrafiek: 1.612,6 mio frank



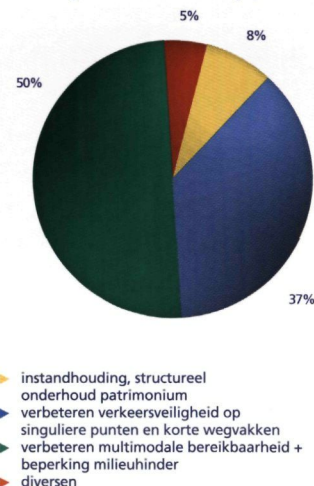
Administratie R.O., Huisvesting en Monumenten en Landschappen

Kredieten ruimtelijke ordening '98
Totaal taartgrafiek: 588 mio frank



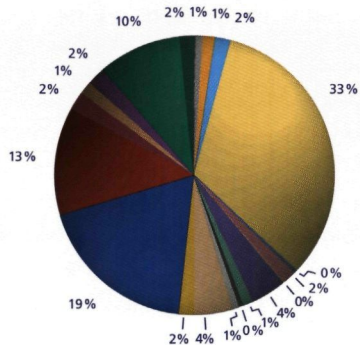
Administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten

Verdeling budget voor belangrijke AOSO
- Elektriciteit - en Mechanica-projecten 'Wegen'
gewoon onderhoud niet inbegrepen



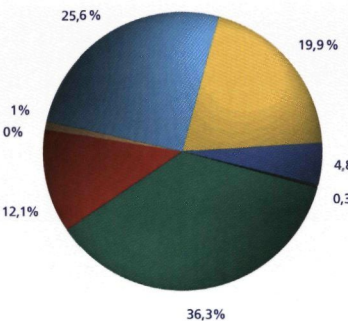
MINA

Overzicht bestede kredieten '98 MINA-fonds
Totaal taartgrafiek: 19.958 mio frank



Kredieten huisvesting '98

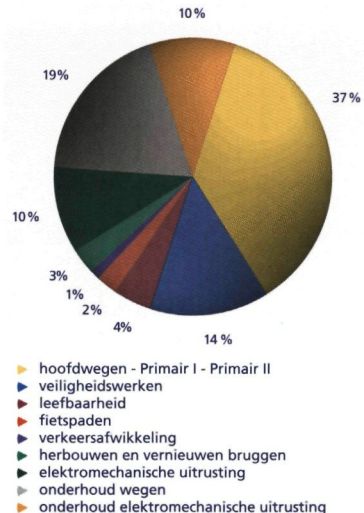
Totaal reële vastleggingen: 8.600 mio frank



machtigingen huisvesting:
- derden : 5.372 mio
- urgentieplan : 31.519,2 mio (gespreid over 22 jaar)

Kredieten '98

Totaal taartgrafiek: 14.335 mio frank



Administratie Waterwegen en Zeewezen

Kredieten '98
Totaal: 19.095 mio frank

Categorie	%	investeringen	onderhoud	andere	totaal	Categorie	%	investeringen	onderhoud	andere	totaal
havens en maritieme toegangswegen	57	6728,8	4065,6	52,7	10847,1	zeewezen en loodsdiens	6	214,4	1011,9	1226,3	
hydrologisch onderzoek	0	67,7				binnenvaart	24	3094,4	897,5	583,8	4575,7
waterbeheersing	12	1904,7	351,8	3	2259,5	heffingen milieu en onroerende voorheffing	1			118,7	
						TOTAAL					19095

Adressen en contacten

DEPARTEMENT LEEFMILIEU EN INFRASTRUCTUUR SECRETARIAAT-GENERAAL

E. Jacqmainlaan 156, bus 2, 1000 Brussel
tel.: 02/553 71 02 - fax: 02/553 71 05
leefmilieu.infrastructuur@lin.vlaanderen.be

ADMINISTRATIE ALGEMENE ADMINISTRATIEVE DIENSTEN

E. Jacqmainlaan 156, bus 2, 1000 Brussel
tel.: 02/553 72 02 - fax: 02/553 72 05
algemene.diensten@lin.vlaanderen.be

ADMINISTRATIE ONDERSTEUNENDE STUDIES EN OPDRACHTEN

E. Jacqmainlaan 156, bus 6, 1000 Brussel
tel.: 02/553 73 11 - fax: 02/553 73 05
ondersteunende.studies@lin.vlaanderen.be

ADMINISTRATIE WEGEN EN VERKEER

E. Jacqmainlaan 156, bus 4, 1000 Brussel
tel.: 02/553 79 02 - fax: 02/553 79 05
wegen.verkeer@lin.vlaanderen.be

ADMINISTRATIE MILIEU-, NATUUR, LAND- EN WATERBEHEER

E. Jacqmainlaan 156, bus 8, 1000 Brussel
tel.: 02/553 80 11 - fax: 02/553 80 05
aminal@lin.vlaanderen.be

ADMINISTRATIE RUIMTELIJKE ORDENING, HUISVESTING EN MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

E. Jacqmainlaan 156, bus 7, 1000 Brussel
tel: 02/553 83 11 - fax: 02/553 83 05
arohm@lin.vlaanderen.be

ADMINISTRATIE WATERWEGEN EN ZEEWEZEN

E. Jacqmainlaan 156, bus 5, 1000 Brussel
tel.: 02/553 77 27 - fax: 02/553 77 05
awz@lin.vlaanderen.be

Exemplaren van het Jaarboek LIN kunnen aangevraagd worden op het telefoonnummer: 02/553 71 35, het faxnummer: 02/553 71 95 (Carine De Kerpel) of via de website van de Vlaamse overheid: <http://www.vlaanderen.be> > rubrieken > publicaties > Vlaamse overheid.

Met bijzondere dank aan alle personeelsleden van LIN die een bijdrage leverden aan dit jaarboek.

Inhoudstafel

Directieraad	2	Waterbeheer - AWZ	37
Woord vooraf	3	De wetenschappelijke benadering van waterbeheer	37
Organisatie van het departement LIN	4	De zorg voor een veilige en vlotte scheepvaart	38
Verandering en vernieuwing	5	Veilig loodsen en beloodsen	39
Veranderings- en vernieuwingsprocessen	5	Ontsluiting van de havens	40
Rationalisering van de dienstverlening	7	Verbetering van de waterweginfrastructuur	42
Kwaliteitsborgingssystemen bij infrastructuurwerken	8	Integraal Waterbeheer	45
Integratie van beleidsdomeinen	8	Het Vlaams Integraal Wateroverleg Comité (VIWC)	45
Ondersteuning door netwerken, communicatie en vorming	9	Nood aan een integrale aanpak: de overstromingsproblematiek	46
Departementale werkgroep	9	Milieu - AMINAL	47
Emancipatiezaken/Gelijke Kansen	9	Stimulansen in het milieubeleid	47
Ondersteunende dienstverlening - AAAD	11	Betere voorwaarden voor bosbeheer	48
Juridische dienstverlening	11	Natuur in Vlaanderen	49
Logistieke dienstverlening	13	Behoud van de open ruimte	50
Informaticaondersteuning	13	Kwaliteitsbewust omgaan met water	51
Personeelsbeheer en -beleid	15	Doorlichting milieucoördinatoren	52
Financiële ondersteuning	16	Bijzondere onderzoekscommissie voor de huisvuilovens	52
Mobiliteit - AWV, Mobiliteitscel, AOSO	17	Forum van VR-deskundigen	52
Behoeftanalyse	17	Inspectie en controles voor het milieu	53
Mobiliteitsconvenants	18	Milieueffectrapportering voor plannen en programma's	54
Betere organisatie van het verkeer	19	Ruimtelijke Ordening, Wonen en Cultuur - AROHM	55
Telematica in Vlaanderen	19	Huisvesting	55
Milieuvriendelijke maatregelen	20	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	58
Samenwerkingsovereenkomst met nutsmaatschappijen	23	Stedenbouwkundig beleid	59
Hasselt – Groene Boulevard	24	Handhavingsbeleid	62
De Leuvense stationsomgeving	25	Monumenten en Landschappen	62
Aanpassingen aan het snelwegennet	26	Voorlichting en communicatie	65
Herinrichting van de doortocht van de N70 te Beveren	27	Mobiliteit	65
De toekomst van de luchthaven van Oostende en Antwerpen	27	Informatie over integraal waterbeheer	66
Technische ondersteuning - AOSO	29	Ruimtelijke ordening, huisvesting en monumentenzorg	66
Bouwtechnische adviezen en begeleiding bij grote infrastructuurprojecten	29	Zorg voor het Leefmilieu	67
Accreditatie van de afdeling Metaalstructuren als keuringsinstelling	31	Een greep uit de evenementen in 1998	68
Project Databank Ondergrond Vlaanderen	32	Internationale samenwerking	71
Elektromechanische ondersteuning van infrastructuurprojecten	32	Impulsen	71
Centrale databank verkeersstellingen	34	FITA (Flanders International Technical Agency)	72
Topografie en fotogrammetrie	34	Blikvangers	72
GSM-masten langs autosnelwegen	36	Subsidies en vergunningen	76
Vrachtwagens wegen : een veiligheidsmaatregel	36	Financieel beleid	77
		Adressen en contacten	78



Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap

Samenstelling:

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu en Infrastructuur
Secretariaat-generaal

Verantwoordelijke uitgever:

ir. Fernand Desmyter
Secretaris-generaal
E. Jacquainlaan 156, bus 2, 1000 Brussel

Coördinatie:

Suzan Van Hoof
Odrachthouder communicatie

Eindredactie:

Lysias bvba, Gent

Concept en lay-out:

CIBE, bureau voor overheidscommunicatie vzw, Gent

Druk:

L. Vanmelle, Gent

Depotnummer:

D/1999/3241/135

