

jaarboek 1997

LIN

1997



Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu en Infrastructuur

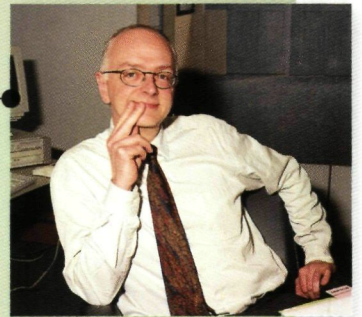
01.3.

Directie LIN



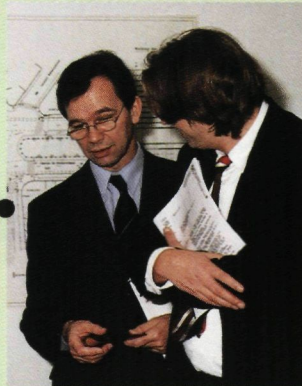
ir. Fernand Desmyter

*secretaris-generaal
van het departement
Leefmilieu en
Infrastructuur - LIN*



Luc Lathouwers

*directeur-generaal
van de administratie
Algemene
Administratieve
Diensten - AAAD*



ir. Johan Vanderheyden

*directeur-generaal
van de administratie
Wegen en Verkeer - AWV
(links)*



ir. Frans Rochtus

*directeur-generaal
van de administratie
Ondersteunende Studies
en Opdrachten - AOSO
(vooraan rechts)*



Jean-Pierre Heirman

*directeur-generaal
van de administratie
Milieu-, Natuur-,
Land- en Waterbeheer -
AMINAL*



ir. Jan Strubbe

*directeur-generaal
van de administratie
Waterwegen en
Zeewezen - AWZ
(links)*



Hugo Beersmans

*wnd. directeur-generaal
van de administratie
Ruimtelijke Ordening,
Huisvesting en
Monumenten en
Landschappen - AROHM*

MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

departement leefmilieu en infrastructuur

administratie Waterwegen en Zeewezen

AFDELING VLOOT

personeelsmanagement

Datum bericht

VERDELING A - type 2 CELHOOFDEN

11 mei 1998

ONDERWERP

JAARBOEK L I N 1997

1226
A2A Erik BLOMME directeur-ingenieur afdelingshoofd 1

A2E Dirk GUNST directeur-ingenieur beheer varende eenheden 1

A1 Jan VERSTRAETEN ingenieur betonning, gebouwen 1

A1 Hugo DEQUEECKER adjunct v/d directeur logistiek 1

A1 Willem VAN POUCKE cheffloods exploitatie Kust 1

A1 Paul ROMMELAERE adjunct v/d directeur personeelsmanagement 1

A1 Rudy TAS adjunct v/d directeur financieel management 1

DOSSIER personeelsdienst

Verdeeld op datum van: 23 juni 1998

Woord vooraf

De laatste jaren is volop gewerkt aan een nieuw beleid dat de ontwikkeling van onze complexe samenleving op het vlak van leefmilieu, ruimtelijke ordening en mobiliteit moet sturen. In al deze domeinen betekende 1997 een keerpunt.

- › Het Vlaamse Milieubeleidsplan (MINA-plan 2) bevat nu duidelijke resultaatgerichte doelstellingen, acties en initiatieven.
- › In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn de krijtlijnen vastgelegd voor een leefbaar, open en stedelijk Vlaanderen.
- › De mobiliteitsconvenants zijn in volle ontwikkeling. Hierdoor wordt een gecoördineerde aanpak van de verkeersproblemen mogelijk.
- › De Vlaamse Wooncode geeft nieuwe, krachtige impulsen aan het woonbeleid.
- › Het Vlaamse-architecturaal-cultureel erfgoed krijgt door de toekomstige erkenning van de Vlaamse begijnhoven als cultureel werelderfgoed, een extra internationale uitstraling.
- › Er werden verschillende initiatieven genomen die een integraal waterbeheer mogelijk maken.

Het departement Leefmilieu en Infrastructuur vervult in dit alles een centrale rol, zowel op het vlak van de beleidsvoorbereiding als -uitvoering. Deze multidisciplinaire aanpak is maar mogelijk dankzij een nauwe samenwerking tussen alle geledingen van het departement LIN en zijn externe partners.

In LIN geven 6.000 medewerkers, verdeeld over 52 afdelingen en 795 locaties, verspreid over Vlaanderen (en Vlissingen!), iedere dag opnieuw vorm aan de verbetering van de kwaliteit van uw leefomgeving, niet alleen op beleidsniveau, maar ook - en vooral - in de niet altijd zichtbare maar noodzakelijke uitvoering op het terrein.

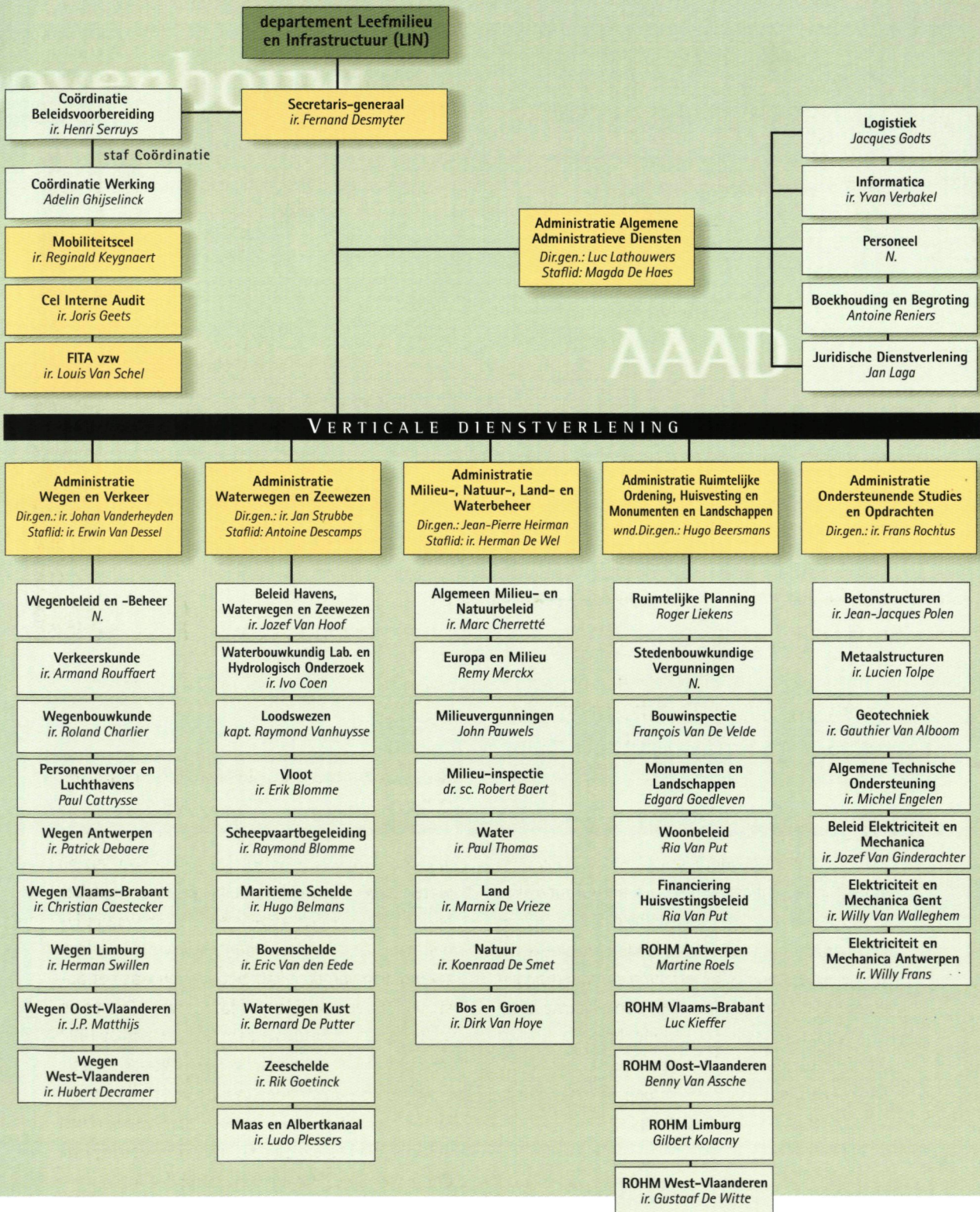
Dit jaarboek geeft u een goed overzicht van de resultaten die het departement LIN met zijn medewerkers in 1997 geboekt heeft.



ir. Fernand Desmyter
secretaris-generaal

Organisatie van het departement

Het organogram geeft de structuur van het departement weer op 1 mei 1998, ingevuld met de namen van de afdelingshoofden of personen belast met de leiding van een afdeling (□) of cel.



1 Ondersteunende Dienstverlening

Organisatieplanning en -ontwikkeling, personeelsmanagement en administratie-overschrijdende projecten worden begeleid door twee coördinerende afdelingen, enkele specifieke cellen, een Staf Coördinatie en een administratie Algemene Administratieve Diensten. De administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten vervult in het departement een pilootrol inzake toepassing van kwaliteitszorg.



Coördinatie van administratie-overschrijdende projecten

Het Grensmaasproject

➤ In 1997 werd begonnen met de studieopdracht voor de effectenanalyse van het natuurontwikkelingsplan voor het Grensmaasgebied. Dit onderzoek bepaalde op basis van rivierkundige, ecologische, sociale en economische effecten de weerhouden alternatieven voor de ingrepen aan Vlaamse zijde. De afdeling Coördinatie Beleidsvoorbereiding coördineerde hierbij de besprekingen binnen de Vlaams-Nederlandse Projectgroep en de Vlaams-Nederlandse Coördinatiecommissie.

Het Vlaams Integraal Wateroverleg Comité (VIWC)

➤ In 1996 werd het VIWC opgericht. Het brengt alle bestuurlijke instanties die een rol spelen bij waterbeheer - zowel kwaliteits- als kwantiteitsbeheer - samen. Het comité is een forum waarin lijnen naar een integraal waterbeleid worden uitgetekend. Eén van de eerste activiteiten was het opstellen van een beleidsplan dat tot werkplannen en acties moet leiden. Bovenaan de lijst stond in 1997 het verwerven van inzicht in de bestaande situatie en in de beleidsintenties van de verschillende organen. In 1998 wil men een impuls geven aan een gebiedsgerichte aanpak. Op lokaal niveau zijn de Bekkencomités hiervoor het overlegforum.

› In het VIWC zetelen: de administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer; de administratie Waterwegen en Zeewezen; de Vlaamse Milieumaatschappij; de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening; de Vereniging van Vlaamse Polders en Wateringen; de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten en de Vereniging van Vlaamse Provincies. De afdeling Coördinatie Beleidsvoorbereiding staat in voor het secretariaat en zorgt voor de inhoudelijke coördinatie.

Verandering en vernieuwing

Strategische doelen

› Na introductie van een methode voor strategisch management in het najaar van 1996, besteedden de leidinggevenden in 1997 vooral aandacht aan het ontwikkelen van strategische doelen voor het departement. Ze omvatten de domeinen: duurzame ontwikkeling, geïntegreerd werken, mensen, communicatie, maatschappij- en klantgericht werken, kerntaken en interne decentralisatie. Telkens was een lid van de directieraad trekker van een team om de strategische doelen verder vorm te geven.

› Medio 1997 werd deze werkwijze en de invulling ervan door de directieraad geëvalueerd. Naast de behoefte aan een constant overleg tussen het politieke en administratieve niveau over de doelstellingen, werd tevens de nood aan een grotere betrokkenheid van de medewerkers en een ingrijpen in de inflatie van doelstellingen bij het doorvertalingsproces als meest urgent ervaren. Deze vaststellingen hebben aanleiding gegeven tot belangrijke bijstellingen.

Kritische doelen 2002

› De zes belangrijkste doelen zijn:

1. LIN houdt zich bezig met maatschappelijk relevante taken op het niveau van het gewest.

2. Alle bestaande en nieuwe processen zijn in kaart gebracht en geëvalueerd.
3. De organisatie is maximaal afgestemd op een optimale uitvoering en integratie van de processen.
4. De nodige middelen zijn toegewezen aan de processen en projecten volgens een bedrijfseconomische benadering.
5. LIN zal zijn processen en communicatie maximaal ondersteunen door technieken van informatiemanagement.
6. Het personeel wordt op een vlotte en flexibele wijze toegewezen aan de processen en projecten.

› Alle doelstellingen moeten beantwoorden aan de criteria van duurzaamheid, doelmatigheid en kwaliteitsvolle ontwikkeling binnen de internationale context.

De staalkaart

› Bij het bepalen van de weg die nodig is om deze doelstellingen te bereiken, werd vastgesteld dat voor elk van de domeinen een inventaris van de bestaande situatie onontbeerlijk is. Hiervoor werd het instrument 'staalkaart van de afdeling' aangereikt. Zij geeft een globaal en geïntegreerd overzicht van de huidige stand van zaken.

Vele elementen uit de staalkaart zijn onmiddellijk batig voor het opstellen van personeelsplannen, procesplannen en de formulering van operationele doelstellingen op afdelingsniveau.

Eén departementale doelstelling voor 1998

› *'Elke afdeling actualiseert in 1998 stelselmatig haar staalkaart en vervolledigt ze met alle (basis)gegevens die relevant zijn voor de verwezenlijking van de verschillende kritische LIN-doelen.'*

Omdat de staalkaart een dynamisch beleids- en beheersinstrument is voor de sturing van een afdeling, is het de bedoeling om op termijn de gegevens ervan elektronisch uit te wisselen zodat ze op interactieve wijze geraadpleegd kunnen worden.

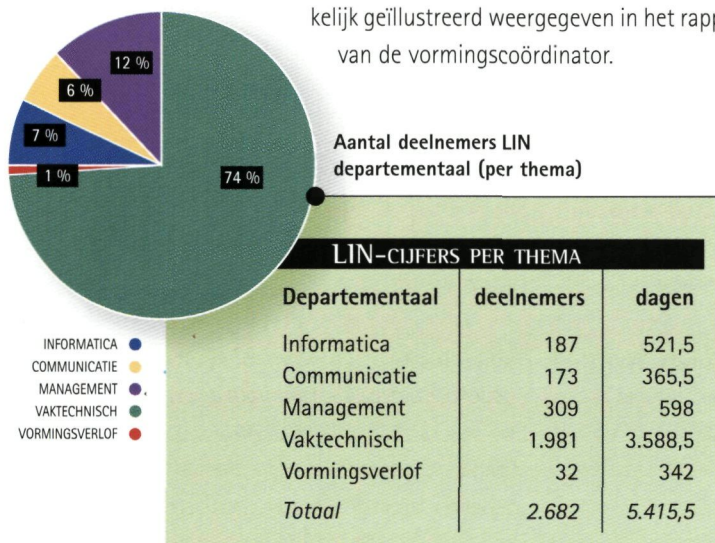
HOOP (homogene organisatie-ontwikkelingsplannen)

› In 1996 begeleidde de afdeling Coördinatie Beleidsvoorbereiding een aantal proces-implementatieprojecten (PIP's). Bij deze projecten is het de bedoeling om kritische dienstverleningsprocessen stelselmatig onder de loep te nemen en klantgericht te verbeteren. In 1997 werd de gehanteerde methodologie die was uitgetest in de eerste fase (1996), gedocumenteerd, uitgebreid en toegelicht.

Vorming

› Maatopleidingen stegen in 1997 tot 57 % van het totale aantal opleidingen. Naast vaktechnische opleidingen die, om evidente redenen primere binnen LIN, komen ook andere vormingscategorieën aan bod. Budgettair werd zelfs iets meer geld uitgegeven aan managements- dan aan vaktechnische opleidingen.

› Het is duidelijk dat vorming intussen is uitgegroeid tot een belangrijke ondersteuningsfactor in het vernieuwd personeelsbeleid. 7534 personeelsleden van het MVG namen deel aan departementaal ingerichte vormingsactiviteiten die in totaal 13657 dagen in beslag namen. De verschillende activiteiten zijn rijkelijk geïllustreerd weergegeven in het rapport van de vormingscoördinator.



Bijsturing van het PLOEG-concept

› In 1997 werden audits uitgevoerd die betrekking hadden op de kwaliteit van de evaluatieverslagen (incl. planningsdocumenten) en van de waarderingsfase. Via casestudies in de verschillende afdelingen werd de effectiviteit van de planningsfase 1997 gemeten. Dit heeft aanleiding gegeven tot een herziening van de aanpak inzake de bepaling en doorvertaling van doelstellingen. Ook het PLOEG-instrument zelf werd bijgestuurd, in het bijzonder voor de personeelsleden in de niveaus D en E. Tenslotte werd in 1997 de basis gelegd voor de informatisering van de archivering voor raadpleging en opvolging van de PLOEG-documenten.

Concept voor een intranet LIN

› In de tweede helft van 1997 ging een conceptteam Intranetontwikkeling van start. Het conceptteam nam de implicaties van de introductie van intranet-technologie en de publieke belangstelling voor het fenomeen Informatiesnelweg onder de loep. Daarbij werd bepaald hoe het departement op de meest optimale wijze gebruik kan maken van een intranet en hoe vermeden kan worden dat in de eerste plaats in eigen rangen een dreigende kloof ontstaat tussen de 'have and have not's'.

Communicatie en Kwaliteitszorg

Jaarplan voor externe communicatie

› In 1997 werd gestart met de opmaak van een departementaal communicatiejaarplan voor externe communicatie. Het bepaalde de krachtlijnen, de middelen en de ondersteuning die nodig zijn voor de uitvoering van het communicatiebeleid in 1998.

Het project Teleadministratie

➤ Teleadministratie wil het gebruik van nieuwe communicatiemiddelen ondersteunen. In 1997 werden binnen dit project voor LIN of i.s.m. LIN volgende projecten goedgekeurd:

- projectsubsidie huisvesting: elektronische dossierafhandeling van subsidieaanvragen voor de realisatie van sociale huisvestingsprojecten;
- Mest Transport Controlesysteem: het automatiseren van de controle op de mestoverschotten.

Het interdepartementaal goedgekeurde project 'Kruispuntsite GEO 2000 (centraal bevragingssysteem)' zal van belang zijn voor de verschillende databanken in LIN.

Ontmoetingen met de minister

➤ 44 afdelingen van LIN organiseerden ontmoetingen met de minister, bevoegd voor Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening. Zo kon hij in detail kennismaken met de dienstverleningspakketten van deze afdelingen en bovendien de personeelsleden beter leren kennen.

Gelijke Kansenbeleid – Emancipatiebeleid

➤ Met betrekking tot het Gelijke Kansenbeleid en het Emancipatiebeleid werd gestart met netwerkvorming.

Kwaliteitszorg toegepast

➤ Na de eerste oriëntatiejaren vervult de administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten een pilootrol inzake de verdere toepassing van kwaliteitszorg. Haar strategie is gesteund op 'voortdurende verbetering'. In 1997 werden daarom een aantal initiatieven genomen om een goed evenwicht te verwezenlijken tussen resultaatgerichtheid en mensgerichtheid. De administratie wil 'investeren' in een wissel op de toekomst.

Integrale kwaliteitszorg (IKZ)

➤ Uitstekende resultaten van pilootprojecten in de afdeling Elektriciteit en Mechanica Antwerpen leidden in 1997 tot een uitbreiding naar de andere afdelingen van AOSO toe. Met de methode 'hou het eenvoudig' werd in elke afdeling samengewerkt aan twee reeksen projecten om van een bestaande naar een gewenste situatie te evolueren en procesmatig, kwaliteitsvol werken te versterken.

Werken met indicatoren (KOMPAS)

➤ In 1997 stelden alle A1's van AOSO, in acht werkgroepen, voor één bepaald dienstverleningspakket een reeks indicatoren op. Vanaf 1998 zal de aandacht gaan naar enerzijds het leren werken met en anderzijds het evalueren en bijsturen van de indicatoren.

Performance management

➤ In het College van afdelingshoofden werd een opleiding georganiseerd met als doel blijvend de communicatie te verbeteren en de afdelingshoofden te ondersteunen in hun eigen managementontwikkeling (o.a. teamwerking).

Ontmoetingen AOSO-juniors

➤ Alle ambtenaren van niveau A en B die de laatste vier à vijf jaar werden aangeworven komen maandelijks bijeen. Naast ervaring uitwisselen bevordert dit ook de onderlinge contacten en leert men sneller de organisatie en de dienstverleningspakketten van de administratie kennen. De meeste tijd wordt echter besteed aan het aanleren van technieken en methodieken bijv. naar samenwerking toe en teamwork.



Ontmoetingen AOSO-juniors.

Administratie Algemene Administratieve Diensten

2

In 1997 heeft de administratie Algemene Administratieve Diensten verder gesleuteld aan haar visie en missie: 'de administratie stelt haar kennis en kunde ter beschikking ter ondersteuning van de primaire processen van het departement'.

In dit perspectief zorgt de AAAD ervoor dat de afdelings-generieke en -overschrijdende processen vlot en efficiënt verlopen met een duidelijke bijdrage tot de missie van LIN. De AAAD heeft in 1997 ook de coördinatie van het veranderingsbeheer binnen het departement op zich genomen en gestuurd.



i n h o u d

Juridische dienstverlening

Logistieke dienstverlening

Boekhouding en begroting

Informatica-ondersteuning

Personeelsbeheer en -beleid

Juridische dienstverlening

› De afdeling Juridische Dienstverlening wil de juridische ondersteuning aan de andere administraties verder structureren en optimaliseren. Daarvoor werden in 1997 een aantal doelstellingen geformuleerd. Deze worden in 1998 verder verfijnd. De eerste resultaten waren in 1997 reeds zichtbaar via:

- de enquête klantentevredenheid;
- de opleidingssessies voor het eigen personeel;
- het beter gestructureerde overleg met andere administraties;
- het veralgemeend gebruik van het dossieropvolgingssysteem JURIS;
- de aanzet tot de uitbouw van een eigen documentatiecentrum.

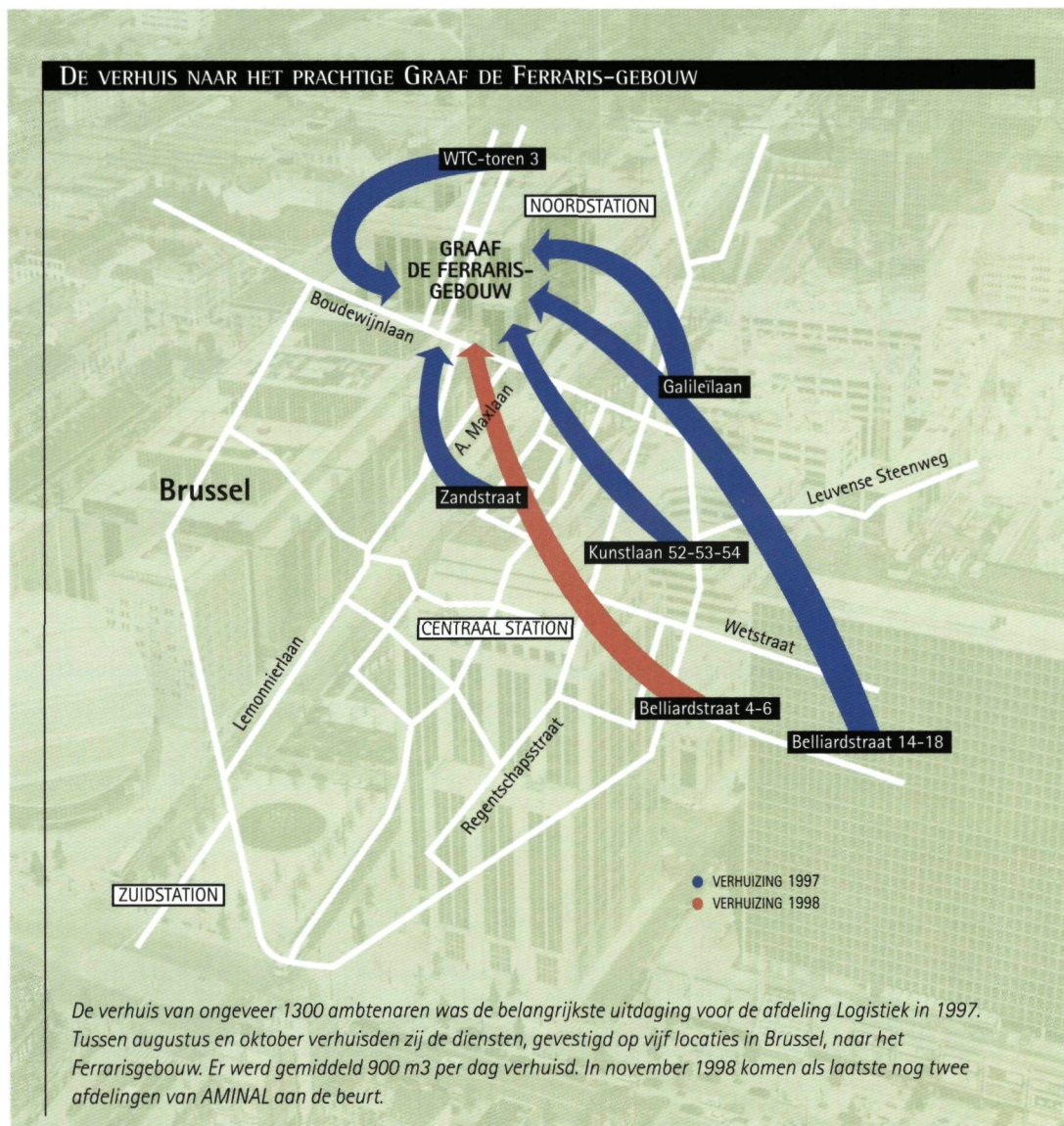
› In 1997 waren er 6% minder nieuwe dossiers dan in 1996. Twee factoren zijn hiervoor verantwoordelijk: een betere eerstelijnszorg waardoor de buitendiensten minder dossiers inzonden en de grotere delegatie aan de eigen medewerkers. De vrijgekomen tijd werd ingenomen door de actieve rol die de afdeling speelde in het juridisch opvolgen van het handhavingsbeleid en de input bij de nieuwe regelgeving voor ruimtelijke ordening, rooilijnen en natuurbehoud.

› De adviesaanvragen van de administraties stegen echter met 13,4 %.

NIEUW GEOPENDE DOSSIERS (IN ABSOLUTE CIJFERS)

		AROHM	AMINAL	AWV	AWZ	AAAD	TOTAAL
<i>Adviesaanvragen</i>	1995	72	26	81	12	0	191
	1996	109	25	69	59	0	262
	1997	111	49	59	65	13	297
<i>Procedures Raad van State</i>	1995	397	178	6	0	38	619
	1996	422	174	0	0	41	637
	1997	351	189	2	6	14	562
<i>Claims van burgers</i>	1995	31	4	551	38	0	624
	1996	39	12	485	16	0	552
	1997	25	20	474	95	46	660
<i>(schade) eisen tegen burgers</i>	1995	510	23	662	14	0	1209
	1996	692	15	430	61	0	1198
	1997	516	12	266	28	20	842

Het zijn vooral de administraties AROHM en AMINAL die procedures genereren bij de Raad van State. AWV werd het meest geconfronteerd met claims van burgers. In het bijzonder AROHM, maar ook AWV, zag zich genoodzaakt eisen tegen burgers in te stellen.



Logistieke dienstverlening

› Naast de geslaagde verhuisoperatie heeft de afdeling in 1997 ook werk gemaakt van de reconversie van haar bestaande drukkerij naar een hoogwaardige digitale kopiecentrale. Er werd geïnvesteerd in zwartprinters, kleurenprinters, kopieerapparatuur, een planokopieerapparaat en nabewerkingsmachines. Ondanks de leer- en inlooperperiode die deze nieuwe technieken vergden haalde de afdeling productiecijfers vergelijkbaar met de vorige jaren.

› Het in 1996 opgestarte project voor de recyclage van tonercassettes werd voor het eerst in 1997 geëvalueerd. Daaruit bleek dat steeds meer ambtenaren aan het project deelnamen. Een geslaagde start, ondanks enkele technische problemen. Daarvoor wordt naar een oplossing gezocht.

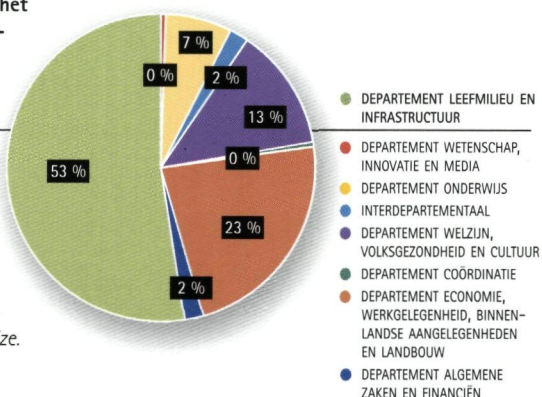
Boekhouding en begroting

➤ De afdeling Boekhouding en Begroting heeft in 1997 prioriteit gegeven aan een efficiënte kwaliteitscontrole bij het vereffenen van uitgavendossiers. Opnieuw werd een bijzonder goede vooruitgang geboekt: de verwijlinteressen daalden in 1997 tot 118.425.592 frank (1996: 314.228.925 frank). In 1992 bedroegen ze nog 700 miljoen. Deze verbluffende evolutie laat toe dat er jaarlijks 400 à 500 miljoen bijkomende nieuwe initiatieven kunnen gerealiseerd worden.

➤ De afdeling wil in 1998 een stuwende en sturende rol vervullen in de omvorming naar een nieuwe economische boekhouding en de daarmee samenhangende deconcentratie.

Aandeel LIN in het totaal van de investeringskredieten en machtigingen van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap

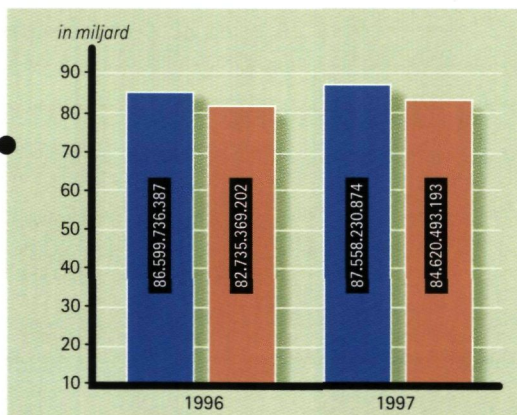
Om de kredieten van het departement LIN zo efficiënt mogelijk te beheren, informeert en sensibiliseert de afdeling Boekhouding en Begroting alle verantwoordelijken op een systematische en gerichte wijze.



Evolutie gebruikte vastlegingskredieten 1996-1997

In 1997 werden de vastlegingskredieten 1,46% méér benut dan in 1996.

VOORZIENE KREDIETEN ●
VASTGELEGDE KREDIETEN ●



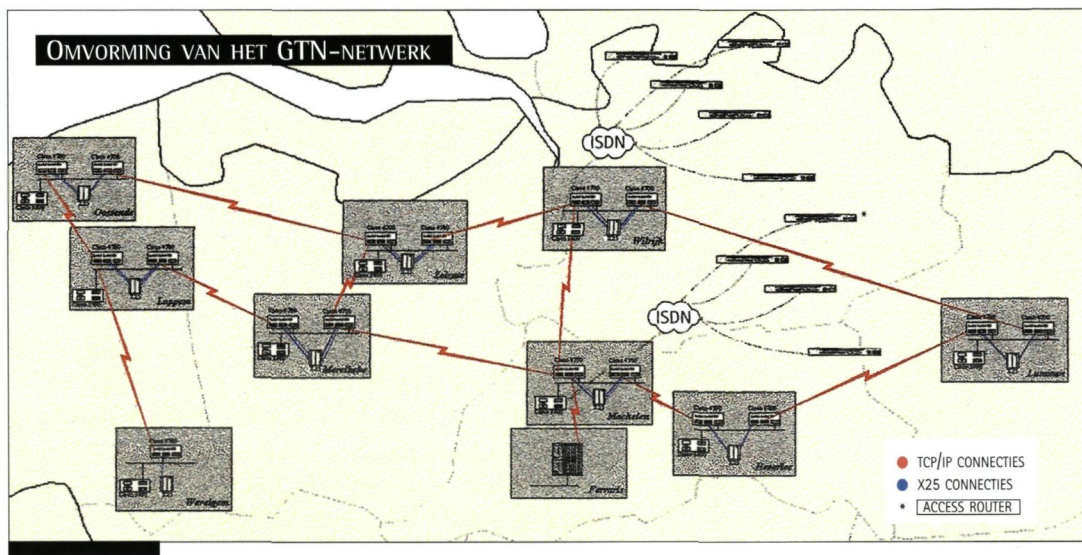
Informatica-ondersteuning

➤ In het departement LIN, met zijn vele technische en verspreide diensten, staat een ploeg van amper 30 IT-ambtenaren in voor zeer verscheiden informaticataken.

➤ De afdeling Informatica besteedde heel veel energie en tijd aan de voorbereiding van de sourcingoperatie van een groot aantal van haar activiteiten. Diverse denkpistes werden uitgetekend om het evenwicht te bewaren tussen wat de kerntaken van de afdeling zijn en wat er in de toekomst uitbesteed zal worden. Sturing en controle van de informaticabehoeften wordt de hoofdopdracht van de afdeling.

➤ Ondanks de onzekerheid die de ganse sourcingoperatie teweeg bracht bij de personeelsleden is de afdeling erin geslaagd om een aantal belangrijke opdrachten te realiseren, projecten uit te diepen en te verbeteren, onder meer:

- de functionele uitbreiding van het GTN-netwerk (zie illustratie);
- een nieuw dossieropvolgings- en afhandelingsstelsel bij AWZ;
- verdere ontwikkeling van enkele GIS-systemen bij AMINAL;
- de optimalisatie van de milieudatabank;
- verdere uitbreiding bij AWW van het dossieropvolgings- en afhandelingsstelsel voor vergunningen en adviezen;
- de ontwikkeling van de nieuwe versie van de toepassing Winterdienst bij AWW;
- de ingebruikname van de IMELDA-wachtdienst bij AOSO;
- de verdere uitbouw en afwerking van heel wat projecten bij AROHM (de toepassingen 'opvolging van een dossier ruimtelijke ordening', 'inventaris leegstaande woningen en gebouwen', 'beheer dossiers inzake het urgentieprogramma Domus Flandria', de ontwikkeling van een ruimtelijke databank enz.);



In samenspraak met de AOSO werd beslist om het GTN-netwerk (Gemeenschappelijk Transmissie Netwerk) dat voornamelijk gebruikt werd voor de controle van de uitrustingen opgesteld langs de wegen en de waterwegen, ook te gaan gebruiken voor data-transmissie tussen de kantoren van het departement LIN. Het is de bedoeling om ieder kantoor te verbinden met één van de 9 knopen van het GTN-netwerk. In 1997 werden reeds enkele vestigingen via ISDN aan de knopen van Wilrijk en Machelen geconnecteerd. In de context van internet was dit een absolute prioriteit.

- de aanmaak van de netwerkversie van het JURIS-systeem;
 - de installatie in 84 sites van LAN's.
- › In 1997 waren binnen het departement LIN in totaal 146 servers actief. Het PC-park bestond uit 2700 stuks. Maandelijks moesten ook ongeveer 200 toestellen geplaatst, verplaatst of veranderd worden. De helpdesk ontving een 400-tal probleemoproepen per maand.

Personeelsbeheer en -beleid

› Frequentie rapportering blijft de hoeksteen van het beleid van de afdeling Personeel waarbij informatie over het personeelsbestand, de personeelsbewegingen, de interne arbeidsmarkt, prestatie-management (PLOEG) en vorming een cruciale rol spelen.

› Het vrij technische departement LIN, waar vooral personeelsleden zijn tewerkgesteld met een technische kwalificatie (ingenieurs, wegenwerkers, loodsen, schippers ...) telt van oudsher veel mannelijke personeelsleden. Stilaan komt er verandering in deze historisch gegroeide situatie. In 1997 telde LIN 21,2 % vrouwen.

In 1997 werden er in het departement 10 betrekkingen voor de managementfunctie 'afdelingshoofd' vacant verklaard. In totaal namen 76 LIN-ambtenaren deel aan de preselekties. Uiteindelijk hebben 24 mannen en 3 vrouwen succesvol de preselekties doorstaan en hebben zij hun kandidatuur op de departementale directieraad kunnen verdedigen. Twee van de drie vrouwen werden geselecteerd.

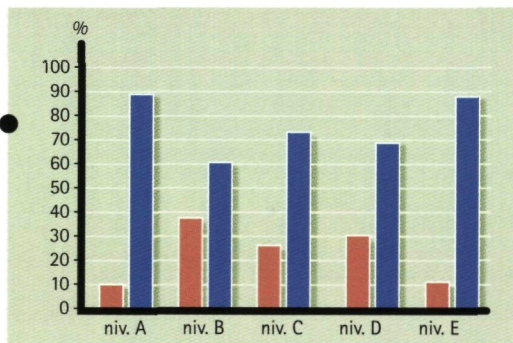
› Bij contractuelen lag het aandeel vrouwelijke personeelsleden opvallend hoog. Zij waren in de meerderheid in de niveau's C en D.

Dit kan verklaard worden door het feit dat voornamelijk vrouwen contractueel geworven werden om andere vrouwen, die tijdelijk afwezig waren, te vervangen. De meer precare situatie van deze niveaus op de arbeidsmarkt speelde ook een belangrijke rol.

➤ Van de 1050 LIN-ambtenaren in het Graaf de Ferraris-gebouw bedroeg het procentueel aandeel treinreizigers 71 %. Daaruit mag blijken dat de LIN-ambtenaar zich duidelijk bewust is van het mobiliteitsvraagstuk.

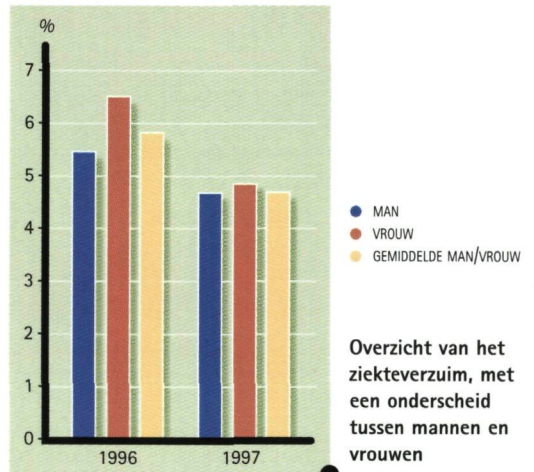
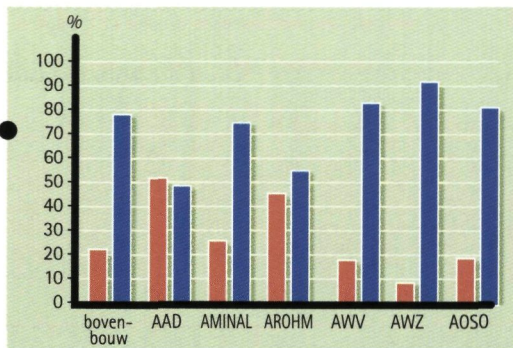
De verhouding man/vrouw per niveau

MAN ●
VROUW ●



De verhouding man/vrouw per administratie

MAN ●
VROUW ●

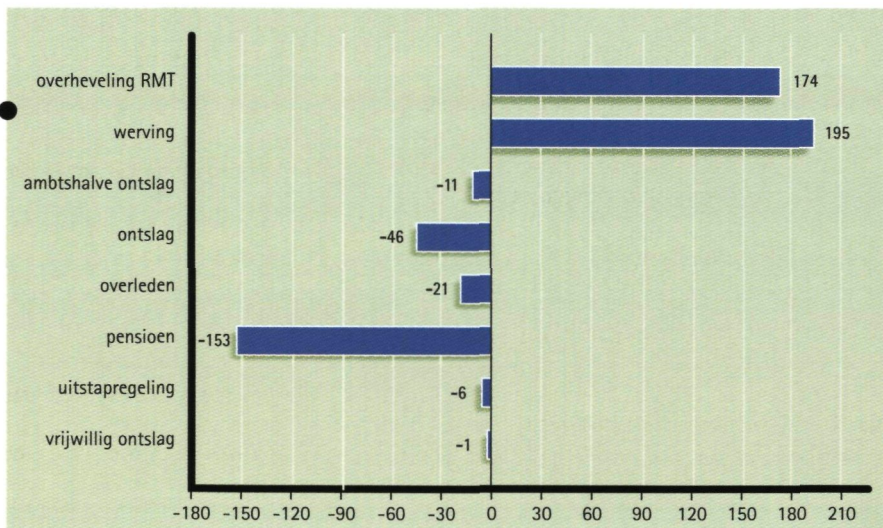


Overzicht van het ziekteverzuim, met een onderscheid tussen mannen en vrouwen

In 1997 daalde het ziekteverzuim t.o.v. 1996 met 1 %, waardoor gemiddeld 4,62 % van de te verrichten arbeidsprestaties verloren is gegaan. Het afwezigheidspercentage in 1997 van de vrouwelijke personeelsleden (4,86 %) is vrijwel gelijk aan dat van de mannelijke collega's (4,66 %) daar waar in 1996 nog een verschil van meer dan 1 % werd genoteerd. Het departement LIN heeft een zeer aanvaardbare score rekening houdend met de leeftijdsstructuur in het departement.

In en uitstroom in het Departement LIN

De instroom in het departement gebeurde vanuit het klassieke luik 'aanwervingen' (195), maar ook vanuit de vroegere Regie voor Maritiem Transport (174). Het RMT-personeel was, op één individu na, uitsluitend mannelijk.



→ VLOOT

3

Mobiliteit

De ruimtelijke spreiding van wonen en economische activiteiten maakt dat mobiliteit niet alleen wenselijk is maar zelfs noodzakelijk is geworden. De sterke toename van de mobiliteit in Vlaanderen heeft echter geleid tot problemen van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Om die problemen het hoofd te bieden, worden toekomstscenario's ontwikkeld en maatregelen genomen om het verkeer beter te organiseren.

Belangrijke ingrepen worden voortaan ook afgewogen aan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen dat de krachtlijnen voor het gebruik van de ruimte in de toekomst vastlegt.

Op lokaal niveau worden de gemeenten aangemoedigd om een mobiliteitsconvenant af te sluiten met het Vlaamse Gewest en De Lijn. In een mobiliteitsconvenant is het opmaken van een mobiliteitsplan essentieel. Dat gaat uit van een geïntegreerde benadering van mobiliteit en is niet alleen gericht op de vloedigheid van het autoverkeer.



i n h o u d

Het Strategisch plan 'Toegankelijk Vlaanderen'

Van een behoeftenanalyse naar een driejarenprogramma

Een multimodale aanpak: de mobiliteitsconvenants

Het Masterplan Antwerpen

Het verplaatsingsgedrag aan de kust

De opwaardering van het openbaar vervoer in Hasselt

Een ononderbroken streven naar meer verkeersveiligheid

Beter organiseren van het verkeer

Onderhoud

Adviezen en vergunningen

Overheidsopdrachten: tijdige betaling

Milieuvriendelijke alternatieven voor voorzieningen

Belangrijke infrastructuurwerken

Vlaamse Regionale Luchthavens Antwerpen en Oostende

Het Strategisch plan 'Toegankelijk Vlaanderen'

› Bij een ongewijzigd beleid zal het personenvervoer in Vlaanderen tegen 2010 met 32 % stijgen, op de autosnelwegen zelfs met 62 %. Hiertegenover staat een geringe groei bij andere vervoersmodi. De problemen i.v.m. bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en milieuhinder escaleren. De milieudruk verhoogt. Vlaanderen verliest zijn locatievoordelen met alle economische gevolgen vandien. Het Strategisch plan 'Toegankelijk Vlaanderen', opgesteld in juni 1997, wil dit doemscenario voorkomen. Het schetst de taakstelling voor het mobiliteitsbeleid, vertrekkend vanuit modelsimulaties.

Visie

› *'De verplaatsingsmogelijkheden van de bevolking en de economische bereikbaarheid op een selectieve manier waarborgen en dit met maximaal respect voor de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid. Beheersing van verplaatsingsbehoeften door een goede ruimtelijke planning is een voorwaarde.'*

Missie

› *'Zorgen voor een duurzame mobiliteit door een beheersgericht en geïntegreerd beleid.'*

Er wordt gezocht naar een evenwicht tussen economische, ruimtelijke en ecologische belangen. Ook concrete maatregelen moeten t.a.v. deze aspecten afgewogen worden (kosten versus baten).

Vier domeindoelstellingen

› *Economisch:* Doelgericht en selectief investeren in modi en transportsystemen om de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten te waarborgen.

› *Sociaal:* Het waarborgen van verplaatsingsmogelijkheden voor alle doelgroepen naar alle doelgebieden door een selectieve uitbouw van alternatieve vervoersmogelijkheden. Onvoldoende aanbod van het openbaar vervoer, in combinatie met de steeds duurder wordende mobiliteit, leidt voor de groep niet-autobezitters immers tot activiteitsverschraling.

› *Milieu:* De verkeersleefbaarheid minstens op het huidige niveau handhaven. Hiervoor moet ingegrepen worden op de belasting van het milieu door het gemotoriseerde verkeer. Tevens moet de aanleg van nieuwe infrastructuur aan banden gelegd worden.

› *Veiligheid:* De trendmatige daling van verkeersonveiligheid verderzetten. België scoort Europees nog steeds niet goed wat het aantal verkeersdoden betreft.

Een verhaal van bevoegdheids-overschrijdende samenwerking

› Het Strategisch plan 'Toegankelijk Vlaanderen' is een verhaal van gezamenlijk en gelijktijdig actie ondernemen op meerdere domeinen. Samenwerking over de individuele bevoegdheden van de administraties heen is noodzakelijk. Zo dragen zij elk hun steentje bij tot het welslagen van dit project.

Van een behoeftenanalyse naar een driejarenprogramma

Doordachte beleidskeuzes

› Vanuit een strategische planning worden, aan de hand van een grondige omgevingsanalyse, voorafgaandelijk beleidskeuzes gemaakt op verschillende niveaus. Het eerste niveau is dat van een fundamentele keuze tussen het promoten van verschillende vervoersmodi. Het tweede niveau is dat van de keuzes binnen iedere vervoersmodus. Keuzes alleen volstaan niet. Achteraf moet ook het effect van die keuzes onderzocht worden om desgevallend bij te sturen. Om maximaal effect te bereiken, moeten prioriteiten worden gesteld.

Naar een duurzame mobiliteit

› Een eerste prioriteit is gericht op een duurzame mobiliteit die kan gerealiseerd worden door:

- Het versterken van de alternatieven voor het autoverkeer, zodat de groei van de automobilititeit wordt afgeremd.
- Het optimaliseren van de verschillende infrastructuur (wegen, water), door ze onder te verdelen naar belangrijkheid en functie die ze kan vervullen.
- Een mobiliteitsbeleid dat gericht is op het beter organiseren van het verkeer.

De verdere toepassing van de multimodale aanpak

› De multimodale aanpak is gericht op het verhogen van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid. Een multimodale aanpak houdt rekening met:

- Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.
- Multimodale verkeersmodellen die verschillende oplossingsscenario's aanbieden.
- Mobiliteitsconvenants tussen het Vlaamse Gewest, de lokale overheden en de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn, die voor de mobiliteitsproblematiek een geïntegreerde aanpak waarborgen.

- Overstap- en aansluitingsmogelijkheden tussen de verschillende vervoersmodi.

Een steeds rationeler beheer van de infrastructuur

› Een andere prioriteit is het doelmatig instandhouden en onderhouden van de verkeersinfrastructuur en het beperken van het onderhoudsvolume door het onderhoud beter te plannen.

Naar een hogere verkeersveiligheid

› Op korte termijn moeten bestaande onveilige singuliere punten weggewerkt worden. Op lange termijn moet preventief gewerkt worden met veilige en duurzame weginrichtingen.

Naar een betere verkeersleefbaarheid

› De laatste, maar zeker niet de minste prioriteit, is het verbeteren van de verkeersleefbaarheid door herinrichting van gewestwegen in de doortochten van bebouwde kommen, de bestrijding van de geluidshinder en het aanbrengen van functionele beplantingen.

› De behoeftenanalyse geeft prioriteiten aan de verschillende mogelijke maatregelen op basis van objectieve criteria en karakteristieke parameters zoals een beter onderhoud, specifieke veiligheidsprojecten en verkeersleefbaarheidsprojecten.

› Al deze parameters worden afgewogen t.o.v. de meest relevante criteria en zo worden prioriteiten bepaald. In 1997 werden de prioriteiten volgens voormelde criteria toegepast bij het opstellen van het driejarenprogramma 1998-1999-2000, voor de rubrieken doortochten, fietspaden en kruispunten.

Met een dergelijk beleid beoogt het Vlaamse Gewest de gewenste effectiviteit, efficiëntie en zuinigheid te realiseren die het zich als doelstellingen heeft gesteld.

Een multimodale aanpak: de mobiliteitsconvenants

Een aanpak gericht op kwaliteit en samenwerking

› Op 2 april 1996 besliste de Vlaamse regering, op voorstel van de Vlaamse minister bevoegd voor Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, om alle wegeninvesteringen in de bebouwde omgeving en alle projecten van uitbreiding van het openbaar vervoeraanbod nog enkel te realiseren na het voorafgaand afsluiten van een mobiliteitsconvenant tussen het Vlaamse Gewest, De Lijn en de betrokken stad of gemeente.

› Deze convenantenaanpak kreeg, na een eerder pragmatische start in 1996 met 'trial and error', een volledig uitgebouwde structuur. Eind 1997 hadden zowat 170 van de 308 Vlaamse steden en gemeenten zo'n convenant ondertekend.

Een werkinstrument voor elke gemeente

› Elke stad of gemeente die een mobiliteitsconvenant afsluit, verbindt er zich toe om op korte termijn ook een mobiliteitsplan op te maken. Zij krijgt hiervoor de financiële steun en de medewerking van het Vlaamse Gewest en De Lijn.

Elk plan dient uiteraard te kaderen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Strategisch plan Toegankelijk Vlaanderen. Het plan moet essentieel uitgaan van een geïntegreerde benadering, en niet enkel gericht zijn op de vlotheid van het autoverkeer.

› De oriëntatienota vormt het eerste luik van het mobiliteitsplan. De goedkeuring ervan door de provinciale auditcommissie is noodzakelijk vóór een convenantgebonden project kan starten. De bespreking van deze oriëntatienota's vormde een belangrijk onderdeel van de werkzaamheden van de auditcommissies in 1997.

› In 1998 zal werk gemaakt worden van de volgende stappen in het mobiliteitsplan: de synthesenota en het beleidsplan. Dat plan moet uitgroeien tot een dynamisch instrument van de mobiliteitsplanning op lokaal vlak.

Externe en interne experts

› De uitvoering van het convenantenbeleid wordt ondersteund door een groep van 10 externe experts en door de vzw Langzaam Verkeer. Deze experts hebben hoofdzakelijk een adviserende taak: zij begeleiden de administratie en de lokale besturen bij de conceptie van projecten om te komen tot een maximale kwaliteit; leiden de auditcommissie; maken het auditverslag en adviseren op het vlak van de ruimtelijke ordening.

Op termijn zal het noodzakelijk zijn deze externe expertise binnen de administratie te vestigen. Hiertoe is in 1997 de aanwerving opgestart van vijf deskundigen in de mobiliteitsplanning.

Evaluatie en aanpassingen

› Op 10 juli 1997 maakte de Vlaamse regering een eerste evaluatie van het convenantenbeleid. In dat kader werden een aantal tekstwijzigingen aan het moederconvenant en de bijakten goedgekeurd, en werden drie nieuwe bijakten toegevoegd.

› In de loop van 1997 werden tal van 'kinderziekten' bij de invoering van het convenantenbeleid opgevangen, en werd deze verbeterde aanpak volledig operationeel. De ambitieuze doelstellingen van dit beleid brachten ook een omvangrijke administratieve paperslag op gang, die in de toekomst beter dient beheerst en beoordeeld op zijn toegevoegde waarde.

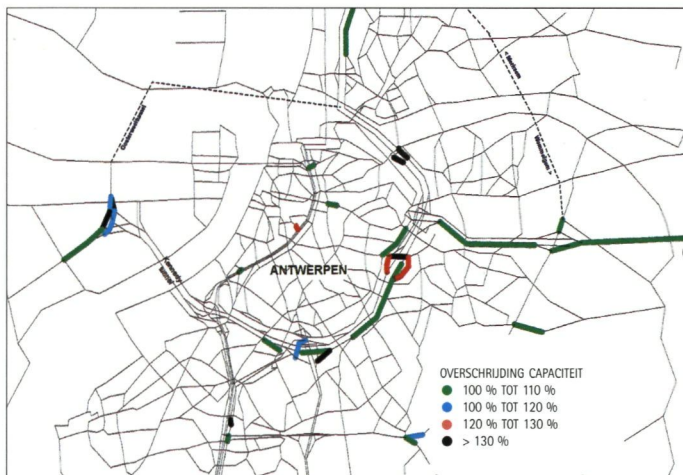
De opleiding 'mobiliteitsplanning'

› Bij het convenantenbeleid zijn niet alleen verschillende actoren betrokken, ook tal van ambtenaren van het departement LIN, van De Lijn en de gemeenten staan voor nieuwe opdrachten of voor een nieuwe wijze van uitvoeren van hun taak. Het mobiliteits-handboek, dat regelmatig wordt aangevuld, speelt daarbij een centrale rol.

In 1997 startte de Vlaamse Stichting Verkeerskunde met een opleiding 'mobiliteitsplanning' in Genk en Tielt. Deze opleiding zal in het werkjaar 1998-99 herhaald worden, wellicht in Antwerpen en Wemmel.

De eerste concrete resultaten

› De meest spectaculaire resultaten van het convenantenbeleid waren de uitbreidingen van het openbaar vervoeraanbod in een aantal provinciesteden. De volledige hertekening van het stedelijke vervoer in o.m. Leuven, Mechelen en Hasselt toonde aan - naar het voorbeeld van Brugge - dat het openbaar stadsvervoer meer in zijn mars heeft dan tot nog toe voor mogelijk werd gehouden. In 1998 volgen nog een aantal belangrijke projecten, voornamelijk in Gent en Kortrijk. De samenhang met andere maatregelen van doorstroming en de zorg voor de zwakke weggebruiker vormen essentiële aandachtspunten. Ook het landelijke vervoer kreeg bijzondere aandacht door de invoering van verschillende belbusprojecten.



Het Masterplan Antwerpen

Mobiliteitsplanning voor een grootstedelijk gebied

› De mobiliteitsproblemen in de Antwerpse regio halen quasi dagelijks het nieuws. De afdeling Wegen Antwerpen werkte daarom samen met de stad, De Lijn, de NMBS, AWZ, AOSO en de Mobiliteitscel een Masterplan uit. In tegenstelling tot vroegere pogingen werd nu duidelijk gemikt op een geïntegreerde multimodale aanpak.

De drie kwalen van het autoverkeer

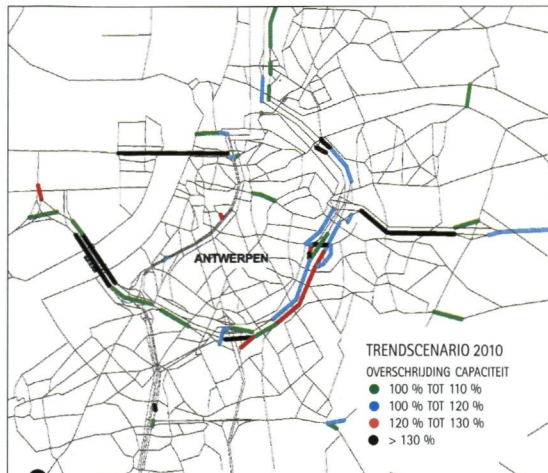
› Teveel autoverkeer leidt tot meerdere kwalen. De eerste kwaal is het enorme economische verlies tengevolge van de file-uren. Dit verlies werd voor 1996 berekend op 1,6 miljard frank. Prognoses wijzen uit dat dit verlies theoretisch kan oplopen tot 32 miljard frank in 2010. Het onrechtstreekse gevolg van de congestie is het gebrek aan bereikbaarheid van bepaalde levensbelangrijke attractiepolen zoals de haven van Antwerpen, maar ook de KMO's en horeca in de binnenstad.

› Die slechte bereikbaarheid leidt tot een tweede kwaal: het leeglopen van die centra. Die leegloop zal de fileverliezen van 32 miljard frank wel verminderen, maar levert dan nog een veel groter economisch verlies op, nl. een duidelijke daling van de werkgelegenheid.

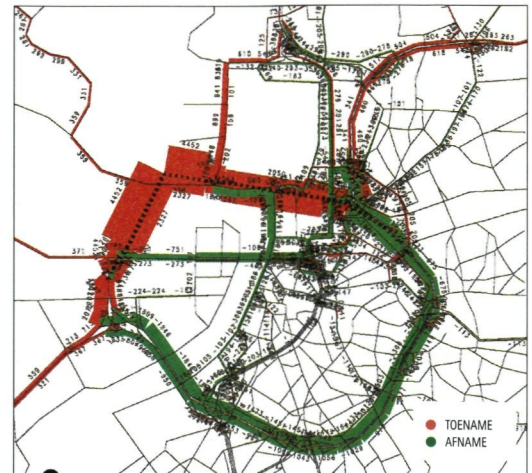
› Een derde kwaal betreft het gebrek aan leefbaarheid langs de grote verkeersassen en in de dicht bebouwde centra zoals de Antwerpse binnenstad en de centra van de randgemeentes.

Knelpuntenschema in de Antwerpse regio. Variant op het trendscenario (p. 20), nl. met een openbaar vervoernet steunend op de principes van het Masterplan, de sluiting van de Kleine Ring en de aanleg van de A102. Op alle wegen werd de verhouding intensiteit/capaciteit berekend op basis van het autoverkeer (vrachtwagens niet inbegrepen) tijdens het avondspitsuur.

Op alle wegen werd de verhouding intensiteit/capaciteit berekend op basis van het autoverkeer (vrachtwagens niet inbegrepen) tijdens het avondspitsuur.



Knelpuntenschema in de regio Antwerpen in 2010 bij een ongewijzigd voortzetten van het huidige beleid (enkel gebaseerd op het autoverkeer).



Verschilplot met belastingsverschillen van de variant sluiting Kleine Ring t.o.v. het trendscenario.

Het multimodaal verkeersmodel Antwerpen

- Het uitgangspunt is dat extra investeringen moeten leiden tot het oplossen van meerdere problemen tegelijk.
- De voorgestelde investeringen zijn gebaseerd op het multimodaal verkeersmodel Antwerpen:
 - De uitbouw van een voorstedelijk expressnet van spoorwegen, mogelijk gemaakt door de uitbreiding van Antwerpen-Centraal bij de aankomst van de HSL. Dit gewestelijke expressnet garandeert een goede bereikbaarheid tussen de stedelijke concentraties.
 - De uitbouw van een performant tramnet naar de eerste gordel van randgemeentes met goed gelocaliseerde transferia en overstapplaatsen. De aanleg van tramlijnen vertaalt zich in een goede bereikbaarheid van de binnenstad en een aaneenschakeling van meer leefbare doortochten langs de grote invalswegen.
 - De optimalisatie van de Singel met ongelijkvloerse kruisingen en adequate aansluitingen op de rest van het wegennet.
 - Het sluiten van de Kleine Ring met een noordelijk gelegen kruising van de Schelde. De noordelijke sluiting van de ring garandeert tegelijk een goede bereikbaarheid van de haven en een voldoende gevende oplossing van de fileproblemen op de bestaande secties van de ring.

Naar een vorm van rekeningrijden?

- De huidige prognoses van het multimodaal verkeersmodel Antwerpen tonen aan dat bovenstaande maatregelen enkel een verbetering betekenen op voorwaarde dat tegelijk maatregelen worden genomen om de groei van het verkeer te beheersen. Eén van deze maatregelen is rekeningrijden. Uit modelberekeningen blijkt immers dat financiële maatregelen de meest effectieve zijn.
- Bovendien zijn de samengetelde begrotingen van de mobiliteitspartners (NMBS, De Lijn, LIN en de stad Antwerpen) op dit ogenblik onvoldoende om de nodige investeringen te kunnen uitvoeren. Rekeningrijden heeft het voordeel zowel de beheersing van het privé-vervoer als de financiering van de nodige investeringen mogelijk te maken.

Een tussentijdse evaluatie

- Een eerste positief gevolg van het opmaken van het Masterplan is de intense samenwerking die ontstaan is tussen de verschillende partners in de mobiliteit. Een concrete actie is het project 'Hart van Antwerpen', waar de mobiliteitsproblematiek van het Centraal Station te Antwerpen (aankomst HSL) op een bevredigende wijze is benaderd en opgelost. Het Masterplan kreeg bovendien van vele instanties een zeer goede waardering. Een eerste poging tot horizontale werking in zeer geverticaliseerde structuren werd daarmee een werkelijkheid.

Het verplaatsingsgedrag aan de kust

Een onderzoek naar mobiliteit in een regionaal stedelijk gebied

› In opdracht van de Mobiliteitscel werd in 1997 een onderzoek uitgevoerd, i.s.m. De Lijn en de administratie Wegen en Verkeer, naar het verplaatsingsgedrag aan de kust. Het doel van deze studie is oplossingen te vinden voor de verkeersoverlast aan de kust tijdens de zomervakanties.

› Tijdens de maanden augustus en september werd een grootschalige enquête uitgevoerd. Er werd gepeild naar het verplaatsingspatroon van zowel toeristen (dag- en verblijfstoeristen) als bewoners en residenten. De dag- en verblijfstoeristen werden op diverse plaatsen aan de kust bevroegd. De kustbezoekers met de wagen werden op veertien vooraf bepaalde plaatsen geïnterviewd. Deze locaties waren zodanig gekozen dat 95 % van het kustverkeer kon gescreend worden.

Tegelijk werden op verschillende plaatsen tevens permanent verkeerstellingen uitgevoerd in de periode van half juli tot eind september.

Soortgelijke bevestigingen en tellingen werden uitgevoerd in de zes kuststations en op de treinen richting kust en binnenland. Ook op de kusttram werden interviews afgenomen.

De opwaardering van het openbaar vervoer in Hasselt

Mobiliteit in een kleinstedelijk gebied

› Op 1 juli 1997 gaf de stad Hasselt, samen met De Lijn en het Vlaamse Gewest, het startschot voor een opwaardering van het openbaar vervoer in Hasselt. Een hele reeks maatregelen kaderden in deze opwaardering: netuitbreiding, een hogere frequentie van de bus en ook het gratis maken van het busvervoer.

Gratis busvervoer in de kijker

› Vooral het gratis busvervoer kreeg nogal wat belangstelling in de pers. Er werd echter onvoldoende beklemtoond dat ook het lijnnet drastisch werd uitgebreid en dat deze maatregelen deel uitmaakten van een breder mobiliteitsplan.

Het profiel van de busreiziger

› Vijf maanden na de invoering van het gratis busvervoer in Hasselt, gebeurde een evaluatie van het busgebruik. Aan de hand van enquêteresultaten werd een profiel opgemaakt van de Hasseltse busreiziger. Daaruit blijkt o.a. dat zeven op de tien busgebruikers nu meer de bus neemt dan een jaar geleden. Ongeveer 23 % maakte de overstap van de auto naar de bus, 18 % van de fiets naar de bus en 14 % van te voet naar de bus.

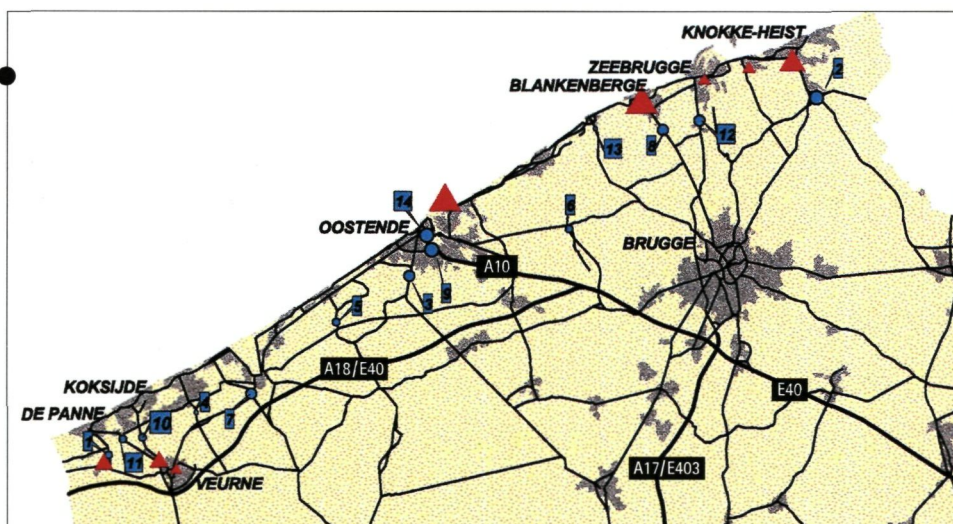
Verplaatsingsgedrag aan de kust

Stations,
% aandeel reizigers

- ▲ 2 - 3 (%)
- ▲ 5 - 6 (%)
- ▲ 12 (%)
- ▲ 33 - 37 (%)

Enquête-/telpunten
gemiddeld aantal
voertuigen per dag

- 2393-3758
- 3758-7012
- 7012-10030
- 10030-11595



Een ononderbroken streven naar meer verkeersveiligheid

Een nieuw Gladheidsmeetsysteem

› Eén van de moeilijkste taken van de administratie Wegen en Verkeer is het sneeuw- en ijsvrij houden van het Vlaamse wegennet tijdens de wintermaanden. Afhankelijk van de weersomstandigheden wordt tijdens één winter gemiddeld 38.800 ton chemische dooimiddelen (490 gr/m^2 per winterperiode) gebruikt. Bij ons is dit meestal zout. In totaal worden zo'n 800 personen in de winterdienst ingeschakeld - vaak in de vroege ochtenduren, nog voor de ochtendspits op gang komt - om de veiligheid van de weggebruiker te waarborgen langsheen ongeveer 315 strooiroutes.

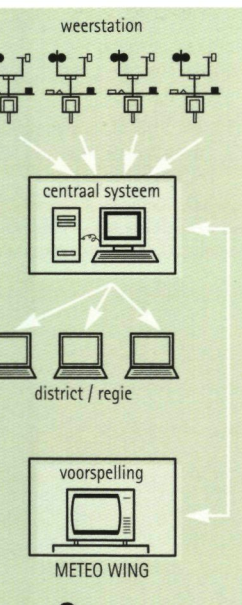
Om dit goed te doen is er tijdige en betrouwbare informatie nodig. Waar en wanneer wordt het glad? Waar moet er gestrooid worden en waar niet? De Vlaamse overheid is deze winter dan ook gestart met de organisatie van een gladheidsmeetsysteem.

› Thermische mapping

Thermische mapping is een vorm van infrarood-scanning waarbij warmere en koudere wegdekzones worden vastgelegd. De verkregen gegevens worden verwerkt in thermokaarten. De thermische mapping is sinds 1 december 1997 in uitvoering. Als tweede en derde fase worden een performant meetsysteem en een centrale gegevensverwerking op punt gesteld. Het systeem zal, indien de planning kan aangehouden worden, volledig operationeel zijn tegen de winter 1999-2000.

› Een performant meetsysteem

In heel Vlaanderen worden op strategische plaatsen veertig meteostations geïnstalleerd die regelmatig o.a. de luchttemperatuur, de relatieve vochtigheid, de neerslag en de algemene toestand van het wegdek (temperatuur, oppervlaktetoestand, resthoeveelheid zout) nagaan.



• Informatiestromen binnen het gladheidsmeetsysteem.

› Een centrale gegevensverwerking

De gegevens uit het meetsysteem worden via computerlijnen doorgeseind naar een centraal systeem dat alle informatiestromen beheert. In dit systeem is ook de informatie van de thermische mapping opgeslagen. De Meteo Wing van de Luchtmacht wordt op dit systeem aangesloten en berekent op basis van deze en andere eigen gegevens, via een eigen voorspellingsmodel, de kans op gladheid. Deze voorspellingen maken het mogelijk dat de administratie Wegen en Verkeer de strooiwagens tijdig kan laten uitrukken.

› Een doorgedreven route-optimalisatie

De route-optimalisatie wordt doorgevoerd om optimale strooitijd te combineren met een minimaal aantal strooiroutes, gebaseerd op een maximalisatie van het aantal gelijksoortige routes. Dit verlaagt de kosten. Dankzij de geïnformatiseerde uitvoering zal de efficiëntie van de werking van de winterdienst er met rasse schreden op vooruitgaan. Een uitstekende service voor de weggebruiker!

› Het volledige project werd technisch uitgewerkt door de administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten.

Functionele en structurele kwaliteit van de wegen

› Om de kwaliteit van de wegen te beoordelen, worden ze in beide richtingen opgemeten. Het Vlaamse wegennet bedraagt ongeveer 6000 km, dus moeten er in totaal 12.000 km rijstrook gemeten worden per meetronde. Met de beschikbare middelen wordt dit gespreid over twee jaren.

› Normen voor een goede wegkwaliteit

Het beoordelen van de toestand van de wegen gebeurt door de afdeling Wegenbouwkunde die systematisch de functionele kwaliteit en de structurele kwaliteit van de gewestwegen opmeet.



1.



2.



3.



4.



5.

➤ *Functionele kwaliteit*

Met de functionele kwaliteit van de wegen wordt in hoofdzaak de veiligheid van de weg bedoeld. De parameters die gemeten worden voor de functionele kwaliteit zijn de spoorvorming en de stroefheid.

➤ *Structurele kwaliteit*

De structurele kwaliteit slaat op de algemene toestand van de wegstructuur, hetgeen een direct verband heeft met materiaalgebruik en de levensduur van de weg. Voor de structurele kwaliteit meet men de vlakheid van de weg in de langsrichting en wordt een visuele inspectie uitgevoerd waarbij de gebreken gequoteerd worden. Ook worden, indien nodig, valgewichtmetingen verricht.

➤ *Interventiedrempels*

Voor de vier genoemde parameters - spoorvorming, stroefheid, vlakheid en structurele integriteit - werden interventiedrempels vastgelegd. Zo bijvoorbeeld wordt 16 mm spoorvorming beschouwd als de grens waarbij moet ingegrepen worden om de veiligheid van de weggebruikers niet in het gedrang te brengen. De interventiedrempels zijn dus de minimumwaarden voor de veiligheid en het comfort van de weggebruiker en voor de structurele volmaaktheid van de weg.

➤ Voor de wegvakken die kwalitatief onvoldoende scores wordt een raming gemaakt van de nodige herstellingswerken. Het normale onderhoud, dat de gestelde kwaliteitsdrempel moet blijven garanderen, wordt eveneens begroot.

Meer en betere signalisatie bij wegenwerken

➤ Het nieuwe standaardbestek 250 voor de wegenbouw dat recent werd goedgekeurd voorziet in art. 30 dat het MB van 25 maart 1977 betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg, nog steeds volledige status behoudt.

➤ Niettemin werden - vooral voor wegwerkzaamheden op autosnelwegen - extra veiligheidsmaatregelen getroffen zoals: knipperende pijllichten die hoog worden opgesteld en van zeer ver zichtbaar zijn, botsabsorbeers bij mobiele werven, voor-aankondiging van de werken op grotere afstand, mechanische poppen, enz. ...

1. Meting van spoorvorming met behulp van de Rutmeter.
2. Stroefheidsmetingen.
3. Vlakheidsmetingen
4. De botsabsorbeerder.
5. Betere veiligheid door het gebruik van de mechanische pop.

Beter organiseren van het verkeer

Verkeerslichtenbeïnvloeding door het openbaar vervoer

› Kaderend in het algemeen mobiliteitsbeleid werd in 1996 door de diensten van AOSO, AWW en De Lijn een project opgestart om de voertuigen van De Lijn voorrang te geven aan de kruispunten t.o.v. het gewone verkeer. In totaal zullen 800 kruispunten met voorrangregeling uitgewerkt worden. In 1997 werden de plannen voor de nieuwe verkeerslichtenregeling van ongeveer 300 kruispunten opgesteld. In elke cyclus zijn doorlopende trajecten van De Lijn in de verschillende provincies opgenomen.

› Begin 1998 start de uitvoering op het terrein voor 220 kruispunten. Deze zijn in nauw overleg met De Lijn gegroepeerd op een 25-tal wegvakken met veel openbaar vervoer. De gemiddelde prijs per kruispunt bedraagt ongeveer 0,8 miljoen frank. De werken omvatten naast de aanpassing van de verkeerslichtenregeling ook het aanbrengen van speciale detectie-elementen en de nodige kabelverbindingen.

Verkeerslichtenbeïnvloeding voor het openbaar vervoer langs de N3 Tienessesteenweg te Leuven

› Op de Tienessesteenweg te Leuven krijgt het openbaar vervoer binnenkort prioriteit (project is in uitvoering). Om de toenemende verkeersdruk op de invalsweg van Tienen naar Leuven af te remmen, zijn een aantal oplossingen uitgedokterd.

› De bushaltes in de rijrichting van Tienen naar Leuven worden aangelegd in de rijweg, zodat het verkeer achter de bus moet wachten totdat de reizigers zijn opgestapt. Door aangepaste markeringen wordt er voor gezorgd dat de auto's zich niet vóór de bus kunnen opstellen. Op deze wijze kan de bus vlot zijn halte verlaten en doorrijden.



Schematische weergave van de voorgestelde maatregelen: 1. verkeersdosering - 2. inplanting bushaltes - 3. prioriteit bus aan de verkeerslichten.

› Bovendien krijgen de bussen een voorrangsbepaling aan enkele kruispunten door verkeerslichtenbeïnvloeding. Dit gebeurt via lusdetectie door de bus zelf ter hoogte van de bushalte (en dus niet door de buschauffeur die op een knopje zou moeten drukken zoals weleens verteld wordt).

Door de bushalte op ongeveer 50 m vóór de lichten te plaatsen is de tijd die verstrijkt tussen het ogenblik waarop de bus ter hoogte van zijn halte gedetecteerd wordt en het ogenblik waarop hij aan de lichten toekomt groot genoeg - tussen de 15 en de 30 seconden - om groen licht te garanderen. Het enige nadeel is dat de auto's in de zijstraten wat langer moeten wachten door de langere groentijden op de N3.

› Ook wordt een doseerlicht aangebracht dat op de Tienessesteenweg de filevorming achter het bustraject verschuift richting Tienen. Zo ontstaat een gelijkmatiger filevorming die verder verwijderd van het centrum plaatsvindt en de congestie van het verkeer matigt.

› De bushaltes in de rijrichting van Leuven naar Tienen worden naast de rijstroken aangelegd, dus ter hoogte van de parkeerstroken, en bovendien na de kruispunten. Er wordt in deze rijrichting geen doseerlicht aangebracht. Voor deze rijrichting, waar de avondspits primeert, worden andere maatregelen getroffen dan voor de rijrichting van Tienen naar Leuven, waar de ochtendspits primeert, om te voorkomen dat door back-blocking het verkeer op de Ring om Leuven zou vastlopen.

› Daarenboven is De Lijn bereid de frequentie van de bussen te verdubbelen. Samen met een betere doorstroming moet dit het busgebruik aantrekkelijker maken en het autoverkeer naar het centrum van de stad verminderen.

Verkeersbeheer door telematica

› Telematicatoepassingen kunnen helpen bij het ontwikkelen van systemen die toelaten om het wegverkeersbeheer en de verkeersbegeleiding te optimaliseren. Reeds vroeger werden dergelijke systemen toegepast. Voorbeelden zijn: borden boven de weg met file-aanduiding en verkeersinformatie op de radio. Toestellen die het verkeer tellen, datatransmissie-apparatuur, apparatuur die het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap ter beschikking stelt van de Rijkswacht, enz. ... zijn systemen die niet zichtbaar zijn voor de weggebruiker.

› De administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten zorgt voor de conceptie en de uitvoering van deze telematicatoepassingen. Elk jaar wordt opnieuw geïnvesteerd om de informatiestromen via deze apparatuur te verbeteren. In 1997 was dit onder meer het geval voor:

- de installatie van weerstations die informatie geven over de rijomstandigheden over heel Vlaanderen;
- de verkeerslichtenbeïnvloeding door het openbaar vervoer;

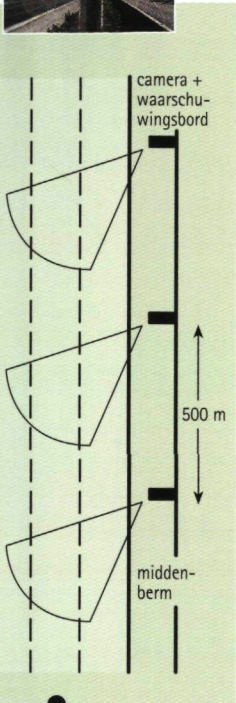
- de verbetering van het teletransmissienet voor het doorsturen van informatie;
- de verbetering en uitbreiding van de automatische voertuigtellingen;
- het filedetectie- en waarschuwingssysteem ter hoogte van de werken op de E313.

› Uiteraard past dit alles in een langetermijnvisie. Deze visie wordt voorbereid door de administratie Wegen en Verkeer (afdeling Verkeerskunde), de administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten (afdeling Beleid Elektriciteit en Mechanica) en de Mobiliteitscel. Dit gebeurt tevens in nauw contact met de buurlanden en met ondersteuning van de Europese Commissie. Deze samenwerking leidt tot nieuwe ontwikkelingen met voor de weggebruiker overal herkenbare informatie- en geleidingssystemen die ook geschikt zijn voor de apparatuur in zijn wagen. Om deze toekomstige situatie uit te tekenen zijn meerdere studies opgestart.

Mobiel filedetectie- en waarschuwingssysteem bij wegwerkzaamheden

› Ondanks voldoende en opvallende werfsignalisatie gebeuren er nog te vaak ongevallen ter hoogte van de staart van de file. Daarom werd gezocht naar een mogelijkheid om de veiligheid van de weggebruiker te verhogen: het mobiel filedetectie- en waarschuwingssysteem.

Het systeem signaleert de staart van een file op waarschuwingspanelen aan verlichtingspalen op de middenberm of op panelen geïnstalleerd op een aanhangwagen op de pechstrook.



Schematische weergave van de plaatsing van een mobiel filedetectie- en waarschuwings-systeem bij wegwerkzaamheden. De waarschuwingsborden (2,80 m x 2,10 m) zijn uitgerust met twee elektronenblitsers.

➤ De modules worden om de 500 m opgesteld. Elke module bestaat uit:

- een waarschuwingspaneel met de melding 'FILE 500 m', 'FILE 1000 m';
- een videocamera;
- een microprocessor die de beelden analyseert en files detecteert.

➤ Wanneer het systeem een file detecteert licht op het waarschuwingspaneel 500 m vóór deze plaats de melding 'FILE 500 m' op. Een kilometer vóór de file licht een tweede paneel op met de melding 'FILE 1000 m'. Zo wordt de weggebruiker 1 km op voorhand gewaarschuwd voor een file. Wanneer de file verlengt of verkort, worden de meldingen automatisch aangepast. Twee aanhangwagens zijn uitgerust met een beeldcompressiemodule die toelaat de camerabeelden van op afstand op te vragen.

➤ Het mobiel filedetectie- en waarschuwings-systeem werd tussen 25 augustus en 14 september voor het eerst opgesteld ter hoogte van de wegwerkzaamheden in het vak Geel-West-Geel-Oost (E313). Volgens de Rijkswacht gebeurden er 8 kop-staartaanrijdingen over een periode van 35 dagen:

- 5 ongevallen in de eerste week;
- 3 ongevallen in de overige 28 dagen.

Vergelijkbare periodes zijn:

- juni 1997: 9 ongevallen op 30 dagen (gelijkmatic verdeeld);
- mei 1997: 8 ongevallen op 31 dagen (gelijkmatic verdeeld).

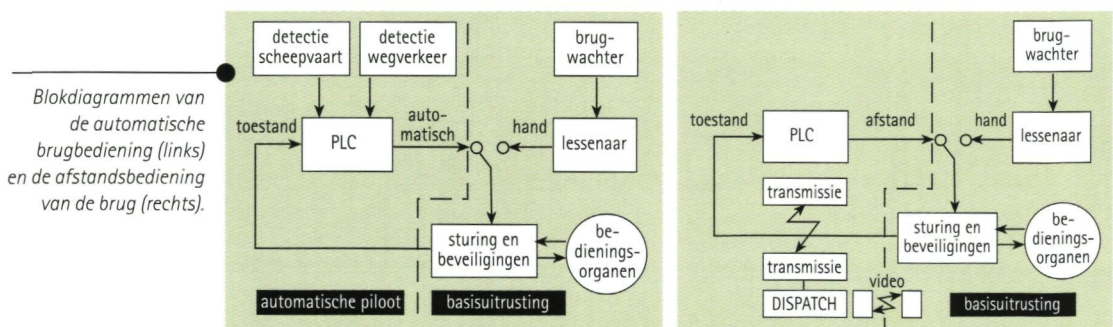
Laat men de eerste week buiten beschouwing, dan kan men stellen dat over een gelijkaardige periode 60 % minder ongevallen gebeurden!

Afstandsbediening beweegbare bruggen op het kanaal Gent-Oostende

➤ Op het kanaal Gent-Oostende vormen 7 bruggen, over een afstand van 5 kilometer, de enige verbinding tussen de binnenstad van Brugge, de Ring, de erachtergelegen deelgemeenten en de oostkust van Blankenberge tot Knokke. Deze verbindingen worden ongeveer 3.000 maal per jaar onderbroken, per brug bedraagt de onderbreking ongeveer 400 uur per jaar. In 1994 werd gestart met afstandsbediening van 7 bruggen in de regio Brugge en 3 buiten deze regio. Ze worden bediend vanuit 1 dispatchingcentrum. Eind 1997 werden reeds 9 bruggen op afstand bediend en de indienststelling van de 10de brug, de Krakelebrug is voorzien voor midden 1998. De installatie is verder uitbreidbaar tot alle beweegbare bruggen en andere kunstwerken op het kanaal Gent-Oostende.

➤ Dank zij de centrale bediening kwam een betere coördinatie tot stand tussen het scheepvaart- en het wegverkeer. Het aantal bedieningen en wachttijden werd sterk gereduceerd. Tijdens de spitsuren werden bedieningsstops ingevoerd.

Door het verbinden van deze centrale dispatching met de dispatching van De Lijn, werd een goede samenwerking tussen de brugwachters en het openbaar vervoer in de hand gewerkt.



Blokdiagrammen van de automatische brugbediening (links) en de afstandsbediening van de brug (rechts).

Onderhoud

Onderhoud infrastructuur wegen

› In 1996 werd een werkwijze uitgewerkt en toegepast voor het systematische onderhoud van fietspaden. Aan 60% van het fietspadpatrimonium werden herstellingswerken uitgevoerd voor een totaal bedrag van circa 89 miljoen frank (met de toen beschikbare personele middelen).

Voor de veralgemening van het project was voorzien dat in 1997 naast de fietspaden, aandacht zou gegeven worden aan de signalisatie langs de weg, de waterafvoer, de bermen en de uitbouw van de databank. Om dit uit te voeren in pilootdistricten waren 22 extra personeelsleden nodig. Omdat de aanwervingen niet tijdig konden gebeuren startte de verdere

inspectie van de fietspaden pas in de 2e helft van het jaar. In de pilootdistricten werd langs de meeste gewestwegen ook alle signalisatie nagekeken.

› Uit zo'n controleronde volgde een lijst met noodzakelijke niet-geringe uitgaven. Anderzijds werd vastgesteld dat de activiteiten m.b.t. signalisatie weinig uniformiteit vertoonden bij de onderscheiden afdelingen. Daarom werd een onderhoudsbestek in het vooruitzicht gesteld.

› Voor 1998 wordt, met externe begeleiding, de implementatie van de methodiek m.b.t. fietspaden, signalisatie en waterafvoer in alle districten vooropgesteld.

GEGEVENS INSPECTIE EN ONDERHOUD INFRASTRUCTUUR (TOESTAND OP 03.12.1997)

A FIETSPADEN (VOLLEDIG - ALLE AFDELINGEN)

<i>Totale lengte: 6.474 km</i>	<i>Geïnspecteerd: 100 %</i>	<i>Hersteld: 60 %</i>
--------------------------------	-----------------------------	-----------------------

B SIGNALISATIE (ALLEEN PILOOTDISTRICT)

<i>Afdeling</i>	<i>Lengte wegen (km)</i>	<i>Inspectie lengte (km)</i>	<i>Geïnspecteerd</i>	<i>Inspectie snelheid (km/u)</i>	<i>Opmerking</i>
W.A. Grobbendonk	187	374	70 %	1,50	pilootweg hersteld
W.L. St.-Truiden	207	414	100 %	1,50	
W.O.V. St.-Niklaas	222,5	445	100 %	1,50	pilootweg hersteld
W.V.B. Halle	134,5	269	100 %	2,25	A-wegen hersteld
W.W.V. Brugge	258	516	100 %	1,50	pilootweg hersteld

C AFWATERING (ALLEEN ± 5 KM VAN DE PILOOTWEG)

<i>Afdeling pilootweg</i>	<i>Lengte wegen(km)</i>	<i>Geïnspecteerd</i>	<i>Inspectie snelheid (km/u)</i>	<i>Hersteld</i>
W.A. (N41)	4,7	100 %	0,50	voorzien in 1998
W.L. (N789)	6,4	100 %	1	voorzien in 1998
W.O.V. (N49)	5	100 %	0,50	voorzien in 1998
W.V.B. (A7/E19)	5	60 %	0,50	voorzien in 1998
W.W.V.	5	100 %	1	voorzien in 1998

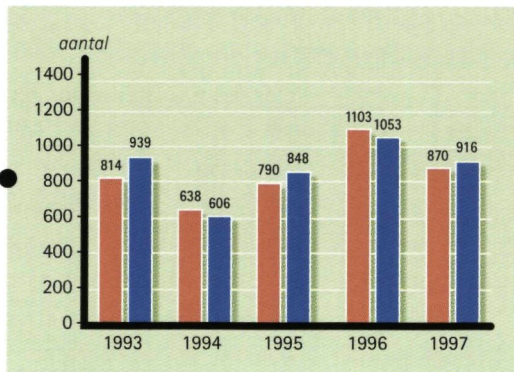
De nieuwe lichte bruginspecteurs.



Afdelingen Beton- en Metaalstructuren

Aantal bij het beheercentrum (AOSO) ontvangen en geadviseerde A- en C-inspectiedossiers per jaar.

ONTVANGEN ●
GEADVISEERD ●



Ondersteuning bij inspecties van kunstwerken en infrastructuur

➤ Voor het uitvoeren van belangrijke herstellingen maar ook voor het ontwerpen van nieuwe infrastructuur doen de administratie Wegen en Verkeer en de administratie Waterwegen en Zeewezen een beroep op de administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten als adviseur en studiebureau. Ook controle van en advies over het kunstwerkenbestand: bruggen, tunnels en keermuren, gebeurt in nauwe samenwerking. Bij moeilijke gevallen voert AOSO zelf gespecialiseerde zogenaamde B-inspecties uit, met aansluitend een herstellingsadvies.

➤ Ook in 1997 ondersteunde AOSO het systematiseren van het 'onderhoud van de infrastructuur wegen' van AWW en het 'onderhoud van de infrastructuur waterwegen' van AWZ. Vanaf 1998 zal advies worden verleend bij inspectie van sluizen en stuwen en zullen gespecialiseerde inspecties uitgevoerd worden op sluizen, stuwen, kaaimuren en aanlegsteigers.

De nieuwe lichte bruginspecteurs op cursus

➤ Op vraag van verschillende afdelingen, die deel uitmaken van de Commissie voor het Beheer van de Kunstwerken, werd door AOSO opnieuw een specifieke opleiding voor bruginspecteurs georganiseerd.

➤ Personeelsleden van de afdelingen Wegen Vlaams-Brabant, Wegen Oost-Vlaanderen, Bovenschedde, Waterwegen Kust en Maas en Albertkanaal, van de Dienst voor de Scheepvaart, van IMALSO en van het Havenbedrijf van de stad Antwerpen schreven hiervoor in, in totaal 24 geïnteresseerden.

➤ De cursus ging over de kunstwerken en hun inspectie in het algemeen, de materialen staal en beton en de algemene uitrusting van de bruggen. De lessen werden gegeven door ingenieurs van de afdeling Betonstructuren en de afdeling Metaalstructuren. Vermits de lessen plaats vonden bij de afdeling Betonstructuren, kon één en ander praktisch geïllustreerd worden. Alle cursisten ontvingen een uitgebreide syllabus en de dienstorder die het beheer van de kunstwerken regelt.

Nagenoeg niemand van de groep had praktijkervaring. Dit maakte de cursus voor hen juist bijzonder interessant. Met de opgedane theoretische bagage staan zij klaar om ons patrimonium in optimale omstandigheden mee te beheren.

Adviezen en vergunningen

➤ Eind 1996 werd:

- een uitgewerkte procedure voor de uniforme afhandeling van de vergunningen binnen alle provinciale afdelingen van AWW geïntroduceerd;
- de doorlooptijd van behandeling van vergunnings- of adviesaanvragen verlaagd.

Op basis van de eerste resultaten werd het volledige takenpakket van de verschillende wegendistricten geanalyseerd.

› In 1997 kwam men tot gerationaliseerde procedures en geïnformatiseerde procedures voor de uniforme behandeling van:

- manifestaties;
- de publiciteit langs gewestwegen;
- de vergunningen voor concessiehouders (zij die voor een bepaalde uitbating, bv. een benzinstation langs de snelweg, een deel van het openbaar domein in concessie nemen);
- de bezetting van het openbaar domein;

Daarnaast leidde de betere aanpak van de behandeling van de vergunningsdossiers en het toekennen van subdelegaties aan de districten tot verkorting van doorlooptijden voor vergunningen tot maximaal 21 kalenderdagen.

Overheidsopdrachten: tijdige betaling

› Er werd ook nagedacht over hoe men de principes van financieel management kan toepassen tijdens de opstelling, de uitvoering en de oplevering van contracten. Hiervoor bestaat een opvolgingssysteem (Delta-systeem).

› Ook financieel boekhoudkundig werd één en ander verbeterd. In 1996 werd nog voor een belangrijk bedrag aan verwijlinteressen bij overheidsopdrachten vastgelegd (315 miljoen frank voor LIN).

Daarom werd een plan opgesteld om een correcte en tijdige betaling aan aannemers die werken uitvoeren te waarborgen. Hiervoor werd in 1997 gebruik gemaakt van het programma DELTA-RAM bij de opstelling van de beschrijvende en samenvattende opmeting. Het werd uitgetest in minstens één piloot-dienstkring per buitenafdeling.

Het programma laat toe op een uniforme wijze genormaliseerde posten op te volgen dit volgens het nieuwe standaardbestek 250.

Milieuvriendelijke alternatieven voor voorzieningen

Vervanging PCB- houdende transformatoren in het kader van het MINA-plan 2 (AOSO)

› Het VLAREM II-decreet d.d. 1 juni 1995 voorziet in het kader van het MINA-plan 2 dat de verspreiding van gevaarlijke stoffen zoals Polychlorobifenylen (PCB's) in de natuur teruggedrongen worden.

› De minister bevoegd voor Openbare Werken besliste proactief hierop in te spelen. Daarom moeten alle 420 PCB-houdende transformatoren voor de voeding van installaties zoals wegverlichting, inwendig verlichte signalisatie, tunnels, pompstations, beweegbare bruggen, sluizen, enz., vervangen worden door milieuvriendelijker alternatieven op basis van minerale olie. Het prijskaartje hiervoor bedraagt 110 miljoen frank.

› Rationeel energiegebruik is goed voor het milieu en op termijn kostenbesparend. Daarom werden, bij vervanging, nieuwe transformatoren aangeschaft met 15% minder verlies: de elektriciteitsfactuur wordt jaarlijks 1,5 miljoen frank lichter.

Belangrijke infrastructuurwerken

R4-buitenring tussen de N9 te Lovendegem en de B402, aansluiting Flanders Expo te Gent

› Ten zuid-westen van de Gentse agglomeratie ontbrak nog steeds een gedeelte ringweg. Dit stuk ring is van groot belang om de verkeersdruk in de stad Gent te verminderen.

› De buitenring R4 vormt niet alleen het sluitstuk van de Grote Ring rond Gent maar is eveneens een belangrijke schakel in het internationale wegverkeer met bestemming Calais.

In afwachting van de ombouw van de A11/N49 over het volledige traject zal de R4 vanuit de aansluiting met de N49 te Zelzate aan de westzijde van het kanaal Gent-Terneuzen als hoofdverbinding dienen om via de B 402 en de E40 tot Jabbeke aan te sluiten op de A18 richting Calais.

Het belang van het R4-vak kan dus voor de nationale en de internationale verkeersafwikkeling moeilijk overschat worden.

› Over het hele traject waren een aantal belangrijke kunstwerken nodig :

- De brug over de N9 en de Brugse Vaart te Lovendegem met overspanningen 30 m - 48 m - 30 m.
- De brug over de Ringvaart te Vinderhout met een middenoverspanning van 67 m.
- De brug over de Omgelegde Leie met overspanningen van 16,50 m - 36,00 m - 16,50 m.

› Om de geluidshinder over het traject tot een minimum te beperken, werden volgende maatregelen genomen: de toepassing van gronddammen rond woonkernen en overlaging van de betonverharding met zeer open asfalt (het zogenaamde fluisterasfalt). De kostprijs van de buitenring R4 vak N9 - B 402 bedraagt 565 miljoen frank. De wegenis werd voor het verkeer opengesteld op 27 juni 1997.



Ondertunneling van de Pierstraat.

A12 ondertunneling Pierstraat te Aartselaar en Rumst (Reet)

› De werken voor dit belangrijke verkeersknooppunt startten al op 1 maart 1995 met de bouw van de westelijke keermuur. Niettegenstaande enkele problemen werd de bouw van de westelijke keermuur uiteindelijk beëindigd in juni 1996.

In het najaar 1996 en het voorjaar 1997 werd de westelijke A12 in de bouwsleuf aangelegd. Hij werd voor het verkeer richting Antwerpen op 24 maart 1997 opengesteld.

In december 1996 werd gestart met de bouw van de oostelijke keermuur en de bouw van de tussenpijler van de brug Pierstraat. Het oostelijke deel kon eind oktober worden opengesteld voor het verkeer rijden- de richting Antwerpen.

Op 19 december 1997 kon het A12-verkeer richting Brussel onder de brug door rijden zodat de ondertunneling van de Pierstraat een feit was.

› Eind 1997 werd ondertussen verder gewerkt aan de heraanvulling achter de oostelijke keermuur en de heraanleg van de N177 oost. Deze gewestweg zal in de loop van het voorjaar 1998 in gebruik worden genomen, en ook de brug Pierstraat voor het door- gaand verkeer van de Pierstraat. De totale investering bedraagt 498 miljoen frank.

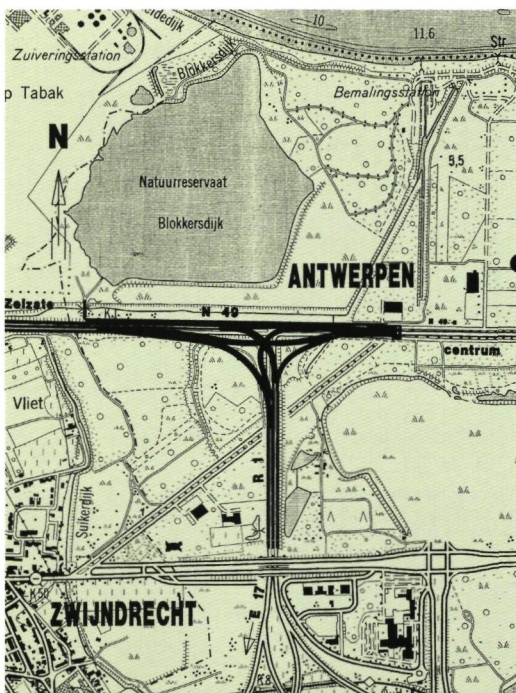
Vlaamse Regionale Luchthavens Antwerpen en Oostende

N49 Antwerpen-Knokke - Aansluitingscomplex met R1

› Een ander belangrijk complex werd te Zwijndrecht gerealiseerd nl. de N49 Antwerpen-Knokke - Aansluitingscomplex met de R1 (Kleine Ring om Antwerpen) in Antwerpen. In april 1996 werd een aanvang genomen met de bouw van een verkeerswisselaar op de kruising van de N49 en de R1 te Antwerpen. Deze werken zijn de laatste fase in de ombouw tot autosnelweg van de N49 althans wat het vak R1-R2 betreft. De bestaande kruising was een gelijkgronds T-kruispunt uitgerust met een driekleurige lichtsignalisatie.

› Het nieuwe complex voorziet in de ongelijkvloerse kruising van alle richtingen. Tussen de E17 en de N49 wordt de R1 op drie rijstroken gebracht om de uitwisseling van de verschillende verkeersstromen te vergemakkelijken. Ook wordt de N49 tussen de R1 en de aansluiting van de Havenweg verbreed tot drie rijstroken. Hiervoor zijn geen extra onteigeningen nodig.

› Het complex N49-R1 werd zeer compact gehouden om de ingreep op de omliggende natuurgebieden minimaal te houden. Kostprijs van het project: 265 miljoen frank. Reële einddatum: 15 maart 1998.



Verkeerswisselaar
op de kruising
van de N49 en R1
te Antwerpen.

Luchthavens Antwerpen en Oostende investeren in klantvriendelijkheid

› De luchthavens van Antwerpen en Oostende zijn onmisbare schakels in de economische ontwikkeling van Vlaanderen. De infrastructuur van de beide regionale luchthavens werd in 1997 verder gemoderniseerd. Klantvriendelijkheid kreeg daarbij grote aandacht.

Op beide luchthavens kan de passagier nu genieten van een merklijk verbeterde onthaalinfrastructuur. In 1998 worden gelijkaardige investeringen verder gezet.

Luchthaven Antwerpen

› De luchthaven van Antwerpen profileert zich verder als '20 minutes-airport' gericht op het Europese luchtvervoer van vooral zakenpassagiers. De luchthaven heeft daardoor ook een belangrijke toegevoegde waarde voor de Antwerpse regio. Vooral de diamantsector is sterk afhankelijk van een goed opererende luchthaven. De luchthaven beschikt eveneens over vliegscholen met een opleiding tot privaat piloot en beroeps-piloot.

› Door de opheffing van de luchtlijn naar Londen-Heathrow was er in 1997 een tijdelijke terugloop van het aantal passagiers: 257.887 t.o.v. 272.989 in 1996. Het wegvervoer onder luchtvrachtbrief, dat enkele jaren geleden nog onbeduidend was, bereikte 8.101 ton.



Inhuldiging van het luchtvaartmuseum Stampe-Vertongen op de luchthaven van Antwerpen.

› 13 november 1997 was een feestdag voor de luchthaven Antwerpen. De Vlaamse minister-president Luc Van den Brande en de Vlaamse minister van Vervoer Eddy Baldewijns openden, in aanwezigheid van een schare Antwerpse politici, de nieuwe check-in ruimte, de business-lounge en de nieuwe kantoren in het luchthavengebouw, een investering van 92 miljoen frank.

› Op diezelfde dag werd voor het eerst het ingerichte luchtvaartmuseum Stampe-Vertongen gepresenteerd. Ook voor kunst is er de nodige aandacht: de check-in ruimte zal plaats bieden aan tijdelijke kunsttentoonstellingen.

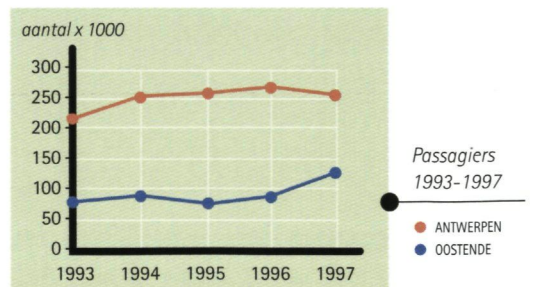
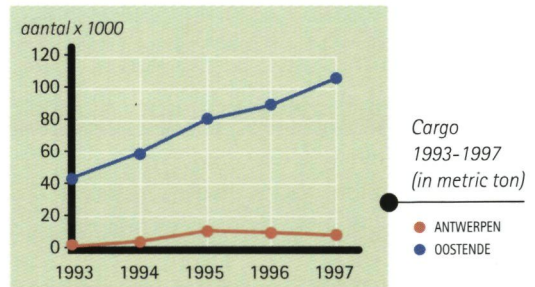
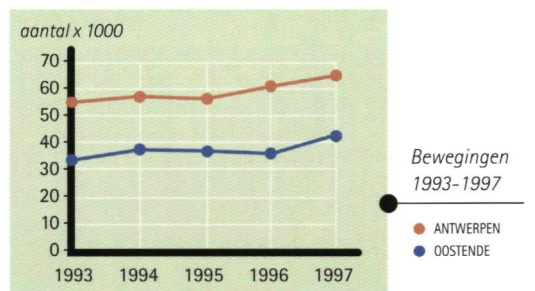
› Het luchthavengebouw beschikt nu stilaan over een infrastructuur die kwalitatief gezien de vergelijking met andere moderne luchthavens kan doorstaan. In 1998 zal werk gemaakt worden van de verdere verfraaiing van de omgeving en van de aanleg van een passende accommodatie voor de bezoekers van de luchthaven.

Luchthaven Oostende

› Voor de luchthaven Oostende was 1997 een rekordjaar: de luchtvracht bereikte 105.700 ton (1996: 91.768 ton) en het totale passagiersvervoer steeg van 90.474 in 1996 tot 126.176 in 1997. Daarmee bevestigde de luchthaven haar positie binnen de 20 belangrijkste vrachtluchthavens van Europa. Het aantal passagiers met chartervluchten kende bijna een verdubbeling tegenover het voorgaande jaar. De luchthaven Oostende wordt stilaan een vertrouwde luchthaven voor passagiers op weg naar de zon.

› Om het deze passagiers nog meer naar de zin te maken werd de renovatie van het luchthavengebouw verdergezet. Na het restaurant en het vergadercentrum kwamen in 1997 de vertrekzalen en de VIP-room aan bod. De afdeling Gebouwen wist een sterk verruimde en kleurrijke Schengen en niet-Schengen vertrekzaal te creëren, die beide uitgerust werden met volledig nieuw meubilair. Ook de luchthavenpolitie en -inspectie kregen nieuw uitgeruste kantoren.

› In 1997 werd door AOSO-EM de aanbesteding gehouden en werden de werken gegund voor de vernieuwing van het volledige hoogspanningsnet en het aanbrengen van de bekabeling voor een ILS-systeem (International Landing System) op de landingsbaan (kostprijs: 129 miljoen frank).

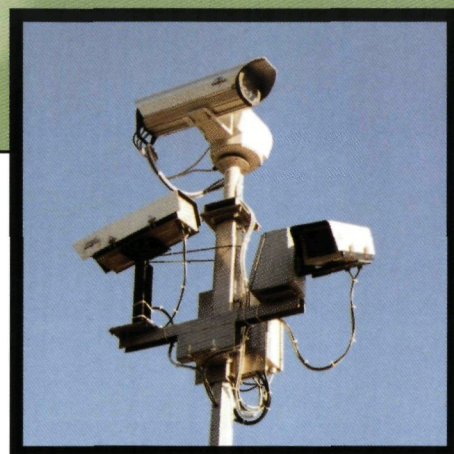


4

Technische ondersteuning

De administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten (AOSO) voert technische studies en opdrachten uit voor het volledige departement. De administratie maakt ook ontwerpen op, voert controle-opdrachten uit en verstrekt advies met betrekking tot nieuwe of te herstellen kunstwerken.

De gespecialiseerde technische kennis van AOSO levert een belangrijke bijdrage tot een wetenschappelijk gefundeerde basis voor heel wat projecten en studies bij de andere administraties.



i n h o u d

Het project Zeekanaal Schelde-Brussel

Fotogrammetrie: een actief jaar

Technische goedkeuring in de bouw van start

*De afdeling Metaalstructuren:
erkend en geaccrediteerd als keuringsinstelling*

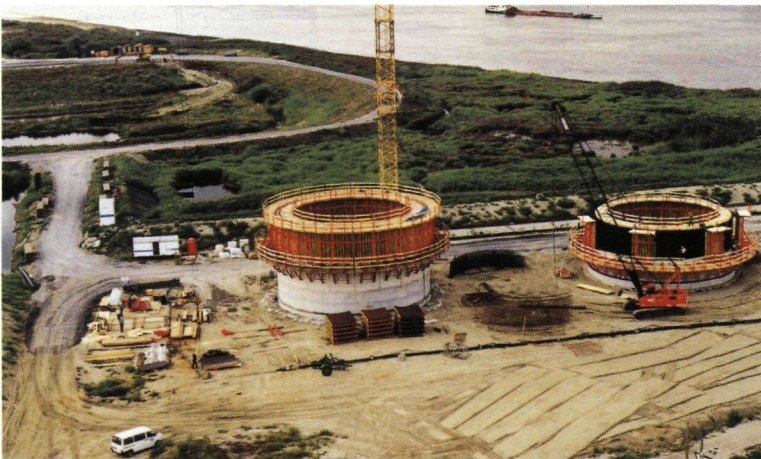
*Een in het oog springende taak:
inspecteren van voetbalstadions*

Het project Zeekanaal Schelde-Brussel

› Voor de geotechnische ondersteuning van dit project hebben de NV Zeekanaal en de afdeling Zeeschelde (AWZ) een beroep gedaan op de afdeling Geotechniek (AOSO). Om de geotechnische randvoorwaarden correct in te schatten werden onderzoeksprogramma's opgezet voor o.a.:

- het bouwen van dijken langsheen de omgelegde vaargeul (lengte ca. 3 km);
- de realisatie van de toegangsecul tot de zeesluis;
- de bouw van een caissondam op de splitsing tussen de Rupel en de toegangsecul.

› De proefresultaten van sonderingen, boringen en geotechnische profielen werden vertaald in specifieke geotechnische profielen die de basis vormden voor de ontwerpstudies.



© FOTO GUIDO COOLENS NV, ANTWERPEN

Constructie van de caissondam die de vaargeulen dient te scheiden.

Deze werden zelf uitgevoerd en/of begeleid met betrekking tot:

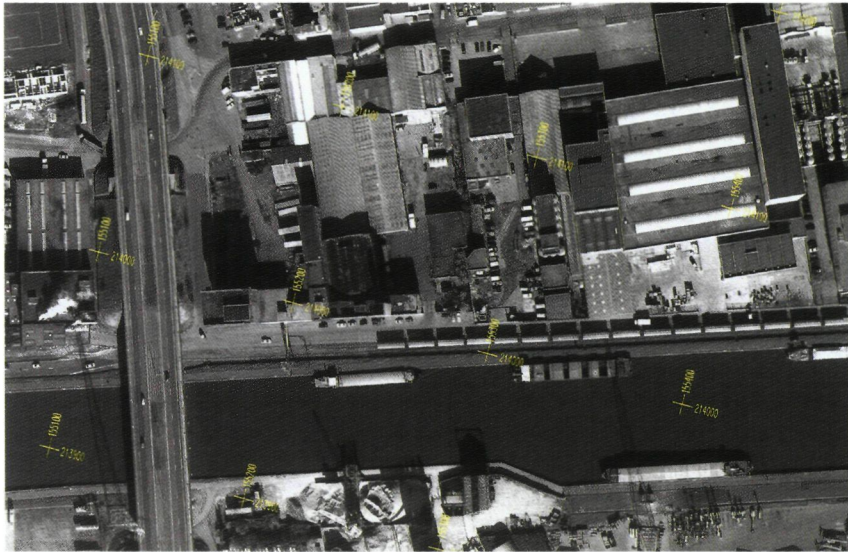
- de bepaling van de taludhellingen van de diepe ingraving van de toegangsecul;
- het vastleggen van de oeverconfiguratie van het kanaalpand;
- de studie van de waterstroming doorheen de dijk, met voorziening van een quasi waterdicht damwandscherm om de omliggende terreinen te beschermen tegen wateroverlast (het kanaalpeil ligt 2,5 m hoger);
- de studie van de stabiliteit van de dijken, met voorziening van een verankering van de damwand d.m.v. trekankers;
- de studie van de oeverstabiliteit in het kader van de optimalisatie van het kanaalpand (bodembreedte van 30 m op 52 m gebracht);
- de studie van de stabiliteit van de Rupeldijk bij aanvulling gronden gelegen in Rupel en kanaalpand.

› Proeven en studies werden aangevuld met een meetprogramma, met bepaling van:

- horizontale vervormingen van de oeverconfiguratie van het kanaalpand en van de Rupeldijken d.m.v. inclinometermetingen;
- krachten in de trekankers d.m.v. ankerkrachtcellen.

Het meetprogramma liet toe de vervormingen en krachtwerkingen in de oeverconfiguratie op te volgen tijdens de verschillende uitvoeringsfasen. Vervormingen en ankerkrachten bleven ruim binnen de toelaatbare grenzen.

› Voor het uitvoeren van proeven en metingen kon gerekend worden op de volle medewerking van bouwheer en aannemer. Vanuit de specifieke vakkennis van ieder werd gezocht naar een optimale invulling van de infrastructuurvereisten van het project. Een positieve ervaring voor alle betrokkenen.



Orthofoto van het Albertkanaal te Antwerpen.

Fotogrammetrie: een actief jaar

› De sectie Fotogrammetrie is één van de vijf secties van de afdeling Algemene Technische Ondersteuning. De opdracht is tweevoudig: luchtfotogrammetrie en terrestrische fotogrammetrie. De luchtfotogrammetrie wordt toegepast voor het in kaart brengen van zeer uitgestrekte gebieden of van moeilijk toegankelijke terreinen. Men onderscheidt de analytische en de digitale luchtfotogrammetrie.

Analytische luchtfotogrammetrie

› In de analytische luchtfotogrammetrie worden plannen (hoogtelijnen + planimetrie) opgemaakt uitgaande van restitutie van foto's met behulp van een BC2-toestel. In 1997 werd nog getekend met het software pakket 'Mercator' maar er werd tijd vrijgemaakt voor het aanleren van 'STAR', zodat hiermee vanaf 1998 definitief kan gewerkt worden. Eén van de voordelen is dat tekeningen gemaakt in 'STAR' via het netwerk kunnen worden doorgestuurd naar andere diensten.

Enkele projecten uit 1997: Kanaal Kortrijk-Bossuit, N2 Brussel-Maastricht (Tielt-Winge-Webbekom), Containerkaai West Linkeroever, Oostende Luchthaven, ...

Digitale luchtfotogrammetrie

› In de digitale luchtfotogrammetrie worden de foto's eerst gescand, hetgeen inhoudt dat er een digitaal bestand van de foto wordt aangemaakt. Met behulp van de 'Imagestation' bekomt men na een reeks bewerkingen (opmetingen op terrein - inwendige oriëntatie - relatieve oriëntatie - absolute oriëntatie - restitutie) de zogenaamde orthofoto's (meetbare foto's op schaal) en het DTM (digitaal terreinmodel), waarin punten gekend zijn met hun x, y en z - coördinaten en waaruit automatisch hoogtelijnen en doorsneden kunnen worden afgeleid.

› Belangrijkste projecten in 1997:

- Fort Napoleon te Oostende: DTM, doorsneden van de omgeving;
- Egmontkasteel: DTM, doorsneden, orthofoto;
- Stadswallen Damme: DTM, doorsneden, orthofoto's;
- Albertkanaal: DTM, orthofoto's.

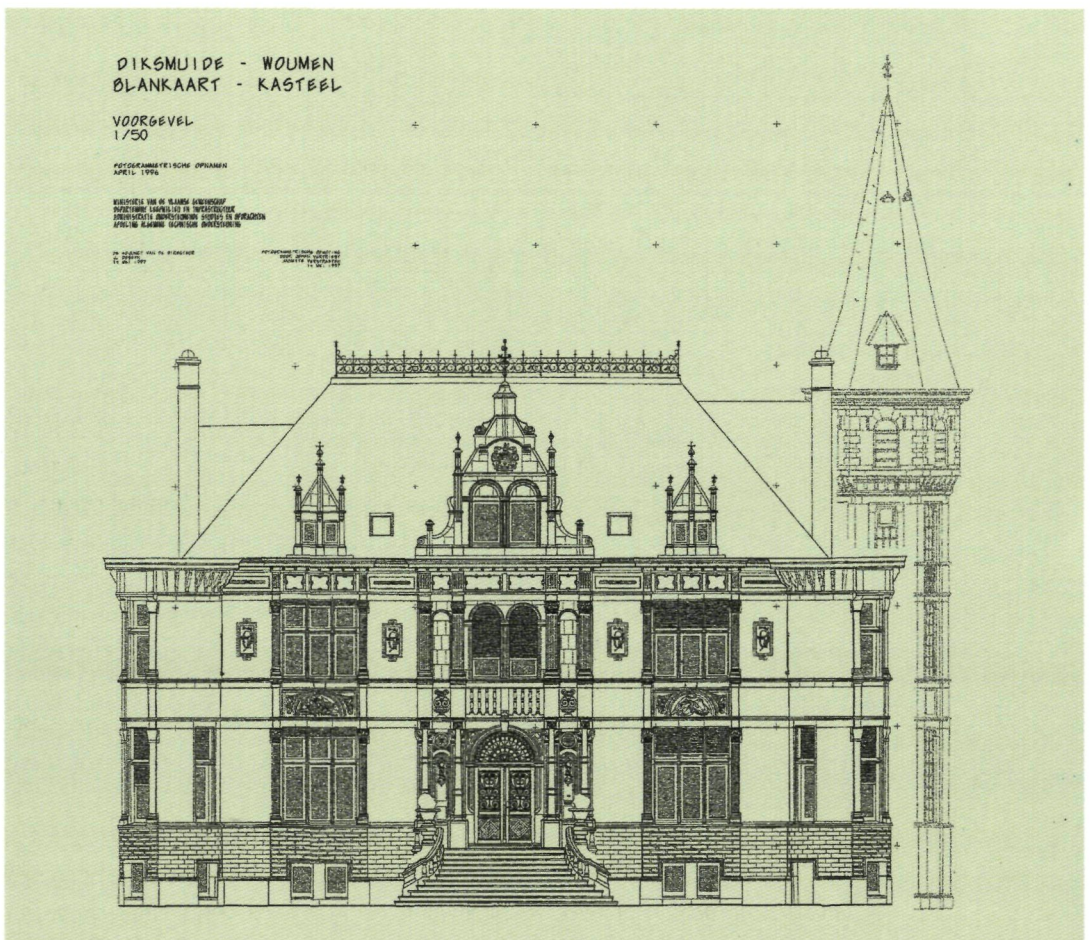
Terrestrische fotogrammetrie

› De terrestrische fotogrammetrie heeft als doel het maken van zeer nauwkeurige plannen van gebouwen voor o.a. restauratie, archeologische informatie, ... en wordt eveneens uitgevoerd op digitale wijze. In 1997 heeft 1 persoon hieraan full-time gewerkt.

› Belangrijkste projecten in 1997:

- Kasteel van Woumen: tekenen van gevels;
- Kasteel van Horst (12 buitengevels):
 - controle punten opmeten;
 - foto's nemen in moeilijke omstandigheden;
 - uittekenen plan (ook nog in 1998).

› Belangrijkste klanten zijn: afdeling Monumenten en Landschappen, Stichting Vlaams Erfgoed, Instituut voor het Archeologisch Patrimonium, ...



Terrestrische fotogrammetrie. Het kasteel Blankkaart te Woumen-Diksmuide.

Technische goedkeuring in de bouw van start

› Op 14 oktober werd in het raam van het samenwerkingsakkoord staat-gewesten betreffende de bouwtechnische kwaliteitszorg het uitvoeringsprotocol getekend waarbij de BUtgb opgericht wordt. De BUtgb is de Belgische Unie voor de technische goedkeuring in de bouw, die belast wordt met het beheer van de zogenaamde ATG's (Agrément Technique - Technische Goedkeuring). Een ATG verklaart dat een bouwproduct voldoet aan een normatieve goedkeuringsleidraad voor de domeinen waar geen Europese of Belgische normen voorhanden zijn.

› Vroeger werden de belangrijke bouwproducten waarvoor geen norm bestond, erkend door de afdelingen Betonstructuren en Metaalstructuren. Dit was o.a. het geval voor betonherstellingsproducten en voorspansystemen. Vanaf nu zullen deze erkenningen vervangen worden door de ATG-erkenning.

› Door het samenwerkingsakkoord wordt de zorg voor de ATG's binnen de burgerlijke bouwkunde volledig overgeheveld naar de gewesten. Op dit ogenblik kan de ATG reeds worden aangevraagd voor afdichtingen voor bruggen en dakparkings, voor betonreparatiemortels, voor beschermingsbekledingen, voor injectieharsen, voor gelijkijde wapeningen, enz. Het standaardbestek 250 voorziet reeds het gebruik van de ATG-erkenning bij bepaalde afdichtingen.

› Voor het Vlaamse Gewest werd dit protocol ondertekend door haar twee vertegenwoordigers in het Overlegcomité voor de Bouwtechnische Kwaliteitszorg: ir. Frans Roctus, directeur-generaal van de administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten en ir. Johan Vanderheyden, directeur-generaal van de administratie Wegen en Verkeer (zie foto).



ir. Frans Roctus (1), directeur-generaal van de administratie Ondersteunende Studies en

Opdrachten en ir. Johan Vanderheyden (2), directeur-generaal van de administratie Wegen en Verkeer bij de ondertekening van het uitvoeringsprotocol.

De afdeling Metaalstructuren: erkend en geaccrediteerd als keuringsinstelling

› In de afdeling Metaalstructuren is er een kwaliteitscel met een kwaliteitsverantwoordelijke. Het doel is de werking van de afdeling te verbeteren en/of het kwaliteitsniveau van de afdeling blijvend te verzekeren en te borgen. De kwaliteitsverantwoordelijke heeft de volgende opdrachten:

- de opstelling van het kwaliteitshandboek en het beheer van het handboek, zijn bijlagen en de procedures;
- de verzorging van de lay-out en de archivering van de documenten met betrekking tot het kwaliteitsborgingssysteem;
- de opvolging van het kwaliteitssysteem en van de daarop betrekking hebbende documenten;
- de coördinatie van de interne audits;
- de coördinatie van de kwaliteitsproblemen en de opvolging van de correctieve maatregelen.

Een in het oog springende taak: inspecteren van voetbalstadions

- › In 1997 werd de afdeling Metaalstructuren erkend door het ministerie van Verkeer en Infrastructuur als keuringsinstelling die werkt volgens de kwaliteitseisen van de norm NBN-EN 45004. Deze erkenning is gebaseerd op audits van de werking en op onderzoek van het kwaliteitshandboek. Het kwaliteitshandboek handelt over:

 - de keuring van materialen gebruikt bij de bouw van metaalconstructies waarbij afdelingen van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap en Vlaamse Openbare Instellingen optreden als bouwheer;
 - de keuring van materialen uitgevoerd binnen het kader van de toekenning van het Ü-merk;
 - de keuring van materialen gebruikt bij de bouw van metaalconstructies voor externe klanten - d.w.z. klanten die geen deel uitmaken van de moederorganisatie - waarbij voorafgaand de keuringsmodaliteiten schriftelijk worden vastgelegd.
- › In 1998 wordt gestreefd naar een accreditatie door het ministerie van Economische Zaken als keuringsinstelling. Op deze manier wil de afdeling Metaalstructuren er zorg voor dragen om ook in de toekomst volgens de hoogste kwaliteitseisen op te treden als Europees erkend controle-organisme ten dienste van de Vlaamse overheid en de Vlaamse bedrijven.



- › In het begin van het jaar vroeg het federale ministerie van Binnenlandse Zaken aan de Vlaamse minister van Openbare Werken de aanwezigheid van een burgerlijk ingenieur bouwkunde op de door haar ingerichte veiligheidsinspecties van voetbalstadions. Er werd gerekruteerd bij AOSO omdat deze administratie immers veel ervaring heeft op gebied van bruginspecties en een zeer grote kennis heeft op technisch vlak.
- › Om verstarring tegen te gaan en de multifunctionaliteit te bevorderen, werd gekozen voor een beurtroolsysteem met een tiental ontwerpingenieurs van AOSO. Zo kunnen ervaringen worden uitgewisseld en kan vlug ingespeeld worden op dringende inspecties, zoals bijvoorbeeld het Bosuilstadion in Antwerpen. Op dit ogenblik zijn al een 20-tal voetbalstadions in Vlaanderen geïnspecteerd.
- › In de eerste plaats worden enkel visuele inspecties uitgevoerd. Bij een visuele inspectie heeft men wel geen 100 % garantie, maar zelden manifesteren stabiliteitsproblemen zich onaangekondigd. Verzakkingen, scheurvorming, corrosie, ... kunnen visueel waargenomen worden. Dit vraagt dan natuurlijk verder onderzoek. In de toekomst wil men de voetbalstadions stelselmatig aan een afzonderlijk diepgaand onderzoek onderwerpen.

Waterbeheer

5



Met het oog op een betere dienstverlening werd de structuur van het Zeewezen gewijzigd vanaf 1 mei 1997. De afdelingen waren voorheen georganiseerd volgens geografische criteria. In de nieuwe structuur is dit volgens functionele criteria.

De infrastructuurwerken hadden in het verleden als doel de verbetering van de bevaarbaarheid en/of de waterafvoer. Ook in de toekomst blijft dit een belangrijke doelstelling. Maar naast deze functies worden meer en meer alle functies van de waterweg op een evenwichtige manier ontwikkeld: de waterbeheersing, het economisch gebruik, de verhoging van de biologische diversiteit, het stimuleren van recreatie en toerisme en de landschappelijke valorisatie.

De samenwerking tussen de milieusector en de administratie concretiseerde zich in de Algemene Milieu-Impact-Studie (AMIS): technische en hydraulische aspecten enerzijds, landschappelijke en ecologische waarden anderzijds, worden op elkaar afgestemd.

i n h o u d

De wetenschappelijke benadering van integraal waterbeheer

De beheersing van de Maas

Overstromingen in het IJzerbekken

De kustverdediging

Zorgen voor een veilige en vlotte scheepvaart

Ontsluiting en toegankelijkheid van havens

Belangrijke infrastructuurwerken in de havens

Belangrijke infrastructuurwerken aan de waterwegen

Een buitenbeentje: informatie voor surfers en zeilers

De wetenschappelijke benadering van integraal waterbeheer

› Integraal waterbeheer wordt ondersteund door studies. Deze zijn gecentraliseerd bij de afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek. Ze heeft haar activiteiten in 1997 op twee vlakken uitgebreid.

Het hydrologische meetnet

› In het kader van een integraal waterbeheer werd eind 1996 door de Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu, beslist ook de monitoring van het hydrologische meetnet van de onbevaarbare waterlopen, die tot dan gebeurde door de afdeling Water van AMINAL, toe te vertrouwen aan de Dienst Hydrologisch Onderzoek.

Natuurtechnische milieubouw

› Eveneens in het kader van een integraal waterbeheer werd op het Waterbouwkundig Laboratorium een studiecél 'natuurtechnische milieubouw' uitgebouwd, die in samenwerking met het Instituut voor Natuurbehoud en het Instituut voor Bosbouw en Wildbeheer de nodige kennis vergaarde en proeven uitvoert om deze kennis toe te passen op de waterbouw. Zo werd in 1997 reeds een modelstudie uitgevoerd inzake de aanleg van vistrappen langs de te vernieuwen stuwen op de Boven-schelde.



Een voorbeeld van vistrappen in Zoutleeuw.

› Verder werd door de afdeling Bos en Groen van AMINAL een onderzoekopdracht goedgekeurd voor een studie van specifieke knelpunten voor vismigratie (duikers, sifons, sluisen,...) en werd door de afdeling Water van AMINAL een onderzoekopdracht goedgekeurd inzake de invloed van overdreven groei van waterplanten en mogelijke maaipatronen op de algemene waterafvoer van kleinere waterlopen.

› Het is duidelijk dat gezamenlijke monitoring van zowel bevaarbare waterlopen als onbevaarbare waterlopen van eerste categorie en een verdere studie over toepassingen inzake natuurtechnische milieubouw, zullen bijdragen tot de ontwikkeling van een integraal waterbeheer, dat veiligheid koppelt aan gezonde en duurzame watersystemen.

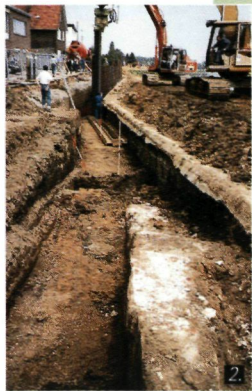
De beheersing van de Maas

Een internationale aanpak

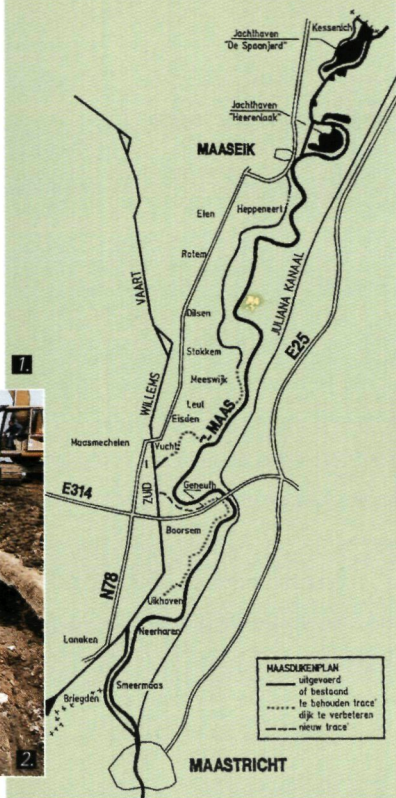
› Het Maasstroomgebied had de laatste jaren erg te lijden van overstromingen. Omdat dit stroomgebied grensoverschrijdend is werd opgeroepen tot een internationaal afgestemde en integrale aanpak van de hoogwaterproblematiek. Dit leidde tot de internationale Werkgroep Hoogwater Maas (WHM). Op initiatief van het Waalse Gewest en op verzoek van Vlaanderen en Nederland startte de werkgroep haar werkzaamheden in 1996. De Internationale Commissie voor de Bescherming van de Maas (ICBM) en de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen zijn er waarnemers in. De WHM stelde een actieplan tegen overstromingen en de daardoor veroorzaakte schade voor het hele stroomgebied van de Maas op.

Een nieuw informatiesysteem

› Een belangrijk deel van het actieplan handelt over een toekomstig informatiesysteem met de



1



1. Het Maasdijkenplan in Limburg.
2. Renovatiewerken.
3. Gerestaureerde gedenksteen opgericht bij de bouw van een vroegere dijk (1726). In ere hersteld in de nieuwe dijkmuur van Uikhoven.
4. Natuurvriendelijke oever met zomerbed (links) en winterdijk (rechts).



3



4

Overstromingen in het IJzerbekken

De overstromingen van 1993-1994

Na de overstromingen in de winter van 1993-1994 werd in een versneld tempo een integraal waterbeleid uitgestippeld. In het IJzerbekken zijn verschillende beheerders verantwoordelijk voor verschillende functies. Om verboddeling van informatie tegen te gaan wil men een globaal beheersysteem creëren. Dat moet op elk moment voorspellingen kunnen geven met betrekking tot de kwaliteit en de kwantiteit van het water.

Simulaties dankzij het numerieke model

Het hart van dit beheersysteem wordt gevormd door een 'hydrologisch en hydrodynamisch numeriek model van het IJzerbekken'. Dit mathematisch model is nu in een eerste versie opgeleverd en voerde een eerste reeks simulaties uit in functie van de veiligheid tegen overstromingen. Op korte termijn wordt het mathematisch model verfijnd door nauwkeurige gegevens betreffende topografie, bathymetrie, hydrologische en hydrodynamische metingen in te voeren. Er wordt eveneens een kwaliteitsmodule toegevoegd om de ecologische effecten van de scenario's voor waterbeheersing in te schatten. Dit project wordt gesubsidieerd in het kader van het Interreg II programma van de Europese Unie. Ook het Franse deel van het IJzerbekken wordt opgenomen.

Grootse baggerwerken

Met het numerieke model werden reeds een aantal simulaties uitgevoerd omtrent baggerwerken. Uit de resultaten bleek dat baggeren geen negatieve effecten heeft op de waterstanden in geval van extreme waterafvoer. Groen licht dus voor het ruimen van 120.000 m³ slib uit de IJzer, het Lokanaal en het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke. De specie werd geborgen op het stort 'De Nieuwe Stede' dat van de afdeling Natuur van AMINAL overgenomen is. Langs de kanalen werd hierdoor het afvoerdebiet verbeterd.

nodige monitoring en mathematische modellen in de verschillende landen/gewesten. Voor dit gedeelte werd het voortouw door AWZ genomen.

In Vlaanderen wordt het Maasdijkenplan versneld uitgevoerd

In Vlaanderen is intussen de bestaande dijk in het winterbed van de Maas tussen Uikhoven en Geneuth gerenoveerd. Hij werd over zijn volledige lengte verzwaid om een zo volledig mogelijke waterafdichting te krijgen. Er werd een dienstweg voorzien die naast zijn specifieke functie tevens opgenomen is in het toeristische fietspadennetwerk van het 'Regionaal Landschap Kempen en Maasland'.

Het mijnverzakkingsgebied

In 1997 is een studie aanbesteed voor de 'Risico-analyse bij overstroming van het Mijnverzakkingsgebied langs de Gemeenschappelijke Maas'. Ze moet voorstellen tot maatregelen opleveren om dit gebied, dat ten gevolge van de vroegere mijnexploitatie op sommige plaatsen meer dan 7 m is weggezakt, te beschermen tegen wasen van de Maas.



*Ecologische oeververdediging langs-
heen de IJzer.*

Een milieuvriendelijke oeverversterking van de IJzer ...

➤ Na de grote waterwas van 1993-1994 werd ook beslist om tussen Diksmuide en Nieuwpoort de IJzerdijk op de rechteroever te verhogen. Uit een simulatie bleek dat de dijkhoogte minstens +5.50 TAW diende te zijn. Dit is 50 cm hoger dan de huidige oevers.

De eerste herstellingswerken werden in 1994-1995 uitgevoerd volgens het principe van een milieuvriendelijke oeverversterking. Op de meest kritieke plaatsen werd de glooiing tegen afglijding beschermd door een scherm betondamplanken die bij normaal kanaalpeil onzichtbaar blijven. Door toepassing van de Natuurtechnische Milieubouw zijn deze oevers volledig ingegroeid in de bestaande omgeving.

... en een ecologische oeververdediging

➤ Voor een tweede fase werd het principe van de ecologische oeververdediging aangewend. Hierbij wordt een natuurlijke overgang tussen land en water nagestreefd zonder gebruik te maken van harde constructiematerialen. Er wordt een nieuwe dijk aangelegd op een veranderlijke afstand van de bestaande dijk. De zone tussen beide dijken is ingericht met plasbermen, al dan niet in verbinding met de IJzer. De dijk wordt beplant met sleen en meidoorn. Deze natuurlijke inrichting met flora en specifieke habitats, moet resulteren in een landschappelijke meerwaarde met nieuwe kansen voor natuur en natuurbeleving. Ook ter hoogte van de gemeente Middelkerke en de stad Diksmuide zullen natuurvriendelijke oevers aangelegd worden.

De kustverdediging

Zeedijken grondig aangepakt

➤ De bescherming van de bevolking tegen de oprukkende zee bestaat niet alleen uit het op voldoende hoog peil houden van de zeewering, maar ook uit het onderhouden van de bestaande zeedijken. Zo werd in Oostende (Raversijde) en Middelkerke de zeedijkvlooiing gerenoveerd. In Wenduine (De Haan) zijn werken gestart voor het grondig vernieuwen van een gedeelte van de Rotondedijk. De zeedijkvlooiing was er zwaar gehavend tijdens een zware storm eind 1996. Samen met de onderhoudswerken worden ook vaak renovatiewerken aan de zeedijken uitgevoerd. Dit gebeurde in Wenduine en Blankenberge.

De aanplant van rijshouthagen

➤ Nog in het kader van de kustverdediging werden in de loop van het jaar de voet van heel wat zeewerende duinen beplant met rijshouthagen die volgens een ruitvormig patroon worden aangebracht. De positieve resultaten van deze natuurlijke zandvangsters waren op korte termijn merkbaar. Op plaatsen in Bredene en De Haan, waar de duinvoet al eerder met opgespoten zand was gerestaureerd, werden hagen aangeplant. Op diverse locaties in de duinen zijn voor het herstel van stormschade ook andere beplantingen uitgevoerd. Voor deze natuurlijke aanpak van de kustverdediging werd ruim 38 miljoen frank geïnvesteerd.



*Werkbezoek
'kustverdediging.'*

Zorgen voor een veilige en vlotte scheepvaart

› Veilige scheepvaart wordt bevorderd door een vlotte en doelmatige doorstroming van het scheepvaartverkeer en het inperken van het veiligheidsrisico voor de scheepvaart.

De Schelderadarketen (SRK)

› De SRK is een gezamenlijk project van AWZ en de (Nederlandse) Rijkswaterstaat. Dankzij de infrastructuur, apparatuur, informaticatechnologie en het personeel van de SRK kan Vessel Traffic Services Schelde en Mendingen (VTS-SM) functioneren. VTS-SM behartigt een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer in en om de Schelde, met name in de maritieme toegangswegen naar de zeehavens van Zeebrugge, Vlissingen, Terneuzen, Gent en Antwerpen.

› Om de technologische vernieuwing van de SRK te verzekeren en de exploitatiekosten te reduceren zijn een aantal vervangings- of migratieprojecten aan het systeem nodig.

› *Het Informatie Verwerkend Systeem*

Een belangrijk SRK-onderdeel is het Informatie Verwerkend Systeem (IVS) dat de data over de scheepsreizen registreert en beheert. Wegens het bereiken van capaciteitsgrenzen moest het hardware platform van IVS worden vervangen. Dit gebeurde in 1996 in de radarcentrale te Vlissingen, in 1997 in de radarcentrales Zeebrugge, Terneuzen en Zandvliet. Een volgende stap is nu de migratie van de IVS-toepassing naar een 'open systeem'.

› *De radarwaarneming*

Een ander subsysteem van SRK is de radarwaarneming (RW), die onder meer het zgn. doelvolgen toelaat en een schip kan volgen inzake zijn positie, snelheid en afmetingen. Analoot aan de IVS-projecten is er een vervanging van de hard- en software van het RW-doelvolgsysteem gepland.



Vessel Traffic System.

› *WAN*

Om het heterogene netwerk van data-, spraak- en telefonieverbindingen van SRK te optimaliseren is een project gestart om dit verouderde punt-tot-punt netwerk door een WAN tussen de radarcentrales te vervangen. Een volgende fase is het integreren van dit WAN met de LAN's van IVS en RW op de radarcentrales.

Vessel Traffic Services bundelt het geheel van deze informatiesystemen.

› *Professionele opleiding door de VTS-simulator*

Eind 1997 werden de voorbereidingen getroffen om een VTS-simulator op te starten in de radarcentrale te Zandvliet. Het wordt een gezamenlijk Vlaams-Nederlands opleidingsproject voor VTS-operatoren. De VTS-simulator kan ook worden gebruikt voor de opleiding van LOA-loodsen (LOA = loodsen op afstand). Hij zal in de eerste helft van 1999 operationeel zijn.

Hazmat (HAZardous MATerials)

› Op 13 september 1993 heeft de Europese Raad de HAZMAT-richtlijn uitgevaardigd. Dit is een richtlijn betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigde goederen vervoeren en die naar of uit zeehavens van de Europese Unie varen. De richtlijn is in werking getreden op 13 september 1995.

› In de richtlijn is een meldingsplicht voor gevaarlijke of verontreinigende goederen opgenomen. Dit houdt in dat iedere EU-zeestaat een zgn. National Competent Authority (NCA) moet oprichten. Wanneer er zich een scheepsramp voordoet in een EU-kustgebied, kan de NCA van het betreffende land de HAZMAT-gegevens van het schip opvragen bij de NCA van het land dat het laatst door het schip is aangelopen. Zo kunnen de nodige passende milieumaatregelen onmiddellijk worden genomen.

› De NCA's krijgen hun HAZMAT-gegevens van de havendiensten (LCA's -> Local Competent Authorities). De gegevens moeten bij voorkeur op elektronische wijze aan de bestemmings- of vertrekhaven worden gemeld. Om het Belgische meldingssysteem in de toekomst met een elektronisch netwerk te operationaliseren heeft de afdeling Scheepvaartbegeleiding in 1997 een stuurgroep HAZMAT ingesteld met vertegenwoordigers van de vier belangrijkste havens (Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge) en van de federale overheid (Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart).

› De radarcentrale in Zeebrugge zal als Belgische NCA opereren en de havenkapiteinsdiensten als LCA's. Het Informatie Verwerkend Systeem van de Schelderadarketen zal dienst doen als gegevensbron.

› In een volgende fase zal een elektronische link gelegd worden tussen de NCA's van de EU-zeestaaten, de zgn. Eurolink. Zes landen (België, Finland, Frankrijk, Duitsland, Nederland en Spanje) hebben hiertoe reeds een 'memorandum of understanding' ondertekend.

De bevaarbare waterlopen

› *Een vlotte doorgang door pendelbediening*

Op waterwegen met beperkte scheepvaart wordt het systeem van bediening met mobiele ploegen toegepast, de zogenaamde pendelbediening. De bedienaar pendelt van het ene kunstwerk naar het andere, afhankelijk van de plaats waar bediening nodig is. Dit betekent vanzelfsprekend een beperktere investeringskost zonder aan kwaliteit in te boeten.

Deze methode wordt toegepast voor het kanaal Plassendale-Nieuwpoort. 's Winters bedient een mobiele ploeg vijf bruggen: de Zandvoordebrug, de Gistelbrug, de Leffingbrug, de Slijpebrug en de Rattevallebrug. Omdat 's zomers nogal wat recreatieve scheepvaart op dit kanaal voorkomt worden dan twee ploegen ingezet. Ook de twee sluizen in het kanaal Ieper-IJzer in Ieper (Boezinge) worden door een mobiele ploeg -per fiets- bediend.

Ontsluiting en toegankelijkheid van havens

› De ontsluiting en de toegankelijkheid van de kusthavens wordt verzekerd door de onderhoudsbaggerwerken. Ze worden uitgevoerd in de havengeulen van Zeebrugge, Blankenberge, Oostende en Nieuwpoort.

Het Wielingendok in Zeebrugge

› In de haven van Zeebrugge werd in 1997 het Wielingendok vrijgebaggerd om in gebruik te worden genomen. De noordelijke kant is reeds tot -8m gebaggerd. In het voorjaar van 1998 volgt de zuidelijke kant. Uiteindelijk moet het dok volledig tot -10m verdiept worden. De totale kostprijs van het uitgevoerde baggerwerk, inclusief de peilingen, beloopt voor 1997 zo'n 2,1 miljard frank.

De verdieping van de Schelde

› Om de maritieme toegang tot de haven van Antwerpen beduidend te vergroten is de uitvoering begonnen van de zogenaamde 'Verdieping Schelde'. Om het project te kunnen uitvoeren was goedkeuring vereist van zowel het Vlaamse als het Nederlandse Parlement. Het uitvoeren van de baggerwerken in de Westerschelde was echter onderworpen aan verschillende vergunningen vanwege de Nederlandse overheden zoals: aanlegvergunning, milieuvergunning, Verontreiniging Oppervlaktewatervergunning.... Hiervoor werd in mei 1997 een speciale globale Vergunningenwet door het Nederlandse Parlement behandeld en goedgekeurd.

Voor de uitvoering van de baggerwerken werd op de begroting van AWZ in 1997 932 miljoen frank vastgelegd plus een overdrachtsbedrag van 270 miljoen frank voor de werken in Nederland.

› De baggerwerken in de Nederlandse Westerschelde werden onmiddellijk door Vlaanderen gestart na de goedkeuring van de speciale wet. In de Vlaamse Beneden-Zeeschelde zijn alle verdiepingsbaggerwerken reeds beëindigd en werden alle hinderlijke scheepswrakken opgeruimd.

Een spectaculair nieuwe meetmethode voor baggerwerken

› Belangrijk is ook de spectaculaire vernieuwing van het meetstelsel voor het berekenen van baggervolumes. Het vroegere archaische stelsel met emmers en gewichten is vervangen door de nieuwe meetmethode, de 'HWD- Hopper Well Density'. Dit meetstelsel laat toe in de laadruimte van het baggerschip op een continue wijze de aanwezige tonnen droge stof, zeg maar zand en slib, te meten door middel van een radioactieve sonde die verticaal over een profiel door de laadruimte glijdt.

Peilen van de toegankelijkheid met de multibeam

› Zowel op de Schelde als op de Nederlandse Westerschelde worden dagelijks peilingen uitgevoerd van de rivierbodem. Klassiek gebeurde dit met de echosounder. Deze apparatuur kan echter maar puntsgewijze meten. De diepte tussen waterlijn en rivierbodem is dus niet over de hele vaarlijn gekend. In 1997 werd de multibeam-echosounder in gebruik genomen. Dit toestel kan al varende een continue en driedimensionale meting uitvoeren (bij een diepte van 10 m bijv. levert het continue gegevens over een breedte van 70 m). De gegevens kunnen onmiddellijk digitaal verwerkt worden en zijn een belangrijke informatiebron voor de scheepvaart.

Belangrijke infrastructuurwerken in de havens

Nieuwe steiger in het Wielingendok te Zeebrugge

➤ In de haven van Zeebrugge werd voor allerhande RO-RO trafiek een tweezijdige betonnen steiger gebouwd. Aan deze steiger, die 300 m lang en 10 m breed is komen twee volwaardige diepzee-aanlegplaatsen vrij. De gebaggerde diepte bedraagt er 15 meter. Naast de nieuwe aanlegsteiger is men bezig met het aanleggen van extra kaaiterreinen. De Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ) trad op als bouwheer, de afdeling Wa-

terwegen Kust voerde de studie en het toezicht uit. De investering bedraagt 135 miljoen frank en is voor 60 % gesubsidieerd door het Vlaamse Gewest.

Het Kluzendok

➤ In 1997 startte de eerste fase van de bouw van het Kluzendok met een kaaimuur langsheen het Zeekanaal en ter hoogte van de zuidelijke hoek van de ingang van het dok.

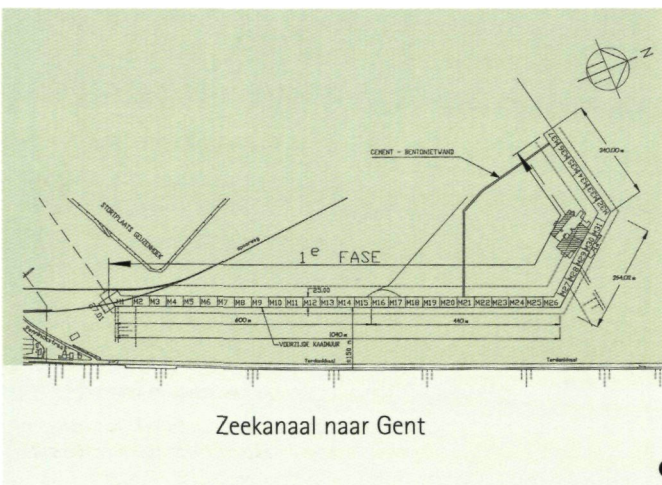
Ter hoogte van deze hoek werden meteen de vervuilde terreinen van een oude site van het bedrijf 'La Floridienne' (vervuiling met zware metalen en cyaniden) ingekapseld d.m.v. een diepwand rondom. Deze inkapseling is een goedkoper alternatief voor de klassieke sanering door zuivering, afvoeren of bergen van verontreinigde specie. Verder startten ook de voorbereidingen voor het baggeren van de grondspecie en het ophogen en inrichten van de achterliggende industriegronden, de verplaatsing van het Executieoord te Ertvelde-Rieme en de consolidatie van het baggerstort 'Geuzenhoek'.

Renovatie werken in de haven van Antwerpen

➤ Renovatiewerken in het zuidelijke deel van de haven boden de mogelijkheid om de oppervlaktecapaciteit van de haven op de rechteroever op te drijven. Het Amerikadok, het Albertdok en het 3de havendok leenden zich tot aanpassing aan de moderne eisen van de scheepvaart. Daarvoor moest de oppervlakte aan de haventerminals verruimd worden en de waterdiepte vergroot om de zogenaamde Panamax-schepen te ontvangen. De realisatie ging gepaard met meerdere ingrepen. In februari vond de inhuldiging van de renovatiewerken plaats.

Aan de nieuwe aanlegsteiger in het Wielingendok komen twee volwaardige diepzee-aanlegplaatsen vrij voor Roll On-Roll Off trafiek van allerlei aard.

© HENDERYCKX, IZEGEM



Inplanting Kaaimuur Kluzendok.

BRON: TECHNISCHE DIENSTEN VAN HET HAVENBEDRIJF



© FOTO GUIDO COOLENS NV, ANTWERPEN

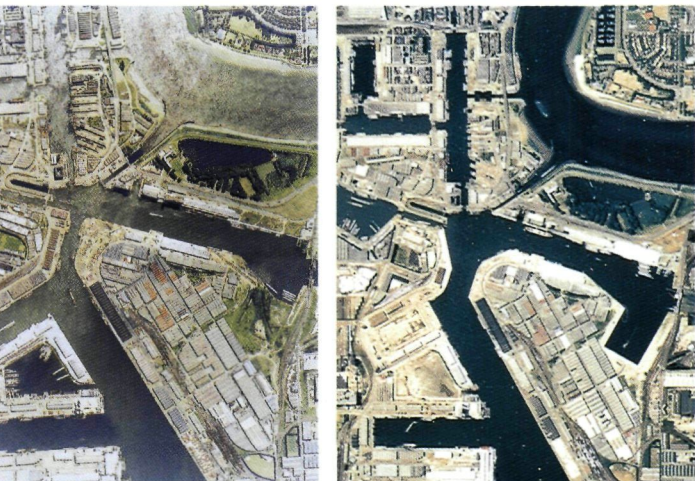
Ingebruikname Noordzeeterminal.

Ingebruikname Noordzeeterminal

► In juni werd in de Antwerpse haven de Noordzeeterminal geopend.

Deze tweede containerkade langs de Schelde heeft een nuttige lengte van 1125m, voldoende om 4 grote containerschepen af te meren. Achter de kade zijn 60 ha ter beschikking voor containerverhandeling, goed voor de overslag van 600.000 eenheden per jaar. De gronden zijn in concessie genomen door de NV Noordzeeterminal, een maatschappij waarin de Noordnatie voor 2/3 participeert en de NMBS voor 1/3.

De terminal is voorzien van een lichterkade en van goede aansluitingen op het wegen- en spoorwegennet, waarbij een efficiënte aansluiting gevormd wordt tussen zee- en landtransport. Vooral het multimodale aspect krijgt met de uitgebreide spoorweginfrastructuur en de participatie van de NMBS een stimulans. Met deze terminal heeft de Antwerpse haven een bijkomende troef om zijn competitiviteit in de containertrafiek in de range Hamburg- Le Havre te vrijwaren.



© FOTO'S GUIDO COOLENS NV, ANTWERPEN / AERODATA

Renovatie van het Amerika-, het Albert- en het 3de havendok. Toestand voor (links) - toestand na (rechts).

Belangrijke infrastructuurwerken aan de waterwegen

Verfraaiing van de infrastructuur langs het Albertkanaal

► Voor een vlotte en veilige bediening van de binnenscheepvaart werd op het Albertkanaal verouderde infrastructuur vervangen.

- Afwaarts de brug van Geel-Stelen werd de kaaimuur herbouwd over een lengte van 130 m en afwaarts de brug van Eindhout over een lengte van 300 m. Samen met het herbouwen van beide kaaimuren werd de waterdiepte voor de kaai verhoogd tot 4 m.
- De benedendeuren van de 16-metersluizen op het Albertkanaal te Genk, Diepenbeek en Hasselt werden vervangen. Tevens werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om ook het elektromechanische gedeelte te vernieuwen.

De verbinding Zeekanaal Schelde-Brussel

► Op 26 november 1997 werd in aanwezigheid van Zijne Majesteit Koning Albert II de nieuwe verbinding van het Zeekanaal naar Brussel met de Schelde plechtig geopend.



© FOTO GUIDO COOLENS NV, ANTWERPEN

1. Plaatsen van nieuwe benedendeuren aan de 16 metersluizen op het Albertkanaal te Genk, Diepenbeek en Hasselt.
2. Toegangseul tot de nieuwe zeesluis te Wintam.

Inhuldiging van
de doortocht
Kortrijk - Leie.



› Vanaf heden is het kanaal toegankelijk voor duwkonvooien tot 9.000 ton (wat overeenkomt met 4 Europa II-duwbakken) en voor zeeschepen tot 10.000 dwt (150m langte, 20m breed).

› Doordat de mogelijkheid voorzien is om grotere schepen op het zeekanaal te laten varen, wordt verwacht dat het short sea shipping- aandeel duidelijk zal vergroten. Naast de optimalisatie van de kanaalsectie werd ook bestudeerd hoe natuurontwikkeling in dit gebied optimaal kan gerealiseerd worden. De opvallendste voorstellen waren: de inrichting van het natuurgebied Noordelijk Eiland (tussen de Rupel en het nieuwe kanaaltracé) en de inrichting van natuurvriendelijke oevers en vispaaiplaatsen.

Nieuwe Rattevallebrug te Middelkerke in gebruik

› De bestaande brug was door verregaande slijtage niet meer geschikt voor het toegenomen verkeer. Op 3 juli 1997 werd in Middelkerke (Slijpe) de nieuwe Rattevallebrug opengesteld. Hiermee komt een einde aan de scheiding tussen de deelgemeenten Mannekenvere en Westende. Voor landbouwers wordt een grote omweg gespaard en voor omwonenden en vakantiegangers is de openstelling van deze verbinding tussen de kust en het hinterland een verbetering van de mobiliteit. Omdat voor een ophaalbrug werd gekozen die sneller open en dicht kan, betekent dit meteen ook een aanzienlijke verbetering voor de scheepvaart. In het programma 'modernisering van de waterwegen' past de vernieuwing van alle verouderde bruggen over het kanaal Plassendale-Nieuwpoort.

Verdere modernisering van de Leie

› Als belangrijkste resterende knelpunt in de modernisering van de Leie en het Afleidingskanaal der Leie voor 1350 tonschepen werden in 1997 de werken aan de doortocht Kortrijk aangevat (kostprijs: 1,7 miljard frank).

› De werken vereisen de afbraak van 5 bruggen en de bouw van 8 nieuwe bruggen. Verder moet de rivier worden verdiept en verbreed, zodat oude kaaimuren moeten worden afgebroken en nieuwe gebouwd. Er gaat veel aandacht naar de stedelijke inpassing van het project en informatieverstrekking naar de bevolking.

Werken aan de Graslei te Gent

› De oude kaaimuur langs de Graslei was onvoldoende stabiel en werd daarom in 1997 verstevigd door het aanbrengen aan de voet van de kaaimuur van stalen steunprofielen en een verbinding met onderwaterbeton. Gelijktijdig wordt ook de kaaimuur verlaagd zodat een attractieve wandelweg ontstaat langs de Leie. Gelijkaardige werken zijn gepland voor de oude kaaimuur op de tegenoverliggende oever van de Korenlei.

Een buitenbeentje: informatie voor surfers en zeilers

› Medio 1997 is bij de cel Hydrometeo van de afdeling Waterwegen Kust een samenwerking opgestart tussen het eigen Oceanografisch Meteorologisch Station (OMS) te Zeebrugge en het Koninklijk Meteorologisch Instituut in Brussel. Vanaf juli maakt het OMS berichten op die moeten ingesproken worden in de rubriek 'Zeilers en Surfers' van de Meteofoon van het KMI. Watersporters langs de Vlaamse kust kunnen er nu terecht voor informatie over onder andere golfhoogte, windkracht en windrichting. Bij wijze van experiment loopt ook een samenwerking met de Vlaamse Radio en Televisie (teletextpagina's).

Milieu

6

Op 8 juli 1997 werd het Milieubeleidsplan door de Vlaamse regering goedgekeurd. Het plan legt de grote lijnen van het milieubeleid vast, met als doel de bescherming en het duurzame beheer van ons milieu. Het eerste plan bevat 178 initiatieven die in de periode 1997-2001 zullen gerealiseerd worden.

Op 21 oktober 1997 werd het decreet over het natuurbehoud en het natuurlijke milieu goedgekeurd. Wat men wil realiseren is een netwerk van natuurgebieden. Geen losse, op zichzelf staande stukken, maar een min of meer aaneengesloten geheel. Zo wordt ook een belangrijk onderdeel van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gerealiseerd: het vrijwaren en versterken van de open ruimte.



i n h o u d

Het Milieubeleidsplan 1997-2001: eindelijk gestart

Commotie rond verbrandingsovens

*De schorsingsprocedure
voor vijf verbrandingsovens ingezet*

Vlarea

*Een doorlichting van de chemische industrie:
Oeso Review*

Het Bosbeleid in Vlaanderen: bosinventarisatie

Nieuwe Ecologische Impulsgebieden

Milieu- en Natuureducatie

*Ruilverkaveling voor een betere inrichting
van het landelijke gebied*

Het Milieubeleidsplan 1997-2001: eindelijk gestart

➤ Op 8 juli 1997 werd het Milieubeleidsplan 1997-2001 definitief goedgekeurd door de Vlaamse regering. Het Milieubeleidsplan kadert in het MINA-plan 2 en legt een reeks gecoördineerde acties vast die opgenomen worden in Milieujaarprogramma's.

Het Gewestelijke Milieuoverleg (GMO)

➤ Meteen na de vastlegging van het Milieubeleidsplan werd het Gewestelijke Milieuoverleg (GMO) opgericht: een overlegorgaan waarin de leidinggevende ambtenaren van AMINAL, VMM, OVAM en VLM elkaar ontmoeten. Een Planningsgroep zorgt voor de ondersteuning en heeft als taak de verdere uitvoering - zowel planmatig als organisatorisch - van het Milieubeleidsplan.

Bij de uitvoering van dit plan worden zoveel mogelijk ambtenaren betrokken met als doel de samenwerking en de afstemming tussen de deelnemende organisaties, de verschillende administraties en de eigen wetenschappelijke instituten te verbeteren. Om dit te bereiken, werd een netwerk van coördinatoren en verantwoordelijken uitgebouwd.

1997 als voorbereidingsjaar

➤ 1997 was het jaar van het allereerste Milieujaarprogramma. Door de late beslissing rond het Milieubeleidsplan konden in 1997 geen extra middelen meer voor de uitvoering voorzien worden. De Planningsgroep bleef echter niet bij de pakken zitten en begon aan de opstelling van het jaarprogramma voor 1998. Op 17 december 1997 legde de Vlaamse regering het definitieve Milieujaarprogramma 1998 vast.

Stappenplannen en mijlpalen

➤ Het Milieujaarprogramma geeft weer hoe de beschreven acties en initiatieven in 1998 en eventueel daarna ontwikkeld worden. De stappenplannen dienen als leidraad bij de uitvoering van het Milieubeleidsplan. De mijlpalen geven aan welk onderdeel tegen welk tijdstip gerealiseerd moet worden.

Financiële duidelijkheid

➤ Wat het Milieujaarprogramma zo bijzonder maakt, is de koppeling met de begroting. De tekst en de bijgevoegde tabellen dienen niet enkel als leidraad voor de uitvoering, maar ook als toelichting bij de gevraagde middelen. De extra uitgaven, die gepaard gaan met de uitvoering van het Milieujaarprogramma 1998, bedragen 1,321 miljard frank. De Vlaamse regering heeft op 17 december 1997 beslist dat de andere administraties ongeveer 20% van dat bedrag zullen betalen. Dit is mogelijk door de zogenaamde 'cofinanciering'. De overige middelen werden beschikbaar gesteld op post 2.19 van het MINA-fonds.

Op volle toeren vanaf 1998

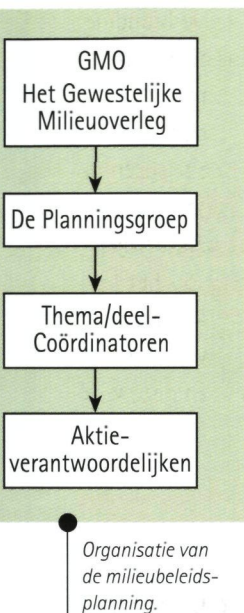
➤ Met het Milieujaarprogramma 1998 werd niet enkel financiële, maar ook inhoudelijke duidelijkheid gecreëerd. Dit maakt het mogelijk om de uitvoering van het Milieubeleidsplan 1997-2001 in 1998 op volle toeren te laten draaien. Vanzelfsprekend vervult AMINAL bij dit alles een cruciale rol. De administratie neemt het voorzitterschap van het GMO waar en levert een meerderheid van de thema/deelcoördinatoren en van de actie/initiatiefverantwoordelijken.

Commotie rond verbrandingsovens

➤ In het najaar 1997 stonden de verbrandingsinstallaties voor huishoudelijk afval bijna continu in de kijker.

Ruime mediabelangstelling rond de geplande oven van Drogenbos

➤ Sinds juli 1997 was er heel wat mediabelangstelling rond de geplande verbrandingsoven van Drogenbos.



Organisatie van
de milieubeleids-
planning.



De verbrandingsoven voor huishoudelijk afval te Wilrijk.

› Een eerste aanleiding hiervoor was het feit dat de Bestendige Deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant een vergunning voor de uitbating van een nieuwe huisvuilverbrandingsinstallatie in Drogenbos verleende. Reeds in het afvalstoffenplan 1991-1995 stond aangegeven dat meer verbrandingscapaciteit nodig zou zijn voor het afval van Vlaams-Brabant. In het kader van de hiërarchie van de gewenste verwerkingswijzen van afval heeft de Vlaamse regering immers volgend standpunt ingenomen: het storten van huishoudelijk afval op korte termijn is niet langer gewenst.

Energie recuperatie en het respecteren van strikte normen inzake atmosferische emissies, zijn elementen waar moet voor geopteerd worden. Uiteraard blijft preventie en selectieve inzameling voor hergebruik een eerste prioriteit.

› De toegekende milieuvergunning kreeg veel kritiek. Vooral de bewoners en de gemeentebesturen van het Brusselse Gewest waren fel tegen deze toekenning gekant. De installatie is immers gepland langs het kanaal in Drogenbos, naast de elektriciteitscentrale van Electrabel, en bevindt zich dus op zeer korte afstand van het Brusselse Gewest.

In totaal werden 1.200 beroepen ingediend. De verwerking ervan gebeurde door het hoofdbestuur van de afdeling Milieuvergunningen.

› Tijdens de beroepsprocedure kwam overleg tussen de bevoegde ministers van het Vlaamse en het Brusselse Gewest tot stand via een ad hoc opgerichte technische werkgroep. Dit overleg heeft nog niet tot een concreet resultaat geleid.

De Vlaamse minister bevoegd voor het Leefmilieu besliste op 21 november 1997 dat de beroepen slechts gedeeltelijk gegrond waren: de vergunning bleef verleend, maar de emissienormen werden aanzienlijk verstrengd. Hij oordeelde dat, gezien de huidige stand van zaken op gebied van techniek, de normen die van toepassing zijn op installaties voor verbranding van gevaarlijk afval, blijvend

moeten nageleefd worden. Bovendien werd de 'NOx norm' (NOx = stikstofdioxiden) verstrengd zodat er nog een installatie voor het verwijderen van stikstofdioxiden moet geplaatst worden.

De ovens van Wilrijk en Edegem 'onder vuur'

› In de loop van september 1997 steeg de media-belangstelling opnieuw rond huisvuilverbranding. Hevig protest van de bewoners van de Neerlandwijk te Wilrijk en de publicatie van het boek 'Moorddadig Milieu in Vlaanderen' lagen hier aan de oorzaak. De protesterende bewoners wezen op het feit dat een verhoogd aantal kinderen in de streek hoogst uitzonderlijke genetische afwijkingen vertoonde. Bovendien wezen ze op het verhoogde kankerrisico. De bewoners brachten dit in verband met de aanwezigheid van twee huisvuilverbrandingsovens in de omgeving van deze wijk: Wilrijk en IHK Edegem.

De schorsingsprocedure voor vijf verbrandingsovens ingezet

Een onderzoek naar de emissiewaarden

› Na de hevige protesten in Wilrijk besloot de milieu-administratie te onderzoeken of de dioxine-emissienorm bij de huisvuilverbrandingsovens niet overschreden werd. Deze norm is voor alle huisvuilverbrandingsovens van toepassing sinds 1 januari 1997. Onderzoek en metingen toonden aan dat nog niet alle huisvuilverbrandingsovens hun rookgaszuivering hadden uitgebreid met een voldoende dioxine-vang.

Verschillende ovens werden stilgelegd

- Vanuit het voorzorgsprincipe besloot de Vlaamse minister bevoegd voor het Leefmilieu op 7 november 1997 om de schorsingsprocedure voor vijf huisvuilverbrandingsovens in te zetten :
 - De oven te Sint-Niklaas, waarvan de rookgaszuivering in 1997 werd aangepast, legde echter onmiddellijk recentere meetresultaten voor, zodat in dit geval de schorsingsprocedure niet werd ingezet.
 - De Raad van Bestuur van de kleinere en verouderde oven te Edegem (IHK) besliste op 13 november om de uitbating stop te zetten.
 - Bij de overige drie betwiste ovens in Oostende, in Wilrijk en in Houthalen, werd de verbranding gestaakt na het signaal van de minister.

Een multidisciplinaire onderzoekscommissie

- Gelijktijdig werd ook een onderzoekscommissie opgericht samengesteld uit wetenschappers die deskundig zijn in de dioxineproblematiek. Verder bestaat de onderzoekscommissie nog uit vertegenwoordigers van het VITO, de afdeling Milieuvergunningen, OVAM en de afdeling Preventieve en Sociale Gezondheidszorg.
 - Deze commissie kreeg als eerste opdracht om de tijdelijke dioxineverwijderingsinstallaties, geplaatst in de drie betwiste verbrandingsinstallaties, te beoordelen. Er werd intens vergaderd en in een kort tijdsbestek werden plaatsbezoeken uitgevoerd en adviezen geformuleerd aan de bevoegde minister. Belangrijk is dat deze commissie een permanent karakter kreeg en dat ze de verbrandingsovens in een aantal maanden onderzocht heeft naar hun milieueffect. De aandacht ging hier in het bijzonder naar de atmosferische uitstoot en werd niet beperkt tot dioxines.

Vlarea

- De komende vijf jaar wil de overheid de afvalvoorkoming nog verder ontwikkelen. Daarbij staat het principe 'de vervuiler betaalt' centraal. Het Vlaamse afvalstoffenbeleid is geregeld in het Afvalstoffendecreet van 20 april 1994 en wordt in Vlaanderen uitgevoerd door de OVAM (Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaamse Gewest).
 - De aanpassingen aan de bestaande uitvoeringsbesluiten, o.a. aan de Europese regelgeving, én de bepalingen waarvoor er nog geen uitvoeringsbesluiten bestonden, werden gebundeld in één pakket: VLAREA of het Vlaams Reglement inzake Afvalvoorkoming en -Beheer. VLAREA regelt ondermeer het gebruik van bepaalde afvalstoffen als secundaire grondstoffen en voorziet in een regeling voor de inzameling en verwerking van medisch afval. Verder stelt VLAREA een gefaseerd verbrandingsverbod in voor selectief ingezameld afval en legt het een stortverbod op voor afval dat nog verbrand kan worden.
 - Eén van de belangrijkste maatregelen is echter de aanvaardingsplicht die ingaat op 1 juli 1999 voor voertuigwrakken, rubberbanden en bruin- en witgoed. Voor papierafval, accu's en batterijen gaat ze in op 1 juni 1998. De aanvaardingsplicht legt de verantwoordelijkheid voor terugname van afval bij de eindverkopers, tussenhandelaars, invoerders en producenten. Zij zijn er ook verantwoordelijk voor dat dit afval op hun kosten milieuvriendelijk wordt verwijderd of verwerkt.

Een doorlichting van de chemische industrie: Oeso Review

› De OESO stelde de afdeling Milieuvergunningen aan als verantwoordelijke voor de invulling van het integratie-hoofdstuk Leefmilieu en Chemische industrie, in het kader van de doorlichting van de Belgische milieuwetgeving. Men wilde inzicht krijgen in de rol die de chemische industrie speelt binnen de globale milieuproblematiek. De afdeling Milieuvergunningen analyseerde ook de samenwerking overheid - industrie. Het resultaat, de uiteindelijke review, gaf de resultaten weer van het gevoerde milieubeleid tijdens de voorbije jaren.

› Binnen de afdeling Milieuvergunningen werd een werkgroep opgericht samengesteld uit vertegenwoordigers van iedere buitendienst. Uit de teksten van MIRA 2 en in nauwe samenwerking met de SIREV (Scheikundige Industrie Regio Vlaanderen) werd een overzichtsdokument opgesteld.

› In de verschillende hoofdstukken werd telkens een ander aspect van het milieubeleid behandeld. Het eerste hoofdstuk geeft een algemeen overzicht van de chemische industrie. Ook raffinaderijen werden in de review behandeld. In het tweede hoofdstuk wordt de milieudruk van de chemische industrie beschreven. Het derde hoofdstuk gaat over het institutioneel en regelgevend kader op regionaal niveau. In de hoofdstukken 4 en 5 zijn respectievelijk de overheidsinitiatieven en de acties van de industrie weergegeven. In het laatste hoofdstuk geeft de werkgroep een overzicht van de Vlaamse wetgeving m.b.t. de preventie van chemische ongevallen.

› Verder voerden de buitendiensten van de afdeling Milieuvergunningen voor een aantal bedrijven een analyse van de emissies van de afgelopen jaren uit.



Handcomputer voor het opslaan van terreingegevens bij de bosinventarisatie.

Het Bosbeleid in Vlaanderen: bosinventarisatie

› Om een efficiënt Vlaams bosbeleid te voeren, moet de overheid kunnen beschikken over recente en nauwkeurige gegevens in verband met de basiskenmerken van het bos. Daarom besliste de Vlaamse regering een inventaris op te stellen van die belangrijkste kenmerken van het bos in Vlaanderen.

4500 proefvlakken

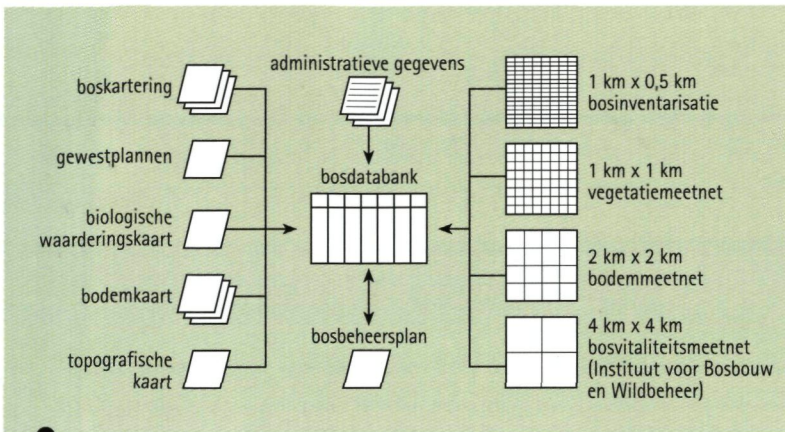
› De opmetingen die hiervoor nodig zijn worden uitgevoerd in proefvlakken die verspreid zijn over gans Vlaanderen volgens een raster van 1 km x 0,5 km. Dit raster is uitgezet op de boskartering van het Vlaamse Gewest die gebaseerd is op kleur-infrarode luchtfoto's uit de periode 1981-1992.

Hierdoor is het mogelijk enkel de proefvlakken te weerhouden die gelegen zijn binnen bos. In totaal gaat het om ongeveer 3.000 bosbouwproefvlakken en ongeveer 1.500 vegetatieproefvlakken die in een periode van 3 jaar moeten opgemeten worden. Voor dit project werden door de afdeling Bos en Groen (AMINAL) 13 personen aangeworven voor 3 jaar.

Verzamelen van bosbouwgegevens

› De bosbouwgegevens worden verzameld binnen een cirkel met een straal van 18 m. Van de bomen met een omtrek groter dan of gelijk aan 22 cm, worden o.a. de omtrek en de hoogte gemeten om het houtvolume te kunnen berekenen, en wordt de stamkwaliteit bepaald. Hiernaast worden ook gegevens ingezameld i.v.m. de structuur, de sluitingsgraad, de leeftijd, de verjonging, de recreatie.

› De terreingegevens worden opgeslagen in een handcomputer. Elke dag worden de ingezamelde gegevens overgebracht op een PC en op geregelde tijdstippen worden deze gegevens getransfereerd naar een centrale computer op het hoofdkantoor.



Opbouw van de bosdatabank van het Vlaamse Gewest.

Verzamelen van vegetatiegegevens

De vegetatiegegevens worden ingezameld binnen een oppervlak van 32 m x 32 m. Dit gebeurt per etage, nl. boomlaag, struiklaag, kruidlaag en moslaag en in verschillende stappen, nodig om het volledige vak in kaart te brengen.

Op basis van de vegetatiegegevens zullen de bostypes vastgelegd worden die voorkomen in Vlaanderen en zal een determinatiesleutel opgesteld worden voor het bepalen van deze bostypes. Vervolgens zal het verband tussen de bostypes en de standplaats onderzocht worden. Aan de hand van de relatie bostype-standplaats zullen zeldzame en/of kwetsbare bostypes vlugger kunnen herkend worden zodat een aangepast beheer en/of een aangepaste aankoopbeleid kan gevoerd worden.

Van terreingegevens tot statistieken

De terreingegevens worden geanalyseerd en verwerkt tot statistieken die van toepassing zijn voor een groter gebied zoals de houtvesterij, de provincie of het Vlaamse Gewest. De uiteindelijke bosstatistieken zullen gebruikt worden voor:

- het opvolgen van de evolutie van het bos;
- het evalueren van het bosbeleid en het bosbeheer;
- het maken van prognoses;
- het uitwerken van strategieën;
- het opmaken van internationale statistieken zoals gevraagd door de Europese Gemeenschap (EUROSTAT, EFICS) en de Verenigde Naties (FAO/ ECE).

De uitbouw van een bosdatabank

Al de gegevens verzameld in het kader van de regionale bosinventarisatie worden opgeslagen in een relationele databank. Deze databank vormt de basis van de bosdatabank van het Vlaamse Gewest.

Andere belangrijke informatielagen van de bosdatabank zijn: de boskartering, de gewestplannen, de biologische waarderingskaart, de bodemkaarten, de topografische kaarten, de bosbeheersplannen, het bosvitaliteitsonderzoek en de subsidiedossiers. Voor het combineren van al deze informatielagen wordt een ARC/INFO geografisch informatiesysteem gebruikt.

Nieuwe Ecologische Impulsgebieden

In Ecologische Impulsgebieden is het de bedoeling de instrumenten van het Nieuwe Natuurdecreet prioritair te toetsen en de acties van het Milieubeleidsplan op een integrale wijze toe te passen.

Zo zal de aanwijzing van 'het Vlaams Ecologisch Netwerk' (VEN) en 'het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk' (IVON) in nieuwe Ecologische Impulsgebieden zo snel mogelijk gebeuren. In het VEN wordt 'natuur' de hoofdfunctie. Het IVON met 'natuurverwevingsgebieden' (natuur, bos, landbouw zijn hier gelijkwaardig) en 'natuurverbindingsgebieden' is van belang voor de migratie van planten en dieren tussen belangrijke natuurlandschapselementen. In de Impulsgebieden zullen ook inrichtingsprojecten worden opgestart en zullen natuurrichtplannen worden opgesteld.

Naar het voorbeeld van de vijf bestaande Ecologische Impulsgebieden, werden er in 1997 nog drie nieuwe opgericht. Het ging om de Grensmaas, het Vijvergebied Midden-Limburg en de Bovenshelde (Oost-Vlaanderen en een stukje West-Vlaanderen). In 1997 zijn er acht Ecologische Impulsgebieden in Vlaanderen: 1. IJzervallei (W.-Vl.) - 2. Schelde-Dender-Durme (O.-Vl./Antw.) - 3. Turnhouts Vennengebied (Antw.) - 4. Dijle-Demervallei (Brab.) - 5. Vallei Zwarte Beek (Limb.) - 6. Grensmaas (Limb.) - 7. Vijvergebied Midden-Limburg (Limb.) - 8. Bovenshelde (O.-Vl./stukje W.-Vl.)

Milieu- en Natuureducatie

› In 1997 zijn een aantal Milieu- en Natuureducatiecentra en Bezoekerscentra van start gegaan.

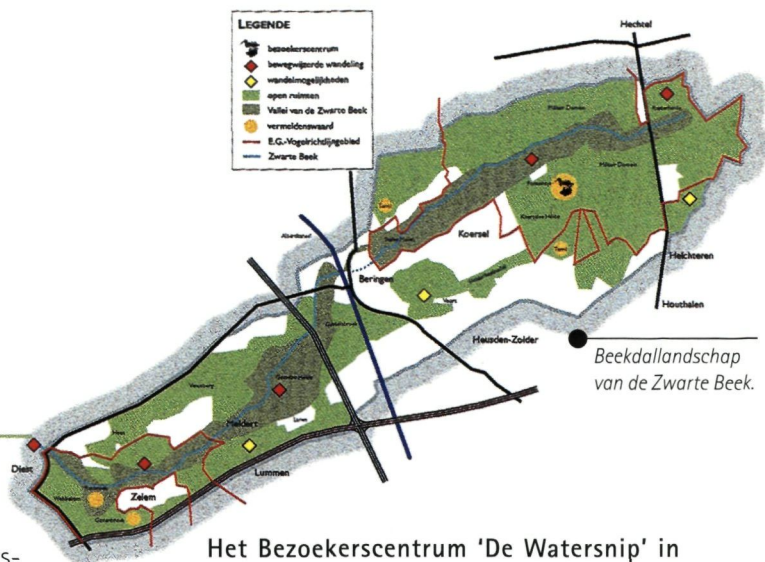
Het Milieu- en Natuureducatiecentrum 'De Helix' in Grimminge

› Aan de rand van de Dendervallei, halfweg tussen Dender en Bosberg, werd op 19 april 'De Helix' (tel: 054/32 04 92) geopend. De educatieve ploeg stelt zich tot taak het publiek met zoveel mogelijk aspecten van natuur en milieu te laten kennismaken. De Helix herbergt een unieke permanente tentoonstelling over waterlopen, bossen, landbouw, infrastructuur en kleine landschapselementen. In de educatieve tuin kunnen bezoekers op ontdekking in verschillende biotopen. Zowel de hoeve als het Raspaillebos in de nabijheid hebben een historische betekenis. De oude delen van de hoeve werden daarom deskundig opgenomen in een hedendaagse architectuur. De Helix vormt een schakel in een ruimer milieu- en natuureducatienetwerk op Vlaams niveau. Het MNE-centrum wordt uitgebaat en beheerd door de afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid.

Het Milieu- en Natuureducatiecentrum 'De Helix' in Grimminge.



Het Milieu- en Natuureducatiecentrum 'De Vroente' in Kalmthout.



Het Bezoekerscentrum 'De Watersnip' in het Beekdallandschap van de Zwarte Beek

› In de lente van 1997 opende 'de Watersnip' (tel: 011/45 01 91) haar deuren. De Watersnip is het Bezoekerscentrum van het Beekdallandschap Zwarte Beek dat gelegen is aan de rand van het natuurgebied, ingesloten door het militaire domein, recreatiegebied 't Fonteintje' en de gemeentebossen 'Koerselse Heide'. De bezoeker kan er op een actieve wijze kennismaken met het typische Kempense Beekdallandschap en met zeldzaam geworden planten- en diersoorten (weidevogels, inheemse roofdieren...). Zo toont een tentoonstelling de waterhuishouding van een Kempense laaglandbeek, het nachtleven van allerlei dieren, het turfsteken vroeger in de omgeving.

› Ook kan men er kennismaken met de manier waarop natuurgebieden worden beheerd. De Watersnip is een ideale uitvalsbasis voor allerlei fietstochten en wandelingen. Het Bezoekerscentrum wordt beheerd door de afdeling Natuur in nauwe samenwerking met Natuurreservaten vzw. Ook de provincie Limburg en de stad Beringen participeren in dit initiatief.

Het Milieu- en Natuureducatiecentrum 'De Vroente' in Kalmthout

› In september opende De Vroente (tel: 03/666 12 28) haar deuren. Het centrum biedt een uitgekiend educatief aanbod gecombineerd met de prachtige interactieve tentoonstelling rond de zes belangrijkste biotopen van de Kalmthoutse heide. Het is een uitgelezen educatieve proeftuin om bezoekers te informeren over het belang van de open ruimte voor een duurzame ontwikkeling van onze leefwereld. Er is ook een uitstekende samenwerking met het gemeentelijke Bijenteeltmuseum, dat in hetzelfde gebouw geïntegreerd is. 'De Vroente' wordt uitgebaat door de afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid in nauw overleg met de afdeling Natuur.

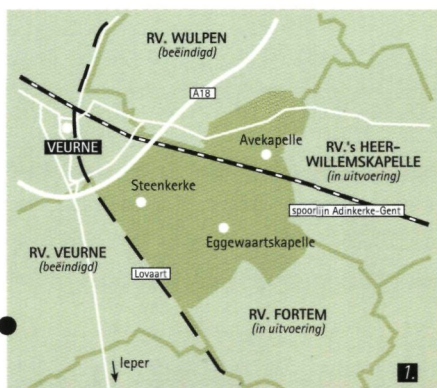
Ruilverkaveling voor een betere inrichting van het landelijke gebied

➤ Ruilverkavelingsprojecten worden uitgevoerd door de afdeling Land i.s.m. de Vlaamse Landmaatschappij. Door ruilverkaveling wil de Vlaamse overheid versnipperde kavels op het platteland tot een groter geheel samenbundelen en er een aantal belangrijke natuur-, landschaps- en recreatiefuncties aan toevoegen.

Ruilverkaveling Eggewaartskapelle

➤ De ruilverkaveling Eggewaartskapelle, Steenkerke en Avekapelle is een gebied van 1452 ha. In totaal zijn in het gebied 2.650 m wandel- en fietspaden aangelegd. Een aantal nieuwe ontsluitingswegen en nieuwe kavelstructuren maken het gebied geschikt voor moderne landbouw. Nieuwe sloten worden gegraven, oude geruimd of hersteld. Er worden natuurtechnische werken uitgevoerd zoals inrichten van oeverstroken en aanleggen van paaiplaatsen voor vissen. Het natuurbouwproject 'De Roode Poort' biedt nieuwe mogelijkheden voor water- en weidevogels, amfibieën en vochtminnende planten. Nieuwe zones voor de hengelsport verruimen de recreatiemogelijkheden.

Ruilverkaveling Eggewaartskapelle.
1. Overzichtkaart
2. Vloerietveld in Eggewaartskapelle.
3. Verbetering van landbouwwegen.



BRON: VLM-BRUGGE



➤ Rietvelden in het gebied zullen ervoor zorgen dat het afvalwater van de dorpskernen Eggewaartskapelle en Avekapelle op een natuurlijke wijze wordt gezuiverd. Rond veertig landbouwbedrijven werd een aangepaste erfbeplanting aangebracht.

Ruilverkaveling Kolmont

➤ De ruilverkaveling Kolmont is een gebied van 1900 ha, uitgestrekt over Hoeselt, Kortesseem en Tongeren. Naast grotere en meer eenvormige percelen voor de landbouwers in het ruilverkavelingsgebied worden er ook een aantal nieuwe natuur- en landschapselementen voorzien. Zo werden o.m. een vijftiental poelen gegraven, 904 hoogstammen aangeplant en worden hagen en houtkanten aangelegd. Door een precieze keuze van aanleg van nieuwe wegen kunnen de percelen beter ontsloten worden. Er is 6 km nieuwe wandelweg voorzien, waarbij aandacht gaat naar recreatie-infrastructuur zoals zitbanken, fietsstallingen, bewegwijzering. De eerste akte van de ruilverkaveling Kolmont wordt in april 1998 verleden.



BRON: VLM-DIEST
Ruilverkaveling Kolmont.

1. In het Steenbroek werd een kleine, natuurlijke waterzuivering aangelegd voor het afvalwater van Sint-Huibrechts-Hern.

2. Eén van de acht poelen in de Herkwinning, vlak na de aanleg.

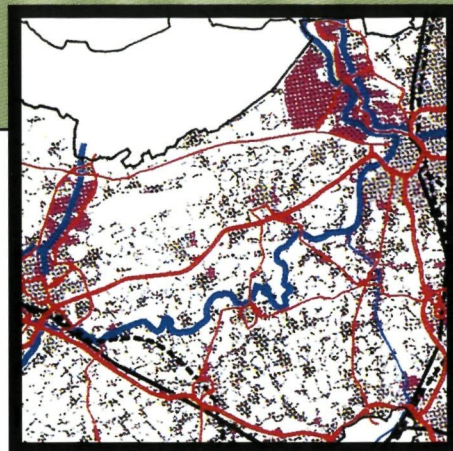
Ruimtelijke ordening, wonen en cultuur

7

Vlaanderen 'open en stedelijk' wil stedelijke gebieden in de toekomst selectief uitbouwen en de resterende open ruimte behouden en waar mogelijk versterken. In dit perspectief zullen economische activiteiten en de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur worden geoptimaliseerd. Het optreden tegen misbruik van de ruimte zal worden geïntensifieerd.

De Vlaamse Wooncode moet het Vlaamse woonbeleid doorzichtiger maken. De administraties, gemeenten, huisvestingsmaatschappijen en intermediairen werken daarom intens samen. Wetenschappelijk onderzoek zorgt daarbij voor een goede onderbouwing van het woonbeleid. De kwaliteit van het woningpatrimonium zal beter worden bewaakt.

De Vlaamse begijnhoven zijn op weg om erkend te worden als werelderfgoed.



i n h o u d

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Stedenbouwkundig beleid

Het handhavingsbeleid

*Bestrijding en voorkoming van leegstand
en verwaarlozing van bedrijfsruimten*

Huisvesting

De Vlaamse begijnhoven in de kijker

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het ontstaan

› In het voorjaar van 1996 werd het ontwerp van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) afgerond. Daarop volgde het openbaar onderzoek dat werd afgesloten op 28 februari 1997. Er kwamen in totaal 33.500 bezwaarschriften binnen. Ze werden verwerkt door de VLAamse COmmissie voor Ruimtelijke Ordening (VLACORO). Negentig procent van de opmerkingen zaten in zogenaamde georganiseerde bezwaarschriften vevat. Ze werden herleid tot 83 typebezwaarschriften. Een groot deel van de adviezen en bezwaarschriften had betrekking op het Vlaams stedelijke gebied rond Brussel.

› De Vlaamse regering moest het structuurplan na 240 (300) dagen vastleggen. Dat gebeurde op 23 september 1997. Het Vlaams Parlement bekrachtigde de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen op 19 november 1997.

Ruimte is schaars

› Het RSV vertrekt van het uitgangspunt dat de ruimte schaars is en niet vanuit de vraag of behoefte aan ruimte.

Een open en tegelijk stedelijk Vlaanderen

› Het RSV wil Vlaanderen open en tegelijk stedelijk maken. Hiervoor werden vier basisdoelstellingen uitgewerkt. In de eerste plaats zullen de stedelijke gebieden selectief worden uitgebouwd. Daarnaast zal de open ruimte worden behouden en waar mogelijk versterkt.

Als derde en vierde doelstelling zullen economische activiteiten en de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur zoveel mogelijk worden geoptimaliseerd.

Bindend voor de overheid

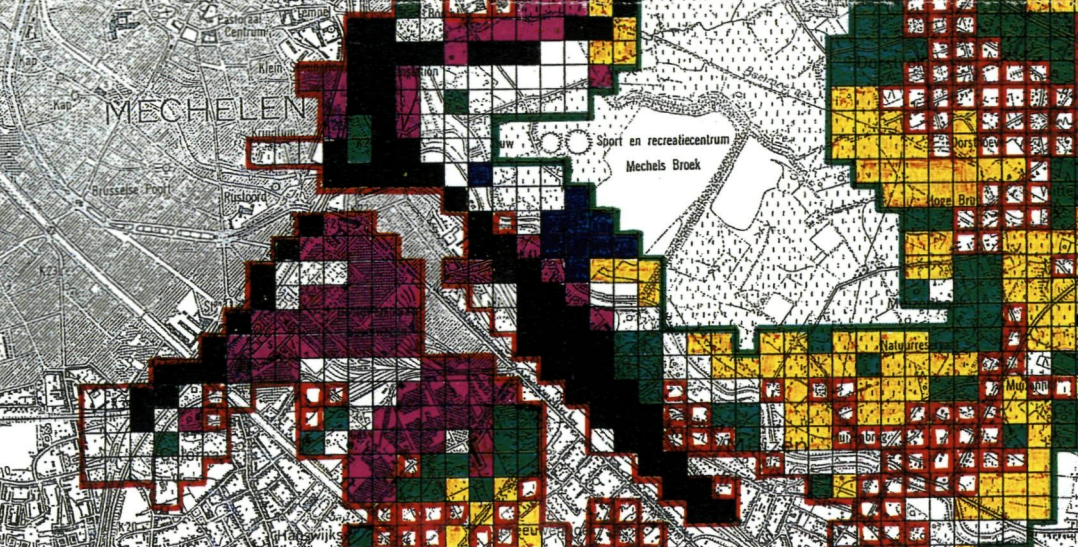
› Het structuurplan is bindend voor de overheid, niet voor de burger. Dankzij het structuurplan weet de overheid, van hoog tot laag, van Vlaams Gewest tot gemeente, welke principes er in de ruimtelijke ordening worden gehanteerd. Dat moet leiden tot een meer samenhangend beleid. Daardoor vermindert de kans op willekeur en vergroot dus de rechtszekerheid voor burger en ondernemer.

Een kader voor langetermijn beslissingen

› Het RSV biedt het ruimtelijke kader dat beslissingen op lange termijn mogelijk maakt. Het legt geen bestemmingen en tracés vast en wordt dus niet gebruikt als basis voor vergunningen. De uitvoering gebeurt in de eerste plaats via het bestaande instrumentarium. Bij gewestplanwijziging bijvoorbeeld biedt het structuurplan een referentiekader. Op basis van dat kader beoordeelt de overheid de ruimteaanspraken van de verschillende maatschappelijke activiteiten en sectoren. Ze kan de gewestplannen ook zelf aanpassen aan de principes en beleidsopties van het structuurplan. Ook bestaande instrumenten en plannen van bepaalde sectoren kunnen meehelpen om de principes van het structuurplan te helpen realiseren. Landinrichtingsprojecten of mobiliteitsconvenants zijn hier goede voorbeelden van.

Een kader voor verordeningen

› Het structuurplan is ook het kader voor het opmaken van verordeningen. Verordeningen (bijv. in verband met de dichtheid van bebouwing, in verband met parkeren ...) zijn rechtsregels waarin onder meer de bindende bepalingen van het structuurplan kunnen worden uitgewerkt.



Methode voor de afbakening van stedelijke gebieden, 1996. Studie opgemaakt door studiegroep Omgeving in opdracht van AROHM. Detail uit de afbakening van het stedelijk gebied Mechelen - analyse peri-urbane zone.

- GESLOTEN BEBOUWING
- OPEN- / HALFOPEN BEBOUWING
- HOOGBOUW
- INDUSTRIE / GROOT BEBOUWD OPPERVLAK
- OPGAAND GROEN
- AGRARISCH GEBIED
- WATERVLAK
- OPEN RESTRUIJME
- INFRASTRUCTUUR

Naar een vernieuwd algemeen decreet

➤ Tot op heden vindt de hele ruimtelijke ordening haar basis in de bestaande wetgeving. Nieuwe ruimtelijke uitvoeringsplannen zullen pas operationeel zijn na goedkeuring van een vernieuwd algemeen decreet op de ruimtelijke ordening.

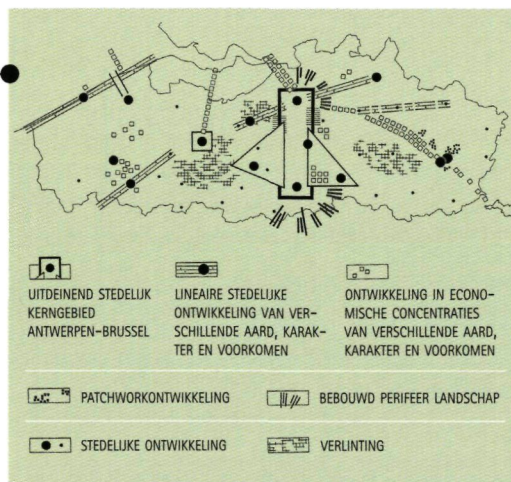
Dit decreet zal uitdrukkelijk voorzien in ruimtelijke uitvoeringsplannen op drie bestuurlijke niveaus: het Vlaamse Gewest, het provinciale en het gemeentelijke niveau. Naast de eigen structuurplannen staan de drie niveaus ook in voor het opmaken van ruimtelijke uitvoeringsplannen. De verhouding tussen de drie niveaus van structuurplanning is vastgelegd in het decreet dat de opmaak van de structuurplannen regelt (decreet houdende de ruimtelijke planning van 24 juli 1996).

Vanzelfsprekend moeten de drie planniveaus op elkaar afgestemd zijn. Structureel overleg tussen gemeenten, provincies en Gewest zijn de eerstvolgende uitdagingen.

De afbakening van stedelijke gebieden

➤ Het structuurplan selecteert groot-, regionaal en kleinstedelijke gebieden. De afbakening van deze stedelijke gebieden laat het structuurplan over aan uitvoeringsplannen.

Synthese van de ontwikkelingen in de bestaande ruimtelijke structuur.



➤ Eind 1997 zijn de eerste opdrachten gegeven voor de afbakening van een aantal stedelijke gebieden: Aalst, Kortrijk en Mechelen. Voor het bepalen van de grenzen van die stedelijke gebieden wordt grondig overlegd met de betrokken gemeenten. De afbakening van deze en andere aangeduide stedelijke gebieden zal verder geregeld worden in uitvoeringsplannen.

Basis voor grensoverschrijdend overleg

➤ Nu Vlaanderen een eigen visie op de ruimte heeft ontwikkeld, stapte het met het structuurplan Vlaanderen in het grensoverschrijdend overleg met de nationale (Brussel, Wallonië) en internationale burens (Nederland, Frankrijk).

➤ De Tweede Benelux Structuurschets biedt een kader voor internationaal overleg tussen België, Nederland en Luxemburg. Zo'n overleg is er nodig over, bijvoorbeeld, grensoverschrijdende infrastructuur of over de leefbaarheid van het platteland. De Benelux is ook het geschikte niveau om een gemeenschappelijke visie op het Rijn-Scheldedeltagebied te ontwikkelen. Voor Vlaanderen vormt het structuurplan de basis voor dit overleg. Op het Europese niveau werken de ministers van Ruimtelijke Ordening van de lidstaten aan een gemeenschappelijke ruimtelijke visie: het Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief (Erop). Ook hier vertrekt Vlaanderen van het eigen structuurplan.

Een taak voor het hele beleid

➤ Ruimtelijke ordening kan niet voor alles een antwoord bieden, zoals voor de mobiliteit of de leefbaarheid van de steden. Dat is een taak voor het hele beleid. Maar zonder een trendbreuk in onze ruimtelijke ordening zal er op vele beleidsterreinen weinig of geen verandering mogelijk zijn.

Stedenbouwkundig beleid

Aanpassing regelgeving i.v.m. de samenstelling van een bouwaanvraagdossier

› Van negen naar vier categorieën

De stedenbouwkundige regelgeving over de samenstelling van bouwaanvraagdossiers was verouderd, op sommige punten niet meer relevant en verspreid over verschillende deelbesluiten en artikelen met soms tegenstrijdige verschilpunten of interpretatiemogelijkheden.

Toen einde 1996 de aanstiplijsten werden ingevoerd, die de bedoeling hadden om de snelheid van behandeling van bouw- en verkavelingsdossiers te verbeteren, bleek duidelijk dat een aantal te voorziene zaken, zoals die bepaald waren in de besluiten, slechts weinig relevant of zelfs totaal voorbijgestreefd waren. Dus werd een nieuwe regelgeving uitgewerkt.

Overleg met verschillende betrokkenen, zoals architecten en een ambtelijke werkgroep, resulteerde uiteindelijk in een besluit dat op 4 november 1997 (BS 28 februari 1998) werd goedgekeurd door de Vlaamse regering.

De vroegere negen categorieën van aanvragen zijn herleid tot vier.

› Minder vormvereisten, meer inhoud

Aansluitend op het besluit van 4 november 1997 werden een handleiding en nieuwe aanstiplijsten voorbereid onder de vorm van een omzendbrief. Bij de vroegere regelgeving konden de aanstiplijsten de indruk wekken dat de nadruk eerder lag op de vormvereisten dan wel op de inhoud. Met het nieuwe besluit, de toelichting en de daarbij horende aanstiplijsten is duidelijk dat veel meer dan vroeger de nadruk wordt gelegd op de inhoud van het dossier, zodat de overheid zich een betere ruimtelijke inschatting van de aanvraag kan vormen. Deze accentverschuiving legt ook een grotere verantwoordelijkheid bij de aanvrager.

De aanvrager moet de overheid via zijn aanvraagdossiers aantonen waarom hij van oordeel is dat het door hem voorgestelde project op die plaats aanvaardbaar is.

Aanpassing regelgeving i.v.m. de vrijstelling van de medewerking van een architect

› Bij besluit van de Vlaamse regering van 4 november 1997 (BS 7 februari 1998) werd de bestaande regelgeving terzake gewijzigd, een logische verderzetting van de gewijzigde regelgeving voor bouwaanvraagdossiers. Beide besluiten werden immers gelijktijdig voorbereid. Van bij het begin was duidelijk dat enkel een attest van de architect zou worden geëist voor werken of handelingen waarvoor een uitgebreide dossiersamenstelling vereist is. Het nieuwe besluit stelt expliciet drie categorieën vrij van de medewerking van een architect.

Bouw- en verkavelingsvergunningen, uniformiteit in adviesverlening

› Tot op heden bestond er geen echte homogene procedure voor adviesverlening bij de verschillende ROHM-afdelingen die het vergunningenbeleid uitvoeren. Omdat de wetgeving en daardoor ook de motivering van een advies steeds complexer werd, hield een werkgroep (HoopIII) in 1997 ruim overleg over dit thema.

Belangrijke taak voor de gemachtigde ambtenaar blijft zijn/haar adviezen zo te formuleren dat deze duidelijk zijn voor alle betrokkenen. Als basisprincipe geldt de voortdurende zorg voor een goede ruimtelijke ordening en daarover moet ook goed gecommuniceerd worden. De werkgroep wil een structuur voor meer uniforme adviesverlening aanreiken. Daardoor kan de kwaliteit van de adviezen alleen maar toenemen. Deze structuur zal ook kunnen gebruikt worden door steden en gemeenten die meestal de eerste adviesverleners zijn in bouw- en verkavelingsaanvragen.

› De structuur bevat een aantal elementen die als onderdeel van een advies op geïnformateerde basis kunnen ingepast worden in de complexiteit en de diversiteit van de verschillende aanvragen. De adviesstructuur is opgebouwd volgens een logisch patroon door de complexiteit van wetten, decreten, omzendbrieven, uitzonderingen, afwijkingen ... heen.

Het handhavingsbeleid

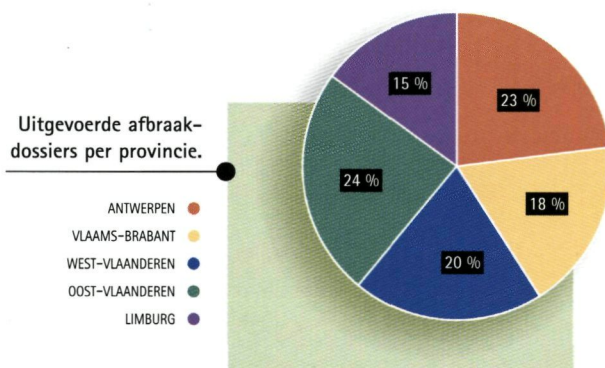
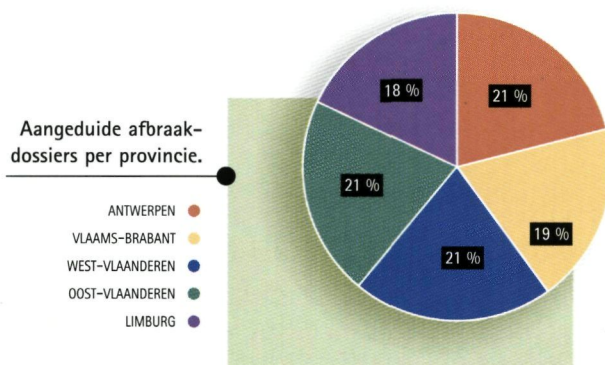
› In het besef dat het met de ruimtelijke ordening in Vlaanderen niet al te best gesteld was en dat het maken van plannen en het afleveren van vergunningen pas zinvol is als de naleving ervan wordt gecontroleerd, maar ook afgedwongen, werden voor het eerst effectieve maatregelen genomen met het oog op het voeren van een geloofwaardig handhavingsbeleid.

Het einde van een nefast gedoogbeleid

› De meest spraakmakende maatregel in dit kader is ontegensprekelijk de ambtshalve uitvoering van afbraakvonnissen en -arresten. Dit wil zeggen dat de overheid zelf overgaat tot de uitvoering van de door het vonnis of het arrest bevolen herstelmaatregel indien vaststaat dat de veroordeelde daartoe niet bereid is. Bij het project van de ambtshalve uitvoering zijn niet minder dan drie verschillende administraties en dertien afdelingen van het departement Leefmilieu en Infrastructuur betrokken. Het volledige project wordt gecoördineerd door de afdeling Bouwinspectie.

Geen willekeur

› Om de ambtshalve uitvoeringen vlot te laten verlopen werden in de eerste plaats, per jaar en per provincie, inventarissen van de niet-uitgevoerde afbraakvonnissen en -arresten opgemaakt. Vervolgens werden de dossiers gerangschikt op basis van de zonerings. Dit impliceert dat eerst de vonnissen en arresten worden uitgevoerd in de meest kwetsbare gebieden zoals natuurgebieden, natuureservaten en bosgebieden. Het is dus niet zo dat de dossiers er willekeurig worden uitgepikt of dat enkel een paar dossiers werden aangeduid om een voorbeeld te stellen of om anderen af te schrikken. Net zoals het een misvatting is te denken dat enkel (permanent bewoonde) weekendverblijven zouden worden gevisieerd.



Objectieve criteria

› Er wordt gewerkt op basis van objectieve criteria (jaartal, zonering, bewoning, ...) om de volgorde van uitvoering te bepalen. Het is de bedoeling om alle niet-uitgevoerde vonnissen en arresten uit te voeren. Bovendien krijgen de betrokkenen, na een eerste aanmaning, drie of zes maanden (afhankelijk van het feit of de betrokken constructie bewoond is of gebruikt wordt als enige bron van inkomsten) de tijd om vooralsnog zelf te voorzien in de uitvoering van het vonnis of het arrest te benaastigen. Tot op heden diende de administratie slechts twee maal over te gaan tot de effectieve ambtshalve uitvoering van de rechterlijke beslissing.

› Vanaf eind 1996 en in de loop van 1997 werden, gespreid over het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest, niet minder dan 186 dossiers aangeduid met het oog op de ambtshalve uitvoering ervan. Intussen werden 102 vonnissen en arresten uitgevoerd. In de andere zaken loopt de extra termijn nog die de betrokkenen krijgen om de vonnissen en arresten zelf uit te voeren.

Naar een andere relatie met de media

› Het verstrengde beleid van het Vlaamse Gewest inzake ruimtelijke ordening en stedenbouw werd op de voet gevolgd door de pers. Dikwijls werden evenwel enkel de veroordeelden aan het woord gelaten en zulks gaf niet zelden aanleiding tot weinig genuanceerde berichtgeving.

› Gelet op die ervaring zal de administratie in de toekomst een actievere politiek ten aanzien van de pers voeren die stoelt op objectieve en correcte feiten en een degelijke omkadering.

Streven naar eenvormigheid

› De nieuwe impulsen met betrekking tot het handhavingsbeleid inzake ruimtelijke ordening en stedenbouw beperken zich niet tot de ambtshalve uitvoering van afbraakvonnissen en -arresten.

› Er werden door de afdeling Bouwinspectie tevens belangrijke inspanningen geleverd op het vlak van het meer eenvormig maken van het handhavingsbeleid. Dit gebeurde in hoofdzaak door het voeren van overleg met de vertegenwoordigers van de drie parketten-generaal en met de verschillende provinciale afdelingen ROHM. Eén van de meest in het oog springende initiatieven op dit vlak was het seminarie 'Handhavingsbeleid Ruimtelijke Ordening' georganiseerd door de afdeling Bouwinspectie. Een seminarie ten behoeve van de magistratuur, de administratie en de politiediensten, dat op heel wat bijval en belangstelling mocht rekenen.

Ook preventie is belangrijk

› Bij de behandeling van klachten en vragen van particulieren (2300 in 1997) streefde de afdeling Bouwinspectie steeds een consequent handhavingsbeleid na. Naast zuivere repressie is preventie minstens even belangrijk.

› Ook de professionelen (architecten, aannemers, ...) die particulieren begeleiden bij het uitvoeren van hun bouwplannen, en de lokale besturen, hebben op dit vlak een belangrijke taak te vervullen. Om die reden zal de administratie in de toekomst nog meer belang hechten aan het sensibiliseren en het begeleiden van lokale besturen bij het voeren van een handhavingsbeleid inzake ruimtelijke ordening en stedenbouw.

› Niettemin moet het duidelijk zijn dat er, ter bescherming van de schaars geworden open ruimte in Vlaanderen, een dringende nood bestaat aan het voeren van een correct beleid en dat het Vlaamse Gewest de vaste wil heeft om uitvoering te geven aan niet-uitgevoerde afbraakvonnissen en -arresten. Iedereen is uiteindelijk gebaat bij een duidelijk en consequent beleid inzake ruimtelijke ordening en stedenbouw.

Bestrijding en voorkoming van leegstand en verwaarlozing van bedrijfsruimten

› Na amtsshalve ingrijpen door de administratie was in 1997 voor het eerst de inventarislijst volledig, op basis waarvan de overheid tot registratie van alle leegstaande en verwaarloosde bedrijfsruimten kon overgaan. De respectievelijke eigenaars ontvingen, op enkele na, ook allemaal een registratieattest. Circa 800 eigenaars dienden een beroepsschrift in. Velen hebben intussen zelf een initiatief tot saneren of verkoop gepland. Daarnaast stemde de minister in met verwerving van projecten in Peer, Wielsbeke, Oostkamp, Tervuren, Machelen, Ingelmunster en Antwerpen. Saneringsprojecten werden goedgekeurd in Ninove, Wingene, Brugge, Beveren, Hoeilaart en Izegem. De voorziene kredieten voor verwerving/sanering werden voor 96 % benut.



De traditionele economische activiteit langs het kanaal is verdwenen. Het geven van een woonfunctie aan de voormalige 'Bloemmolens Dewulf' (Brugge) moet het beeldbepalend karakter van deze oude bedrijfsgebouwen vrijwaren en versterken en kan een aanzet zijn naar een volledige herwaardering van de kanaaloever.

Huisvesting

Vlaamse Wooncode goedgekeurd: er werd gestart met uitvoeringsbesluiten

› Op 19 augustus 1997 verscheen het decreet van 15 juli 1997 houdende de Vlaamse Wooncode in het Belgische Staatsblad. Hierdoor werd een zeer belangrijke stap gezet in de coördinatie en het meer doorzichtig maken van het Vlaamse woonbeleid. Doel is het concretiseren en waarborgen van het grondwettelijke recht op menswaardig wonen. De verschillende partners in het woonbeleid kregen hiertoe een aantal nieuwe instrumenten aangereikt. Eerst werd het belang van samenwerkingsverbanden erkend. Gemeenten krijgen de opdracht het lokale woonbeleid te coördineren en te ontwikkelen en worden hiervoor ondersteund.

Tussen de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij en de administratie worden taakverdelingen afgesproken. Ook de uitbouw van een netwerk van sociale verhuurkantoren wordt gestimuleerd.

Uitvoeringsbesluiten

› In 1997 werd volop gestart met de voorbereiding en uitwerking van de nodige uitvoeringsbesluiten. De Vlaamse regering keurde op 21 oktober 1997 een nieuwe reglementering voor de erkenning en subsidiëring van de sociale verhuurkantoren (SVK's) goed. Gespreid over 5 jaar is hiervoor 155 miljoen voorzien. De SVK's huren bestaande woningen op de private huurmarkt en verhuren die verder aan hun kansarme cliënten, de onderhuurders. Ook de subsidiëring van het Vlaams Overleg Bewonersbelangen, een overleg- en samenwerkingsstructuur voor erkende sociale verhuurkantoren, werd goedgekeurd.

Kwaliteitsbewaking

➤ Er werd een kader ontwikkeld om de kwaliteitsnormen van woningen vast te stellen. Dat zal zowel in de context van de strijd tegen leegstand en verkrotting, voor het kamerdecreet en voor het conformiteitsattest worden gebruikt.

Heffingen op leegstand en verkrotting van gebouwen en/of woningen

➤ De heffing ter bestrijding van de leegstand en de verkrotting heeft op zijn minst een drievoudige finaliteit:

- Ze werkt ontradend en wil preventief de oorzaken van de verkommering van de leefomgeving aanpakken bijv. door aanmoediging van renovatie en hergebruik.
- De maatschappelijke kost van de verloedering van de leef- en omgevingskwaliteit wordt door de sanctionerende heffing ten dele verhaald op de medeveroorzakers.
- De heffing wordt een financieringsbron voor de gewestelijke - en onrechtstreeks ook voor de gemeentelijke - overheid, die daarmee de initiatieven ter verbetering van de leef- en omgevingskwaliteit kan financieren.

➤ In 1997 werden de eerste vermoedenslijsten afgewerkt, begon de inventarisering en werden ook de eerste aanslagbiljetten verstuurd.

Harmonisering procedures projectsubsiëring

➤ Het nieuwe procedurebesluit voor projectsubsiëring heeft een belangrijke impact op de wijze van dossierbehandeling van de sociale huisvestingsprojecten. Er wordt gestreefd om geleidelijk tot één loketsysteem te komen voor die projecten. De evaluatie zal gebeuren aan de hand van eenvormige criteria volgens objectieve elementen en gelijke maatstaven.

Sociale huisvestingsprojecten worden beoordeeld in functie van de plaatselijke woonbehoeften, de

aanwezigheid van infrastructuur en voorzieningen, kleinschaligheid, integratiegerichtheid (sociale differentiatie en veiligheid) ... Ook wordt voorrang gegeven aan projecten in specifieke doelgebieden.

Premies en subsidies binnen de huisvestingssector

➤ Het rechtstreeks ondersteunen van particulieren met premies en subsidies bleef ook in 1997 een belangrijk aandachtspunt binnen het huisvestingsbeleid. Van het subsidiestelsel 'installatiepremie en huursubsidies' kunnen naast krotbewoners en bejaarden voortaan ook ernstig gehandicapten en daklozen genieten.

➤ Er werd ook een onderzoek naar de verzekering tegen inkomensverlies gevoerd, met als doel een beleidsinstrument in te voeren dat particulieren stimuleert om de stap te zetten een eigen woning te bouwen of te verwerven. In de begroting 1997 werd hiervoor een bedrag van 52,5 miljoen frank ingeschreven. In 1998 wordt hetzelfde bedrag voorzien. Wie van deze verzekering kan genieten zal gedurende 10 jaar verzekerd zijn tegen risico's van onvrijwillige werkloosheid of arbeidsongeschiktheid.

Een wetenschappelijke onderbouwing

➤ In de Vlaamse Wooncode wordt het belang benadrukt van een wetenschappelijke onderbouwing van het woonbeleid. De Wooncode voorziet daarom in de uitbouw van een cel onderzoek en documentatie binnen de administratie.

In 1997 werd de oprichting van de cel nog niet gerealiseerd, maar er werden wel een aantal initiatieven genomen in verband met wetenschappelijk onderzoek.

➤ Het meest grootschalige onderzoek is dat naar de 'woonbehoeften' in Vlaanderen. Voor de verwerking van de gegevens uit dit onderzoek zal een huisvestingsdatabank opgericht worden.

Leefbaarheidscode

➤ In uitvoering van het advies van de Commissie Sociale Veiligheid verscheen een leefbaarheidscode. Er gingen twee studies aan vooraf. Het bevorderen van de leefbaarheid kan slechts door een integrale aanpak, d.w.z. zowel maatregelen in de fysieke context (ruimtelijke inplanting, gemeenschapsvoorzieningen, architectuur, ...) als in de sociale context (bewonersbetrokkenheid- en inspraak, ...). Diverse betrokkenen worden geïnformeerd over de kwalitatieve basisvoorwaarden en de mogelijke maatregelen die genomen kunnen worden voor het realiseren van leefbare sociale woonprojecten.

➤ Er werden drie onderzoeken naar specifieke doelgroepen gestart:

- de woonsituatie van etnisch-culturele minderheden in Vlaanderen;
- de woonomstandigheden van 55-65 jarigen en bejaarden. Daarnaast werd de opdracht gegeven tot het ontwikkelen van een cursuspakket en een sensibiliseringsbrochure rond het wonen van ouderen;
- de permanente bewoning op campings in Vlaanderen.

1. Het restauratieproject van het begijnhof in Hoogstraten ontving de Vlaamse Monumentenprijs 1997: 2. Begijnhof Hoogstraten.



De Vlaamse begijnhoven in de kijker

Op weg naar erkenning als werelderfgoed

➤ In 1972 kwam de Unesco-Conventionie op het cultureel werelderfgoed tot stand. Sindsdien hebben 149 landen de Conventionie ondertekend en zijn 380 culturele sites ingeschreven op de wereldranglijst. Aangezien het meer dan 20 jaar geduurd heeft eer België deze Conventionie heeft geratificeerd, kon er tot nog toe geen enkel Vlaams monument op de wereldranglijst geplaatst worden.

➤ Begin juni 1997 werd een omvangrijk dossier voor de erkenning van de Vlaamse begijnhoven als werelderfgoed ingediend bij de bevoegde instanties. Zonder vooruit te lopen op de beslissing van de Unesco is de verwachting gewettigd dat eind 1998 of begin 1999, de Vlaamse begijnhoven als werelderfgoed erkend worden.

Een van de vereisten is dat de betrokken regeringen de nodige maatregelen treffen om de goederen die op de wereldranglijst komen in goede staat te brengen en te bewaren. Hoewel de Vlaamse begijnhoven zich nog in een redelijke staat van bewaring bevinden en er in het verleden inspanningen geleverd zijn om ze te restaureren (Leuven, Gent, Antwerpen, Brugge, Hoogstraten, enz.) moet toch nog een belangrijke inspanning gedaan worden om de Vlaamse begijnhoven beter te conserveren en te ontsluiten.



Een internationale troef

➤ De inschrijving op de wereldranglijst van de Unesco en de restauratie van de begijnhoven past in de prioriteiten van de huidige regering namelijk de autonomie van Vlaanderen omzetten in een krachtige aanwezigheid op het internationale forum.

Een toeristische trekpleister

➤ De erkenning van de Vlaamse begijnhoven als werelderfgoed zal ook een belangrijke impact hebben op het vergroten van de aantrekkingskracht van de Vlaamse kunststeden, waarvan een 25-tal nog een begijnhof hebben.

Een bijdrage tot kwalitatieve stadskernen

➤ Een verhoging van de kwaliteit van de stedelijke leefomgeving is een belangrijke doelstelling van de Vlaamse regering. Netheid en verfraaiing moeten opnieuw voorop staan. Het herstel van de begijnhoven kan een belangrijke bijdrage leveren inzake kwaliteitsvolle woonprojecten.

Een geïntegreerde aanpak

➤ De begijnhoven kunnen ingeschakeld worden in een globaal beleid van AROHM en aanleiding geven tot gemeenschappelijke projecten tussen de sociale opdrachten van de afdeling Woonbeleid en de cultuurhistorische opdrachten van de afdeling Monumenten en Landschappen. Gezamenlijk opgezette projecten waarbij beide beleidsdomeinen hun mogelijkheden en middelen op een geïntegreerde wijze inzetten, bieden mogelijkheden om resultaten te verwezenlijken die ze afzonderlijk niet zouden kunnen bereiken. Zo kunnen bijvoorbeeld leegstaande, historische complexen zoals industriële gebouwen, voormalige kloosters, kazernes enz., door een gezamenlijke aanpak nieuwe (woon)bestemmingen krijgen.

De ontwikkeling van het 'Strategisch plan Vlaamse begijnhoven'

➤ Binnen het kader van de erkenning door de Unesco is het van belang tot een stelselmatige en planmatige aanpak van instandhouding, restauratie en ontsluiting van de begijnhoven te komen. Hiervoor wordt het 'Strategisch plan Vlaamse begijnhoven' opgesteld. Bij de voorbereiding ervan moeten zowel de problematiek rond de complexe eigendomsstructuur, de uit te voeren renovaties, toeristische promotie enz. in kaart gebracht worden. Hetzelfde geldt voor de mogelijkheden rond een kwalitatieve ontsluiting.



Begijnhof Kortrijk.



Klein Begijnhof Gent.



8

Sensibilisering

In 1997 zijn heel wat inspanningen geleverd op het vlak van sensibilisering. Het is immers niet voldoende dat de overheid allerlei initiatieven ontplooit en beleidsmaatregelen neemt. Het informeren van de burger is een essentieel onderdeel geworden van een modern overheidsmanagement.

Sommige beleidsbeslissingen zijn afdwingbaar, voor andere is de medewerking van de bevolking essentieel. Door middel van sensibiliseringscampagnes wordt deze nagestreefd. Wat hierna volgt geeft enkel de blikvangers weer in 1997.



i n h o u d

Het XVIIIe Belgische Wegencongres

Eurotraffix

Een nieuw mobiliteitsblad

De Week van Vervoering

De Week van de zachte weggebruiker

Informatiedagen over nieuwe dienstorders

Open Monumentendag Vlaanderen

Open Monumentendag op m/s Ter Streep

Expo Kust en Zee

De dag 'Meisjes en Techniek'

De Vlaamse Openbedrijvendag

Lente in Bos en Groen

De Week van het Bos

Open Natuurdagen

De Rozendagen van Coloma

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen



1. Het panel tijdens de slotzitting van het XVIIIe Belgische Wegencongres.
2. De stand 'mobiliteit' op Eurotraffix.
3 en 4. Het nieuwe mobiliteitsblad 'Uitweg'.

Het XVIIIe Belgische Wegencongres

› Van 2 tot 5 september 1997 organiseerde de administratie Wegen en Verkeer (afdeling Wegen West-Vlaanderen) het XVIIIe Belgische Wegencongres in de stad Brugge, de provincie West-Vlaanderen en de Koninklijke Bestendige Vereniging van Belgische Wegencongressen. Inhoudelijk werden drie hedendaagse thema's behandeld:

- Optimalisatie van het wegennet
(ir. M. Lemlin - M.E.T.)
- Technisch-economische aspecten
(ir. P. Debaere - LIN)
- Kwaliteit, certificatie, recycling en leefmilieu
(ing. J. Steuperaert - COPRO)

Het congres trok naast de ministers uit de verschillende regio's en deze van de federale overheid gemiddeld 400 congressisten.

Gelijktijdig werd een tentoonstelling georganiseerd over de meest recente evoluties in de wegenbouw. Ruim 90 exposanten namen hieraan deel.

Eurotraffix

› Op 18, 19 en 20 maart vond Eurotraffix plaats met als thema: 'Concrete invulling van de eisen voor de infrastructuur van morgen'. LIN nam tijdens dit evenement deel aan het congres 'Mobiliteit in dorp en stad'. De afdeling Verkeerskunde verzorgde op de beurs een stand 'mobiliteit' waarbij naast de principes van 'de mobiliteitsconvenants' en 'de verkeerslichtenbeïnvloeding voor het openbaar vervoer' demo's werden getoond over RDS-TMC en de Wegenwerkenkrant op internet.

Een nieuw mobiliteitsblad

› Op 1 oktober hield het departement een nieuw mobiliteitsmagazine boven de doopvont. Het kreeg de symbolische naam 'Uitweg'. Het magazine verschijnt tweemaandelijks en is gratis. Uitweg wil duidelijk maken dat iedereen een bijdrage kan leveren tot een betere mobiliteit. Er wordt niet alleen gewezen op de ernst van de problematiek. Gelijktijdig worden oplossingen aangereikt. Elk nummer is opgebouwd rond een specifiek thema. Er is telkens een handig binnenkatern met een overzicht van de belangrijkste wegwerkzaamheden. Zo kan de lezer files vermijden door een ander traject te kiezen.

De Week van Vervoering

› Van 4 tot 12 oktober liep in Vlaanderen de tweede 'Week van Vervoering'. Oplossingen voor de mobiliteitsproblematiek vormden het hoofditem. Tijdens deze week werd tevens uitgebreid stilgestaan bij allerlei vormen van 'gemeenschappelijk vervoer' zoals openbaar vervoer, carpooling, bedrijfsvervoersplannen...

De campagne werd op gang getrokken met de nationale Trein-Tram-Busdag en afgesloten met de 'Open Straatdag'.

De Week van de zachte weggebruiker

› Tussen 8 en 19 mei vond de 'Week van de zachte weggebruiker' plaats: 'Kiezen voor de fiets en de benen' was de boodschap.

Op de agenda stonden verschillende acties zoals 'De Brugse Voetgangersmanifestatie' en 'De Antwerpse Fietsmanifestatie'. In heel wat andere steden en gemeenten zorgden ondermeer de scholen voor happeningen en ludieke acties rond fiets- en voetgangersverkeer.

Het initiatief ging uit van het 'Komitee voor Milieu en Mobiliteit', dat trouwens ook de 'Week van Vervoering' organiseerde. Beide acties werden ondersteund door de afdeling Personenvervoer en Luchtavens (AWV).

Informatiedagen over nieuwe dienstorders

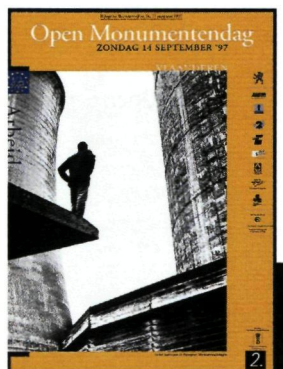
› Door nieuwe nationale en internationale normen werden de technische voorschriften voor metaalconstructies in de loop van het jaar 1996 door de afdeling Metaalstructuren van AOSO geactualiseerd. De geactualiseerde technische voorschriften werden in de dienstorders 'Metaalconstructies', 'Formuleverven', en 'Damwanden' geconcretiseerd.

› Om de belangrijkste wijzigingen en aandachtspunten toe te lichten werden in de loop van april-mei 1997 voor alle ambtenaren van LIN die met deze materie te maken hebben en voor sommige VOL's (o.a. de Dienst voor de Scheepvaart, de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen, de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen MBZ), door de afdeling Metaalstructuren informatiedagen georganiseerd in de vijf verschillende provincies van het Vlaamse Gewest. Naast de technische documentatiemap werden ook een uitvoerige handleiding en de belangrijkste bijhorende normen ter beschikking gesteld.

Open Monumentendag Vlaanderen

› Op 14 september werd voor de negende keer het bouwkundig erfgoed in de kijker geplaatst met als thema Arbeid. Het kader: de sociale geschiedenis van Vlaanderen.

In de Vlaamse provincies stelden 208 steden en gemeenten tijdens de Open Monumentendag 730 gebouwen open. Naast oude ambachten en groot-schalige en industriële arbeid kwamen ook pakhuisen en fabrieken, haveninstallaties, machines en werktuigen, kantoorgebouwen en arbeiderswoningen, tuinvijken, volkshuizen... aan bod. De Open Monumentendag wordt elk jaar opnieuw ondersteund door de afdeling Monumenten en Landschappen.



1. De Week van Vervoering.
2. Open Monumentendag.

De dag 'Meisjes en Techniek'



Open Monumentendag op m/s Ter Streep

› In Oostende stond de Open Monumentendag in het teken van de visserij. Enkele merkwaardige schepen werden voor het publiek opengesteld. Naast het oceanografisch onderzoekschip A 962 Belgica en het opleidingsschip O29 Broodwinner van de visserij scholen lag in het Oostendse Visserijdok ook het hydrografisch meetschip m/s Ter Streep. De m/s Ter Streep wordt gebruikt door de hydrografische meetdienst van de afdeling Waterwegen Kust voor bathymetrische opnamen, meetcampagnes van sedimenttransport, wrakkenonderzoek en andere off-shore metingen. Aan boord bevinden zich de meest gesofisticeerde elektronische, nautische en hydrografische meetinstrumenten. Ongeveer 2.000 geïnteresseerden bezochten het schip.

Expo Kust en Zee

› Naar aanleiding van een aantal zware najaarsstormen eind 1990 waren duinengordels en stranden in het kustgebied van De Haan zwaar gehavend. Voor het herstel werd gekozen voor de 'zachte kustverdediging': de stranden werden opgespoten met zand afkomstig van een weggebaggerde zandbank in een vaargeul. De spectaculaire werken kregen in De Haan een ruime belangstelling. Om de bevolking een duidelijk beeld te geven van de realisaties werd, in samenwerking met de gemeentelijke Dienst Cultuur en de vriendenkring van het Oostendse Noordzee-aquarium, einde juni een thematentoonstelling opgezet. Door de grote opkomst werd het evenement herhaald in een lokale feestzaal in de wijk Vosseslag, waar de duinengordel het hardst had geleden.



Expo 'Kust en zee.'

De dag 'Meisjes en Techniek'

› Om meer meisjes te interesseren voor het kiezen van een technische studierichting organiseerde de administratie Waterwegen en Zeewezen een ontmoetingsdag met als thema 'Meisjes en Techniek'. Alle dochters tussen 10 en 18 jaar van de personeelsleden van enkele afdelingen werden uitgenodigd voor een boottochtje op de Schelde en een bezoek aan het Verrebroekdijk. Ze kregen deskundige uitleg over de werking van sluisen, de gang van zaken op een bouwterrein en de verschillende bezienswaardigheden in het havengebied.

De Vlaamse Openbedrijvendag

› Voor de tweede maal namen zeven afdelingen van LIN deel.

Het IVBO in Brugge

› De afdeling Milieu-inspectie liet de bezoekers kennis maken met haar verschillende bevoegdheden. Dit gebeurde bij het afvalverwerkend bedrijf 'Intercommunale voor Vuilverwijdering en -verwerking in Brugge en Ommeland (IVBO)', die één van zijn terreinen ter beschikking stelde. Zowel monsternames, metingen en analyses als de strafrechtelijke en administratiefrechtelijke afhandeling van inbreuken kwamen aan bod. Het publiek kon ook de controlekamer en de stortbunker van het bedrijf bezoeken.

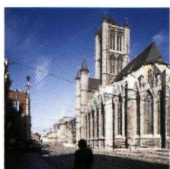


VOBD-afdeling Milieu-inspectie.

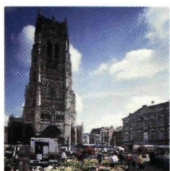
1. VOBD-afdeling Water: de muskusrattenbestrijding.
2. VOBD-afdeling Zeeschelde: het nieuwe havendok in Verrebroek.
3. VOBD-AWW: werken op en rond een autosnelweg.



VOBD-afdeling Monumenten en Landschappen:
5 restauratieprojecten.



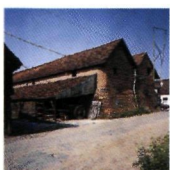
Sint-Niklaaskerk in Gent



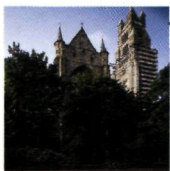
Onze-Lieve-Vrouw-Basiliek in Tongeren



Sint-Pieterskerk in Leuven



Steenbakkerij Frateur in Boom



Sint-Salvatorskerk te Brugge

De muskusrattenbestrijding

› Zonder een goed doordachte muskusrattenbestrijding zou Vlaanderen voor één derde in moeras veranderen en voor een ander derde kaalgevreten worden. Gemiddeld worden er in Vlaanderen jaarlijks meer dan 100.000 ratten gevangen. Om de ernst aan te tonen werd door de afdeling Water een bijzonder spectaculaire demonstratie opgezet: op een klein afgebakend terrein werden een duizendtal dode ratten netjes naast elkaar gelegd, om de bezoekers een idee te geven van hoeveel muskusratten binnen een kleine oppervlakte voorkomen. Het wetenschappelijke team toonde die dag ook hoe dode ratten geïnventariseerd en dissecteerd worden voor ze naar het vilbeluik worden afgevoerd. Ook het wetenschappelijke onderzoek rond de rattenbestrijding kwam aan bod.

Restauratieprojecten

› Door de afdeling Monumenten en Landschappen werden vijf restauratieprojecten die dag opengesteld voor het publiek.

In de Sint-Niklaaskerk in Gent kon voor de eerste keer de toren beklommen worden.

Op de restauratiewerf van de Onze-Lieve-Vrouw-Basiliek in Tongeren lag het accent op een mergelbewerkingsatelier, de behandeling van glas in lood en de modernste gevelreinigingstechnieken.

In de Sint-Pieterskerk in Leuven werd natuursteenbewerking, glasramenconstructie, reiniging van het ontpleisterd interieur en het herstel van het doksaal getoond.

In de Steenbakkerij Frateur in Boom werd de restauratie van de gewelven van de oude steenbakkersoven getoond en kon men zien hoe handvormsteen wordt gemaakt.

In de Sint-Salvatorskerk te Brugge ging de aandacht naar twee specifieke restauratietechnieken: het bewerken van baksteen en het bijwerken van beschadigde natuurstenen sculpturen door middel van specifieke herstelmortels.

Het nieuwe havendok in Verrebroek

› De grote bouwplaats van het nieuwe havendok in Verrebroek kon onder de deskundige begeleiding van de afdeling Zeeschelde bezocht worden. Men kon er een betoncentrale en een zeefinstallatie aan het werk zien. In een filmmontage werden de verschillende bouwfasen van het project getoond.

Werken op en rond een autosnelweg

› In het wegendistrict Vilvoorde stonden automatische voertuigentellers en snelheidsmeters opgesteld. De werking van een valgewicht, een Rutmeter en geluidsmeters werd gedemonstreerd en de signalisatie boven en op de weg werd toegelicht. Ook een zoutstrooier en een pekinstallatie stonden uitgesteld.

Voor de gelegenheid werden de verschillende meettoestellen, werktuigen, onderzoeks- en informatieprojecten van de afdelingen Wegen Vlaams-Brabant, Verkeerskunde en Wegenbouwkunde samengebracht.



De Rozendagen van Coloma

De Rozendagen van Coloma, begin juli in het park Coloma in Sint- Pieters-Leeuw, vormden de bezegeling van het partnership tussen het Vlaamse Gewest en de gemeente rond de ontwikkeling van de tuinen en het park. De gemeente richtte bovendien het bestaande kasteel in als cultureel centrum. De rozentuin toont alles wat Vlaanderen aan moois te bieden heeft op het vlak van rozensoorten. De begeleidingscommissie 'Coloma' heeft een globaal plan opgesteld dat de tuin in de toekomst Europese allures moet geven.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Tijdens de informatie- en sensibiliseringscampagne naar aanleiding van het openbaar onderzoek Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1 december 1996 t.e.m. 28 februari 1997) werden 300.000 folders en 30.000 brochures verspreid. In beide werd getracht, naast de inhoud van het structuurplan, ook het waarom van een algemeen Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen te verduidelijken.

De inhoud van het RSV lokte 35.000 reacties uit: van overheden, instellingen, verenigingen ... maar vooral ook van de bevolking, al dan niet georganiseerd in verschillende actiecomités. Het grote aantal reacties illustreert dat ruimtelijke ordening, op Vlaams niveau, geen ver-van-mijn-bed-show is. Omdat structuurplanning communicatie en inspraak hoog in het vaandel draagt, heeft de administratie communicatie ingebouwd in de processen van afbakening van de stedelijke gebieden. Bedoeling is reeds van bij het begin van de afbakeningsprocessen de verschillende doelgroepen te informeren en te sensibiliseren voor inspraak en overleg.

Lente in Bos en Groen

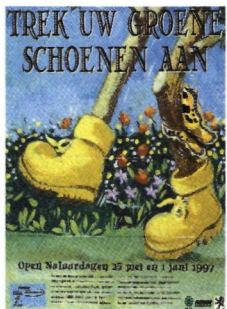
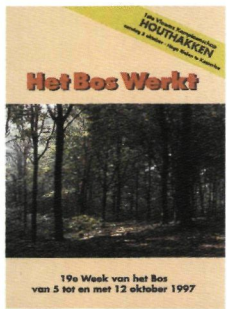
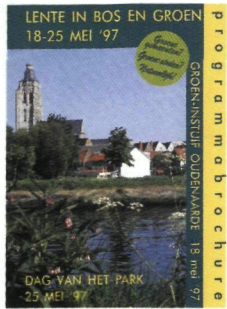
Van 18 tot 25 mei organiseerde de afdeling Bos en Groen voor het eerst de 'Lente in Bos en Groen'-actie. Deze actie werd georganiseerd rond het thema 'Groene Gemeenten? Groene steden? Natuurlijk!'. De klemtoon lag op het evidente belang van stedelijk groen voor zowel leefbare steden en gemeenten als voor natuurbehoud en -ontwikkeling in het algemeen. De actie werd op gang getrokken door de 'Groen Instuif' in Oudenaarde en afgesloten met de klassieke 'Dag van het Park', die zoals elk jaar een grote volkstoeloop kende.

De Week van het bos

Van 5 tem 12 oktober 1997 liep voor de 19de keer de 'Week van het Bos', rond de economische aspecten van het bosbeheer. Daarbij werd beklemtoond dat de menselijke activiteiten in het bos geen bedreiging vormen voor het voortbestaan en de duurzame ontwikkeling van bossen en dat een goede bosbouw en een goed bosbeheer ook duurzame werkgelegenheid kan verschaffen.

Open Natuurdagen

In de lente hield de afdeling Natuur, i.s.m. de vzw Natuureservaten, voor het eerst 'Open Natuurdagen'. Tijdens twee opeenvolgende zondagen kon het publiek deelnemen aan talrijke activiteiten in de natuur en ook verschillende natuurcentra onder deskundige begeleiding bezoeken.



9

Vlaams buitenlands beleid



Impulsen

› De betrokkenheid van het departement werd versterkt bij het opstellen van het beleid en de regelgeving en bij de programma's van de Europese Unie. Een aantal projecten werd voor subsidiëring voorgesteld. Zo werd bijvoorbeeld 7 miljoen ECU (280 miljoen frank) door de Europese Commissie toegezegd voor de studie van de sluiting van de Ring R1 om Antwerpen. Ook werd de laatste subsidieschijf vrijgegeven voor het afwerken van de E40 tot aan de Franse grens.

Aan een aantal andere gesubsidieerde projecten/studies voor Vlaanderen werd verdergewerkt:

- multimodale verkeers- en vervoersmodellen (64 mio*);
- studie verkeerstematica (20 mio*);
- studie van een geïntegreerd duurzaam toegankelijkheidsconcept voor toeristische kuststeden (8 mio*);
- studie van de Seine-Schelde verbinding (60 mio*);
- dossiers i.v.m. de luchthaven Oostende (33 mio*);
- studie van de toegankelijkheid van de havens van Gent en Terneuzen (20 mio*);
- meerjarenprogramma voor bebossing van landbouwgronden (638 mio*).

Verder werd in het departement een geïnformatiseerd opvolgingssysteem van (te) ontvangen subsidies operationeel gemaakt.

› In de werkgroepen 'Europese Unie' en 'Internationale samenwerkingsprogramma's' voert LIN administratie-overschrijdend overleg inzake: verkeer en vervoer, leefmilieu, monumentenzorg, ruimtelijke planning, onderzoek en ontwikkeling.

Met de landen waarmee Vlaanderen exclusieve verdragen sloot werden in 1997 concrete samenwerkingsprogramma's opgesteld (Estland, Letland, Litouwen, Polen en Hongarije) en gestart met de uitvoering ervan.

FITA (Flanders International Technical Agency)

› Het FITA stelt experts ter beschikking voor privé-bedrijven, instellingen en organisaties in het kader van de promotie van Vlaamse expertise in het buitenland op het vlak van infrastructuur en milieu, ruimtelijke ordening, mobiliteit en huisvesting.

› In dat perspectief werden contracten afgesloten tussen FITA en ABOS (Cai Mep in Vietnam); HAECON N.V. (Canal Martin Garcia in Uruguay); HYDRO SOIL SERVICES (Klaipeda in Litouwen) en PRO-INTER (Liepaja Regional Development and Action Plan in Letland). FITA ontving samen met het Vlaamse bedrijfsleven, in het kader van stages/bezoeken van buitenlandse experts, geïnteresseerden uit de Volksrepubliek China, Chili, Thailand, India en Vietnam.



1. Internationale belangstelling voor Vlaamse Proefvakken.
2. De tentoonstelling 'Maritime Vietnam '97'.
3. Het seminarie 'Latvia-Flanders gateway for east-west transit' - Antwerpen.

› Er werden studiedagen en seminars georganiseerd om de Vlaamse knowhow op het vlak van infrastructuur en leefmilieu te promoten en de doelstellingen en de werking van FITA toe te lichten. Promotie- en prospectiezendingen gebeurden onder auspiciën van de BDBH; Export Vlaanderen; het VBO; het ABB/LIN; het FITA. Detailinformatie is terug te vinden in het jaarverslag 1997 van de vzw FITA.

Blikvangers

Europese samenwerking binnen de DREOWERD

› De contacten en ervaringsuitwisseling van de administratie Wegen en Verkeer met de Europese Instellingen gebeurt binnen de groep DREOWERD (Directeurs des routes d'Europe de l'Ouest-Western European Road Directors) die voorstellen formuleert aan de Europese Commissie, aan de industrie en aan andere nationale en internationale organisaties. De aandacht ging vooral naar financiering, de relatie verkeer en infrastructuur, leefmilieu en uitwisseling van gegevens over het trans-Europees wegennetwerk.

Internationale belangstelling voor Vlaamse Proefvakken

› Op 23 april werd een informatiedag georganiseerd over 'Proefvakken van geluidsarme cementbetonverhardingen' die op de N255 te Herne en Galmaarden waren aangelegd. De resultaten werden voorgesteld aan de leden van de technische commissie C7, Concrete Roads, van PIARC. De volledig nieuwe toepassing blijkt interessante perspectieven te bieden vanuit het oogpunt van geluidsreductie, duurzaamheid en kostprijs.

Overdracht van telematicakennis

› Het gebruik en de ervaring met telematica in het verkeersbeheer krijgt meer en meer internationale

belangstelling. Vooral Oost-Europa toont interesse voor stedelijke verkeersregeling en de elektronische besturing hiervan. Gent, Antwerpen, Brugge en Leuven zijn de blikvangers. In de samenwerkingsprogramma's met de Baltische Staten werd dit als prioritair aangevoeld door de bevoegde overheden.

De Cel Internationale Betrekkingen bij AWZ

› De internationale uitstraling van AWZ nam sterk toe. In 1997 werden door de Vlaamse regering met Hongarije, Polen, Estland, Letland en Litouwen werkprogramma's ondertekend waarin talrijke projecten door AWZ dienen te worden ingevuld. Een nieuwe Cel Internationale Betrekkingen zal voortaan de versnipperde internationale relaties centraliseren en coördineren en de genomen engagementen helpen nakomen.

De tentoonstelling 'Maritime Vietnam '97' in Ho-Chi-Minh-City (ex Saigon)

› Op deze tentoonstelling, die liep van 16 tot 18 april, werden niet alleen de Vlaamse havens Antwerpen, Gent, Brugge-Zeebrugge en hun rol in het mondiale containervervoer belicht. Veel aandacht ging eveneens naar de inbreng van de kennis en het vernuft van de Vlaamse waterbouw in dit economisch snel groeiend gedeelte van Azië.

AWZ werd voor het geheel gefeliciteerd door de Belgische ere-consul in Ho-Chi-Minh-City en de vertegenwoordigster van 'Export Vlaanderen' in Vietnam.

Het seminarie 'Latvia-Flanders gateway for east-west transit' in Antwerpen

› In oktober vond het seminarie Latvia-Flanders in Vlaanderen plaats met een tentoonstelling én technische werkbezoeken van de vertegenwoordigers van de Letse havens. De boeiende tentoonstelling, over zowel de Letse als de Vlaamse havens, was een 'knap bruggehoofd voor Vlaanderen', dixit de ere-consul van Letland in Antwerpen.



1. Impel-Network: milieu-inspecteurs ontvangen Europese collega's.
2. NTMB: bezoek aan fauna uitstapplaats te Dessel.

De voorbereiding van de Ministeriële conferentie in Arhus

› In 1997 heeft de afdeling Europa en Milieu van AMINAL actief en intens deelgenomen aan de voorbereiding van de UN/ECE Ministeriële Conferentie in Arhus (Denemarken, juni 1998). Daar zullen er een aantal cruciale beslissingen genomen worden, onder meer i.v.m. de relatie tussen West- en Oost-Europa.

EExpertenbezoek in het raam van de Oeso Review

› In de loop van 1997 werden zowat alle geleidingen van het Vlaamse milieu-apparaat ingeschakeld bij het beantwoorden van de vragen van de OESO in het kader van de 'Oeso Review' over België. Een belangrijke stap in de ontwikkeling van de Oeso Review was het expertenbezoek in de herfst van 1997, waarbij topexperten van de OESO op een 'fact finding mission' naar België kwamen. Er werd hen een gevarieerd en hoogstaand programma aangeboden van uiteenzettingen, debatten en plaatsbezoeken.

Het project 'Beschermd Gebieden'

› Op 21 november vond te Brussel een persconferentie plaats als bekroning van het 'Beschermd Gebieden'-project, één van de meest succesrijke projecten van de derde werkgroep van de EUROREGIO. Verschillende sprekers brachten hulde aan ir. Sylvester Tys, het vroegere afdelingshoofd van de afdeling Natuur. In de zomer van 1997, in het kader van een bezoek aan een natuurgebied werd hij het slachtoffer van een tragisch verkeersongeval. Sylvester Tys was een boegbeeld in het Belgische en later het Vlaamse Natuurbeleid. Voor zijn pensionering had hij met onvermoeibare inzet aan het project 'Beschermd Gebieden' meegewerkt.

Impel Network: milieu-inspecteurs ontvangen Europese collega's

› De afdeling Milieu-inspectie ontving van 16 tot 21 maart 29 milieu-inspecteurs uit alle Europese lidstaten (behalve Portugal) en Polen. Dit gebeurde in het kader van het IMPEL Network of het Europees Netwerk voor de Implementatie en de Handhaving van Milieuwetgeving. Deze organisatie brengt de verschillende milieu-inspectiediensten uit de Europese Unie samen

om gespecialiseerde informatie en ervaringen uit te wisselen. Hiervoor werkte de afdeling Milieu-inspectie samen met het Brusselse Instituut voor Milieubeheer en de Waalse 'Division de la Police de l'Environnement'. De evaluatie en de opmerkingen van de deelnemers bewezen het enorme succes van deze organisatie.

Natuurtechnische Milieubouw (NTMB) in Vlaanderen krijgt internationale belangstelling

› De werkgroep NTMB die met haar twee Vademeccums Natuurtechniek, de basis legde voor het natuurvriendelijke oever- en bermbeheer in Vlaanderen, ontving op 19 september een 40-tal Franse ingenieurs van de 'Voies Navigables de France' en de 'Conseil Régional Nord-Pas de Calais'. Medewerkers van AWZ en AMINAL beantwoordden talrijke ecologische en technische vragen over natuurtechnisch uitgevoerde oeverwerken langs bevaarbare waterlopen. Er is duidelijk internationale belangstelling en daarom wordt het eerste 'Vademecum Natuurtechniek: inrichting en beheer van waterlopen' in 1998 vertaald in het Engels en in het Frans.

Ook ruimtelijke ordening op Europees niveau

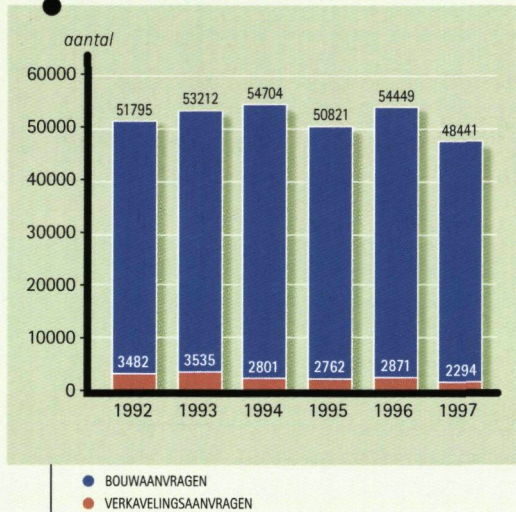
› In juni 1997 werd een eerste officieel ontwerp voorgelegd van het Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief (EROP), als voluntaristisch referentiekader voor ruimtelijke ontwikkelingen op Europees niveau. AROHM en AWZ volgen het communautair initiatief Interreg II C op, dat moet bijdragen tot de nadere uitwerking en toepassing van het EROP. In 1997 werd voor de programma's waaraan Vlaanderen deelneemt (North Western Metropolitan Area en Internationaal Rijn Maas Actieprogramma) een gemeenschappelijk operationeel programma afgewerkt. Het IRMA programma werd in december 1997 door de Europese Commissie goedgekeurd, het NWMA programma wordt waarschijnlijk in april 1998 goedgekeurd. In het kader van de Benelux namen op 8 juli 1997, de ministers bevoegd voor ruimtelijke ordening, te Den Haag een beslissing over de voortgang van de Tweede Benelux Structuurschets. AROHM zal de doorwerking van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen naar dit niveau bewaken. Ook in de werkgroepen Oost en West zorgt AROHM voor een kwaliteitsbewaking bij het afstemmen van planning over de landsgrenzen heen.

Subsidies en vergunningen

Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen

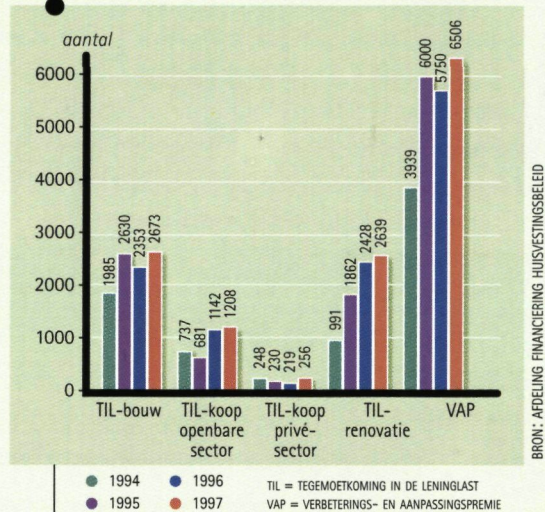
Ruimtelijke Ordening

Aantal gunstig geadviseerde bouw- en verkavelingsaanvragen 1992-1997



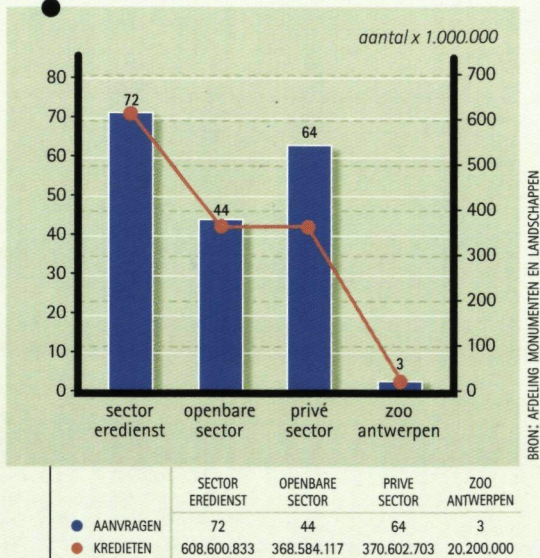
Huisvesting

Aantal mededelingen bedrag tegemoetkoming TIL + aantal definitieve toekenningen VAP (1994-1997)



Monumenten en Landschappen

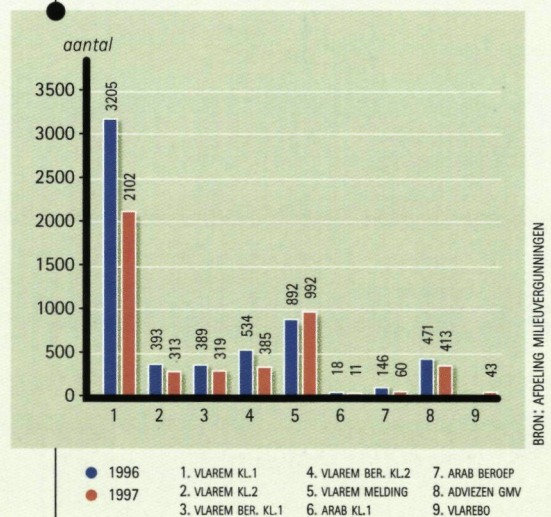
Toegekende restauratiepremie en kredieten 1997



Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer

Milieuvergunningen

Verleende adviezen 1996 en 1997

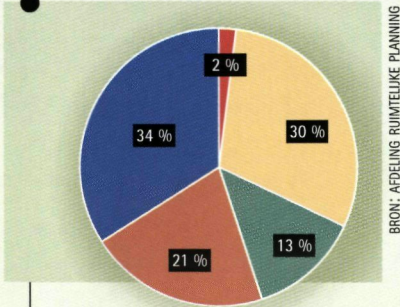


Financieel beleid

Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen

Kredieten Ruimtelijke Ordening '97

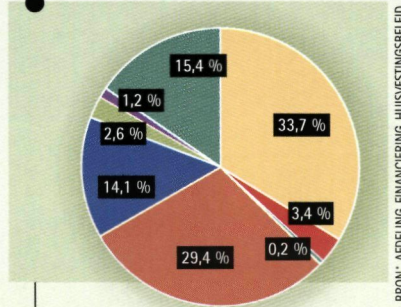
Totaal taartgrafiek: ± 414 mio frank



- SANERING VERLATEN BEDRIJFSGEBOUWEN
- WERKINGSKOSTEN
- PLANSCHADE
- GROND- EN PANDENBELEID
- STUDIES EN COMMUNICATIE

Kredieten Huisvesting '97

Totaal taartgrafiek: 11,302 mio frank



- OPENBARE SECTOR
- TUSSENKOMSTEN HUURLASTEN
- ALTERNATIEVE FINANCIERING
- ORGANISATIES
- DERDEN
- URGENTIEPLAN
- INTERNE WERKING - WETENSCHAP. ONDERZOEK - EXP. PROJ.
- PARTICULIERE SECTOR

Machtigingen huisvesting:
 - derden: 5.318,8 mio frank
 - urgentieplan: 31.519,2 mio frank (gespreid over 22 jaar)

Kredieten Monumenten en Landschappen '97

Totaal: ± 1,568,5 mio frank

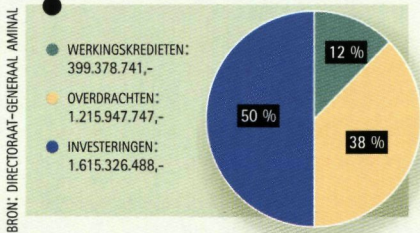
1. WERKEN AAN BESCHERMD MONUMENTEN	
ONDERHOUDSPREMIË PRIVÉ-SECTOR	26.500.000 FR.
ONDERHOUDSPREMIË OPENBARE SECTOR	14.700.000 FR.
RESTAURATIEPREMIË PRIVÉ-SECTOR	371.400.000 FR.
RESTAURATIEPREMIË OPENBARE SECTOR	398.000.000 FR.
RESTAURATIEPREMIË SECTOR EREDIENST	685.500.000 FR.
TOTAAL PREMIËSTELSLS VOOR WERKEN AAN BESCHERMD MONUMENTEN (AANDEEL VLAAMS GEWEST)	1.496.100.000 FR.
2. DOTATIE AAN HET IAP (INSTITUUT VOOR HET ARCHEOLOGISCH PATRIMONIUM)	
	29.800.000 FR.
3. SUBSIDIES AAN VERENIGINGEN	
	42.600.000 FR.
ALGEMEEN TOTAAL (EXCLUSIEF EIGEN MIDDELEN)	1.568.500.000 FR.

BRON: AFDELING MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer

Kredieten '97 per kostensoort (excl. MINA-fonds)

(excl. MINA-fonds)

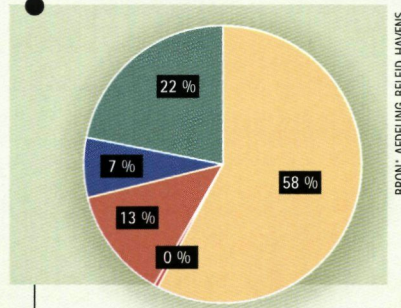


- WERKINGSKREDIETEN: 399.378.741,-
- OVERDRACHTEN: 1.215.947.747,-
- INVESTERINGEN: 1.615.326.488,-

Administratie Waterwegen en Zeewezen

Kredieten '97

Totaal taartgrafiek: 17.537,5 mio frank

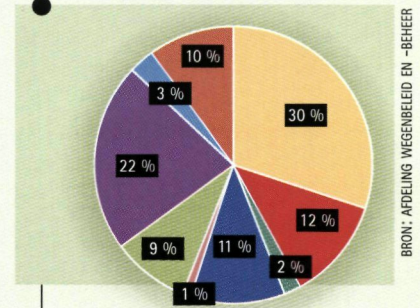


HAVENS EN MARITIEME TOEGANGSWEGEN	investeringen	5.860,6
	onderhoud	4.150,4
	andere	40,9
HYDROLOGISCH ONDERZOEK	onderzoek	66,5
WATERBEHEERSING	investeringen	1.869,2
	onderhoud	350,1
	andere	2,9
ZEEWEZEN EN LOODSDIENSTEN	investeringen	197,4
	werking	1.061,1
BINNENVAART	investeringen	2.307,2
	onderhoud	1.041,9
	andere	589,3

Administratie Wegen en Verkeer

Kredieten '97

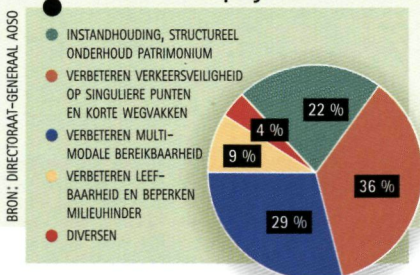
Totaal taartgrafiek: 12.495 mio frank



- HOOFDWEGEN - PRIMAIR I - PRIMAIR II
- VEILIGHEIDSWERKEN
- FIETSPADEN
- LEEFBAARHEID
- VERKEERSAFWIKKELING
- ELEKTROMECHANISCHE UITRUSTING
- ONDERHOUD WEGEN
- HERBOUWEN EN VERNIEUWEN BRUGGEN
- ONDERHOUD ELEKTRO-MECHANISCHE UITRUSTING

Administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten

Verdeling budget voor belangrijke AOSO - Elektriciteit en Mechanica projecten



- INSTANDHOUDING, STRUCTUREEL ONDERHOUD PATRIMONIUM
- VERBETEREN VERKEERSVEILIGHEID OP SINGULIERE PUNTEN EN KORTE WEGVAKKEN
- VERBETEREN MULTI-MODALE BEREIKBAARHEID
- VERBETEREN LEEFBAARHEID EN BEPERKEN MILIEUHINDER
- DIVERSEN

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

Administratie Algemene Administratieve Diensten

E. Jacqmainlaan 156, bus 2, 1000 Brussel
tel: 02/553 72 02 - fax: 02/553 72 05

Administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten

E. Jacqmainlaan 156, bus 6, 1000 Brussel
tel: 02/553 73 11 - fax: 02/553 73 05

Administratie Wegen en Verkeer

E. Jacqmainlaan 156, bus 4, 1000 Brussel
tel: 02/553 79 02 - fax: 02/553 79 05

Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer

E. Jacqmainlaan 156, bus 8, 1000 Brussel
tel: 02/553 80 11 - fax: 02/553 80 05

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

Administratie Waterwegen en Zeewezen

E. Jacqmainlaan 156, bus 5, 1000 Brussel
tel: 02/553 77 27 - fax: 02/553 77 05

› Gegevens over en contactadressen van de 52 afdelingen van het departement LIN vindt u in de 'Gids van de Vlaamse overheid'. De gids kan telefonisch besteld worden op het nummer: 02/553 55 77. Hij kan ook aangevraagd worden per fax: 02/553 55 79, of via de website van de Vlaamse overheid: <http://www.vlaanderen.be>
> rubrieken > publicaties
> Vlaamse overheid.
(gratis voor de personeelsleden van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap)

› Exemplaren van het Jaarboek LIN kunnen aangevraagd worden op het telefoonnummer: 02/553 71 36, het faxnummer: 02/553 71 05 (Anne Persyn) of via hierboven vermeld webadres.

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

Inhoudstafel

Directie LIN 2

Woord vooraf 3

Organisatie van het departement 4

1 Ondersteunende dienstverlening 5

Coördinatie van administratie-overschrijdende projecten 5

Verandering en vernieuwing 6

Communicatie en kwaliteitszorg 7

Kwaliteitszorg toegepast 8

2 Administratie Algemene Administratieve Diensten 9

Juridische dienstverlening 10

Logistieke dienstverlening 11

Boekhouding en begroting 12

Informatica-ondersteuning 12

Personeelsbeheer en -beleid 13

3 Mobiliteit 15

Het Strategisch plan 'Toegankelijk Vlaanderen' 16

Van een behoeftenanalyse naar een driejarenprogramma 17

Een multimodale aanpak: de mobiliteitsconvenants 18

Het Masterplan Antwerpen 19

Het verplaatsingsgedrag aan de kust 21

De opwaardering van het openbaar vervoer in Hasselt 21

Een ononderbroken streven naar meer verkeersveiligheid 22

Beter organiseren van het verkeer 24

Onderhoud 27

Adviezen en vergunningen 28

Overheidsopdrachten: tijdige betaling 29

Milieuvriendelijke alternatieven voor voorzieningen 29

Belangrijke infrastructuurwerken 30

De Vlaamse Regionale Luchthavens 30

Antwerpen en Oostende 31

4 Technische ondersteuning 33

Het project Zeekanaal Schelde-Brussel 34

Fotogrammetrie: een actief jaar 35

Technische goedkeuring in de bouw van start 37

De afdeling Metaalstructuren: erkend en 37

geaccrediteerd als keuringsinstelling 37

Een in het oog springende taak: 37

inspecteren van voetbalstadions 38

5 Waterbeheer 39

De wetenschappelijke benadering 40

van integraal waterbeheer 40

De beheersing van de Maas 40

Overstromingen in het IJzerbekken 41

De kustverdediging 42

Zorgen voor een veilige en vlotte scheepvaart 43

Ontsluiting en toegankelijkheid van havens 45

Belangrijke infrastructuurwerken in de havens 46

Belangrijke infrastructuurwerken aan de waterwegen 47

Een buitenbeentje: informatie over surfers en zeilers 48

6 Milieu 49

Het Milieubeleidsplan 1997-2001: eindelijk gestart 50

Commotie rond verbrandingsovens 50

De schorsingsprocedure 51

voor vijf verbrandingsovens ingezet 51

Vlarea 52

Een doorlichting van de chemische industrie:

Oeso Review 53

Het Bosbeleid in Vlaanderen: bosinventarisatie 53

Nieuwe Ecologische Impulsgebieden 54

Milieu- en Natuureducatie 55

Ruilverkaveling voor een betere inrichting 56

van het landelijke gebied 56

7 Ruimtelijke ordening, wonen en cultuur 57

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen 58

Stedenbouwkundig beleid 60

Het handhavingsbeleid 61

Bestrijding en voorkoming van leegstand 63

en verwaarlozing van bedrijfsruimten 63

Huisvesting 63

De Vlaamse begijnhoven in de kijker 65

8 Sensibilisering 67

Het XVIIIe Belgische Wegencongres 68

Eurotraffix 68

Een nieuw mobiliteitsblad 68

De Week van Vervoering 68

De Week van de zachte weggebruiker 69

Informatiedagen over nieuwe dienstorders 69

Open Monumentendag Vlaanderen 69

Open Monumentendag op m/s Ter Streep 70

Expo Kust en Zee 70

De dag 'Meisjes en Techniek' 70

De Vlaamse Openbedrijvendag 70

Lente in Bos en Groen 72

De Week van het Bos 72

Open Natuurdagen 72

De Rozendagen van Coloma 72

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen 72

9 Vlaams buitenlands beleid 73

Impulsen 73

Blikvangers 74

Subsidies en vergunningen 76

Financieel beleid 77

Adressen en contacten 78



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

Concept, eindredactie, layout, drukwerk:
Magenta, Brugge

Depotnummer:
D/1998/3241/092

UIN



Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu en Infrastructuur

Graaf de Ferraris-gebouw
Emile Jacqmainlaan 156, bus 2
1000 Brussel