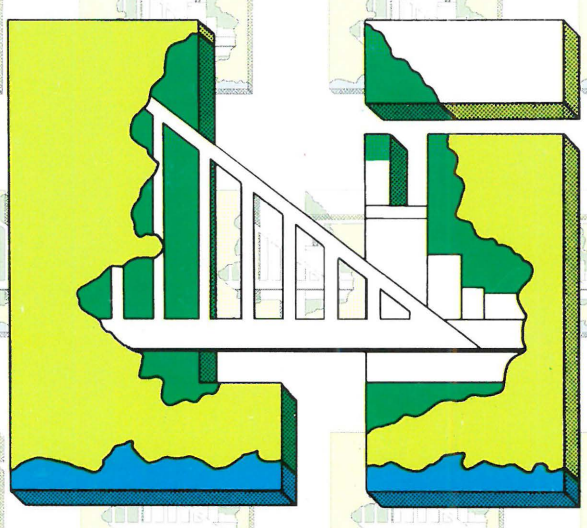
Rita Berlens

Jaarboek '94



Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu en Infrastructuur
LIN

01.3.

Woord vooraf

De zeer diverse en vaak hoog gespecialiseerde activiteiten die het departement Leefmilieu en Infrastructuur ontplooit, hebben een diepgaande impact op onze snel evoluerende samenleving.

De medewerkers van het departement staan niet alleen in voor de bescherming en de verbetering van het leefmilieu, de natuur en het architecturale erfgoed, ze hebben ook de opdracht de ruimte te ordenen en het grondgebied in te richten. De toenemende mobiliteit vraagt om een efficiënte verkeers- en vervoersinfrastructuur, die niet alleen uitgebouwd maar ook onderhouden moet worden. Dat moet bovendien gebeuren op een manier die aanvaardbaar is vanuit sociaal, economisch en ecologisch standpunt. Mobiliteit, milieu en ruimtelijke planning dreigen immers met elkaar in conflict te komen. Het blijft daarom ook de volgende jaren een prioritaire taak deze complexe problematiek te ontwarren en tot een bevredigende oplossing te brengen.

In deze brochure hebben we voor het eerst geprobeerd de enorme variatie aan activiteitsdomeinen van het departement op een overzichtelijke manier in kaart te brengen. Ze is bedoeld voor iedereen die van ver of van nabij belang stelt in ons departement, zijn verwezenlijkingen en zijn maatschappelijke relevantie.

Door het brede publiek (en de ambtenaren zelf) te informeren, kan dit Jaarboek zijn steentje bijdragen tot de diepgaande hervormingen die de Vlaamse administratie op dit ogenblik doormaakt. Met deze brochure wil het departement inspelen op de principes van openheid en klantvriendelijkheid die aan de basis liggen van het Charter van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Meteen kan ze ook als leidraad dienen om u wegwijs te maken in de hertekende structuur van het departement.

Ik ben ervan overtuigd dat u in dit Jaarboek nog ongekende aspecten van ons departement zal ontdekken en wens u alvast veel leesplezier toe !



ir. Fernand Desmyter.
Secretaris-generaal

Referentiekader

Vlaanderen heeft binnen de Europese Unie belangrijke troeven:

- een gunstige ligging die door een aangepaste verkeers- en vervoersinfrastructuur maximaal wordt benut;
- een exportgerichtheid die in de hand gewerkt wordt door een investeringsklimaat dat zeer vriendelijk is voor de vestiging van multinationale ondernemingen;
- een stevige en produktieve industriële basis die te danken is aan technologische vernieuwingsprocessen, een hooggeschoolde en meertalige beroepsbevolking en een goed sociaal klimaat.

In vergelijking met de Europese Unie is de werkgelegenheid in de landbouw in Vlaanderen zeer beperkt, en relatief groter in de industrie- en de dienstensector. Door de evolutie van grondgebonden naar niet-grondgebonden industriële landbouw blijft deze sector evenwel een belangrijke economische factor.

Het Vlaamse Gewest beslaat een oppervlakte van 13.512 km² (dat is 40 % van de oppervlakte van België) en telt 5,8 miljoen inwoners (dat is bijna 60 % van de totale Belgische bevolking). De bevolkingsdichtheid ligt in Vlaanderen driemaal zo hoog als het Europese gemiddelde. Dit heeft uiteraard gevolgen voor het leefmilieu.

Samen met de technologische evolutie, de groei van de welvaart en het ruimtegebruik van de laatste decennia was er een exponentiële groei van het verkeer.

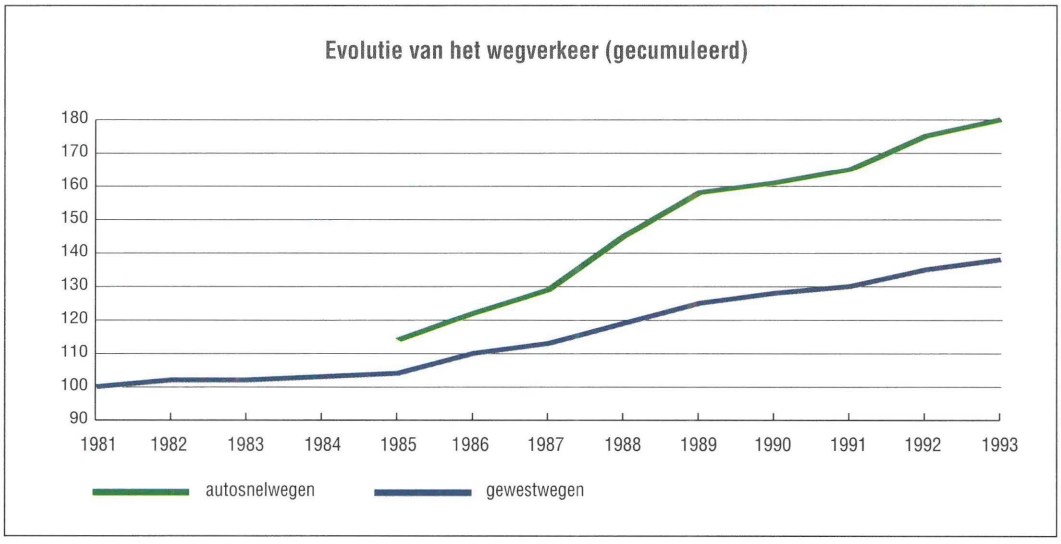
Elke Vlaming legt per jaar gemiddeld 10.000 km af met de auto. Tussen 1980 en 1994 is het verkeer op de autosnelwegen met ruim 80 % toegenomen. Tegen 2010 worden in de huidige groeitendens ca. 3,15 miljoen personenwagens verwacht op de Vlaamse wegen. Ten opzichte van 1993 is het aantal personenwagens in 1994 met ca. 2 % toegenomen.
Het zware verkeer vertegenwoordigt ongeveer 15 % van het voertuigenpark.

Het fileprobleem neemt jaarlijks toe. Belangrijke toevoerlijnen naar steden, havens en industriegebieden dreigen dicht te slibben. Het gemeenschappelijke vervoer wordt te weinig benut. Vraag en aanbod zijn te zwak. De verzadiging van het wegennet verplicht de beleidsmakers te zoeken naar alternatieve transportvormen en optimalisering van het openbare vervoer.

Met zijn uitgebreide waterwegennet (78,5 km waterweg per 1.000 km²) komt Vlaanderen op de tweede plaats in de wereld na Nederland. Dit net heeft een groot potentieel vermogen voor het binnenscheepvaartverkeer. Het wordt evenwel niet maximaal benut.

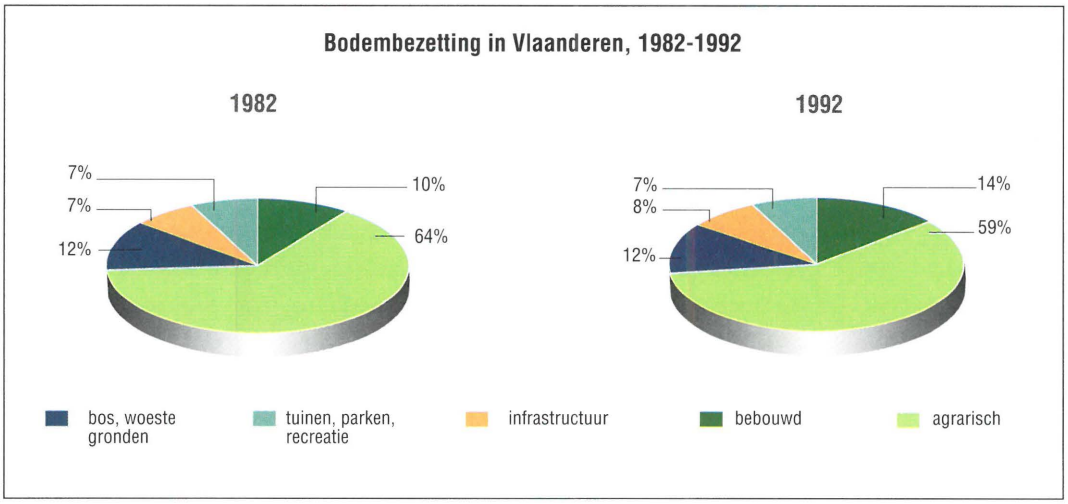
De relatie tussen wonen, werken en cultuur/ontspanning bepaalt in belangrijke mate de ordening van het gebied. Op tien jaar tijd (tussen 1982 en 1992) is de totale bebouwde oppervlakte voor woningen, industrie, openbaar nut en dergelijke in Vlaanderen met 4 % toegenomen (± 45.000 ha, de oppervlakte van 90.000 voetbalvelden); de gemiddelde perceeloppervlakte voor bouwgronden is tussen 1982 en 1992 gestegen met 13 %. Infrastructuur kende een toename van 1 %; in dezelfde periode nam de totale agrarische bodembezetting af met 6 %.

De exploitatie van natuurlijke grondstoffen zorgt voor toeleveringsproblemen van levensnoodzakelijke elementen: de drinkwatermaatschappijen moeten meer dan 1 miljoen m^3 drinkwater per dag produceren om aan de behoeften van industrie, landbouw en individueel gebruik te voldoen.
De blijvende toename van het wagengebruik, de mestoverschotten, de stijgende groei van de afvalbergen, het verpakkingsprobleem en het tekort aan groen in Vlaanderen bedreigen een evenwichtige samenstelling van de atmosfeer, de kwaliteit van het water en de bodem.
Kortom, aan de vooravond van de eenentwintigste eeuw staat Vlaanderen voor grote uitdagingen.



Bron: mobiliteitscel- AWV.

Neveneffecten van het wegverkeer:
- 62 % van de totale NOx-uitstoot wordt veroorzaakt door het verkeer. NOx wordt verantwoordelijk geacht voor de zure regen en onrechtstreeks voor het broeikaseffect.
- 50 % van het broeikaseffect hangt samen met de massale CO_2 uitstoot. Een groot deel van de CO_2 uitstoot komt voor rekening van het toenemende verkeer.



Bron: AROHM.

Uitdagingen

De Vlaamse regering stelde in haar regeerakkoord van januari 1992 dat ze een optimaal evenwicht nastreeft tussen de economische draagkracht, de algemene maatschappelijke belangen, het leefmilieu en de ruimtelijke ordening in het kader van een duurzame ontwikkeling binnen een geïntegreerd beleid.

Verkeer en vervoer

Het behoud en de versterking van onze concurrentiepositie binnen Europa wordt onder andere 'gedragen' door de bereikbaarheid van de economische centra. Het grote succes van het wegverkeer is te danken aan de flexibele vorm, die voorziet in de behoefte van de individuele gebruiker. Een verschuiving naar meer milieuvriendelijke, collectieve en efficiënte vormen van verplaatsing wordt mogelijk door het optimaliseren van de mobiliteit waarbij het verhogen van de wegveiligheid, het verminderen van de verkeersoverlast, het ontwikkelen van alternatieve vervoersvormen langs de weg en op het water en het onderhouden van bestaande infrastructuurnetwerken topprioriteiten worden. De parameter 'kwantiteit' zal in de toekomst steeds meer worden afgewogen tegenover de parameter 'kwaliteit'.

Havens en waterwegen

De Vlaamse zeehavens vormen door hun gunstige ligging in Noordwest-Europa de knooppunten in de transportcorridor west-oost (Frankrijk - Vlaanderen - Ruhrgebied) en noord-zuid (Nederland - Vlaanderen - Frankrijk). Het transport over de waterwegen moet worden bevorderd als een volwaardig alternatief voor de toenemende vervoersstromen langs de weg. Dit veronderstelt een voldoende uitgebreid en homogeen vaarwegennet dat rechtstreeks in verbinding staat met de zeehavens en goede aansluitingen op het Europese netwerk heeft. Een capaciteitsverhoging van het goederenvervoer via de binnenvaart is makkelijk op te vangen met de bestaande infrastructuur en met minimale financiële middelen. De voordelen van de binnenvaart zijn bekend: ze is veilig, milieuvriendelijk en betrouwbaar, heeft een lage infrastructuurkost en biedt mogelijkheden voor gecombineerde transporten.

Urbanisatie

Het dichtslibben van de open ruimte, het verval van de binnensteden en de belasting door het verkeer zijn de drie meest opvallende gevolgen van de ruimtelijke ordening uit het verleden. Het realiseren van een op duurzame ontwikkeling gerichte ruimtelijke ordening die de verschillende maatschappelijke activiteiten tegen elkaar afweegt en de ruimtelijke potentialiteit benadert vanuit het perspectief van een leefbare toekomst, vormt de slagader van het ruimtelijke beleid. De opdracht moet evolueren van de behandeling van vergunningsaanvragen naar een globale ordening van het gebied.

Cultureel erfgoed

De overheid tracht de zorg voor het culturele erfgoed en het respect voor de eigenheid van de Vlaamse steden en monumenten aan te wakkeren door systematische inventarisatie, sensibilisering en financiële ondersteuning. Respect voor het verleden is respect voor typische landschapsvormen, historisch gegroeide kernen en flora uit de eigen streek.

Sociaal woonbeleid

Het bevorderen van een aangepast, kwaliteitsvol en betaalbaar wonen in een gezonde woonomgeving, in het bijzonder ten behoeve van specifieke doelgroepen en doelgebieden vormen de strategische uitgangspunten van het sociale woonbeleid. Samenwerking met andere relevante sectoren is daarbij essentieel. Een doelgroepenonderzoek en een onderzoek naar de kwaliteit en de kwantiteit van de bestaande bewoonde en leegstaande woningen vormen de basis van een inschatting van de toekomstige behoeften aan nieuwe woningen en hun impact op het ruimtegebruik.

Milieu en natuurbehoud

Het natuurlijke milieu is het sleutelelement voor de kwaliteit van het leven. De exploitatie van de natuur wordt verder omgebogen naar beheersing van het natuurlijke milieu vanuit de optiek van duurzaamheid, preventie en voorzichtigheid. Permanente kwantitatieve en kwalitatieve metingen, vergunnings- en inspectietaken ondersteunen het milieubeleid op weg naar een duurzame ontwikkeling. Evolutie naar natuurbehoud en natuurontwikkeling is in volle stroomversnelling. Behoud en uitbreiding van bossen en natuurreservaten, ecologische benadering van de infrastructuur en natuureducatie krijgen steeds meer aandacht.



Bron: AWZ.

Organisatie van het departement

Om een integraal beleid voor te bereiden en gestalte te geven beschikt het departement over ongeveer 5.600 gekwalificeerde ambtenaren. Het departement is gestructureerd in een horizontale en een verticale as. De ondersteuning en coördinatie van de verschillende beleidssectoren gebeurt horizontaal in de 'bovenbouw' van het departement. De verticale administraties verzorgen de dienstverlening aan de burger. Ingevolge het finaliseren van de organisatorische eenheden van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap is de administratie Overheidsopdrachten, Gebouwen en Gesubsidieerde Infrastructuur, die in 1994 nog deel uitmaakte van het departement, op 1 januari 1995 overgeheveld naar het departement Algemene Zaken en Financiën.
Om de lezer vertrouwd te maken met de nieuwe entiteiten die tot stand gekomen zijn na de reorganisatie, worden in dit jaarboek de nieuwe benamingen gebruikt.

Horizontale dienstverlening - bovenbouw

De dienstverlening is in hoofdzaak intern gericht.

Mobiliteitscel

De 'mobiliteitscel' bepaalt de krachtlijnen van een integraal mobiliteitsbeleid in het Vlaamse Gewest. Als onafhankelijk orgaan coördineert de cel het beleid van de verschillende administraties, overheidsbedrijven, privé-organisaties en bedrijven rond de mobiliteitsproblematiek.

Coördinatoren

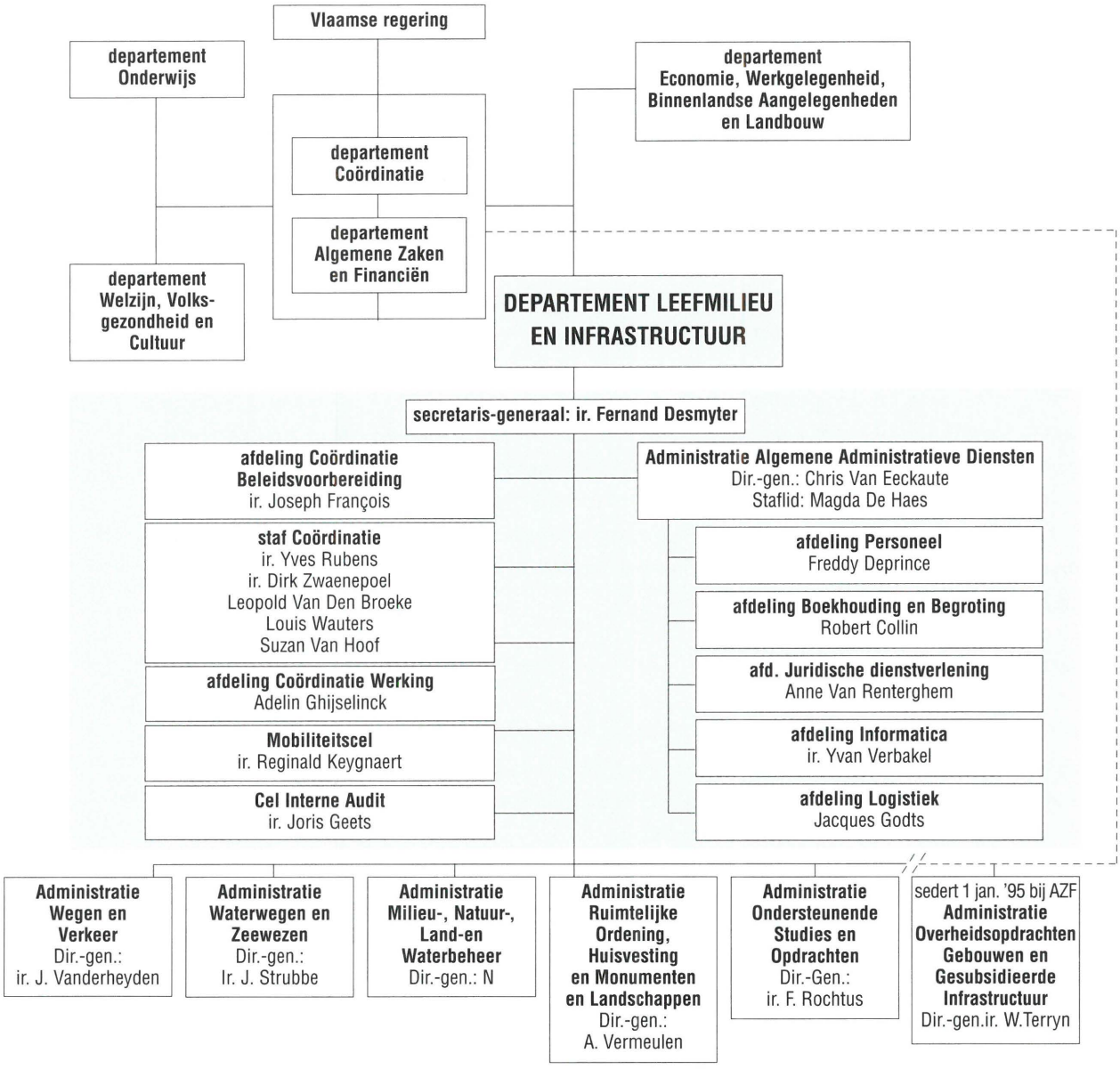
De coördinatoren behandelen specifieke domeinen zoals Human Resources Management, vorming, interne en externe communicatie, integrale kwaliteitszorg, wetenschapsbeleid en externe betrekkingen. Ze vertegenwoordigen het departement in het interdepartementale overleg.

Cel interne audit

Een autonome cel onderzoekt de mogelijkheden voor het genereren van inkomsten en ontwikkelt systemen om onnodige uitgaven te verminderen.

Afdelingen

Sinds 1 januari 1995 zijn twee afdelingen in de horizontale dienstverlening operatief: de afdeling Coördinatie Werking en de afdeling Coördinatie Beleidsvoorbereiding die beide ondersteuning bieden aan de verticale administraties van het departement.
De afdeling Coördinatie Beleidsvoorbereiding heeft 3 werkgebieden: coördinatie, internationale samenwerking en financieel management.



De cel coördinatie neemt het algemeen secretariaat waar van de beleidsvoorbereiding, onderzoekt de implicaties van nieuwe decreten die voor het departement belangrijk zijn en coördineert inhoudelijk administratie-overschrijdende dossiers.
Internationale samenwerking verzorgt in samenspraak met de coördinator voor externe betrekkingen, de contacten van het departement binnen en buiten de Europese Unie. De cel biedt ondersteuning bij de uitvoering van de doelstellingen van het FITA (Flanders International Technical Agency), dat met de betrokken sectoren uit de bedrijfswereld in andere landen en regio's werkt aan de uitbouw van een degelijke infrastructuur voor een functionele mobiliteit en een leefbaar milieu.
De afdeling Coördinatie Werking optimaliseert en organiseert administratie-overschrijdende dossierstromen. Ze neemt tevens de departementale 'ombudsdienst' waar en tracht hierdoor de klantvriendelijkheid te verhogen, in samenwerking met de ombudsman van de Vlaamse Gemeenschap. De afdeling stuurt de dienstverlening waar nodig bij.

Algemene administratieve diensten

Gemeenschappelijke domeinen van administratieve aard zijn gecentraliseerd in de enige horizontale administratie: de 'Algemene Administratieve Diensten' (AAD).
Tot deze diensten behoren het personeelsbeleid en de werving, de boekhouding en de begroting, de juridische dienstverlening, het informaticagebeuren en de logistiek.

Personeel

Human Resources Management is de pijler van het personeelsbeleid. Op 1 januari 1994 is het nieuwe ambtenarenstatuut ingevoerd dat op 24 november 1993 door de Vlaamse regering is goedgekeurd. Dit statuut verandert het bureaucratische organisatiemodel in een dienstverlenende en klantvriendelijke organisatiestructuur door sterke vereenvoudiging van graden, regels en procedures. De nieuwe organisatiestructuur wordt gekenmerkt door 'afplatting': 400 diensten en besturen zijn samengesmolten tot 133 afdelingen; leidinggevende functies zijn gereduceerd en georiënteerd naar integrale managementsfuncties. Beslissingsbevoegdheden verschuiven naar het meest relevante niveau. Sedert 1 januari 1995 zijn binnen het departement 52 afdelingen operatief. De creatie van afdelingen is uiteraard geen eindpunt: er wordt nu kritisch bekeken of bestaande procedures niet verbeterd kunnen worden en hoe het personeel op de meest efficiënte wijze kan worden ingezet. Door de historische groei van het departement, dat in het verleden erg bouwtechnisch georiënteerd was, zijn er slechts 19 % vrouwen werkzaam.

Logistiek

De afdeling Logistiek staat in voor de aankoop van kantoormeubilair, boeken, werkkledij en machines, de organisatie van het dienstvervoer, de verzendingen en de estafette. Logistiek verzorgt ook het beheer van de betalingen van deze ondersteuningstaken en regelt de betalingen voor energieverbruik, telefonie en verzending.
Het departement beschikt over een eigen drukkerij, een fotografie-eenheid en een fototheek. In de fotografie-eenheid worden foto-opnamen en cartografische en panoramische luchtopnamen gemaakt. De fototheek bevat ongeveer 450.000 foto's, genomen na het jaar 1900 !

Informatica

De informaticacel stelt het jaarlijkse informaticaplan voor het departement op aan de hand van de voorstellen die ingediend worden door de verschillende administraties. Ze neemt deel aan het interdepartementale overleg rond het opstellen van algemene standaarden voor uitrusting en systeemontwikkeling. De cel coördineert de realisatie van de gekozen projecten, beheert systeem- en applicatiesoftware, volgt de ontwikkeling van de applicaties op, ondersteunt het personeel en bouwt de lokale netwerken uit.

Juridische dienstverlening

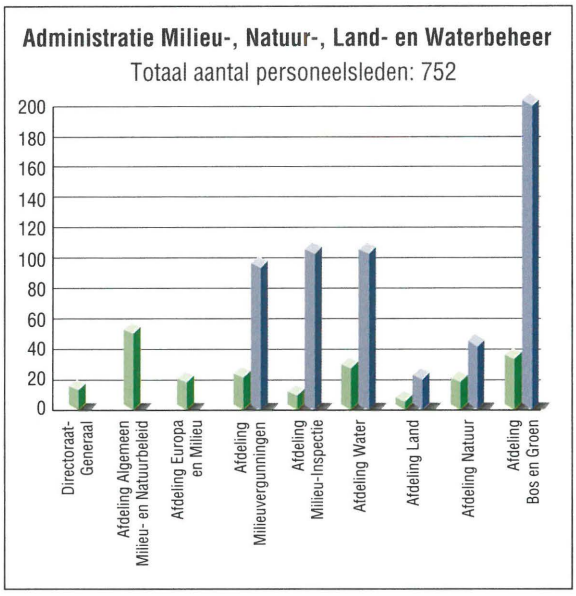
De juridische afdeling ondersteunt niet alleen de administraties bij de opmaak en interpretatie van de regelgeving, daarnaast verzorgt ze ook de rechtsbijstand, onder andere bij schadeclaims van (maar ook tegen) het Vlaamse Gewest, met uitzondering van schadeclaims ten gevolge van de uitvoering van overheidsopdrachten.

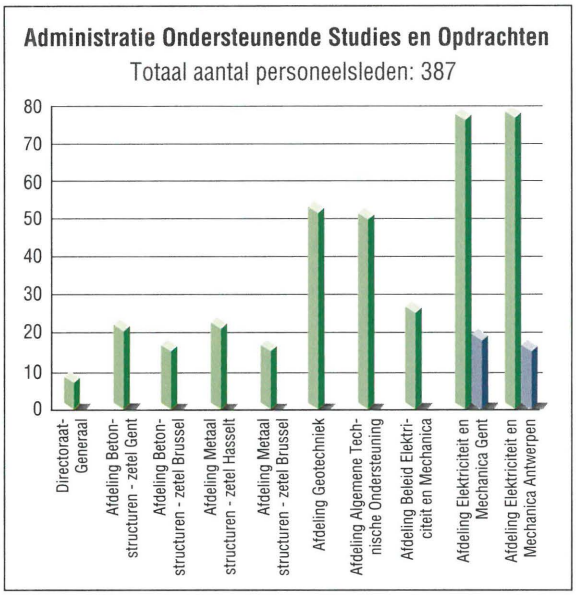
Boekhouding en begroting

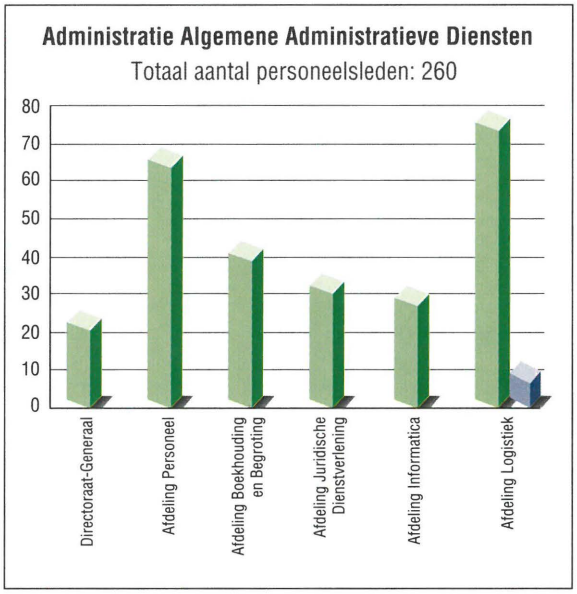
De afdeling Boekhouding en Begroting begeleidt en coördineert de departementale begrotingsopmaak en -aanpassing en houdt toezicht op de evolutie van de begroting. Ze overlegt met de administratie Budgettering, Accounting en Financieel Management van de Vlaamse Gemeenschap, die gecentraliseerd is in het departement Algemene Zaken en Financiën. De afdeling draagt zorg voor het goede beheer van de financiële middelen, voor een tijdige en correcte financiële afhandeling van de dossiers en voor een vlotte betaling van de klant.

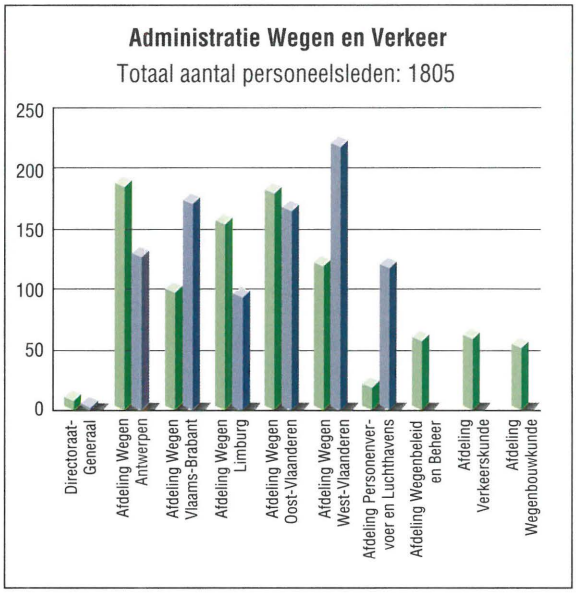
Aantal personeelsleden in de administraties per afdeling.

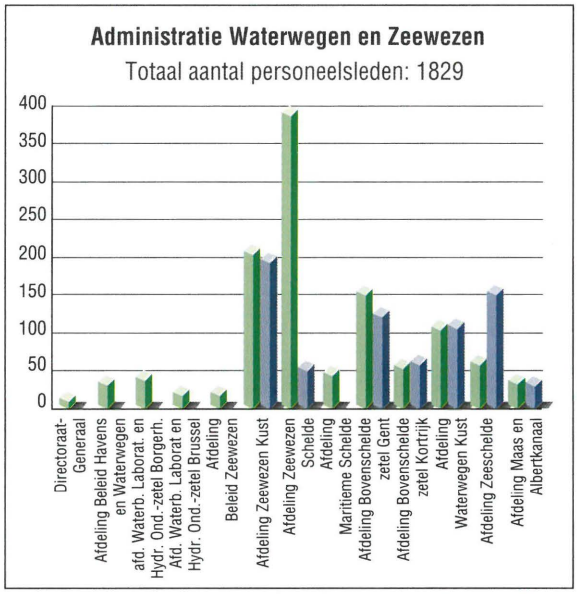
Gecentraliseerd in de 'zetel' van de afdeling. Gedecentraliseerd

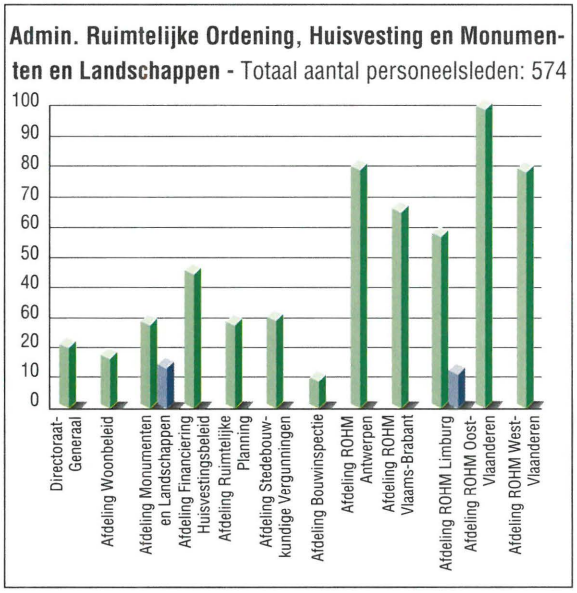












Bron: AAD.
Totaal aantal personeelsleden in het departement = 5642, waarvan 35 in de bovenbouw exclusief het personeel van de AAD (zie grafiek)

Verticale dienstverlening

De dienstverlening aan de klanten werd in 1994 verzorgd door zes verticale administraties.

Administratie Wegen en Verkeer (AWV)

Deze administratie zorgt voor het beheer, de aanleg en het onderhoud van het gewestwegennet zodat veiligheid en comfort verzekerd worden, de verkeersleefbaarheid verbetert en de verkeersafwikkeling optimaal verloopt. De administratie onderzoekt de kwaliteit van het wegdek en bestudeert win- en stortplaatsen van materialen die afgevoerd moeten worden of herbruikt kunnen worden. Ze coördineert het geregelde vervoer en de regionale luchthavens waarvoor ze ook de infrastructuurwerken verzorgt.

Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ)

AWZ zorgt voor het in stand houden, uitbreiden, beheren, uitbaten en bedienen van de infrastructuur voor het transport van goederen over het water. Deze administratie staat ook in voor de bescherming tegen overstromingen. Met het oog op een veilige scheepvaart in de vaargeulen naar de kusthavens, de Schelde en de havens van Antwerpen en Gent, organiseert ze de begeleiding en beloodsing van zeeschepen. Hydrologische en hydraulische onderzoeken vormen onder andere de basis voor het ontwerp en de uitvoering van waterbouwkundige werken. Op aanvraag worden studies en onderzoeken uitgevoerd voor de particuliere sector.

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

De opdracht van Aminal bestaat hoofdzakelijk in de zorg voor het leefmilieu en de inrichting van de landelijke ruimte. Om deze taak naar behoren te kunnen vervullen wordt Aminal geruggesteund door verschillende wetenschappelijke instituten en instellingen van openbaar nut. De algemene zorg voor het milieu impliceert aandacht voor de kwaliteit van het water, de natuur, de bodem en de lucht. Milieuzorg vereist overleg inzake de inrichting van de bebouwde en onbebouwde ruimte en de ecologische benaderingswijze van de infrastructuur. De administratie beheert een patrimonium van 20.000 ha: parken, viswaters en vooral bossen van gewestelijk en bovengewestelijk belang.

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

AROHM heeft als opdracht de wederzijdse afstemming en ruimtelijke integratie van de verschillende beleidssectoren met ruimtelijke aanspraken. Het ruimtelijke beleid slaat zowel op planning als inrichting en beheer van het stedelijke en het landelijke gebied. De administratie is actief op het vlak van de stads- en dorpsvernieuwing, de sanering van verlaten bedrijfspanden, het huisvestingsbeleid en de monumenten- en landschapszorg. Het huisvestingsbeleid legt het accent op kwaliteitsvol en betaalbaar wonen voor specifieke doelgroepen. De afdeling Monumenten en Landschappen draagt zorg voor het behoud van het cultuur-historische patrimonium.

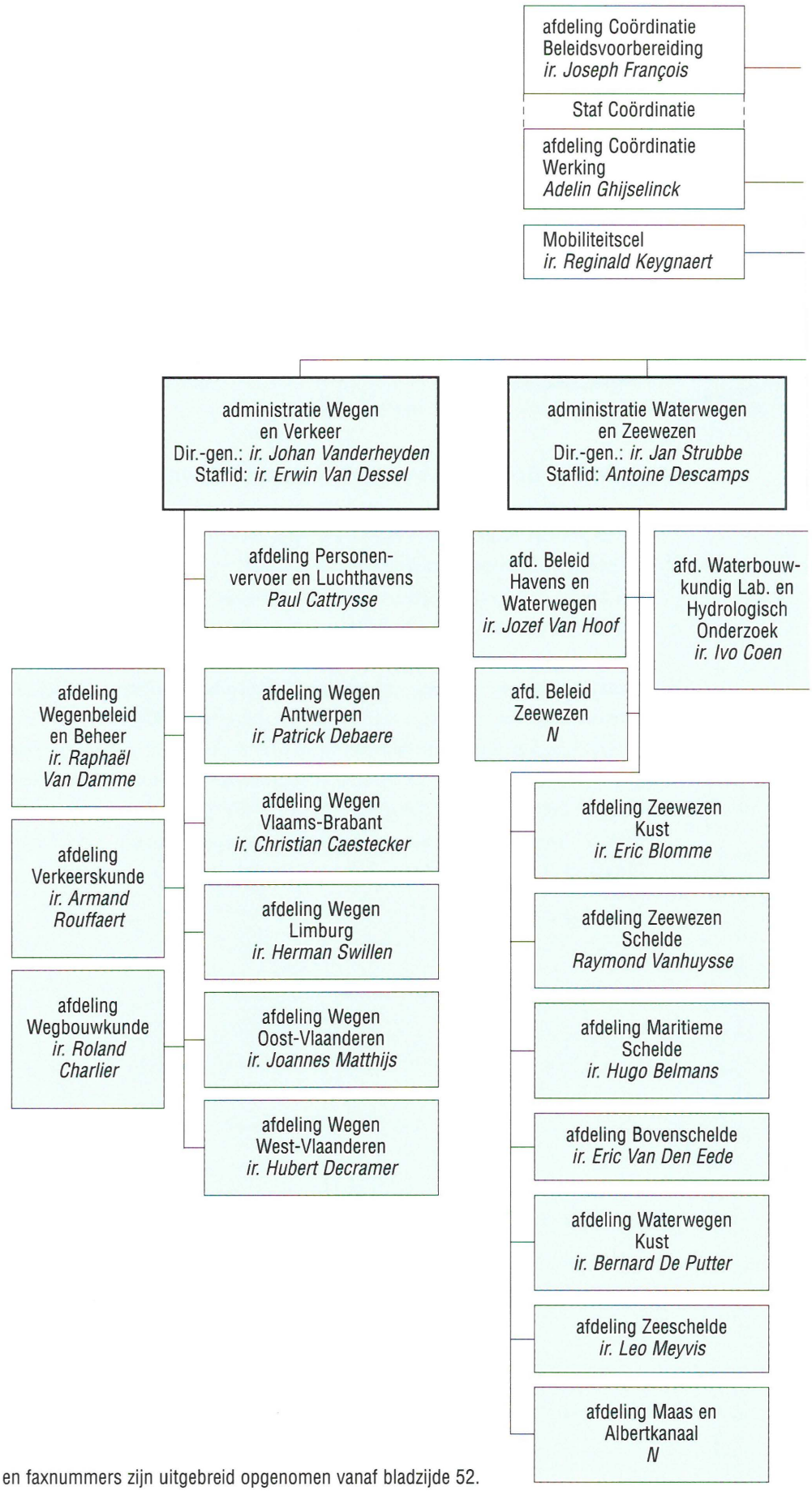


Administratie Overheidsopdrachten Gebouwen en Gesubsidieerde Infrastructuur (AOGGI)

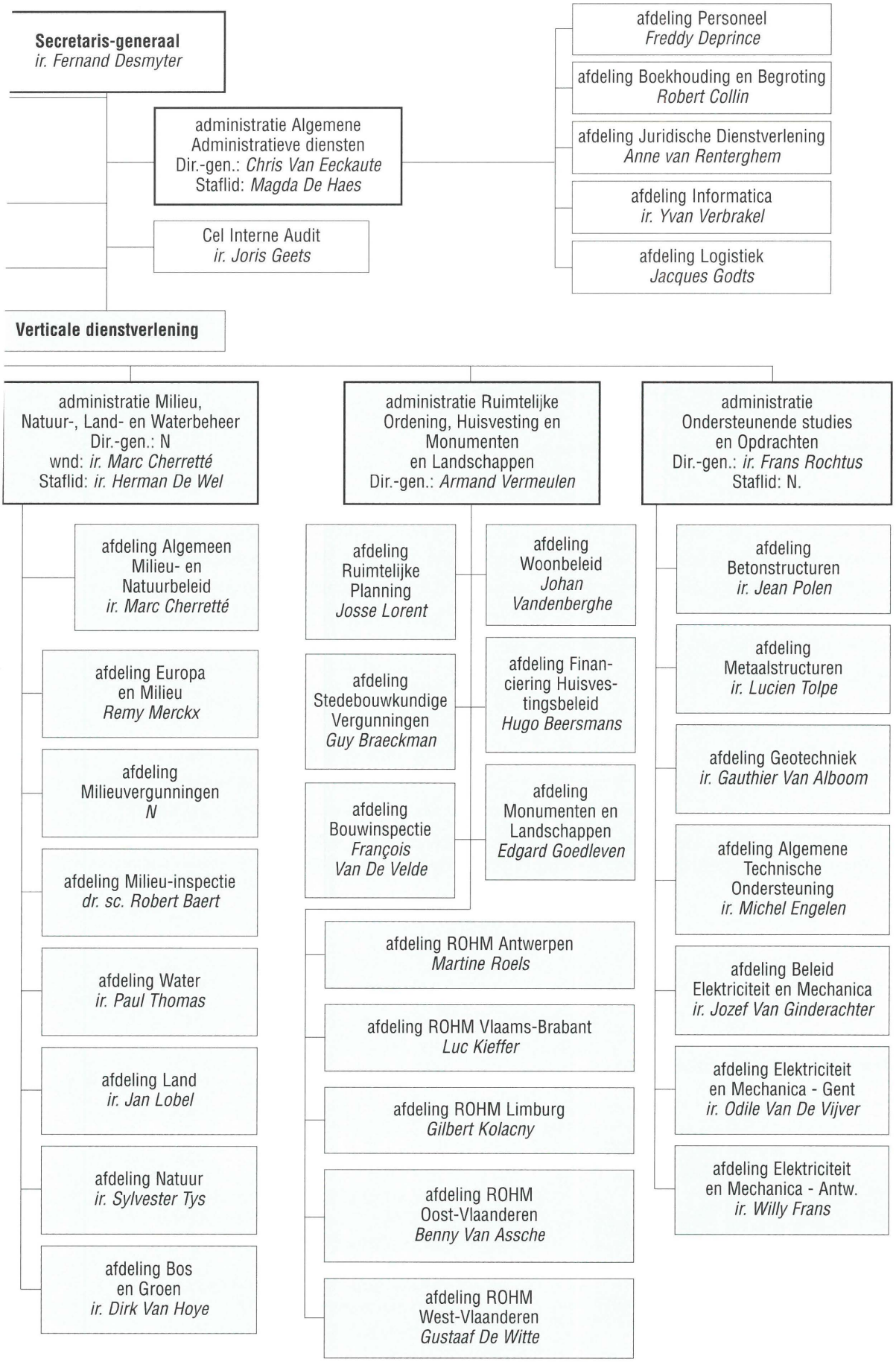
AOGGI bestudeert de architecturale ontwerpen voor nieuwbouw en verbouwingen van de Vlaamse Gemeenschap. De administratie beheert de gebouwen die de Vlaamse Gemeenschap in eigendom heeft of huurt, en is belast met het toezicht op de technische installaties. Ze staat in voor de overheidsopdrachten, brengt hierrond juridisch advies uit en maakt bestekken op. Sinds 1 januari 1995 behoort ze niet langer tot het departement.

Administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten (AOSO)

AOSO voert technische studies en opdrachten uit voor het departement, maakt ontwerpen op, voert controleopdrachten uit en verstrekt advies met betrekking tot nieuwe of te herstellen kunstwerken (bruggen, viaducten, tunnels, steunmuren en werken van algemene burgerlijke bouwkunde). De administratie onderzoekt de kwaliteit en het draagvermogen van de grond, bepaalt funderingstechnieken en heeft milieu-geotechniek onder haar bevoegdheid. Ze ontwerpt, bouwt, beheert en onderhoudt tevens de elektronische, elektrische en mechanische uitrustingen van wegen, waterwegen en gebouwen. Op het vlak van telecommunicatie wordt onderzoek verricht naar innoverende technieken. De Algemene Technische Ondersteuning geeft planimetrische en altimetrische gegevens weer van de bestaande bodemtoestand bij middel van topografie en fotogrammetrie, verzorgt en beoordeelt aanbestedingsdossiers i.v.m. overheidsopdrachten en ondersteunt dossiers inzake certificering en IKZ (Integrale Kwaliteitszorg) -projecten.



Namen, adressen, telefoon- en faxnummers zijn uitgebreid opgenomen vanaf bladzijde 52.


Secretaris-generaal
ir. Fernand Desmyter
administratie Algemene Administratieve diensten
Dir.-gen.: Chris Van Eeckaute
Staflid: Magda De Haes
afdeling Personeel
Freddy Deprince
afdeling Boekhouding en Begroting
Robert Collin
afdeling Juridische Dienstverlening
Anne van Renterghem
afdeling Informatica
ir. Yvan Verbrakel
afdeling Logistiek
Jacques Godts
Cel Interne Audit
ir. Joris Geets
Verticale dienstverlening
administratie Milieu, Natuur-, Land- en Waterbeheer
Dir.-gen.: N
wnd: ir. Marc Cherretté
Staflid: ir. Herman De Wel
afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid
ir. Marc Cherretté
afdeling Europa en Milieu
Remy Merckx
afdeling Milieuvergunningen
N
afdeling Milieu-inspectie
dr. sc. Robert Baert
afdeling Water
ir. Paul Thomas
afdeling Land
ir. Jan Lobel
afdeling Natuur
ir. Sylvester Tys
afdeling Bos en Groen
ir. Dirk Van Hoye
administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen
Dir.-gen.: Armand Vermeulen
afdeling Ruimtelijke Planning
Josse Lorent
afdeling Woonbeleid
Johan Vandenberghe
afdeling Stedebouwkundige Vergunningen
Guy Braeckman
afdeling Financiering Huisvestingsbeleid
Hugo Beersmans
afdeling Bouwinspectie
François Van De Velde
afdeling Monumenten en Landschappen
Edgard Goedleven
afdeling ROHM Antwerpen
Martine Roels
afdeling ROHM Vlaams-Brabant
Luc Kieffer
afdeling ROHM Limburg
Gilbert Kolacny
afdeling ROHM Oost-Vlaanderen
Benny Van Assche
afdeling ROHM West-Vlaanderen
Gustaaf De Witte
administratie Ondersteunende studies en Opdrachten
Dir.-gen.: ir. Frans Rochtus
Staflid: N.
afdeling Betonstructuren
ir. Jean Polen
afdeling Metaalstructuren
ir. Lucien Tolpe
afdeling Geotechniek
ir. Gauthier Van Alboom
afdeling Algemene Technische Ondersteuning
ir. Michel Engelen
afdeling Beleid Elektriciteit en Mechanica
ir. Jozef Van Ginderachter
afdeling Elektriciteit en Mechanica - Gent
ir. Odile Van De Vijver
afdeling Elektriciteit en Mechanica - Antw.
ir. Willy Frans

Beleidsdomeinen van het departement

Verkeers- en vervoersbeleid

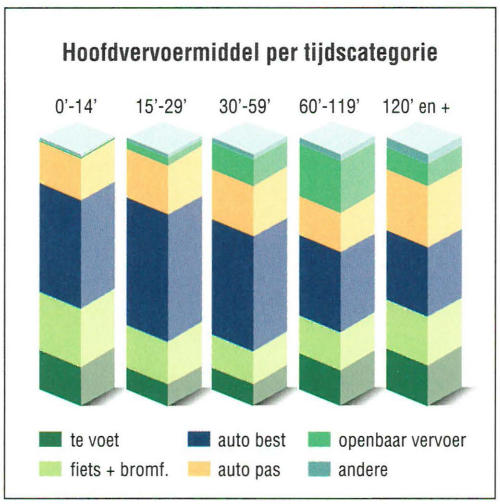
Mobiliteit

Hoofddoel voor het mobiliteitsbeleid is de steeds toenemende groei van het autoverkeer een halt toeroepen en een verschuiving bewerkstelligen naar meer milieuvriendelijke mobiliteitsmodi zoals binnenvaart, openbaar vervoer en fiets- en voetgangersverkeer.

In 1994 werden volgende initiatieven genomen:

- *Ontwikkeling van provinciale en multimodale modellen*
  Om de verkeers- en vervoersproblematiek op een geïntegreerde wijze te benaderen is, in samenwerking met de diverse betrokken partijen (De Lijn, NMBS, GOM's, administraties van de Vlaamse Gemeenschap en het federale ministerie, Intercommunales) op provinciaal niveau gestart met de opmaak van multimodale verkeersmodellen en werden ontwikkelingsscenario's opgesteld en doorgerekend naar hun verkeers- en vervoersimpact en dit voor de verschillende modi.

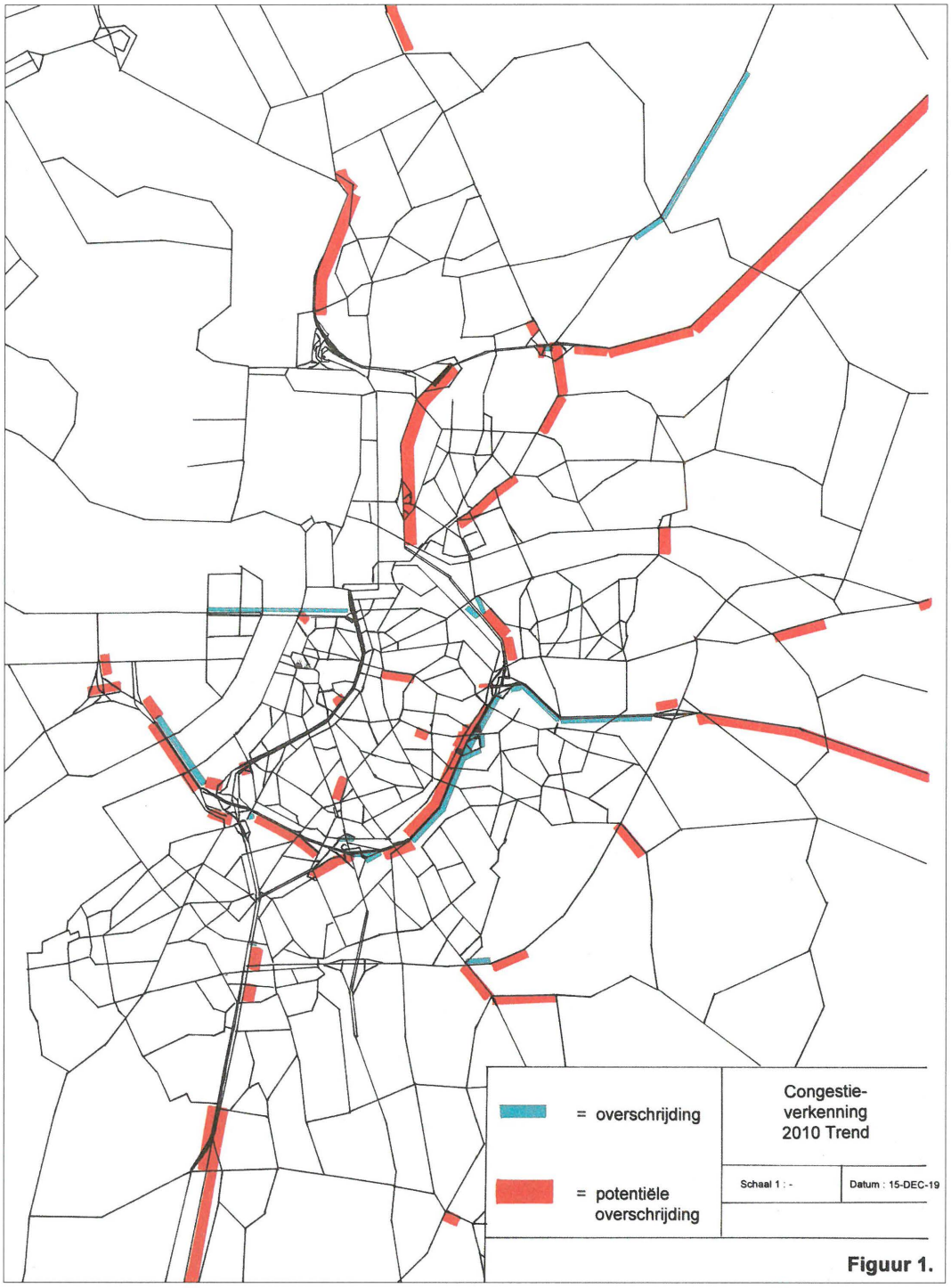
- *Ontwikkeling van impactmodules*
  Aangezien de verkeers- en vervoersmodellen een verkeersoptimalisatie mogelijk maken, is een haalbaarheidsstudie uitgevoerd met het oog op de realisatie van een impactmodule 'milieu'. Het was de bedoeling milieu-aspecten mee te betrekken in de besluitvorming rond verkeer en vervoer. Tegelijk is gestart met de opbouw van een databestand rond verkeersveiligheid, zodat ook dat aspect mee in de besluitvorming wordt betrokken.



Bron: mobiliteitscel - ovg.

De fiets is als vervoermiddel belangrijk voor de kortere verplaatsingen (0-14'). Het aandeel van de fiets bedraagt hier 22 % (aandeel autobestuurder + passagier = 60 %).
Dit is een belangrijk gegeven omdat 46 % van alle verplaatsingen zich in deze categorie bevinden.
Naarmate de tijdsafstand toeneemt, daalt het fietsgebruik om terug te stijgen bij afstanden langer dan 2 uur (19 % fietsgebruik- invloed van het recreatief fietsgebruik).

Provinciale en multimodale verkeersmodellen – regio Antwerpen



Figuur 1.

Bron: mobiliteitscel

Prognose bij ongewijzigd beleid:
- Op piekuurmomenten loopt quasi de volledige ring rond Antwerpen vast.
- De belangrijkste economische assen vertonen structurele files.

- *Bedrijfsvervoerplannen*
  Om de verkeersdruk tijdens de spitsuren te verminderen is een programmatie van bedrijfsvervoerplannen uitgewerkt die het moet mogelijk maken het alleenrijden in het woon-werkverkeer in de toekomst terug te dringen.

- *Onderzoek van het verplaatsingsgedrag*
  Rond het verplaatsingsgedrag van 2.500 gezinnen is een steekproefenquête opgestart.
  Het uitvoeren van een enquête op permanente basis maakt het in de toekomst mogelijk de effectiviteit van de beleidsmaatregelen (verschuiving naar openbaar vervoer, fiets en voetgangers) te toetsen.

Verkeersveiligheid

Europees bekeken, doet Vlaanderen het niet zo goed inzake verkeersveiligheid. De laatste jaren is er echter een dalende trend merkbaar zowel wat betreft het aantal ongevallen als wat betreft het aantal verkeersslachtoffers.
De objectieve veiligheid wordt onderzocht aan de hand van ongevallenstatistieken.
Actiepunten zijn het verminderen van de ongevallenfrequentie en het verbeteren van de verkeerssituatie op die plaatsen die als zwarte punten bekend staan.

Niet aangepaste snelheid veroorzaakt de zware verkeersongevallen. De meeste zwaargewonden vallen op de autosnelwegen en op de gewestwegen buiten de bebouwde kom.
In Vlaanderen zijn ongeveer 1.000 zwarte punten bekend. Op 25 % van deze punten doen zich jaarlijks zes of meer ongevallen met gewonden voor; 10 % van het totale aantal ongevallen vindt plaats op een zwart punt. De voetgangers en fietsers blijven een erg kwetsbare groep. De zwakke weggebruikers vertegenwoordigen 32 % van het aantal verkeersslachtoffers.

Inzake veiligheid op de weg zijn in 1994 belangrijke initiatieven genomen.

- *Rotondes*
  Uit studies is gebleken dat ronde punten of rotondes veiliger zijn dan kruispunten die met verkeerslichten zijn uitgerust. Niet alleen automobilisten, maar ook fietsers en voetgangers lopen minder risico op een ernstig ongeval: het aantal ongevallen neemt met 50 % af en de ongevallen zijn meestal minder erg. Het verkeer verloopt vlotter, veroorzaakt minder geluids- en geuroverlast en de bestuurders worden niet langer geconfronteerd met onoverzichtelijke situaties. In het voorjaar is beslist dat de rotonde de regel wordt bij de herinrichting van kruispunten die als zwarte punten bekend zijn.

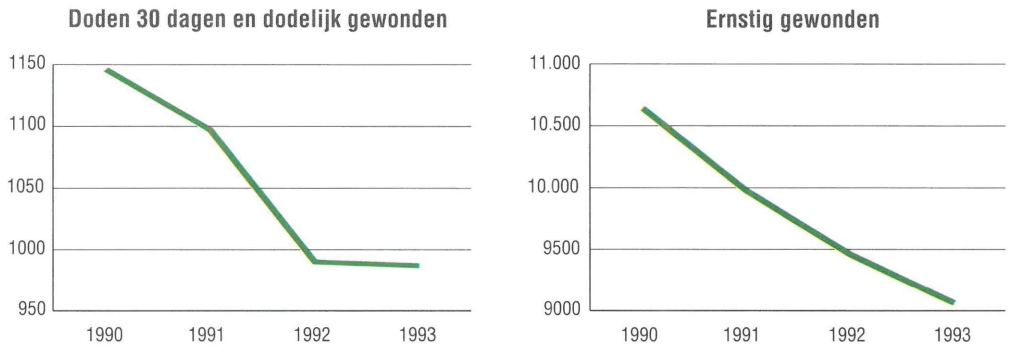
- *Verbetering en beveiliging van oversteekplaatsen voor voetgangers door o.a.*
  - plaatsing van een 170-tal bi-flash knipperlichten aan scholen;
  - plaatsing van 150 punctuele verlichtingen aan niet beveiligde oversteekplaatsen; ze hebben de eigenschap de voetganger bij duisternis zichtbaar te maken als een helder silhouet op een min of meer donkere achtergrond.

- *Autosnelwegverlichting door breedstralende optieken met verminderd energieverbruik*
  Deze techniek is ontwikkeld door de administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten in samenwerking met de industrie. In 1994 zijn op onze wegen 1.140 verouderde verlichtingspalen vervangen door 470 palen uitgerust met het nieuwe toestel.

- *Roodlichtcamera's*
  Roodrijden is één van de voornaamste oorzaken van zware verkeersongevallen. In 1994 zijn bij wijze van proef onbemande roodlichtcamera's opgesteld aan kruispunten. Resultaat: per kruispunt telt men dagelijks 30 à 50 roodlichtrijders. Er zijn snelheden gemeten tot 175 km/h op plaatsen met een snelheidsbeperking tot 80 km/h. Het is dan ook wenselijk het gebruik van roodlichtcamera's te legaliseren.
  Momenteel wordt op het kruispunt van de N21 met de N26 te Kampenhout gestart met een proefproject voor roodlichtcamera's gebaseerd op TV-beeldverwerking.

- *Aswegers voor overladen vrachtwagens*
  Overladen vrachtwagens veroorzaken spoorvorming en brengen de veiligheid van de andere weggebruikers in het gedrang door een langere remafstand en beperkte handelbaarheid. Recente wegingen tonen aan dat meer dan 60 % van de vrachtwagens die door de rijkswacht als zwaar beladen geselecteerd worden, inderdaad overladen zijn. Maatregelen dringen zich dan ook op.
  Een programma is in uitvoering voor de realisatie van 25 aswegers verspreid over het hele gewest. De asgewichten worden bepaald bij stilstand of lage snelheid (< 5 km/h).
  Andere nieuwe weegsystemen zoals verplaatsbare weegmatten, vaste aswegers bij hogere snelheid en in de weg ingebouwde weegsystemen zoals piëzo-elektrische elementen zijn momenteel nog onvoldoende nauwkeurig om verbalisatie mogelijk te maken. Daarom worden ze uitsluitend gebruikt voor statistische doeleinden.

Verkeersveiligheid in het Vlaams Gewest
Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers



Bron: BIVV.

Verkeersleefbaarheid

De grote aandacht die in het verleden is besteed aan de toegankelijkheid voor het autoverkeer heeft geleid tot een streven naar optimalisatie van de wegeninfrastructuur. Bochten werden rechtgetrokken, tweebaansvakken uitgebreid tot wegen met meer rijstroken. Helaas namen de veiligheids- en leefbaarheidsproblemen hierdoor ontoelaatbare proporties aan. Sedert het midden van de jaren '80 is men er zich opnieuw van bewust dat dergelijke ingrepen hun tol eisen. Dat gaf aanleiding tot het ontwikkelen van nieuwe inzichten.

- *Doortochten*
  De doortochtenpolitiek is na een experimentele fase een volwaardig onderdeel geworden van het Vlaamse infrastructuurbeleid. Zo'n 10 % van het budget dat voor de aanleg van wegen beschikbaar is, wordt aangewend voor de heraanleg van veiligere wegen in de bebouwde kommen. In 1994 bedroeg het verkeersleefbaarheidsprogramma 900 miljoen frank. 'Leefbare doortochten' dwingen lagere snelheid af en herstellen het evenwicht tussen verkeers- en verblijfsfunctie, zonder de stroomfunctie van de weg onmogelijk te maken. Belangrijke technieken zijn het gebruik van verhoogde verkeersplateaus, het uitschakelen van het derde baanvak, de schranking van de weg en de ontdubbeling van tweebaansvakken.

- *Veilige fietspaden*
  In 1994 is 662,5 miljoen frank uitsluitend voor de aanleg van fietspaden gereserveerd. Daarnaast zijn ook fietspaden aangelegd in combinatie met andere wegenbouwwerken (bijvoorbeeld bij de aanleg van nieuwe wegvakken of bij doortochtenprojecten). Tussen 1990 en 1994 steeg het aantal kilometers nieuw aangelegde fietspaden van 105 km in 1990 over 160 km in 1992 tot 243 km in 1994. Het fietspadenbestand in Vlaanderen heeft een lengte van 6.284 km, waarvan 44 % bestaat uit fietsstroken langs de weg en 56 % uit fietspaden in eigen bedding.

Een ander knelpunt voor de verkeersleefbaarheid is de geluidshinder afkomstig van weg- en luchtverkeer. Een inventarisatiestudie over geluidsgevoelige bebouwing langs A-wegen heeft in 1990 aangetoond dat 21.000 woningen en 12 scholen (dit vertegenwoordigt 60.000 personen) gehinderd worden door verkeerslawaai met een geluidsintensiteit van 65 à 70 dB(A).

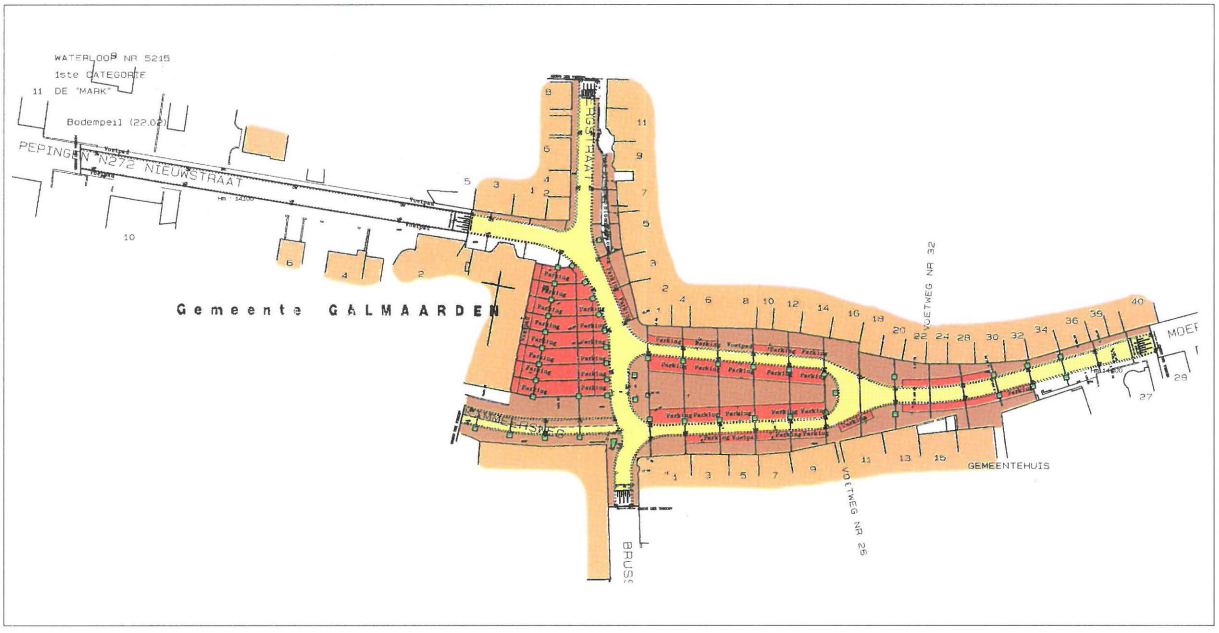
- Voor afzonderlijke projecten die voorzien in de bestrijding van de geluidshinder langs bestaande of nieuwe wegen, was in 1994 150 miljoen frank extra uitgetrokken.
- Daarnaast is de beleidsoptie onverminderd gehandhaafd om de geluidshinder bij de bron te bestrijden door wegstructuren in de nabijheid van woonzones te bekleden met 'open asfalt', het zogenaamde fluisterasfalt, dat contactgeluid van band en weg gevoelig vermindert.
- Rond de luchthavens wordt de leefbaarheid verhoogd door het inperken van proefvluchten en het invoeren van een zwaardere heffing op nachttransporten. In Oostende zijn de uitvliegroutes aangepast met het oog op de vermindering van geluidsbelasting boven de bebouwde zones.
  Op de luchthaven van Antwerpen werden in 1994 slechts 43 vluchten na 23 uur toegestaan.

Herinrichting van een doortocht – Project Galmaarden

Toestand voor



Toestand na



Bron: AWV.

Concept voor een doortocht door de bebouwde kom.
Een hoofdstraat kan meestal ingedeeld worden in 5 deelzones: via een toegangszone rijdt de automobilist door een overgangszone naar het centrum en verlaat vervolgens via een tweede overgangszone en de toegangszone (voor het verkeer uit de andere richting) het dorp of de stad.
De toegangszone (poort) is van ver waarneembaar, en wie erdoor komt dient zich aan de geldende regels aan te passen.
De aandacht wordt gewekt, de snelheid moet geleidelijk verminderen.
Elementen om de poort in te richten zijn:

- Verminderen van het aantal rijstroken tot 2 x 1;
- Verticale elementen trekken de aandacht en verhinderen doorkijk;
- Scheiding van verkeerssoorten;
- Snelheidsremmers, aangepast aan de omgeving.

In de overgangszone zijn kruispunten ruimtelijk sterk geaccentueerd; oversteekplaatsen worden in de kijker geplaatst
In de centrumzone wordt de snelheid gereduceerd tot 30-40 km/u.
Er wordt harmonisch materiaal gebruikt, en oordeelkundige verlichting geplaatst, met oog voor sfeerschepping.
Groenaanplanting wordt ruimteversterkend, functionele straatelementen kunnen worden geplaatst.

Infrastructuurbeleid

Vlaanderen beschikt over een ruime wegen- en waterwegeninfrastructuur.
Het uitgebreide wegennet leidt echter tot oververzadiging van het wegtransport terwijl het transport te water enkel groeimogelijkheden biedt als de infrastructuur voor havens en binnenvaart verder wordt ontplooid. Tegelijk met de ontwikkeling van de havens en de binnenvaart moeten ook overslagpunten, waar goederen van de ene vervoerdrager naar de andere worden overgebracht, de nodige aandacht te krijgen.
De programma's en de doelstellingen voor wegen en waterwegen worden beschreven in het Vlaams Infrastructuurplan (VIP), dat een programma omvat van werken die jaarlijks onvermijdbaar zijn, een strategisch programma en een streefprogramma voor na het jaar 2000.

Nieuwe infrastructuur

Inzake aanleg van nieuwe infrastructuur lag de nadruk in 1994 op de havenontwikkeling en de verdere ontwikkeling van de binnenvaart. Met uitzondering van de veiligheids- en leefbaarheidsprogramma's, worden nieuwe wegen slechts daar aangelegd waar congestie en flessehalzen moeten worden weggewerkt, optimale kanalisatie van binnenlandse en internationale aansluitingen noodzakelijk is en kruisingen tussen weg- en watervervoer verbeterd kunnen worden.
Van de begroting voor infrastructuur is 45 % toegewezen aan het wegenpatrimonium en 55 % aan de waterwegeninfrastructuur, de zeehavens, de maritieme toegangswegen en de waterbeheersing.



De wegen

Projecten die de economische draagkracht van het Vlaamse Gewest verhogen omdat ze industrieterreinen of havengebieden ontsluiten, zijn prioritair afgewerkt. In 1994 is op deze wijze een bijzondere inspanning geleverd voor de versnelde afwerking van de A18-autosnelweg Jabbeke-Veurne-Franse grens, die aansluit op het Franse autosnelwegennet en een directe verbinding geeft met de kanaaltunnel. De voltooiing is voorzien voor 1996, twee jaar eerder dan oorspronkelijk gepland. In Rumst is gestart met het wegwerken van de verkeersonveilige toestand aan het kruispunt van de A12 (een belangrijke verkeersader naar Antwerpen) ter hoogte van de Pierstraat. Het kruispunt wordt ongelijkvloers gemaakt.

De waterwegen

In 1994 is in belangrijke mate geïnvesteerd in de binnenvaart en de havens.

Binnenvaartinfrastructuur

Het Vlaamse vaarwegennet werd verder uitgebouwd. Voor de hoofdvaarwegen van het gewest zijn twee grote types na te streven: het 1.350 ton-formaat, dat zich richt naar de zuivere binnenvaart en het 2.000 tot 9.000 ton-formaat, dat ook het maritieme vervoer over korte afstand (short sea shipping) landinwaarts mogelijk maakt.
Absolute prioriteit ging naar de afwerking van aangevatte projecten. Op het kanaal Brussel-Schelde zijn de werken voortgezet voor de realisatie van een nieuwe kanaalomlegging in Hingene. Op de Grensleie zijn de moderniseringswerken in Menen voortgezet. Deze werken passen in het kader van het verdrag dat tussen Frankrijk en België is gesloten voor de modernisering van deze belangrijke verbinding tussen de Gentse haven en Frankrijk. Voor een soepeler regeling van de doorvaart op de waterwegen is het volautomatisch bedienen van beweegbare bruggen een relatief nieuwe toepassing. De bruggen van Moerbrugge en Steenbrugge op het kanaal Gent- Brugge zijn op deze wijze uitgerust. Op de Bovenschelde werden bijkomende ligplaatsen voor binnenschepen ter hoogte van de sluis te Asper gerealiseerd.

Daarnaast is een studie uitgevoerd naar de meest geschikte inplantingsplaatsen in het gewest voor multimodale terminals. Op basis van deze studie is een positieve beslissing genomen aangaande de bouw van een nieuwe terminal langs het Albertkanaal in Meerhout.

Sluizen

Bij de bouw van sluizen zijn een aantal technieken voor het eerst in België toegepast: gebruik van diepwanden als omkoffering van de bouwput om de hinder voor de omgeving te beperken; gebruik van onderwaterbeton om geen grote grondwaterverlaging te moeten uitvoeren.
Op 10 juli 1994 werd de Koning Albert II-sluis in Wijnegem plechtig in dienst gesteld door Z.M. de Koning. Dit gebeurde 10 jaar nadat de beslissing tot de bouw genomen was.
Dit kunstwerk vormt een belangrijk sluitstuk in de geschiktmaking van het Albertkanaal tussen Wijnegem en Oelegem voor scheepvaart tot 4500 ton.

Bruggen

Een belangrijke realisatie voor de binnenvaart was de vernieuwing van de brug over het Albertkanaal op de N702 in Genk-Sledderlo. Bij de gewone bruginspectie was ernstige schade aan de voorspankabels vastgesteld.
Tegelijk is de mogelijkheid aangegrepen om de breedte van het vrije ruimteprofiel ter hoogte van de brug van 50 op 86 m te brengen en de doorvaarhoogte te verhogen van 7 naar 9,1 m. Het is de eerste brug over dit kanaal die beantwoordt aan de nieuwe Europese richtlijnen m.b.t. het vrije ruimteprofiel. Het ontwerp voorziet in twee naast elkaar gelegen bruggen in voorgespannen beton. Ze werden gebouwd volgens de duwmethode. Deze bruggen en de N702 zijn aangepast tot 2 x 2 rijstroken. De industriezone Genk-zuid kan nu vanop beide oevers degelijk ontsloten worden naar de belangrijkste verkeersaders (verbindingen naar Hasselt, Antwerpen en Luik).

Ook ging de nodige aandacht naar de herbouw of vernieuwing van kunstwerken, zoals de brug in Melle en de vernieuwing van het beweegbare gedeelte van de Temsebrug.

Haveninfrastructuur

De haven van Antwerpen

Voor de haven van Antwerpen stond de aanpassing op het programma van het Amerikadok, het Albertdok en het derde Havendok, zowel te land als te water. Te land door het verruimen van de haventerminals tot grotere terreindiepte: te water door het vergroten van de waterdiepte om de huidige maatgevende schepen (bulkschepen type Panamax) te kunnen ontvangen. Tussen het Amerikadok en het Albertdok is een nieuwe doorvaartgeul gerealiseerd. Op 26 september 1994 werd het nieuwe wachtdok voor lichters ingehuldigd.

De eerste spadesteek van de tweede containerkade (Noordzeeterminal) op de Schelde is op 20 mei 1994 gegeven. Deze terminal komt twee jaar na de inhuldiging van de eerste containerkade (Europaterminal). Men verwacht dat het goederenverkeer met 500.000 TEU (Twenty feet Equivalent Units-20 voet/container-eenheden) zal toenemen.

Op 22 juni 1994 besliste de Vlaamse regering om over te gaan tot de aanleg van het Verrebroekdok, dat door zijn gunstige ligging op de linker Scheldeoever het investeringsklimaat in de Waaslandhaven ten goede komt.

De haven van Gent

Op 6 juli 1994 gaf de Vlaamse regering haar principiële goedkeuring aan de bouw van het Kluizendok in de haven van Gent. Door dit project zal het huidige aanbod van diepwatergebonden terreinen in de Gentse haven gevoelig vermeerderen. Ook het 'verdiepingsprogramma' werd stelselmatig verder afgewerkt ten behoeve van grotere toelaatbare tonnenmaten. Het petroleumdok is verder afgewerkt.

De haven van Zeebrugge

Als kusthaven is de rol van Zeebrugge in de short sea shipping (maritiem vervoer over korte afstand) zeer belangrijk. De sector zal in de komende jaren in snel tempo groeien zowel in de relatie oost-west (continentaal Europa/Groot-Brittannië) als noord-zuid (verbindingen met Scandinavië en Spanje-Portugal). De haven van Zeebrugge ligt op het snijpunt van die twee assen. Een verdere uitbouw van de haveninfrastructuur door het voorzien van bijkomende aanlegplaatsen is daarbij onvermijdelijk. Daarom wordt voor de haven van Zeebrugge het project 'Wielingendok' in het vooruitzicht gesteld. Zeebrugge ontwikkelt zich ook als belangrijke containerhaven. Tussen de Antwerpse en Zeebrugse container-overslagbedrijven is strategische samenwerking tot stand gekomen. In de voorhaven wordt de nieuwe Flanders Container Terminal verder afgewerkt.

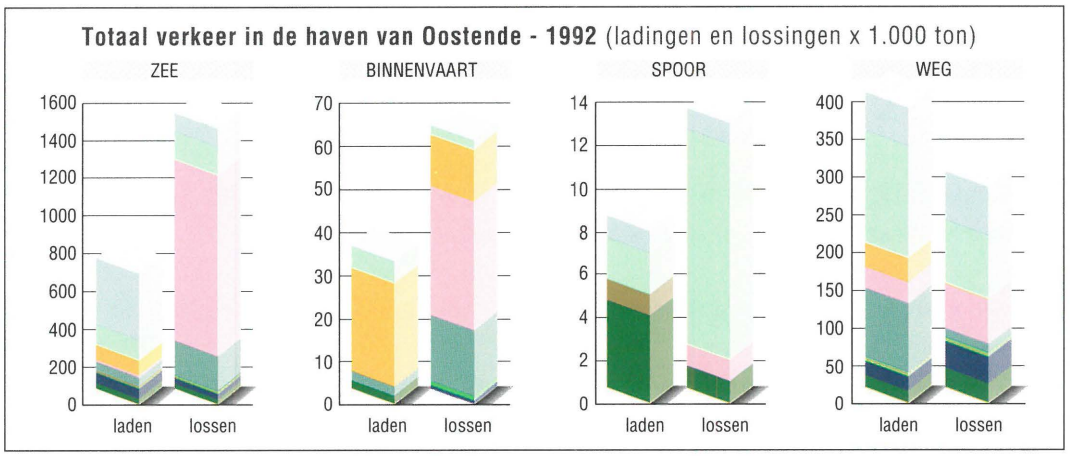
In de achterhaven is de Bastenakenkaaimuur vrijgebaggerd voor de erts- en kolenterminal die daar gevestigd is. Dit ging gepaard met de nodige infrastructuurwerken voor de verdere verbinding met het hinterland, in eerste instantie gericht op de wegaansluiting.

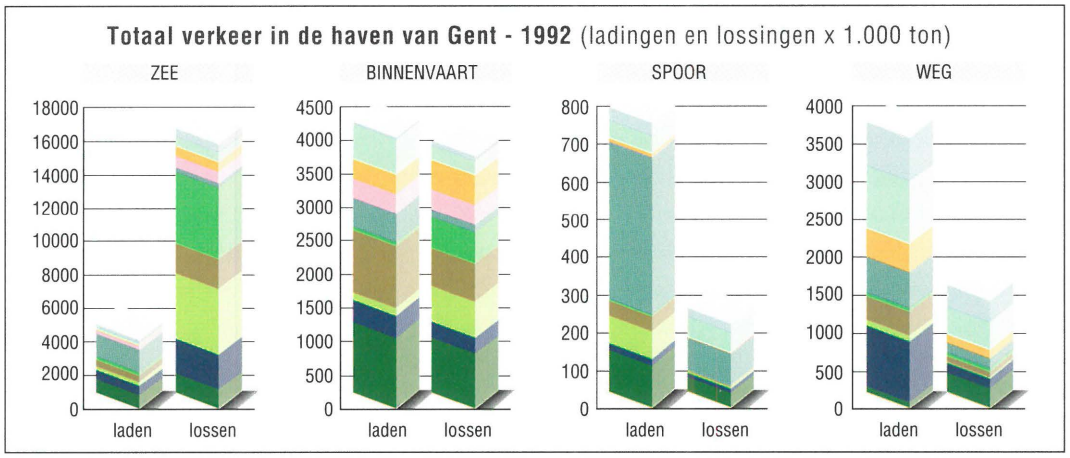
De haven van Oostende

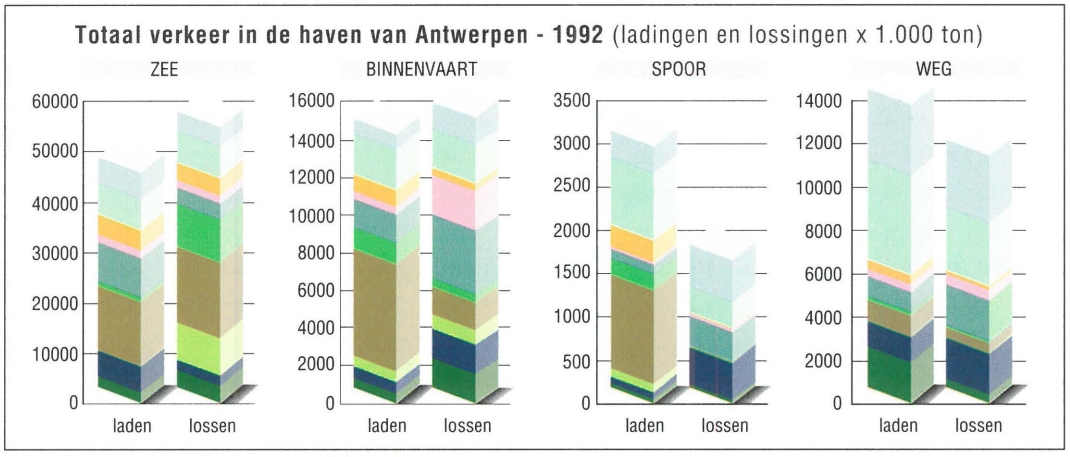
De renovatie van de getijhaven van Oostende is voortgezet, o.m. door de uitvoering van de tweede fase van de verbreding van de havengeul, waardoor Jumboschepen van de RMT veilig kunnen manoeuvreren. Voor de verdere renovatie zijn de volgende feiten belangrijk:

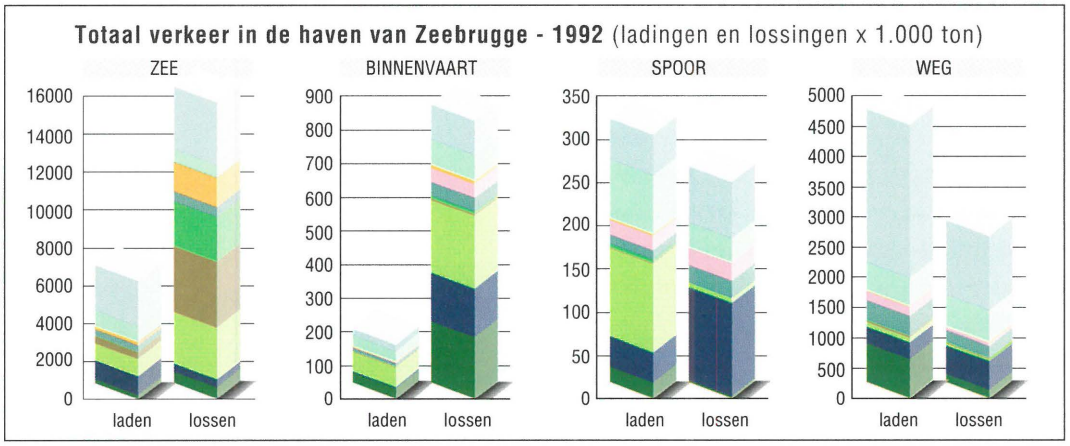
- de Vlaamse regering bepaalde de afmetingen van de nieuwe zeesluis, waardoor de bouw definitief in het vooruitzicht wordt gesteld;
- alle onteigeningen in dit verband zijn al voltooid.

Totaal verkeer in de havens van Antwerpen, Oostende, Gent en Zeebrugge naar transportmiddel en soorten vracht.









Bron: mobiliteitscel-AWZ.

- machines, voertuigen, afgewerkte produkten e.a.
- chemische produkten
- meststoffen
- ruwe of bewerkte groefprodukten en bouwmaterialen
- metaalprodukten
- ertsen en schroot
- petroleumderivaten
- vaste brandstoffen
- voedingswaren en veevoeders
- landbouwprodukten en levende dieren

Onderhoud en beheer van infrastructuur

De wegen

Het bestaande wegennet moet zo veilig mogelijk worden gemaakt. Omdat de toestand van ons wegennet zorgwekkend is, vormt structureel onderhoud een prioriteit.

Het onderhoud van de gewestwegen en autosnelwegen gebeurt door de gewestelijke overheid, over een totale lengte van:

a. 823 km A-wegen of autosnelwegen, die gesitueerd zijn op het knooppunt van enkele grote Europese trajecten tussen noord en zuid (E19, E411, E17) en oost en west (E40, E313). Deze A-wegen bestaan voor 54 % uit wegen met 2 x 2 en voor 39 % uit wegen met 2 x 3 rijstroken.
b. 5.495 km N-wegen of gewestwegen. Daarvan bestaat 68 % uit wegen met 2 rijstroken.

Het totale bedrag aan kredieten voor veiligheidswerken en structureel onderhoud was voor 1994 3,8 miljard frank: 1,3 miljard hiervan was bestemd voor elektrische en elektromechanische uitrustingen (550 miljoen was voor energiefacturen). De feitelijke onderhoudswerken aan de weg bedroegen ongeveer 650 miljoen. De overige kredieten zijn uitgetrokken voor de exploitatie van de wegen (groenonderhoud, wegbebakening, schadegevallen, winterdiensten...).

De Wegentelefoon en de campagne rond de netheid op het Vlaamse wegennet waren klantvriendelijke instrumenten die bijdroegen tot de wegveiligheid en het onderhoud van de wegen.

De waterwegen

Beheer

Met uitzondering van Zeebrugge worden onze zeehavens beheerd door stedelijke havenbedrijven. De administratie Waterwegen en Zeewezen staat in voor het vlotte gebruik van de waterwegen en verzekert de toegankelijkheid van de maritieme toegangswegen voor het moderne scheepvaartverkeer.

Om een goede toegankelijkheid van de havens te kunnen garanderen, is het een eerste vereiste de vaargeulen in stand te houden. Dat gebeurt door het uitvoeren van onderhouds- en verbeteringsbaggerwerken in de vaarpassen in zee die naar de kusthavens Zeebrugge en Oostende leiden en in de vaarweg op de Schelde die de havens van Gent, Antwerpen en Brussel ontsluit. In dit verband hebben de onderhandelingen met Nederland over de Scheldeverdieping tot een goed resultaat geleid. Dankzij de uitvoering van dit verdrag zullen schepen met een grotere diepgang de haven van Antwerpen kunnen aandoen. Jaarlijks wordt ongeveer 3,5 miljard frank besteed aan het uitbaggeren van de havens en de maritieme toegangswegen. Een gedeelte van de baggerspecie wordt gebruikt voor strandherstel o.m. toegepast voor het strand van Den Haan.

Ook kanalen en waterlopen moeten tijdig gebaggerd worden. Men kampt op dit ogenblik met een tekort aan gegunde stortplaatsen voor baggerspecie.



Bij decreet van 4 mei 1994 is de N.V. Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen opgericht, die een dubbele opdracht heeft: beheer en exploitatie van het kanaal Brussel-Schelde en beheer en commercialisering van gronden langs de Vlaamse scheepvaartwegen. In 1995 wordt deze N.V. operationeel.

Voor de binnenvaart in Vlaanderen is vooral gewerkt aan de uitrusting van de waterwegen en de bedieningsuren van hun kunstwerken. In 1994 is de aanzet gegeven tot een betere dienstverlening en een grotere klantvriendelijkheid bij de exploitatie. De bedieningstijden zijn bijvoorbeeld geharmoniseerd, zodat de kunstwerken nu gemiddeld 2.30 uur langer bediend worden.
Ook is het initiatief genomen om alle bruggen een naam en een plaatsnaam te geven.

Voor het gebruik door particulieren van het openbare domein van de waterwegen, de zeewering en de dijken is door de Vlaamse regering bij besluit van 16 maart 1994 een geheel nieuw vergunningen- en retributiestelsel ingevoerd ter vervanging van het vroegere stelsel dat dateerde van 1920.

Beloodsing van zeeschepen

Door de Vlaamse Loodsen werden 29.033 zeeschepen veilig in en uit de havens geloodst.
Door het ingebruiknemen van de Schelderadarketen is het mogelijk om op de Schelde zeevaartuigen te loodsen van op afstand (L.O.A.), door een loods die zich aan wal bevindt.
Die dienstverlening wordt voorlopig alleen in ongustige weersomstandigheden en onder bepaalde beperkende voorwaarden uitgevoerd. Eenmaal deze techniek verfijnd kan de toepassing ervan echter veralgemeend worden. Door de ingebruikneming van de Schelderadarketen en het bijbehorende informatieverwerkende systeem (I.V.S.) speelt het Vlaamse Gewest een pioniersrol in de begeleiding van het scheepvaartverkeer op de Westerschelde.

Aantal beloodsingen 1994

	In	*Uit*
Kustloodsen		
Zeebrugge	1.648	1.565
Oostende	1.007	967
Nieuwpoort	680	666
Scheldemondloodsen		
Zee-Vlissingen richting Antwerpen		9.451
vanuit Antwerpen naar zee		9.904
Zee-Vlissingen richting Gent		1.811
vanuit Gent naar zee		1.260
Zee-Vlissingen haven		35
vanuit Vlissingen naar zee		28
Van de rede Vlissingen naar Terneuzen		11

Bron: AWZ.

Reddingen

De zeereddingsdienst opereert vanuit de drie belangrijkste kusthavens Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort en beschikt over de modernste apparatuur. De actie wordt gecoördineerd in de maritieme verkeerstoren in Oostende, die samenwerkt met de reddingsdiensten van Lucht- en Zeemacht.
Het mag onderstreept worden dat de drie reddingsboten bemand worden door vrijwilligers.

Vanuit de reddingsstations zijn in 1994, 211 interventies met reddingsvaartuigen uitgevoerd. Daarbij is onder meer bijstand verleend aan 88 pleziervaartuigen, 54 vissersvaartuigen, 15 surfers en 2 koopvaardijschepen. Tevens zijn 15 drenkelingen uit zee gered en 2 lijken geborgen.

Kunstwerken

Het Vlaamse Gewest is verantwoordelijk voor het beheer van 2.332 kunstwerken met een overspanning van 5 m en meer. Ze maken deel uit van of zijn gelegen over 823 km autosnelweg, 5.495 km gewestweg en 1.057 km waterweg. De nieuwbouwwaarde van deze kunstwerken wordt geraamd op 120 miljard frank.
Niet alleen de veiligheid maar ook het economische bestel vereisen dat deze kunstwerken in stand gehouden worden. Door de toename van het vervoer, de zwaardere verkeerslasten en de agressieve inwerking van het milieu worden de kunstwerken steeds zwaarder op de proef gesteld. Volgens de geldende, internationale maatstaven moet hiervoor jaarlijks een onderhouds- en vernieuwingsbudget van 1,2 tot 1,8 miljard frank of 1 à 1,5 % van de nieuwbouwwaarde uitgetrokken worden. Dat bedrag werd in het verleden hieraan nooit besteed.

Sinds enige jaren wordt een nieuw schadeverschijnsel vastgesteld. Het wordt veroorzaakt door een scheikundige reactie, de alkali-silica-reactie in betonstructuren. Die reactie kan de afbraak van het hele kunstwerk of van een gedeelte ervan noodzakelijk maken. Bovendien is het onvermijdelijk dat kunstwerken door de aard van hun ontwerp of door hun uitvoeringswijze bepaalde onvolmaaktheden in zich dragen. Het is daarom een absolute vereiste het gedrag van de structuren stelselmatig en nauwgezet te volgen, zodat tijdig de nodige veiligheidsmaatregelen kunnen worden getroffen.
In de toekomst zullen alle kunstwerken zoals sluizen, stuwen, kaaimuren systematisch en planmatig worden geïnspecteerd.

Nieuwe verkeersbeheersystemen

Sinds enkele jaren worden in de ons omringende landen technieken gebruikt die erin bestaan het verkeer op congestiepunten tijdig af te leiden.

De wegen

Recente telematica-ontwikkelingen bieden ook in Vlaanderen stilaan mogelijkheden voor het leveren van een betere dienstverlening zonder de capaciteit van het wegennet te verhogen.
In het VIP, het Vlaams Infrastructuurplan, was voor 1994 een eerste fase opgenomen voor het uitvoeren van telematicatoepassingen op het Vlaamse wegennet.
Het gaat hierbij o. m. over:

- de detectie van verkeersparameters op alle autosnelwegen;
- verkeersgeleiding op autosnelwegen met structurele files, d.m.v. veranderlijke verkeersborden met richtsnelheden, pijl- en kruismeldingen, TV- bewaking en afstandssturing;
- veranderlijke verkeersborden voor omleiding en informatie;
- toeritdosering;
- geïnformatiseerd systeem voor het behandelen van verkeersproblemen bij Rijkswacht en BRTN (o.m. voor RDS - TMC).

De kostprijs van de eerste fase wordt geraamd op 5 miljard frank.



De waterwegen

Voor het bedienen van kunstwerken en het begeleiden van de scheepvaart is in 1994 een uitgebreid marifoonnetwerk tot stand gebracht. Dit net is een onmisbaar hulpmiddel in het vlot afhandelen van het versluizen en het openstellen van bruggen. De eerste informatiseringsfase werd afgewerkt: gegevens over het schip, de vervoerde goederen en de gevolgde reisweg worden opgeslagen op 22 punten aan de waterwegen. In een tweede fase worden de punten verbonden door een netwerk, zodat gevaarlijke transporten beter kunnen worden opgevolgd.

Kunstwerken

In de regio van Brugge is een proefproject uitgekozen om de coördinatie van het wegverkeer, het openbare vervoer en de scheepvaart te optimaliseren. In de uitgekozen regio bevinden zich negen beweegbare bruggen over het kanaal Gent-Oostende. Dit kanaal is een zeer drukke vaarweg die het Brugse woongebied doormidden snijdt. Op een afstand van ongeveer 5 km liggen zeven van de negen bruggen. Ze vormen voor het wegverkeer, het openbare vervoer, de fietsers en de voetgangers de enige verbinding tussen de binnenstad en de ring, de daarachter gelegen deelgemeenten en de oostkust van Blankenberge tot Knokke.

Om de coördinatie tussen de verschillende gebruikers te verbeteren, worden die bruggen momenteel vanuit één dispatchingcentrum bediend, op gesynchroniseerde wijze met de nodige videobeelden voor afstandsbediening. Hierdoor krijgt men een betere verkeersdoorstroming. Het dispatchingcentrum is ondergebracht in het bedieningsgebouw van de Kruispoortbruggen.

Waterbeheersing

De laatste decennia is de stormfrequentie aan onze Noordzeekust en in het Zeescheldebekken toegenomen, terwijl in de waterlopen de topwaterstanden, veroorzaakt door zware regenval, hoger kwamen te liggen. De oorzaken zijn te zoeken in een samenspel van factoren van natuurlijke en van menselijke aard. Maatregelen om de bevolking te beveiligen tegen overstromingen zijn prioritair. Tijdig en deskundig detecteren van het waterstandenverloop is hierbij van groot belang.

Vooral eind 1993-begin 1994, maar ook rond de jaarwisseling 1995, stuwde zware regenval de waterlopen op tot zeer hoge waterstanden. Wateroverlast en een miljoenenschade waren hiervan het gevolg. De hoge debieten rond eind 1993 veroorzaakten overstromingen in de Maas- en IJzerbekkens. Ook voor de Leie en Schelde, die echter niet buiten hun oevers traden, werden zeer hoge debieten genoteerd: ca. 50 % hoger dan in 1965-1966, toen er zich rampzalige overstromingen voordeden tot in de bebouwde kommen.
Tot 17 januari 1994 en opnieuw vanaf 28 december 1994 zijn door het 'Informatiecentrum Hoogwater' de waterstanden en debieten in alle belangrijke waterlopen dag en nacht gevolgd via het teletransmissienet tussen de plaatselijke registratietoestellen en de centrale computer in Brussel.
Dit centrum is opgericht door de dienst Hydrologisch Onderzoek van de afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek. Permanent werden het Coördinatie- en Crisiscentrum van de Federale regering, de Civiele Bescherming, alle plaatselijke crisiscentra en de verantwoordelijke beheersdiensten op de hoogte gehouden van de evolutie.

Het Sigmaplan

Het Zeescheldebekken staat via de Westerschelde in open verbinding met de Noordzee. Daardoor laat de getijdenwerking zich tot ver in het binnenland gevoelen, zowel op de Schelde zelf als op haar bijrivieren. Het Sigmaplan is ontwikkeld om het Zeescheldebekken te beschermen tegen een stormvloed die zich theoretisch eens om de 10.000 jaar kan voordoen.
Het plan omvat twee grote delen:

- de versterking en verhoging van de dijken en de aanleg van gecontroleerde overstromingsgebieden;
- de bouw van een stormvloedkering op de Schelde.

In dijklengte uitgedrukt is ongeveer 70 % van de 512 km noodzakelijke dijkversterkingen gerealiseerd. De nog uit te voeren dijkversterkingen situeren zich hoofdzakelijk op de Zeeschelde in het opwaartse pand tussen Schoonaarde en Gent en in het deel afwaarts naar de Rupelmonding. Ook de overstromingsgebieden in Bazel, Kruibeke en Rupelmonde moeten aangepakt worden.
De kostprijs voor de verdere afwerking van het Sigmaplan bedraagt 27 miljard. In dit bedrag is de bouw van de nieuwe stormvloedkering in Oosterweel (Antwerpen) voor een waarde van 18 miljard inbegrepen. Het uiteindelijke beveiligingsniveau zal + 8,97 m TAW bedragen.

Het Maasdijkenplan

Het Vlaamse Gewest heeft de intentie alle bestaande winterdijken van de Grensmaas in Limburg, waarvan stukken nog in particulier bezit zijn, te verwerven. Daardoor wordt het mogelijk aan de dijken verbeteringen aan te brengen zodat zij waterkerend worden voor afvoerdebieten van 3.000 m^3/sec + 0,50 meter overhoogte. Waar nog geen dijken zijn, kun-

nen nieuwe dijken aangelegd worden. De eerste dijk die is uitgevoerd in het kader van het Maasdijkenplan, was de 4,5 km lange dijk van Dilsen-Stokkem, die zijn nut bewezen heeft bij de hoge waterstanden van december 1993 en januari 1995. Vanaf februari 1994 zijn de werken aan de winterdijk in Elen (Dilsen) en Heppeneert (Maaseik) aangevat. De grondwerken zijn voltooid zodat de dijk over een aanzienlijke lengte 'gesloten' is.
Na de hoge waterstanden van december 1993 werd een Urgentieprogramma voor Waterbeheersing opgemaakt met een onderdeel 'Urgentieprogramma Maasdijken'. In 1994 zijn de vakken Uikhoven en Uikhoven-Geneuth aanbesteed.

Het IJzerbekken

Naar aanleiding van de wateroverlast rond de jaarwisseling 1993-1994, die de IJzer buiten haar oevers deed treden, werd in het kader van het Urgentieprogramma voor Waterbeheersing gewerkt aan de voorbereiding van een mathematisch model voor de IJzer, een MER (milieu-effectenrapport) voor de bouw van een nieuwe stuw in Nieuwpoort en een peiling van het volledige IJzerbekken.
Op de meest kritieke plaatsen zijn intussen dijkversterkingen en dijkverhogingen aangebracht.

Het Schelde- en het Leiebekken

Beide bekkens waren in het verleden berucht om hun overstromingen. Dat was de aanleiding voor het aanvatten van het moderniseringsprogramma van de Leie en het voortzetten van het moderniseringsprogramma van de Bovenschelde. Men mag er gerust van uitgaan dat de bewoners van het Schelde- en het Leiebekken in 1993-1994 van een catastrofe gespaard zijn gebleven, precies dankzij die programma's (die op dat ogenblik al enkele jaren liepen).

Stormvloeden met waterpeil

Volgende stormvloeden kwamen in het recente verleden voor:		
op	01-02-1953 met waterpeil	+7,77 m T.A.W. te Antwerpen
op	03-01-1976 met waterpeil	+7,31 m T.A.W. te Antwerpen
op	27-02-1990 met waterpeil	+7,52 m T.A.W. te Antwerpen
op	11-11-1992 met waterpeil	+7,39 m T.A.W. te Antwerpen
op	14-11-1993 met waterpeil	+7,53 m T.A.W. te Antwerpen
op	28-01-1994 met waterpeil	+7,35 m T.A.W. te Antwerpen

Bron: AWZ.

Waterhoogten T.A.W.

(tweede algemene waterpassing 1946-1948)

Periode	*Gemiddeld H.W. (Hoogwater)*	*Gemiddeld L.W. (Laagwater)*
1961-1970	5,07 m	0,17 m
1971-1980	5,15 m	0,01 m
1981-1990	5,24 m	0,05 m

De gemiddelden zijn tienjarige gemiddelde waterpeilen te Antwerpen.

Bron: AWZ.

Milieubeleid en milieuzorg

Het belang van een preventieve aanpak, gericht op het voorkomen van storende ingrepen in het milieu, neemt toe. Sociale en economische activiteiten moeten steevast gekoppeld worden aan een ecologische, toekomstgerichte bekommernis.

Milieuvergunningen

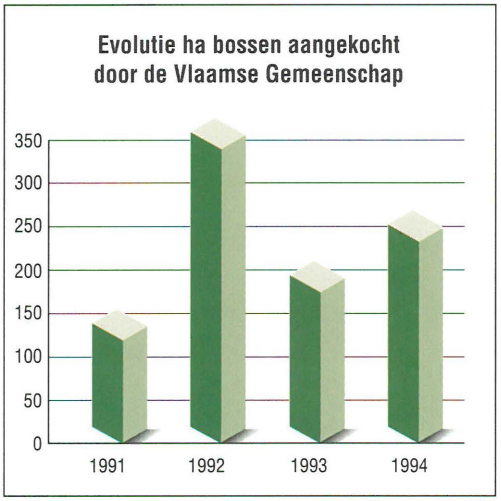
In het vergunningsbeleid wordt al van bij het ontwerp van een nieuwe exploitatie-inrichting rekening gehouden met de voorkoming en de maximale beperking van de gevolgen voor het milieu. De vergunnings- en meldingsprocedure voor hinderlijke inrichtingen wordt geregeld door VLAREM I, het Vlaamse reglement voor de milieubescherming. De bij de exploitatie na te leven milieuvoorwaarden worden geregeld in VLAREM II. Hoewel het de bedoeling was zo snel mogelijk voorwaarden te verbinden aan de uitbating van hinderlijke inrichtingen, is Vlarem II in 1994 ongeldig verklaard omdat het advies van de Raad van State te laat was ingewonnen.
Terwijl het aantal milieuvergunningsdossiers tijdens de laatste drie jaar structureel daalt, gaan de beroepen in stijgende lijn. De verhouding tussen milieuvergunningsdossiers en beroependossiers bedraagt nu al meer dan één op vijf voor de inrichtingen van klasse 1.

Milieu-inspectie

Het is niet voldoende dat vergunningsplichtige inrichtingen op hun conformiteit gecontroleerd worden – een taak die door de complexiteit van de milieu-wetgeving erg moeilijk is – daarnaast vormen ook metingen een belangrijk onderdeel van de inspectietaak. In 1994 werden meer dan twintig industriële afvalverbrandingsinstallaties op hun rookgassen gecontroleerd. Tevens zijn verkennende bodem- en grondwateronderzoeken uitgevoerd bij 26 bedrijven. Vooral de petroleumsector en de chemische en metaalverwerkende nijverheid zijn doorgelicht.

Beheer van afvalstoffen

Sinds 20 april 1994 is het nieuwe afvalstoffendecreet van kracht. Het moet het overdadige verpakken van produkten aan banden leggen onder het motto: 'De vervuiler betaalt'.
Ook inzake bodembeleid zijn belangrijke initiatieven genomen, o.a. het opstellen van het alom bekende Mestactieplan.



Bron: AMINAL.

Bosbeleid

Om het planetaire ecologische evenwicht te vrijwaren, moet op wereldschaal een bepaald niveau van bebossing gegarandeerd blijven. Het Vlaamse bosbeleid (concreet: het Bosdecreet) en de lange-termijnplan-

ning op het vlak van de bosbouw wegen de verschillende functies af die het bos voor de maatschappij vervult, zodat de draagkracht van het bos niet overschreden wordt. Dit betekent dat gestreefd wordt naar het behoud en de uitbreiding van de aanwezige bosoppervlakte.
Het Vlaamse Gewest nam concrete initiatieven en breidde haar bospatrimonium in 1994 uit met 191 ha bos en 41 ha te bebossen gronden. Samen met andere instanties besliste de Vlaamse Gemeenschap in de bosarme regio van Kortrijk een stadsbos van 500 ha aan te leggen.

Parken en infrastructuurgroen

In de groene gordel rond Brussel bezit het Vlaamse Gewest 600 ha. parken. Ze worden beheerd en onderhouden door de afdeling Bos en Groen en zijn een toonbeeld voor andere openbare instanties en particulieren.



Natuurbehoud

Het nieuwe ontwerpdecreet inzake natuurbehoud vertrekt van de vaststelling dat de natuur een gemeenschappelijk goed is en het natuurontwikkelingsbeleid een geïntegreerde aanpak vereist. Het nieuwe decreet moet als het ware de bijbel worden van het natuurbehoud in Vlaanderen naar het jaar 2000.

Wildbeheer, vogelbescherming en riviervisserij

Wildbeheerseenheden (WBE's) groeperen aanpalende jachtrevieren zodat jacht, faunabeheer én natuurbehoud op een verantwoorde manier kunnen worden gecombineerd. Op het einde van 1994 waren meer dan 120 WBE's actief. Acties rond vogelbescherming kwamen geregeld in het nieuws, o.m. naar aanleiding van de inbeslagneming op de luchthaven van Zaventem van illegaal vervoerde vogels. Een voorstel van ontwerpdecreet op de visserij in de binnenwateren herziet de normen voor de visuitzettingen, het planmatig visstandbeheer, het biotoopherstel door gebruik van oeverplanten en het onderzoek op zware metalen in het visvlees.

Kustbeheer

In de kustgebieden is de milieuproblematiek schrijnend. Het verdwijnen van de oestercultuur, de gevolgen van het vervuilde strandwater voor het toerisme, de verontreiniging door olie, de sterke degradatie van onze duinengordel en het strand en de drastische achteruitgang van het aantal slikken en schorren langs het estuarium van de IJzer hebben geleid tot nieuwe inzichten inzake kustbeheer.
Het project 'Integraal beheer van de kustzone Vlaamse Banken - IJzermonding - Westhoek' omvat een eerste concrete ecosysteemvisie voor de territoriale zee, de duinen en de aansluitende polder. Het project beoogt het behoud en de versterking van de landschapsecologische waarden en de biodiversiteit in symbiose met andere functies van het gebied. Het sluit aan bij de wettelijke bescherming van onze kustduinen (het decreet van 14 juli 1993, dat handelt over de bescherming van onze kustduinen).

Ecologie in infrastructuur

Binnen het departement Leefmilieu en Infrastructuur is een multidisciplinaire werkgroep actief op het vlak van natuurtechnische milieubouw. (NTMB). Het doel van deze werkgroep is te zorgen voor een meer milieuvriendelijke aanpak van de planning, de aanleg en het beheer van infrastructuurwerken. De eerste resultaten van de werkgroep zijn in juni 1994 gebundeld in het 'Vademecum Natuurtechniek: inrichting en beheer van waterlopen'. Aan de hand van losbladige steekkaarten, geïllustreerd met duidelijke tekeningen en foto's worden natuurtechnische ingrepen voor de inrichting en het beheer van waterlopen voorgesteld.
In de praktijk werden een aantal proefprojecten volgens het ideeëngoed van de NTMB gerealiseerd. Tussen Deinze en Kortrijk zijn de oevers van de Leie op natuurvriendelijke wijze hersteld. Langs de Kempense kanalen zijn 'fauna uitstapplaatsen' aangelegd.
Ter gelegenheid van het vertrek van de heer Jacques Delors als voorzitter van de Europese Commissie is dit project vernoemd als één van de tien Europese 'success stories on natural environment and sustainable development'.

Geïntegreerd beleid in het Schelde-estuarium

De Vlaamse regering hechtte in juli 1994 haar goedkeuring aan de nota 'AMIS' (algemene milieu-impactstudie voor het eerste deel van het Sigmaplan), die de visie op integraal waterbeheer verwoordt. Integraal waterbeheer vormt nu de basis van het beleid inzake het Scheldeestuarium.
In het kader van het LIFE programma kregen Vlaanderen en Nederland subsidies van de Europese Unie voor het herstel van de natuur in het Schelde-estuarium.

Natuurontwikkelingsprojecten

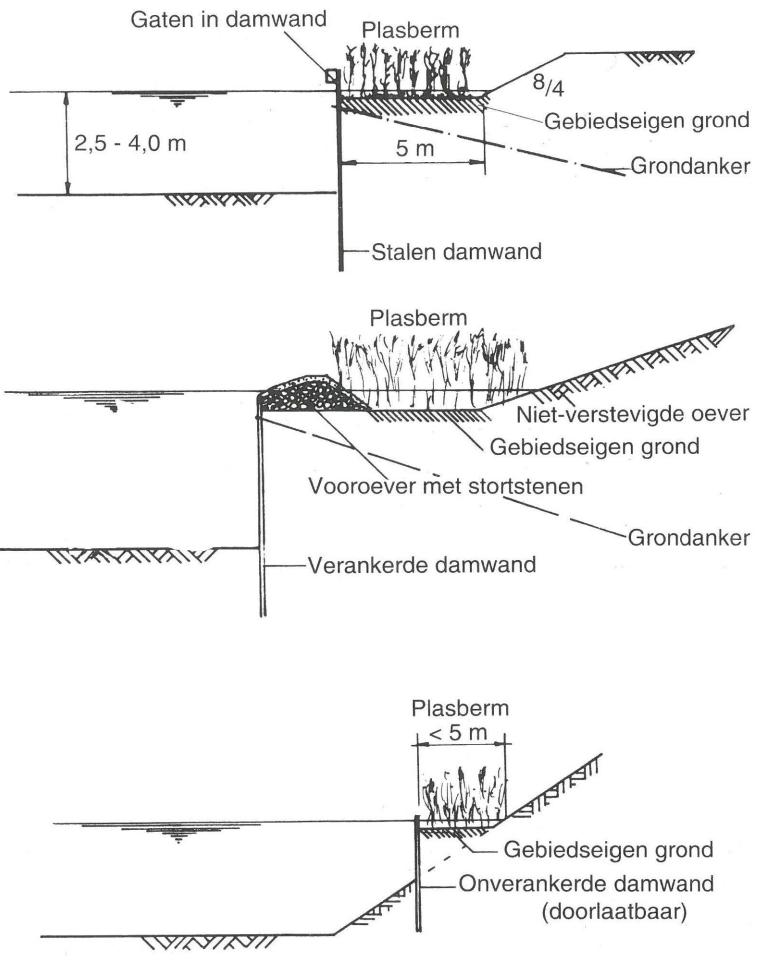
In het natuurreservaat 'de Leiemeersen' in Oostkamp is met succes een natuurherstel-experiment opgestart. Door het afgraven van de baggerspecie kon de blootgelegde veenbodem zich zeer snel herstellen. Ander natuurontwikkelingsprojecten waren het milieuvriendelijk baggeren van de Blankaertvijver in Diksmuide en het plaatsen van een slibvang op de Steen- en de Rodebeek.

Landinrichting

Landinrichting is noodzakelijk voor ordening en integratie van de verschillende sectoren die gebruik wensen te maken van dezelfde ruimte. Om versnippering van landbouwgebieden en groen tegen te gaan wordt getracht een oplossing te vinden door percelen te herverkavelen tot aaneensluitende gehelen. De uitvoering gebeurt door middel van de ruilverkaveling.
Op die wijze werden in 1994 de ruilverkavelingen 'Sint Lenaarts' (2.617 ha) en 'Maldegem' (1.618 ha) afgewerkt.

Waterbeleid

Water wordt steeds meer beschouwd als een uitputtelijke natuurlijke rijkdom. Om kwaliteit, kwantiteit en ecologische aspecten van het water evenwichtig te benaderen is interdisciplinair overleg noodzakelijk. Dit overleg gebeurt sinds enkele jaren in bekkencomités nl. rond de IJzer, de Demer, de Bovenschelde, de Nete en de Dender. Als basis voor het waterbeleid werd voor Vlaanderen een inventaris opgesteld van ecologisch waardevolle waterlopen.
Verder werd een primair grondwatermeetnet uitgebouwd. Het laat toe de basistoestand van een

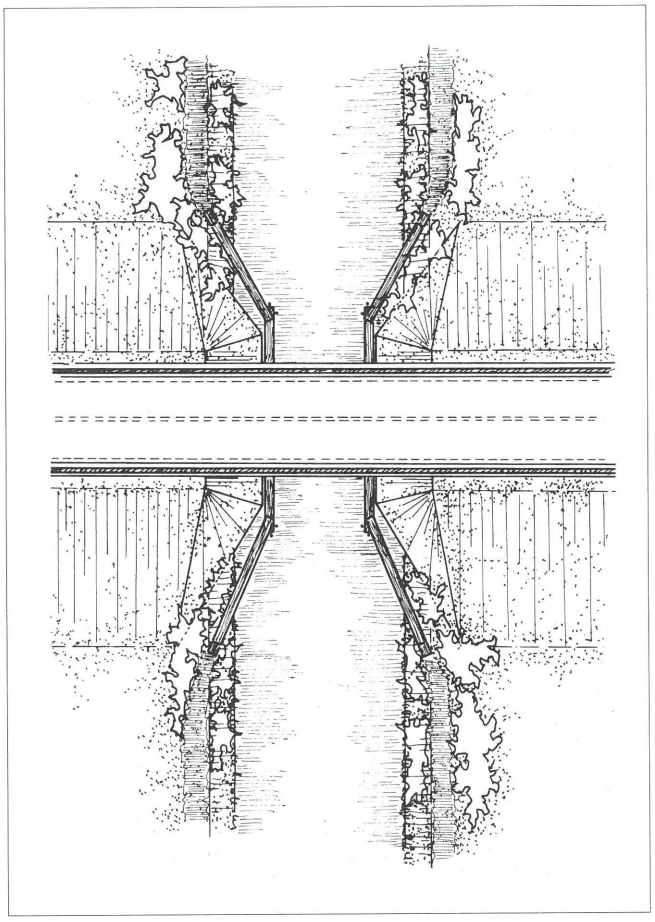


bepaalde watervoerende laag te bepalen en de natuurlijke evolutie in de tijd te volgen. Met het oog op de bescherming van grondwater dat wordt gewonnen voor de openbare drinkwatervoorziening, worden waterwingebieden en beschermingszones afgebakend. Eind 1994 zijn in totaal 50 grondwaterwingebieden afgebakend met een totale oppervlakte van 19.152 ha.

Natuurtechnische Milieubouw
• Verschillende mogelijkheden om een oeververdediging uit te voeren bij kanalen

Bron: Vademecum Natuurtechniek, inrichting en beheer van waterlopen. Figuur ID/10.3. (AMINAL).

Oeververdediging kan men aanbrengen bij waterlopen met een min of meer constant waterpeil. Bij oeververdedigingen wordt de achterliggende oever niet verstevigd.Indien nodig kan men het onderwatertalud wel verstevigen.
Als de oever reeds volledig verstevigd is, kan men de versteviging van het bovenwatertalud wegnemen en vervangen door een vooroever met een niet verstevigde achterliggende oever.



• Mogelijke constructie van een looppad voor dieren.

Bron: Vademecum Natuurtechniek, inrichting en beheer van waterlopen Figuur: IL/1.3. (AMINAL).

Een waterloop en de begroeiing langs de oevers worden door een aantal dieren gebruikt als migratieroute. Als een waterloop met oevers onder een weg of een spoorweg doorgaat, trachten dieren vaak over deze barrière te klimmen in plaats van onder de brug door te lopen. Dikwijls ontbreekt bovendien de oever onder de brug. Vele zoogdiersoorten zwemmen dan niet onder de brug door, maar steken eerder de weg of de spoorweg over.
Bij het ontwerpen van nieuwe bruggen kan men een onverharde oeverstrook voorzien tussen de rand van het water en de brugwand. Ook bij reeds bestaande bruggen kan men allerlei constructies aanbrengen waarlangs de dieren kunnen passeren.

Monumentenzorg

De monumenten- en landschapszorg beoogt de vrijwaring van het culturele erfgoed in onze huidige leefomgeving en het behoud ervan voor de toekomstige generaties. De instandhouding van het patrimonium stelt echter bijzonder zware eisen aan de gemeenschap. De klassieke overheidsmaatregelen van toezicht en financiële steun zijn op zichzelf zeker niet toereikend om een passend antwoord te geven op de verwaarlozing en het verval die onze monumenten bedreigen.

In vele gevallen is het geven van een nieuwe, geschikte bestemming aan het monument de enige realistische oplossing om zijn voortbestaan en onderhoud te verzekeren. Op die manier wordt het monument immers opnieuw in gebruik genomen, onderhouden, gevaloriseerd. Bovendien kan het door zijn nieuwe functie een rol van sociale of culturele hefboom spelen voor zijn omgeving.
In de loop van 1994 heeft de Vlaamse overheid enkele maatregelen genomen die bedoeld waren om de herbestemming van monumenten te bevorderen, zoals bijvoorbeeld het organiseren van een jaarlijkse 'Prijs Vlaams Monument'. De prijs is in 1994 toegekend voor de restauratie van het huis 'de Winter' in Berchem (Antwerpen). De woning is één van de vier hoekhuizen, genaamd naar de vier jaargetijden, in de vermaarde Cogels-Osybuurt.

Een veel belangrijkere, structurele maatregel was de oprichting door de Vlaamse overheid op 23 maart 1994 van de Stichting Vlaams Erfgoed v.z.w..
Deze stichting moet als een trust de centrale onthaalstructuur worden voor alle initiatieven die worden opgezet om een goed beheer en een duurzaam onderhoud van (voornamelijk grote) monumenten te verzekeren. Het gaat dus in essentie om het beheren en beleven van ons bouwkundig erfgoed.

Huisvestingsbeleid

Het recht op een behoorlijke huisvesting is sedert 31 januari 1994 ingeschreven in de Grondwet (artikel 23). Dat houdt in dat elk gezin moet kunnen beschikken over een degelijke en betaalbare woning. Het aandeel van het inkomen dat een gezin gemiddeld aan wonen besteedt, is de afgelopen jaren sterk gestegen. Dit heeft tot gevolg dat vele gezinnen niet in staat zijn om zelf helemaal voor de eigen huisvesting in te staan. In vergelijking met andere westerse landen die op sociaal-economisch vlak met België vergelijkbaar zijn bengelt België achteraan inzake het aantal sociale huurwoningen.

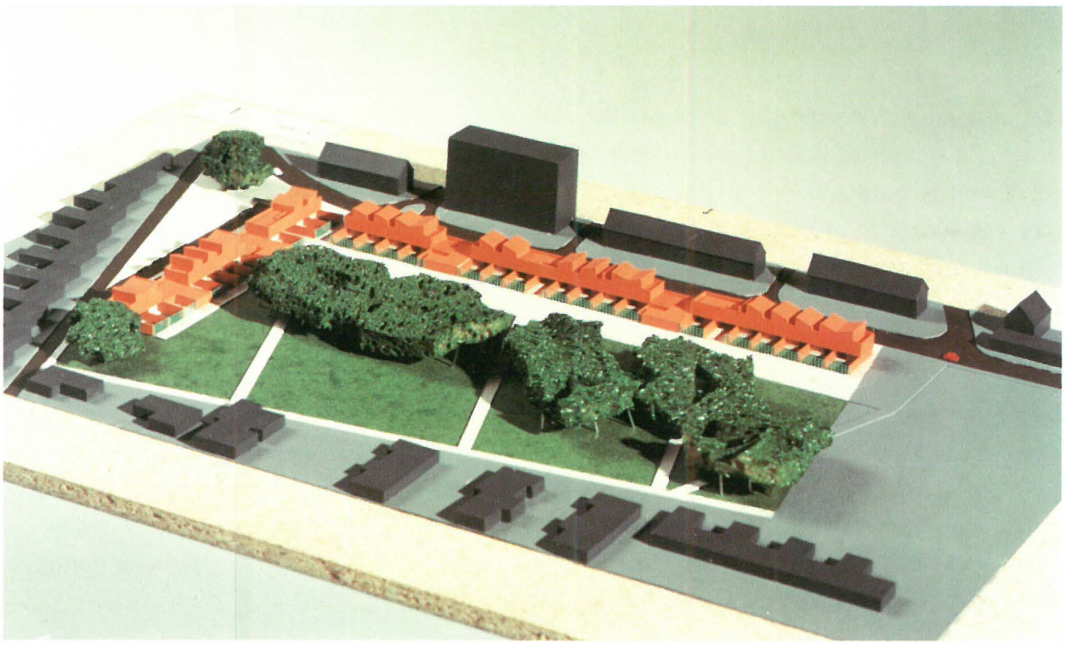
In 1994 zijn belangrijke stappen gezet naar gestructureerd huisvestingsonderzoek en zijn doelgerichte initiatieven genomen in de sociale huisvestingssector. In samenwerking met interne en externe experts zijn studies opgezet die zullen resulteren in betrouwbare, wetenschappelijk gefundeerde gegevens over woonbehoeften, kwaliteit van de woningvoorraad en leegstand. Tegelijk liep een fundamenteel onderzoek naar de doelgroepen van de sociale huisvesting.

Daarnaast zijn samenwerkingsverbanden ontwikkeld met sociale verhuurkantoren en huurdersbonden, die sociaal zwakkeren begeleiden en ondersteunen in hun woonproblemen. Eind juni 1994 heeft de Vlaamse Wooncodecommissie een voorontwerp van decreet met memorie van toelichting en een omstandige achtergrondnota afgeleverd aan de Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting. Dat voorontwerp omvat een gestructureerde decretale onderbouwing van het Vlaamse Woonbeleid. Het behandelt alle aspecten ervan: doelstellingen, organisatie, financiering en middelen. De bespreking kon door de vorige Vlaamse regering echter niet worden afgerond.

In het kader van het Urgentieprogramma voor de sociale huisvesting, dat was opgestart in 1992 en moest voorziet in 10.000 extra sociale woningen, waren eind 1994 al 7.145 woningen (202 projecten) principieel of definitief door Domus Flandria goedgekeurd. Voor 5.157 woningen (123 projecten) verleende de minister al machtiging tot realisatie.

Ook nam de minister, bevoegd voor huisvesting, het initiatief tot het houden van de 'Architectuurwedstrijd 1994'. De wedstrijd kent een belangrijke prijs toe voor het beste ontwerp inzake kwaliteitsvolle betaalbare groepswoningen voor sociale huisvesting.

**Architectuurwedstrijd 1994, sociale woningbouw.
Project Resedalaan te Dendermonde.**



Bron: AROHM.

Het project bestaat uit 26 sociale koopwoningen en 4 huurwoningen. De huurwoningen worden gebouwd in het kader van het besluit van de Vlaamse regering 'tot aanmoediging van projecten inzake het zelfstandig wonen van gehandicapte personen in sociale woonwijken' (de zogenaamde ADL-projecten).
In ADL-projecten wonen fysiek gehandicapte personen onafhankelijk en geïntegreerd tussen de bewoners van een sociale woonwijk. De eerste prijs is toegekend aan dit ontwerp van de architecten Tomas Nollet en Hilde Huyghe uit Sint-Kruis - Brugge.

Ruimtelijke ordening

Om de ruimte duurzaam te gebruiken moet rekening gehouden worden met een maximaal toelaatbare ruimtelijke belasting. Dit veronderstelt een evenwicht tussen de open en bebouwde ruimte. In Vlaanderen is de druk op de open ruimte groot. De sterk individualistisch gerichte wooncultuur en het gebrek aan gestructureerde planning heeft in de jaren '60 en '70 geleid tot verregaande suburbanisatie en inname van de schaarse open ruimte.

In 1993 werd via decretale bepalingen een reeks maatregelen genomen met de bedoeling een trendbreuk te realiseren in de vastgestelde negatieve ontwikkelingen. In 1994 zijn eveneens via decreet en onder maatschappelijke druk een aantal overgangsbepalingen ingevoerd om tegemoet te komen aan de sociale gevolgen verbonden aan het uitvoeren van de in 1993 goedgekeurde maatregelen.

Het vernieuwde, Vlaams beleid streeft naar duurzame ruimtelijke ontwikkeling.

Een nieuw decreet op de ruimtelijke ordening en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Een totaal *nieuw decreet op de ruimtelijke ordening* en een *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen* (RSV) moesten de vooropgestelde doelstellingen mogelijk maken.
Het ontwerp van decreet op de ruimtelijke ordening is op 1 juni 1994 door de Vlaamse regering goedgekeurd. Het advies van de Raad van State over het ontwerpdecreet maakte een aantal aanpassingen aan de tekst noodzakelijk. De nieuwe tekst is door de Vlaamse regering goedgekeurd op 14 december 1994. De ontwerptekst is op 19 december weer voor advies naar de Raad van State toegezonden.

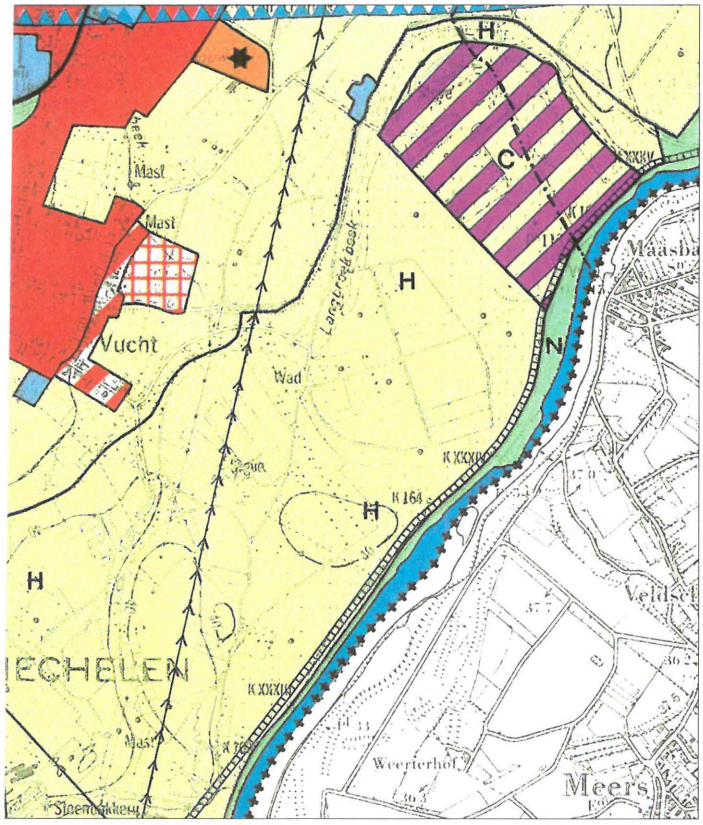
Het *ontwerp van decreet* legt de juridische basis voor zogenaamde ruimtelijke structuurplannen die het bindend beleidskader vormen voor de overheid en ruimtelijke uitvoeringsplannen die de concrete uitwerking van de structuurplannen omvatten. De uitvoeringsplannen kunnen zeer verscheiden vormen aannemen: bestemmingsplannen, inrichtingsplannen en beheersplannen. De plannen kunnen worden opgemaakt door het gewest, de provincies en de gemeenten, elk voor zijn niveau. Na verloop van tijd kunnen ze de gewestplannen vervangen. Voorlopig blijven ze echter bestaan en behouden hun juridische kracht.

In 1994 werden trouwens twaalf wijzigingsprocedures afgerond en is voor een dertigtal wijzigingen de procedure ingezet. De meeste van die wijzigingen hebben tot doel verlaten tracés van wegen te schrappen, bijkomende ruimten voor tewerkstelling in te richten, de kwaliteit van de open ruimte beter te beschermen door de aanwijzing van sommige gebieden als natuurgebied of ecologisch waardevol agrarisch gebied, zogenaamde 'harde' bestemmingen om te zetten naar 'zachte' bestemmingen, enz.

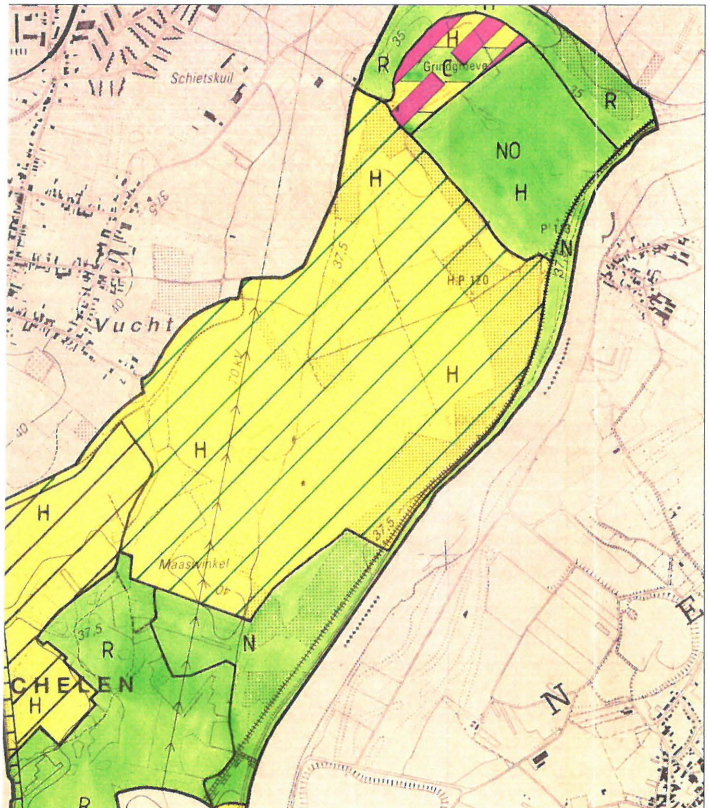
Het *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen* (RSV) formuleert voorstellen om in de periode tot 2007, op basis van onderbouwde ramingen, maatregelen te treffen tegen verdere versnippering van de open ruimte en voor het stimuleren van de stedelijke gebieden. Het RSV bestaat uit een informatief gedeelte (beschrijving en analyse van de bestaande toestand, prognoses), een indicatief gedeelte (gewenste ruimtelijke structuur) en een bindend gedeelte (ruimtelijke kernbeslissingen).

Een ontwerp van decreet op de verlaten bedrijfsruimten

Door de Vlaamse regering is op 20 juli 1994 een ontwerp van decreet op de verlaten bedrijfsruimten goedgekeurd. Dat ontwerp is ingeleid bij het Vlaams Parlement. Ondertussen zijn op basis van het besluit van de Vlaamse regering van 19 mei 1993 met succes een aantal proefprojecten voor sanering van verlaten bedrijfsruimten opgestart, enkele andere proefprojecten zijn in uitvoering. Net als de regelgeving inzake stads- en dorpsvernieuwing moeten deze projecten bijdragen tot het inbreidingsbeleid dat door de Vlaamse regering wordt vooropgesteld.



voor wijziging



na wijziging

Gedeeltelijke wijziging van het gewestplan Limburgs Maasland op het grondgebied van de gemeente Maasmechelen ter plaatse 'Maaswinkel' (B.V.R. van 19-5-1994).

Het gebied werd ter hoogte van de oude kleigroeve als natuurreservaat aangeduid omwille van zijn zeer specifieke flora en fauna. De Maasuiterwaard naast de kleigroeve bevat nog belangrijke ecosystemen zodat hij gedeeltelijk als natuurgebied, gedeeltelijk als agrarisch gebied met ecologisch belang kon aangeduid worden. De hele zone is gelegen binnen het overstromingsgebied van de Maas.

Bron: kaarten: AROHM.

Beheer van overheidsgebouwen

Zorgen voor de huisvesting van de Vlaamse overheid is één van de taken van de administratie Overheidsopdrachten, Gebouwen en Gesubsidieerde Infrastructuur.

Het Martelaarsplein



Begin mei 1994 is de nieuwe zetel van de Vlaamse regering op het Martelaarsplein in Brussel ingehuldigd en kon de minister-president met zijn kabinet intrek nemen in zijn nieuwe residentie, het mooie gerestaureerde noorderpand. Op 1 december '94 kon ook het zuidgebouw ter beschikking gesteld worden. In totaal huizen zes ministeriële kabinetten, de Kanselarij en de Inspectie van Financiën in de gerenoveerde gebouwen. Het project Martelaarsplein heeft een totale oppervlakte van 29.000 m², ondergrondse parkings inbegrepen, en is in minder dan drie jaar gerestaureerd.
De gebouwen zijn in nauwe samenwerking met het particuliere initiatief gerealiseerd en konden stipt op de voorziene datum in gebruik genomen worden. Met die verwezenlijking levert de Vlaamse regering een belangrijke bijdrage tot de herwaardering van het historisch en architectonisch waardevolle Martelaarsplein in hartje Brussel.

North Star

Op 16 december 1994 is in naam van de Vlaamse regering een promotie-overeenkomst ondertekend voor de bouw van het kantoorcomplex 'North Star' voor de huisvesting van het departement Leefmilieu en Infrastructuur in Brussel. Het gebouw wordt opgericht in de onmiddellijke nabijheid van het Noordstation op het terrein gelegen tussen de E. Jacqmainlaan, de Antwerpse Steenweg en de Volksstraat. In dat nieuwe gebouw moeten de verschillende administraties van het departement gehergroepeerd worden, samen met de kabinetten van de Vlaamse ministers met bevoegdheden of onderdelen van bevoegdheden voor leefmilieu en infrastructuur. Het biedt plaats aan 1.240 ambtenaren, 1000 m² vergaderzalen, een conferentieruimte van 150 m² en een aantal ruimten met socio-culturele functies.
De bruto bovengrondse oppervlakte bedraagt 42.718 m²; ondergronds zijn er 327 parkeerplaatsen. Het gebouw wordt van de promotor gehuurd voor 24 jaar. Op het einde van de huurovereenkomst worden gebouw en terrein kosteloos overgedragen aan de Vlaamse Gemeenschap.
De overeenkomst neemt een aanvang op 1 januari 1995 en de werken moeten voltooid zijn op 1 augustus 1997.

De regionale luchthavens

De regionale luchthavens die sedert 1 januari 1992 onder het beheer van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap horen, kenden in 1994 een grote expansie zowel in het personenverkeer als in het vrachtvervoer.

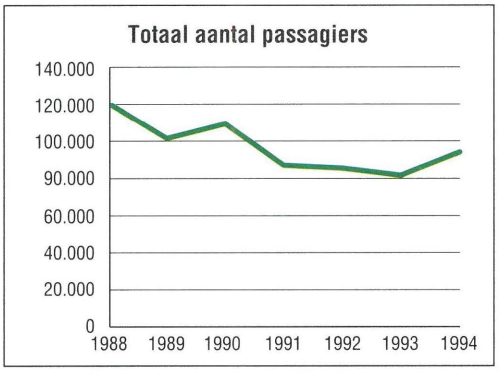
Op de luchthaven van Antwerpen steeg het passagiersvervoer op twee jaar tijd met bijna 40 %. Op de luchthaven van Oostende, waar vrachttrafiek de hoofdactiviteit vormt, bereikte de aan- en afvoer van luchtvracht ruim 60.000 ton of 41 % meer dan in 1993 !
In 1994 bedroegen de investeringskosten voor beide luchthavens 174,3 miljoen frank.
Vooral de installaties van de luchthaven van Antwerpen werden gemoderniseerd of uitgebreid. Tussen het Antwerpse spoorstation en het station Berchem is een rechtstreekse busverbinding met de luchthaven ingelegd. In Oostende is in het kader van het impulsprogramma voor de regio een zone voor luchthavengebonden bedrijven aangelegd die aansluit op de luchthaven. Dit industrieterrein heeft een bebouwbare oppervlakte van 35 ha en is rechtstreeks met de startbaan verbonden via een rolbaan. De eerste fase hiervan is in 1994 verwezenlijkt. Ook de promotie van chartervluchten stond op het programma.

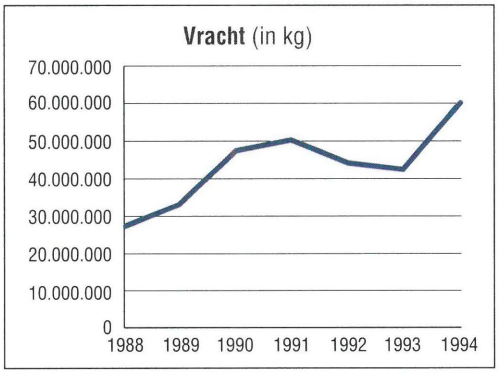
Dank zij de goede verkeersresultaten van 1994 maken beide regionale luchthavens vanaf 1995 deel uit van het 'Europese luchthavennetwerk':

- de luchthaven van Oostende omwille van een minimale capaciteit voor 50.000 ton vracht of 500.000 passagiers;
- de luchthaven van Antwerpen als toegangspunt voor meer dan 250.000 passagiers.

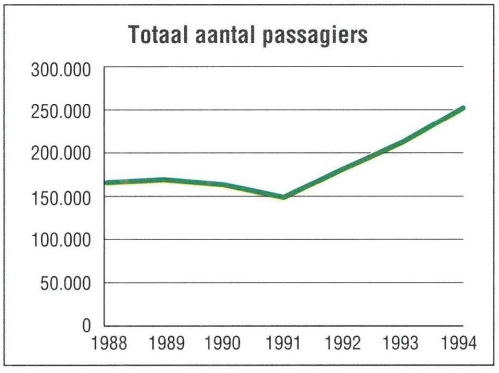
Evolutie passagiers en vracht in de regionale luchthavens van Oostende en Antwerpen.

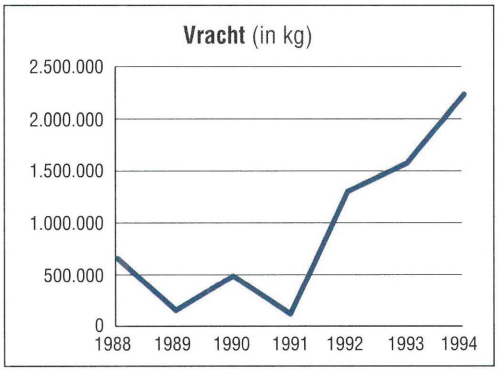
Oostende





Antwerpen





Bron: jaarrapport regionale luchthavens 1994.

Informatica en telematica

Om de effectiviteit van de dienstverlening te verbeteren worden de bestuurlijke taken steeds meer ondersteund door informaticasystemen.

Informatica

Met het oog op de verbetering van de efficiëntie is gebruik gemaakt van de meest diverse componenten van de informaticatechnologie. Bijzondere aandacht ging naar de uitbouw van lokale en interlokale netwerken (LAN en WAN), waarbij de UNIX-servers, de CAD-werkstations en de MS-DOS pc's, samen met de diverse randapparatuur, d.m.v. onderling passende communicatiecomponenten zijn verbonden. Een ver doorgedreven kantoorautomatisatie vond plaats en een project voor opvolging van de administratie en boekhoudkundige afhandeling van de aannemingen inzake overheidsopdrachten (DELTA) is opgestart.

Intussen vindt ook computergestuurd grafisch ontwerpen veralgemeend plaats.
Specifieke toepassingen zijn hiervoor ontwikkeld zoals een 'helpdesk' en een beveiligingssysteem voor applicaties.

Op het einde van vorig jaar is een onderzoek van start gegaan naar uitbreidingsmogelijkheden voor het bestaande telecommunicatienet van de Vlaamse Gemeenschap met het oog op een verhoogde communicatie en de mogelijke ontwikkeling van een 'Telenet Vlaanderen'.

Telematica

Het bestaande net was oorspronkelijk bedoeld voor uitrustingen langs wegen en waterwegen. Het is de laatste jaren aangepast om te voorzien in de behoeften van de infrastructuur voor de administraties en in de behoefte van algemene datacommunicatie. Het net bestaat hoofdzakelijk uit telefoonkabels en coaxiale geleiders. Recent zijn er eveneens glasvezelkabels aangebracht. De totale lengte van de bestaande kabelinfrastructuur bedraagt meer dan 2.000 km.

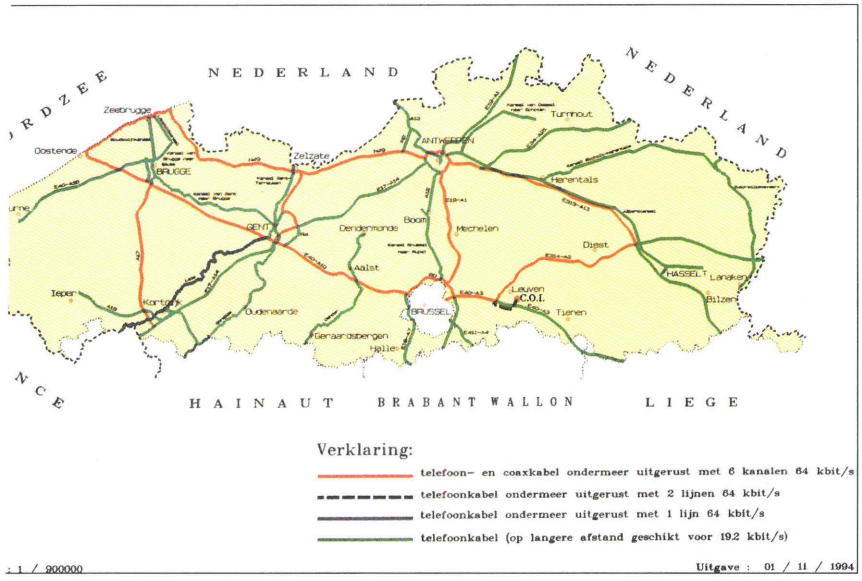
Voor de toepassingen langs de wegen en de waterwegen wordt het bestaande net gebruikt voor o.m.:

- praatpalen;
- afstandsbewaking en -sturing van tunnels, stuwen, bruggen, pompstations, verlichting, driekleurige seininstallaties, signaleringssystemen, enz.;
- coördinatie van verkeerslichten in grote steden;
- TV bewaking van wegen en kunstwerken;
- automatische verkeerstellingen;
- het meetnet van de luchtkwaliteit (VMM);
- het meetnet van de waterpeilen en schuifstanden;
- scheepvaart en hydrologische berichten;
- datatransmissie o.m. voor DICLI (de departementale informaticacel van het departement).

Door het uitvoeren van de nodige aanpassingen wordt het net geschikt gemaakt voor grotere datastromen. Er is een basisinfrastructuur gecreëerd voor transmissiesnelheden van *64 kbit/sec.*, wat overeenstemt met de capaciteit van het huidige DCS-net van Belgacom.

Door de gewestvorming ontstond een leemte in het Vlaamse netwerk, nl. ter hoogte van het Brusselse Gewest. De bestaande kabels werden aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest overgedragen waardoor de gebouwen van de Vlaamse overheid in Brussel werden afgesneden van het Vlaamse netwerk.

TELETRANSMISSIENET AOSO - BEEM
Bestaande toestand



TELETRANSMISSIENET AOSO - BEEM
Voorstel aanleg Vlaamse Hoofdtransmissiesnelweg
Eerste fase: glasvezelkabel



Om hieraan te verhelpen is beslist een eigen glasvezelkabel te plaatsen in Brussel, die de gebouwen van de Vlaamse overheid onderling en met het Vlaamse net zal verbinden. Dat zou daarenboven heel wat toekomstperspectieven bieden i.v.m. de alsmaar groeiende behoeften aan communicatiemiddelen.
De plaatsing van de kabel is in uitvoering. Hierdoor zal de Vlaamse Gemeenschap eerstdaags beschikken over een eigen vermaasd teletransmissienet over heel Vlaanderen én in Brussel.
De hoofdassen zijn uitgerust voor een transmissiesnelheid van 64 kbit/sec. die mits een kleine aanpassing kan opgedreven worden tot 2 Mbit/sec.

In de toekomst zal het noodzakelijk zijn het net op de hoofdassen uit te rusten met glasvezelkabel. De investering hiervoor bedraagt 500 miljoen frank. Op die wijze zouden multimediatoepassingen mogelijk worden. Het basishoofdnet zou daarenboven een belangrijke rol kunnen spelen als stimulator en ter ondersteuning van Telenet Vlaanderen.

Bron: AOSO.

Externe samenwerking

Wegen en Verkeer

De administratie Wegen en Verkeer organiseert gestructureerd interdisciplinair overleg op provinciaal niveau in de Provinciale Commissie Veiligheid Gewestwegen (P.C.V.) tussen haar plaatselijke afdelingen en de lokale autoriteiten en diensten, gemeenten enz., deels met beslissingsbevoegdheid, deels adviserend naar de Adviesgroep Veiligheid Vlaamse Gewestwegen (A.V.V.G).
In samenspraak met de andere gewesten worden op basis van multilaterale samenwerkingsverbanden contacten gelegd op het niveau van de Euroregio. Op regionaal/federaal vlak bestaat samenwerking via de interministeriële commissie (b.v. met het federale ministerie van Infrastructuur en Verkeer).
Tussen het Vlaamse Gewest en de Europese Unie wordt samengewerkt inzake financiering van wegenprojecten. Voorbeelden hiervan zijn de A18 (Veurne-Duinkerke), de A12 (Antwerpen-Bergen op Zoom) en de transeuropese wegennetwerken.

Mobiliteit

Voor het invoeren van bedrijfsvervoerplannen zijn contracten afgesloten met:
- de GOM's (gewestelijke ontwikkelingsmaatschappijen) voor de oprichting en ondersteuning van de werking van de vier mobiliteitsbureaus;
- de bedrijven (momenteel vijf) om een bedrijfsvervoerplan uit te werken.

Waterwegen en Zeewezen

Na jaren van voorbereiding werd de samenwerking van de administratie Waterwegen en Zeewezen in internationaal verband bekroond met de ondertekening van drie verdragen met Nederland. In 1994 is het verdrag over het *nieuwe Scheldereglement* verder voorbereid, zodat het op 11 januari 1995 in Middelburg kon worden ondertekend door het Koninkrijk der Nederlanden, het Koninkrijk België en het Vlaamse Gewest. De herziening van het Scheldereglement wordt een gemengd verdrag genoemd omdat zowel de Belgische overheid als de Vlaamse overheid het ondertekenden. Het nieuwe Scheldereglement regelt de samenwerking op het gebied van de beloodsing op de Schelde, op de Scheldemonding en op het kanaal van Gent naar Terneuzen. Twee Nederlandse en twee Vlaamse permanente commissarissen houden toezicht op dat verdrag.

Ook de Verdragen over de *verruiming van de vaarweg in de Westerschelde* voor schepen met een diepgang van 48 voet (voor afvaren) en een diepgang van 43 voet (voor opvaren) – het zogenaamde verdiepingsprogramma, 48'/43' – zijn voorbereid en vervolgens op 17 januari 1995 in Antwerpen ondertekend. Het doel van dat waterverdrag is de bevaarbaarheid van de Schelde naar de haven van Antwerpen te verbeteren.

Het derde verdrag, het *Maasverdrag* beoogt een billijke verdeling van het Maasdebiet tussen Nederland, Vlaanderen en de Grensmaas in perioden van grote droogte. De Grensmaas vormt de grens tussen Nederland en Vlaanderen en wordt niet gebruikt voor de scheepvaart. De eco-



logische waarde van de rivier en haar uiterwaarde is zeer groot. Een evenwicht tussen de ecologische ontwikkeling en de veiligheid van de bevolking moet in overleg met Nederland worden nagestreefd. Vlaanderen en Nederland bezitten nu een unieke kans om via internationale samenwerking een Europese dimensie te geven aan de ontwikkeling van natuurwaarden langs de beide Maasoevers.

Het Vlaamse Gewest helpt actief mee aan de uitbouw van de havens in Zuidoost-Azië. In het voorjaar van 1994 zijn een aantal samenwerkingsakkoorden gesloten tussen de Volksrepubliek China en het Vlaamse Gewest rond de uitbouw van de haven van Shanghaï. Tevens is een samenwerkingsakkoord gesloten tussen het Waterbouwkundig Laboratorium van Antwerpen en het soortgelijke laboratorium in Nanjing.
De haven van Laem Chabang nabij Bangkok is ontworpen met de hulp van ambtenaren van AWZ in het kader van de Belgische ontwikkelingssamenwerking.
De verdere uitbouw en ontwikkeling van de Thaise haven wordt door Vlaanderen opgevolgd in het kader van een vriendschapsakkoord, gesloten in Bangkok.

Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen

De administratie werkt in de drie sectoren (Ruimtelijke Ordening; Huisvesting; Monumenten en Landschappen) actief mee aan het grensoverschrijdende overleg: in de Benelux, tussen Vlaanderen en de zuidelijke Nederlandse provincies, in het kader van Euroregio Transmanche, in het kader van de Conferentie Ruimtelijke Ordening Noordwest-Europa, in het kader van de Europese Unie en in het kader van de Raad van Europa. Het doel is Vlaanderen duidelijk te positioneren in nationale en internationale context.

Samen met de provincie West-Vlaanderen en de 'Association des Retables de Flandre' (Nord-Pas de Calais) werkt de afdeling Monumenten en Landschappen aan een project dat de gezamenlijke publikatie beoogt van een reeks brochures, folders en inventarisboeken over het bouwkundige en landschappelijke erfgoed van de grensregio.
De afdeling Monumenten en Landschappen adviseert de Europese Commissie in het kader van de steun die ze jaarlijks verleent voor modelprojecten, met het oog op de instandhouding van het architecturale erfgoed. Als modelproject is in 1994 het restauratieproject 'Academiezaal te Sint-Truiden' geselecteerd.

Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer

De administratie werkt steeds nauwer samen met de lokale besturen. Het gemeentelijke milieuconvenant vormt de kern van de samenwerking tussen het Vlaamse Gewest en de gemeenten. Het gaat om een overeenkomst die op vrijwillige basis is aangegaan. Tot nutoe hebben 294 gemeenten dit convenant onderschreven. Gemeenten die het convenant ondertekenen, verbinden zich ertoe om binnen een bepaalde termijn een gemeentelijke adviesraad voor milieu en natuur op te richten, de ecologische toestand te inventariseren en de selectieve inzameling van afval te organiseren. Ze zijn daarenboven verplicht om jaarlijks een beleidsnota met begroting over milieu en natuur op te maken. Gemeenten die een Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan (GNOP) ontwikkelen, kunnen rekenen op financiële steun van het gewest. Omdat de afstand tussen de gemeenten en de gewestelijke overheid te groot leek, heeft Vlaanderen in elke provincie een milieu- en natuurcoördinator aangesteld die een ondersteunende rol heeft.

Door duidelijke afspraken te maken voor een geïntegreerde milieubenadering en tegelijk specialisatie na te streven, konden een efficiënte taakverdeling en een maximale samenwerking tussen de administratie en de Vlaamse leefmilieu-instellingen (VMM, OVAM, VLM, VMW) worden bereikt.

Vlaanderen is geen eiland. De grensoverschrijdende en zelfs mondiale dimensie van vele milieuproblemen maakt het meer dan ooit noodzakelijk dat het Vlaamse milieubeleid nauw aansluit bij beleidsontwikkelingen op Europees en internationaal vlak. Daarom is ervoor geopteerd een nieuwe afdeling in het leven te roepen die het grensoverschrijdende beleid zal opvolgen. De afdeling Europa en Milieu is sinds 1 januari 1995 actief.
Tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is een samenwerkingsakkoord ondertekend. Voortaan zullen de gewesten elkaar op de hoogte houden van beslissingen betreffende projecten met grensoverschrijdende milieu-effecten. Bovendien zal er wederzijds informatie uitgewisseld worden rond openbare onderzoeken en vergunningsaanvragen die onderworpen zijn aan een MER (milieu-effectenrapport) of projecten die interregionale effecten kunnen hebben.
Voor de Vlaams-Nederlandse grensoverschrijdende MER's is met Nederland een 'stappenplan' afgesproken.

Werkzaamheden van de Belgisch-Nederlandse commissie rond grensoverschrijdende onbevaarbare waterlopen en de Benelux-werkgroep Grondwater, hebben geleid tot de oprichting van vier grensoverschrijdende stroomgebiedcomités: 'Kreken en Polders', 'de Mark', 'de Dommel' en de 'Thornerbeek' langs de Vlaams-Nederlandse grens.
Via de comités kunnen nu op regionaal niveau de planvorming en de werkzaamheden op het gebied van de waterhuishouding binnen de grensoverschrijdende watersystemen beter op elkaar afgestemd worden.
Op 17 januari 1995 werden te Antwerpen de waterverdragen inzake de waterkwaliteit van Maas en Schelde in toepassing van het verdrag van Helsinki van 17-3-1992 goedgekeurd.



Vzw FITA

In 1994 werden door de experten van het departement LIN verschillende opdrachten vervuld rond waterwegen, havenbouw, baggerwerken en verkeer, gaande van Litouwen over Israël tot Viëtnam en Taiwan. Daarnaast werden een 9-tal prospectiemissies uitgevoerd en werden niet minder dan 7 stages/bezoeken georganiseerd voor deelnemers uit Hongarije, de Tsjechische Republiek, de Volksrepubliek China, Thailand... De leden uit de particuliere sector worden permanent op de hoogte gehouden van de activiteiten en de resultaten.

Sensibilisering

Om zijn activiteiten bekend te maken bij de bevolking en daarbij maximale betrokkenheid te wekken, werkt het departement aan een degelijk voorlichtingsbeleid. De burger heeft immers recht op informatie.

Voortaan wordt elke publikatie van het departement automatisch bezorgd aan alle bibliotheken en gemeentebesturen van het gewest. Brochures die voor een breed publiek zijn bestemd worden in belangrijke aantallen toegeleverd, zodat de bevolking zich op elk ogenblik kan informeren. Publikaties met een ruime maatschappelijke inslag worden aan het publiek bekend gemaakt via campagnes in de pers. Ook TV, radio en affiches worden als medium gebruikt. De meest bekende publiciteitscampagnes voor het departement waren de publiciteitsacties langs de wegen, de promotie van de tegemoetkoming in de leninglast voor het bouwen, kopen of saneren van een woning en advertenties rond milieu-evenementen.

Een greep uit het aanbod

Monumenten en Landschappen

In het kader van de EUROREGIO (Kent, Vlaanderen, Wallonië, Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Nord-Pas de Calais) heeft de afdeling Monumenten en Landschappen in samenwerking met het toenmalige Bestuur Vorming van het departement Algemene Zaken en Financiën een stage voor ambtenaren georganiseerd op 28, 29 en 30 september 1994. Het thema van de stage, die in Veurne plaatsvond, was 'Het Bouwkundig Erfgoed: Inventarisatie - Gebruik - Voorlichting'.
Jaarlijks neemt het succes van de 'Open Monumentendag' toe; het is een evenement dat in samenwerking met de afdeling Monumenten en Landschappen loopt.

Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer

In opdracht van en ondersteund door Aminal is met het N.C.M.V. (een organisatie voor zelfstandige ondernemers) een project opgezet om in de K.M.O. en de zelfstandige onderneming te sensibiliseren. De 'eco-consumptie', d.i. het bevorderen van de kennis van de consument omtrent de gevolgen voor het milieu van aankoop en gebruik van produkten en diensten, is bestudeerd in samenwerking met het O.I.V.O. (Onderzoeks- en informatiecentrum van de verbruikersorganisaties).

De administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer was vertegenwoordigd op IFEST '94, dat plaats had in de Flanders Expohallen in Gent van 18 tot 21 oktober. Deze milieuvakbeurs kan beschouwd worden als de grootste beurs op het gebied van milieutechnologie en arbeidsveiligheid in de Benelux.

Het Milieu Ontmoetingsprogramma, afgekort MOP, is een initiatief van de Koning Boudewijnstichting en Aminal, in samenwerking met de milieupararegionalen. Gedurende twee weken worden in een bepaalde gemeente activiteiten rond natuur en milieu (milieu-ontmoetingen genaamd) georganiseerd voor de leerlingen van 5 tot 14 jaar. Het project is met

succes uitgetest in Geel, Bilzen, Harelbeke, Hasselt en Tongeren en bracht ongeveer 6.000 leerlingen op de been.

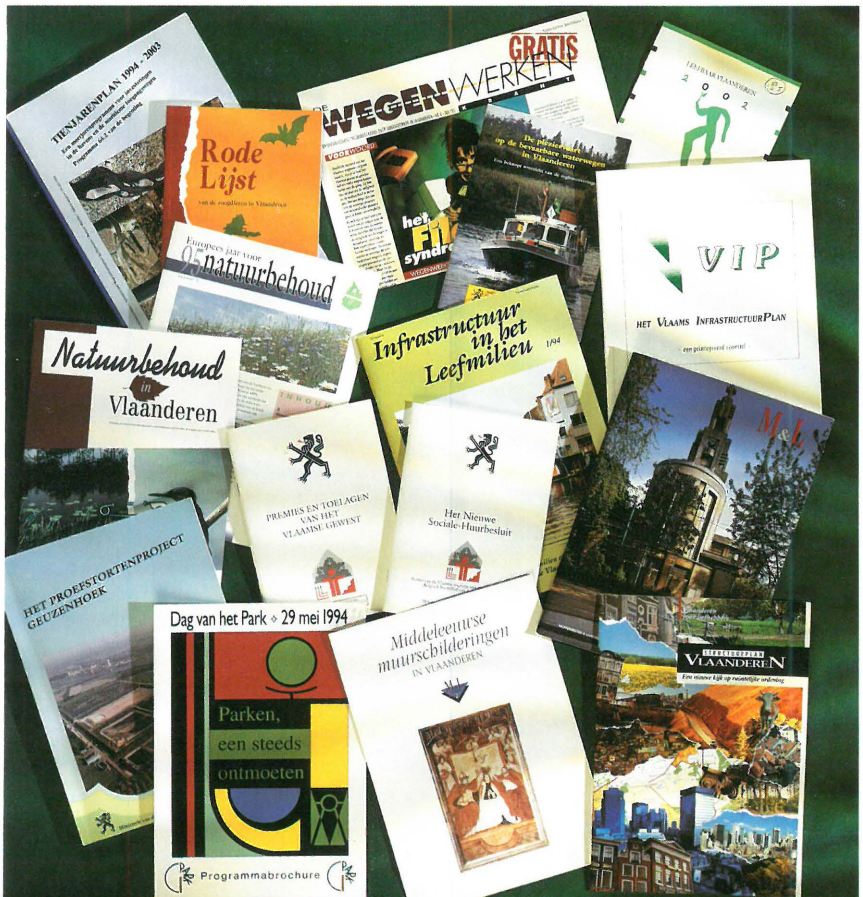
Bij de educatieve Milieuboottochten voor jongeren en volwassenen zijn het afgelopen jaar milieu-ateliers op en om het water georganiseerd in de bekkens van de Dijle, de Zenne en de Dender. Op de boot kan de kwaliteit van het water onderzocht worden.

Van 2 tot 9 oktober vond voor de zestiende keer de 'Week van het Bos' plaats, dit keer onder het motto 'Het bos voor altijd'. Het aandachtspunt was de lange levensduur van het bos.
De dag van het park is in 1994 gehouden rond het thema 'Parken, een steeds ontmoeten....'
Zoals elk jaar is ook een Boomplantdag georganiseerd.

Naast de verspreiding van de reeks Vademecum Milieurecht, een klassiek naslagwerk oogstte de nieuwe bladwijzer met de boomkikker en het gratis totaalpakket 'Ark van Noach', bestaande uit een poster, kleurplaat en begeleidende brochure, een enorm succes in het basisonderwijs. Voor kinderen vanaf 9 jaar is een educatief natuurspel ontwikkeld.
Het proefproject Groene School integreert de milieu- en ontwikkelingskwesties in bestaande onderwijsprogramma's.

Waterwegen en Zeewezen

In het kader van het vriendschapsverdrag tussen de Vlaamse Gemeenschap en de Port Authority of Thailand vonden van 6 tot en met 10 juni 1994 de Thaise havendagen plaats.
Na de voorstelling van onze Vlaamse havens in Bangkok in Thailand in het najaar van 1992, zijn nu de havens van Bangkok en Laem Chabang met hun grote economische mogelijkheden voorgesteld aan de Vlaamse havenmilieus. Dat gebeurde met een tentoonstelling en workshops in het Havenhuis van het Havenbedrijf van Antwerpen. Bezoeken aan de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge zorgden voor een verdere uitwisseling van informatie met het oog op een vruchtbare samenwerking tussen de Vlaamse en Thaise havens.

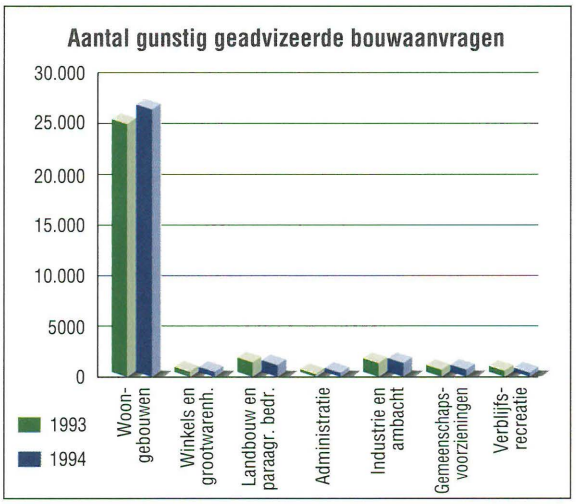


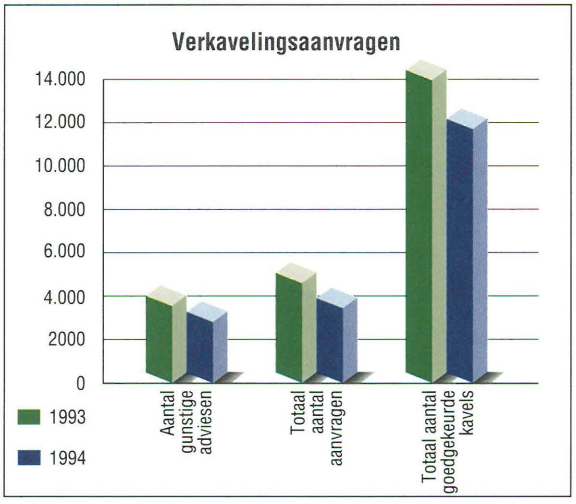
Een doorgedreven promotiebeleid wordt onder andere gevoerd door de v.z.w. 'Promotie Binnenvaart Vlaanderen' en de beheerders van de waterwegen. Het voornaamste doel is de bevolking te sensibiliseren voor het belang van de waterwegen en het goederenvervoer via de binnenvaart. Concrete acties in 1994 waren: de week van de binnenvaart en contactdagen met de kamers van koophandel. De activiteiten van Waterwegen en Zeewezen worden gepromoot via beurzen in binnen- en buitenland.

Vergunnings- en subsidiebeleid

Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen

Ruimtelijke Ordening

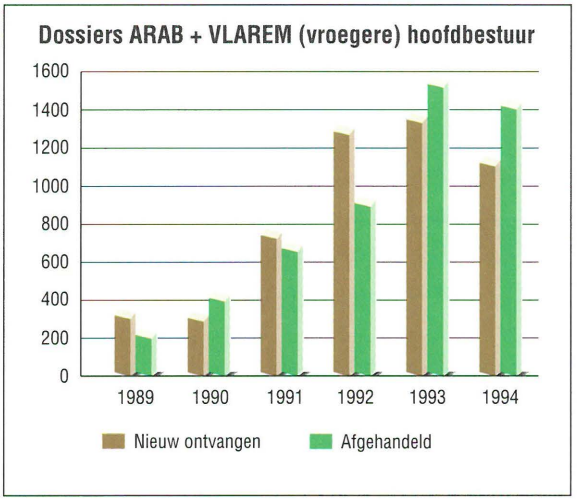


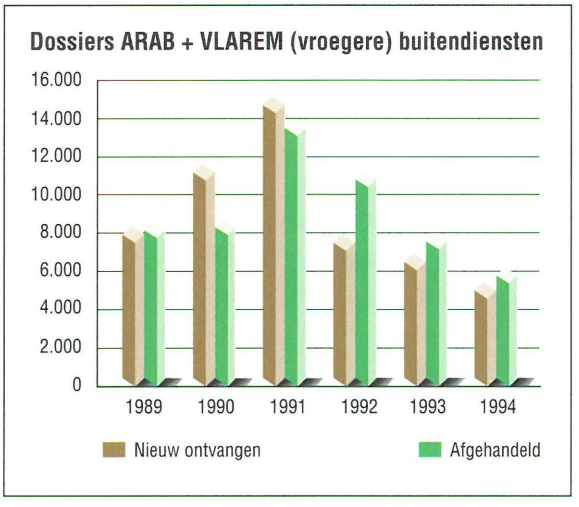


Bron: AROHM- R.O.

Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer

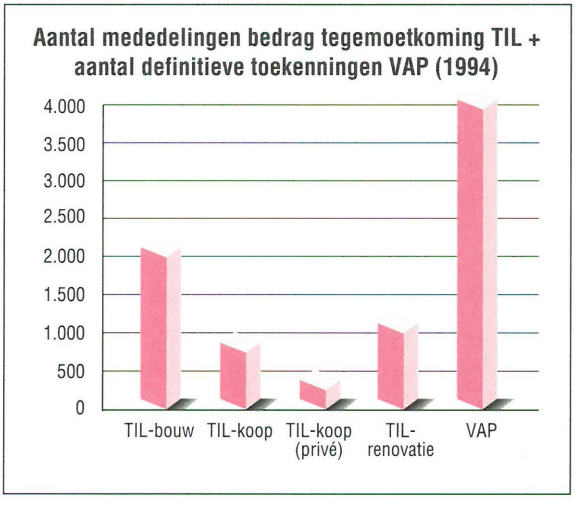
Milieuvergunningen





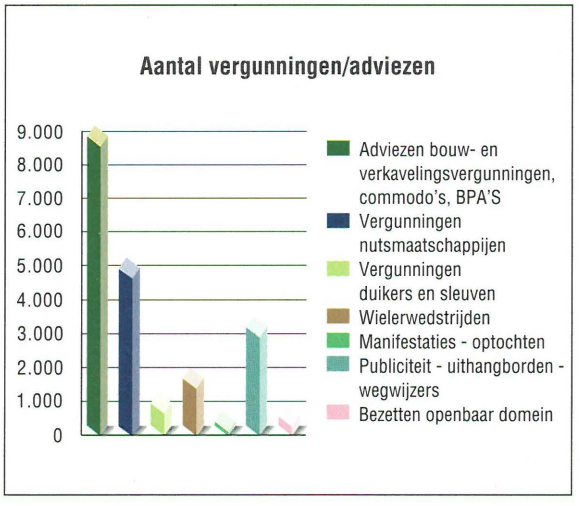
Bron: jaarverslag 1994 AMINAL.

Huisvesting



Bron: AROHM-huisvesting.

Administratie Wegen en Verkeer



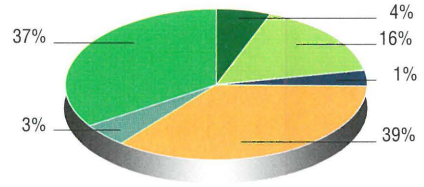
Bron: AWV.

TIL = tegemoetkoming in de leningenlast bij het bouwen, kopen of renoveren van een woning.
VAP = verbeterings- en aanpassingspremie.

Financieel beleid

Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen

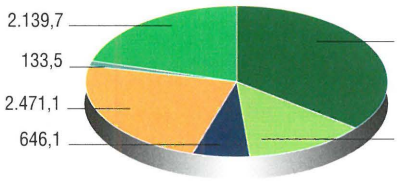
Begroting Ruimtelijke Ordening 1994



- Structuurplan Vlaanderen
- Revalorisatie verlaten bedrijfsterreinen
- Sociaal grond- en woningbeleid
- Stads- en dorpsherwaardering
- Werkingskosten
- Werkingskosten

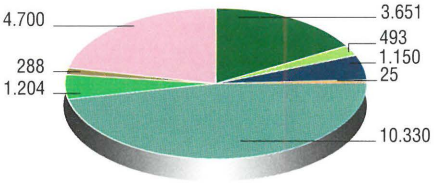
Administratie Wegen en Verkeer

Begroting Wegen en Verkeer 1994
(miljoen F) (inbegrepen VIF)



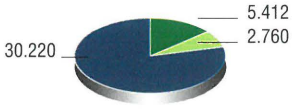
- Veiligheid en structuureel onderhoud
- Verkeersafwikkeling en continuïteit
- Fietspaden
- Uitgaven m.b.t. beheer (onderhoudswerken)
- Onderhoudsuitgaven ter bevordering van verkeersveiligheid en -afwikkeling
- Investeringsuitgaven ter bestrijding van structurele verkeersoverlast en -hinder

Kredieten Huisvesting (in miljoen)



- Openbare sector
- Tussenkomsten huurlasten
- Domus Flandria
- Organisaties
- Derden
- Last Prefin.
- Interne werking
- Particuliere sector

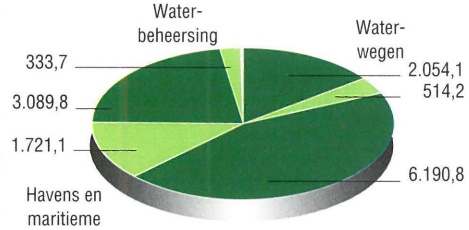
Machtigingen Huisvesting (in miljoen)



- Derden
- Herfinanciering
- Domus Flandria

Administratie Waterwegen en Zeewezen

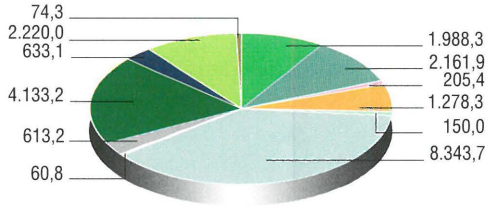
Begroting Waterwegen en Zeewezen 1994
(miljoen F) (inbegrepen VIF)



- Investeringen
- Onderhoud

Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer

Begroting Aminal en Aminal-Minafonds
(mio)



Aminal
- leefmilieu
- natuurbehoud en groenvoorziening
- ordening platteland
- watervoorziening

Aminal-Minafonds
- werkingsdotatie en investeringen OVAM/afvalstoffenplan
- werkingsdotatie VMM
- bescherming tegen verontreiniging door meststoffen
- natuurbehoud en -ontwikkeling/natuurontwikkelingsplan
- milieutechnologie
- Aquafin
- toelagen aan verenigingen
- ondersteuning gemeenten inzake rioleringen

Adressen

Departement Leefmilieu en Infrastructuur

W.T.C.-Toren 3, Simon Bolivarlaan 30,
1210 Brussel tel.: 02/208.31.11.

secretariaat-generaal:	**27ste verdieping**	
secretaris-generaal:		
ir. Fernand Desmyter	tel.: 02/208.53.16	fax: 02/208.53.12
afdeling Coördinatie Beleidsvoorbereiding	**26ste verdieping**	
afdelingshoofd: ir. Jos François	tel.: 02/208.51.76	fax: 02/208.51.77
afdeling Coördinatie Werking	**27ste verdieping**	
afdelingshoofd: Adelin Ghijselinck	tel.: 02/208.52.74	fax: 02/208.52.95
Staf Coördinatie	**27ste verdieping**	
ir. Yves Rubens	tel.: 02/208.53.04	fax: 02/208.52.95
Leopold Van Den Broeke	tel.: 02/208.51.68	fax: 02/208.52.95
ir. Dirk Zwaenepoel	tel.: 02/208.52.86	fax: 02/208.52.95
Louis Wauters	tel.: 02/208.52.83	fax: 02/208.52.95
Suzan Van Hoof	tel.: 02/208.52.76	fax: 02/208.52.95
Mobiliteitscel	**27ste verdieping**	
ir. Reginald Keygnaert	tel.: 02/208.52.88	fax: 02/208.53.11
Cel Interne Audit	**26ste verdieping**	
ir. Joris Geets	tel.: 02/208.51.95	fax: 02/208.51.77
FITA (Flanders International Technical Agency)	**27ste verdieping**	
ir. Louis Van Schel	tel.: 02/208.52.98 -84	fax: 02/208.52.95

ADMINISTRATIE ALGEMENE ADMINISTRATIEVE DIENSTEN

W.T.C.-Toren 3, Simon Bolivarlaan 30, 1210 Brussel

directoraat-generaal:	**25ste verdieping**	
directeur-generaal		
Chris Van Eeckaute	tel.: 02/208.51.50	fax: 02/208.51.66
staflid:		
Magda De Haes	tel.: 02/208.51.59	fax: 02/208.51.66
afdeling Personeel	**25ste verdieping**	
afdelingshoofd: Freddy Deprince	tel.: 02/208.51.58	fax: 02/208.51.44
afdeling Boekhouding en Begroting	**2de verdieping**	
afdelingshoofd: Robert Collin	tel.: 02/208.33.85	fax: 02/208.53.67
afdeling Juridische Dienstverlening	**14de verdieping**	
afdelingshoofd: Anne Van Renterghem	tel.: 02/208.43.17	fax: 02/208.43.31

afdeling Informatica	**1ste verdieping**	
afdelingshoofd: ir. Yvan Verbakel	tel.: 02/208.31.34	fax: 02/208.31.13
afdeling Logistiek	**23ste verdieping**	
afdelingshoofd: Jacques Godts	tel.: 02/208.49.58	fax: 02/208.51.12

ADMINISTRATIE MILIEU-, NATUUR-, LAND-EN WATERBEHEER
Belliardstraat 14-18 -1040 Brussel

directoraat- generaal:	**9de verdieping**	
directeur-generaal: N		
directeur-ingenieur:		
ir. Marc Cherretté	tel.: 02/507.67.02	fax: 02/507.67.05
staflid:		
ir. Herman De Wel	tel.: 02/507.30.00	fax: 02/507.30.05
afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid	Belliardstraat 14-18-1040 Brussel	
afdelingshoofd: ir. Marc Cherretté	tel.: 02/507.67.61	fax: 02/507.67.65
afdeling Europa en Milieu	Belliardstraat 14-18-1040 Brussel	
afdelingshoofd: Remy Merckx	tel.: 02/507.30.27	fax: 02/507.30.25
afdeling Milieuvergunningen	Belliardstraat 14-18-1040 Brussel	
afdelingshoofd: N		
directeur: François Wambacq	tel.: 02/507.67.41	fax: 02/507.67.45
provinciale dienstverlening afdeling Milieuvergunningen:		
Antwerpen	Copernicuslaan 1, bus 7, 2018 Antwerpen	
directeur: John Pauwels	tel.: 03/224.64.81	fax: 03/224.64.51
Limburg	Torenplein 6, 3500 Hasselt	
directeur-ingenieur: ir. Theofiel Hendrickx	tel.: 011/26.43.50	fax: 011/26.43.57
Oost-Vlaanderen	Apostelhuizen 26, 9000 Gent	
adjunct van de directeur: Marc De Gryze	tel.: 09/223.07.46	fax: 09/224.44.69
Vlaams-Brabant	Waaistraat 1, 3000 Leuven	
directeur: Georges Huau	tel.: 016/24.25.99	fax: 016/24.25.24
West-Vlaanderen	Koningin Astridlaan 29/4, bus 7, 8200 Brugge	
ingenieur: ir. Robrecht Vermoortel	tel.: 050/40.43.11	fax: 050/39.10.51
afdeling Water	Belliardstraat 14-18, 1040 Brussel	
afdelingshoofd: ir. Paul Thomas	tel.: 02/507.67.80	fax: 02/507.30.05
provinciale dienstverlening afdeling Water		
Antwerpen	Copernicuslaan 1, 2018 Antwerpen	
ingenieur: ir. O Carolus	tel.: 03/224.62.41	fax: 03/224.62.35
Limburg	Twee Torenplein 6, bus 5, 3500 Hasselt	
ingenieur: ir. Paul Van Huffel	tel.: 011/26.44.40	fax: 011/23.43.79
Oost-Vlaanderen	AC Ter Plaeten, St-Lievenslaan 33, 9000 Gent	
ingenieur: ir. Luc De Coster	tel.: 09/265.19.11	fax: 09/265.19.80
Vlaams-Brabant	Waaistraat 1, 3000 Leuven	
adjunct van de directeur: Justin La Rivière	tel.: 016/22.86.90	fax: 016/22.46.56
West-Vlaanderen	Zandstraat 255, 8200 St-Andries-Brugge	
ingenieur: ir. Jacques Leliaert	tel.: 050/45.42.00	fax: 050/31.75.02

afdeling Milieu-Inspectie	W.T.C.-Toren 3, Simon Bolivarlaan 30 1210 Brussel
afdelingshoofd: dr. sc. Robert Baert	tel.: 02/208.34.20 fax: 02/208.34.40
• Hoofdinspectie: cel planning en coördinatie	tel.: 02/208.34.25 fax: 02/208.34.40
• Hoofdinspectie: cel afvalcontroles en opsporing	Waaistraat 1 bus 2, 3000 Leuven tel.: 016/24.25.53-54 fax: 016/24.25.41
De provinciale dienstverlening betreft de specifieke inspectie-opdrachten	
Antwerpen	Copernicuslaan 1, 2018 Antwerpen
directeur: Linda Van Geystelen	tel.: 03/224.64.25-26 fax: 03/224.64.28
Limburg	Torenplein 6, bus 15, 3500 Hasselt
directeur-ingenieur: ir. Laurent Coenegrachts	tel.: 011/26 42 60 fax: 011/26 42 61
Oost-Vlaanderen	Apostelhuizen 26K, 9000 Gent
directeur-ingenieur: ir. Paul Van Gijseghem	tel.: 09/223.47.43 en 47.73 en 02.98 fax: 09/223.37.62
Vlaams-Brabant	Waaistraat 1, bus 2, 3000 Leuven
directeur-ingenieur: ir. Frans Van De Maele	tel.: 016/24.25.53-54 fax: 016/24.25.41
West-Vlaanderen	Koningin Astridlaan 29, bus 4, 8200 Brugge
directeur-ingenieur: dr. Florimond Aerts	tel.: 050/40.42.11 fax: 050/39.15.12
afdeling Land	Belliardstraat 14-18, 1040 Brussel
afdelingshoofd: ir. Jan Lobel	tel.: 02/507.30.22 fax: 02/507.30.25
provinciale dienstverlening afdeling Land	
Antwerpen	Copernicuslaan 1, 2018 Antwerpen
ingenieur: ir. Hilde Meurisse	tel.: 03/224.62.30 fax: 03/224.62.35
Limburg	Twee Torenplein 6, bus 5, 3500 Hasselt
ingenieur: ir. Jozef De Krock	tel.: 011/26.44.60 fax: 011/23.43.79
Oost-Vlaanderen	Gebroeders Van Eyckstraat 4-6, 9000 Gent
ingenieur: ir. Marc Meerschman	tel.: 09/265.46.35 fax: 09/265.46.37
Vlaams-Brabant	Waaistraat 1, 3000 Leuven
ingenieur: ir. Hendrik Neven	tel.: 016/22.86.90 fax: 016/22.46.56
West-Vlaanderen	Zandstraat 255, 8200 St.-Andries-Brugge
ingenieur: ir. Johan Devos	tel.: 050/45.42.18 fax: 050/45.42.19
afdeling Natuur	Belliardstraat 14-18, 1040 Brussel
afdelingshoofd: ir. Sylvester Tys	tel.: 02/507.30.67 fax: 02/507.30.65
provinciale dienstverlening afdeling Natuur	
Antwerpen	Copernicuslaan 1, 2018 Antwerpen
ingenieur: ir. Koenraad De Smet	tel.: 03/224.62.54 fax: 03/224.60.87
Vlaams-Brabant	Waaistraat 1, 3000 Leuven
ingenieur: ir. Frank Saey	tel.: 016/22.45.86 fax: 016/23.28.70
Limburg	Torenplein 6, bus 8, 3500 Hasselt
ingenieur: ir. Filip Cardoen	tel.: 011/26.45.11 fax: 011/23.43.76
Oost-Vlaanderen	Gebroeders Van Eyckstraat 4-6, 9000 Gent
ingenieur: ir. Viviane Vanden Bil	tel.: 09/265.46.40 fax: 09/265.45.81
West-Vlaanderen	Zandstraat 255, bus 3, 8200 Sint-Andries-Brugge
ingenieur: ir. Walter Galle	tel.: 050/45.41.65 fax: 050/31.94.58

afdeling Bos en Groen Belliardstraat 14-18, 1040 Brussel
afdelingshoofd: ir. Dirk Van Hoye tel.: 02/507.30.51 fax: 02/507.30.65

provinciale dienstverlening afdeling Bos en Groen

Antwerpen Copernicuslaan 1, 2018 Antwerpen
- Bos, visserij, jacht en vogelbescherming, coördinatie provinciale cel
  ingenieur: ir. Willy Vandenbroucke tel.: 03/224.62.61 fax: 03/224.62.35
- Parken en infrastructuurgroen Copernicuslaan 1, 2018 Antwerpen
  adjunct van de directeur: Bruno Van Bruggen tel.: 03/224.62.56 fax: 03/224.62.35
- Ambtenaar privé-bos Copernicuslaan 1, 2018 Antwerpen
  ingenieur: ir. Cyreen Knockaert tel.: 03/224.62.60 fax: 03/224.62.35
- Houtvesterij Turnhout Parklaan 49, bus 1, 2300 Turnhout
  ingenieur: ir. Patrick Engels tel.: 014/42.05.32 fax: 014/41.66.12
- Houtvesterij Antwerpen Copernicuslaan 1, 2018 Antwerpen
  ingenieur: ir. Arnold Caluwe tel.: 03/224.62.62 fax: 03/224.62.35

Limburg Torenplein 6, bus 8, 3500 Hasselt
- Bos, visserij, jacht en vogelbescherming: coörinatie provinciale cel
  ingenieur: ir. Marc Roskams tel.: 011/26.44.84 fax: 011/23.43.76
- Parken en infrastructuurgroen Torenplein 6, bus 8, 3500 Hasselt
  ingenieur: ir. Paul Vets tel.: 011/26.44.90 fax: 011/23.43.76
- Houtvesterij Bree + privé-bos Meeuwerkiezel 93, 3690 Bree
  ingenieur: ir. Adriaan Versteynen tel.: 089/46.21.31 fax: 089/47.27.01
- Houtvesterij Hechtel + privé-bos Kamperbaan 149, 3940 Hechtel-Eksel
  ingenieur: ir. Erik Van Boghout tel.: 011/73.41.50 fax: 011/73.54.84
- Houtvesterij Hasselt + privé-bos Torenplein 6, bus 8, 3500 Hasselt
  ingenieur: ir. Ghislain Mees tel.: 011/26.45.02 fax: 011/23.43.76

Oost-Vlaanderen Gebroeders Van Eykstraat 4-6, 9000 Gent
- Bos, visserij, jacht en vogelbescherming: coördinatie provinciale cel
  ingenieur: ir. Marc Segers tel.: 09/265.45.80 fax: 09/265.45.01
- Parken en infrastructuurgroen
  ingenieur: ir. Roland Verhaeghe tel.: 09/265.46.32 fax: 09/265.45.01
- Ambtenaar privé-bos
  ingenieur: ir. Annemie Verhelst tel.: 09/265.45.84 fax: 09/265.45.01
- Houtvesterij Gent
  ingenieur: ir. Eric Peyskens tel.: 09/265.45.85 fax: 09/265.45.01

Vlaams-Brabant Waaistraat 1, 3000 Leuven
- Parken en infrastructuurgroen: coördinatie provinciale cel
  adjunct van de directeur: Marcel Vossen tel.: 016/22.29.95 fax: 016/20.35.69
- Openbaar en privé-bos, visserij, jacht en vogelbescherming
  ingenieur: ir. Brigitte De Wever tel.: 016/22.29.95 fax: 016/20.35.69
- Houtvesterij Groenendaal Reebokweg 25, 3090 Overijse
  ingenieur: ir. Jozef Zwaenepoel tel.: 02/657.22.03 fax: 02/657.65.13
- Houtvesterij Leuven Waaistraat 1, 3000 Leuven
  ingenieur: ir. Bart Meuleman tel.: 016/22.29.95 fax: 016/20.35.69

West-Vlaanderen Zandstraat 255, bus 3,
8200 St-Andries-Brugge
- Bos, visserij, jacht en vogelbescherming: coördinatie provinciale cel
  ingenieur: ir. Jean De Schuyter tel.: 050/45.41.50 fax: 050/31.94.58
- Parken en Infrastructuurgroen
  ingenieur: ir. Jan Billiau tel.: 050/45.41.71 fax: 050/31.94.58

• Ambtenaar privé-bos ingenieur: ir. Annemie Clarysse	tel.: 050/45.41.55	fax: 050/31.94.58
• Houtvesterij Brugge ingenieur: ir. Theophile Vitse	tel.: 050/45.41.58	fax: 050/31.94.58
Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen (MINA-raad)	Sterrekundelaan 28-31, 6e verd., 1030 Brussel	
voorzitter: Aviel Verbruggen ondervoorzitter: Hubert David	tel.: 02/219.96.40	fax: 02/219.97.15
Instituut voor Natuurbehoud directeur: dr. Eckhart Kuijken	Kiewitdreef 5, 3500 Hasselt tel.: 011/21.01.10	fax: 011/24.22.62
Instituut voor Bosbouw en Wildbeheer directeur: N diensthoofd: ir. Jos Van Slycken, assistent	Gaverstraat 4, 9500 Geraardsbergen tel.: 054/41.87.97 Duboislaan 14, 1560 Hoeilaart tel.: 02/657.03.86	fax 054/41.08.96 fax: 02/657.96.82

ADMINISTRATIE RUIMTELIJKE ORDENING, HUISVESTING EN MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

Zandstraat 3, 1000 Brussel

directoraat-generaal	**3de verdieping**	
directeur-generaal:		
Armand Vermeulen	tel.: 02/209.28.03	fax: 02/209.28.05
staflid:		
Basiel Eeckhout	tel.: 02/209.28.14	fax: 02/209.28.05
afdeling Ruimtelijke Planning afdelingshoofd: Josse Lorent	tel.: 02/209.28.93	fax: 02/209.29.05
afdeling Stedebouwkundige Vergunningen afdelingshoofd: Guy Braeckman	tel.: 02/209.27.62	fax: 02/209.29.05
afdeling Bouwinspectie afdelingshoofd: Frans Van De Velde	tel.: 02/209.28.32	fax: 02/209.29.32
afdeling Monumenten en Landschappen afdelingshoofd: Edgard Goedleven	tel.: 02/209.27.02	fax: 02/209.27.05
Instituut voor het Archeologisch Patrimonium prof. dr. Guy De Boe	Doornveldlaan 1, bus 30, 1731 Asse (Zellik) tel.: 02/463.13.33	fax: 02/463.19.51
afdeling Woonbeleid afdelingshoofd: Johan Vandenberghe	tel.: 02/209.26.52	fax: 02/209.26.05
afdeling Financiering Huisvestingsbeleid afdelingshoofd: Hugo Beersmans	tel.: 02/209.29.52	fax: 02/209.26.05

afdeling ROHM Antwerpen	Copernicuslaan 1, bus 12, 2018 Antwerpen	
afdelingshoofd: Martine Roels	tel.: 03/224.60.32	fax: 03/224.65.60
contacten voor de verschillende materies:		
• Ruimtelijke ordening: Raymond Van De Sande, directeur	tel.: 03/224.60.11	fax: 03/224.65.60
• Huisvesting: Leo Wouters, adjunct van de directeur	tel.: 03/224.60.11	fax: 03/224.60.21
• Monumentenzorg: Marc De Borger, adjunct van de directeur	tel.: 03/224.60.11	fax: 03/224.60.21
afdeling ROHM Limburg		
Ruimtelijke Ordening en Huisvesting:	Torenplein 6, bus 18, 3500 Hasselt	
Monumentenzorg	Minderbroedersstraat 6, 3800 St-Truiden	
afdelingshoofd: Gilbert Kolacny	tel.: 011/26.41.13	fax: 011/22.86.07
contacten voor de verschillende materies:		
• Ruimtelijke Ordening: Achiel Santermans, directeur	tel.: 011/26.41.00	fax: 011/22.86.07
• Huisvesting: Dirk Pairoux, adjunct van de directeur	tel.: 011/26.45.60	fax: 011/26.45.61
• Monumentenzorg: Hubert Bats, adjunct van de directeur	tel.: 011/68.45.40	fax: 011/68.51.23
afdeling ROHM Oost-Vlaanderen		
Ruimtelijke Ordening en Monumentenzorg	Gebroeders Van Eyckstraat 4-6, 9000 Gent	
Huisvesting:	Voskenslaan 97E, 3de verdieping, 9000 Gent	
afdelingshoofd: Benny Van Assche	tel.: 09/265.45.11	fax: 09/265.45.01
contacten voor de verschillende materies:		
• Ruimtelijke Ordening: Luc Vandergunst, adjunct van de directeur	tel.: 09/265.45.11	fax: 09/265.45.01
• Huisvesting: Eddy Boesman, adjunct van de directeur	tel.: 09/222.80.24	fax: 09/222.79.67
• Monumentenzorg: Axel Verhulst, adjunct van de directeur	tel.: 09/265.45.11	fax: 09/265.45.01
afdeling ROHM Vlaams-Brabant		
Ruimtelijke Ordening en Huisvesting	Blijde Inkomststraat 103-105, 3000 Leuven	
Monumentenzorg:	Waaistraat 1, bus 3, 3000 Leuven	
afdelingshoofd: Luc Kieffer	tel.: 016/24.98.20	fax: 016/24.98.21
contacten voor de verschillende materies:		
• Ruimtelijke Ordening: Guy Brouckmans, directeur	tel.: 016/24.96.40	fax: 016/22.00.68
• Huisvesting:: Willy Du bois, adjunct van de directeur	tel.: 016/24.97.77	fax: 016/22.60.74
• Monumentenzorg: Karel Robijns, adjunct van de directeur	tel.: 016/22.74.04	fax: 016/20.55.26

afdeling ROHM West-Vlaanderen
Ruimtelijke Ordening en Huisvesting
Monumentenzorg
afdelingshoofd: Staf De Witte

Werkhuisstraat 9, 8000 Brugge
Spanjaardstraat 15, 8000 Brugge
tel.: 050/44.28.00 fax: 050/44.28.13

contacten voor de verschillende materies:
- Ruimtelijke Ordening: Jozef De Jonghe, adjunct van de directeur — tel.: 050/44.28.11 fax: 050/44.28.13
- Huisvesting: Honoré Hermans, adjunct van de directeur — tel.: 050/44.28.11 fax: 050/44.29.99
- Monumentenzorg: Herman Gevaert, adjunct van de directeur — tel.: 050/44.04.01 fax: 050/44.04.03

ADMINISTRATIE WEGEN EN VERKEER
W.T.C.-Toren 3-21ste verdieping, Simon Bolivarlaan 30,1210 Brussel

directoraat- generaal: **21ste verdieping**
directeur-generaal:
ir. Johan Vanderheyden — tel.: 02/208.48.53 fax: 02/208.48.15
staflid:
ir. Erwin Van Dessel — tel.: 02/208.48.60 fax: 02/208.48.15

afdeling Personenvervoer en Luchthavens **23ste verdieping**
afdelingshoofd: Paul Cattrysse — tel.: 02/208.50.14 fax: 02/208.49.62

afdeling Wegenbeleid en- Beheer **21 ste verdieping**
afdelingshoofd: ir. Raf van Damme — tel.: 02/208.48.18 fax: 02/208.48.00

afdeling Verkeerskunde **22ste verdieping**
afdelingshoofd: ir. Armand Rouffaert — tel.: 02/208.48.92 fax: 02/208.48.97

afdeling Wegenbouwkunde
afdelingshoofd: ir. Roland Charlier
Olympiadenlaan 10, 1140 Brussel
tel.: 02/242.84.25 fax: 02/216.69.24

Provinciale afdelingen Wegen:

afdeling Wegen Antwerpen
afdelingshoofd: ir. Patrick Debaere
Copernicuslaan 1, bus 12, 2018 Antwerpen
tel.: 03/224.69.15 fax: 03/224.69.05

districten en regies:wegen
- district en regie 111 Deurne — August van de Wielelei 501, 2100 Deurne, tel.: 03/324.41.33-34 fax: 03/326.21.04
- district en regie 112 Ruisbroek — Rijksweg 26, 2870 Puurs, tel.: 03/886.79.91-93 fax: 03/866.12.97
- district en regie Turnhout — Parklaan 12, 2300 Turnhout, tel.: 014/41.59.86 en 41.78.49, fax: 014/42.05.96
- district en regie 114 Geel — Kleinhoefstraat 1, 2440 Geel, tel.: 014/58.50.15-16 fax: 014/58.29.93

districten en regies: autosnelwegen
- district en regie 121 Antwerpen — d' Herbouvillekaai 11, 2020 Antwerpen, tel.: 03/237.16.34 fax: 03/237.88.59
- district en regie 122 Wilrijk — d' Herbouvillekaai 11, 2020 Antwerpen, tel.: 03/237.16.34 fax: 03/237.88.59

• district en regie 123 Brecht	Bethovenstraat 66, 2960 Brecht tel.: 03/313.97.14 en 15 fax: 03/313.65.20
• district en regie 124 Grobbendonk	Herentalsesteenweg 40, 2280 Grobbendonk tel.: 014/51.26.31-32 fax: 014/50.20.43
• district en regie 125 Vosselaar	De Breem 5, 2350 Vosselaar tel.: 014/41.99.21 fax: 014/41.99.26
afdeling Wegen Vlaams-Brabant	W.T.C.-Toren 3, 19de verdieping, Simon Bolivarlaan 30, 1210 Brussel
afdelingshoofd: ir. Chris Caestecker	tel.: 02/208.46.63 fax: 02/208.46.62
districten en regies: wegen	
• district en regie 211 Halle	Alsembergsesteenweg 49, 1600 St-Pieters-Leeuw tel.: 02/356.38.13-14 fax: 02/360.20.28
• district en regie 212 Asse-Vilvoorde	Albert I laan 275, 1800 Vilvoorde tel.: 02/252.03.85 en 252.49.96 fax: 02/252.14.75
• district en regie 213 Herent	Omleiding 255, 3020 Herent tel.: 016/23.18.95 en 23.74.42 fax: 016/29.04.69
districten en regies: autosnelwegen	
• district en regie 221 Vilvoorde	G. Levisstraat 45, 1800 Vilvoorde tel.: 02/251.62.42 en 251.65.28 fax: 02/253.22.61
• district en regie 222 Bertem	Tervuursesteenweg 308, 3060 Bertem tel.: 016/48.89.95 en 97 fax: 016/49.04.57
• district en regie 224 Aarschot	Nieuwrodesteenweg 137, 3200 Aarschot tel.: 016/56.26.69 en 56.19.79 fax: 016/56.99.85
afdeling Wegen Limburg	Helbeekplein 1, 3500 Hasselt
afdelingshoofd: ir. Herman Swillen	tel.: 011/23.03.01 fax: 011/22.62.61
districten en regies: wegen	
• district en regie 711 Sint-Truiden	Duifhuisstraat 33, 3800 Sint-Truiden tel.: 011/68.13.86 en 68.18.46 fax: 011/69.27.64
• district en regie 713 Neerpelt	Peerderbaan 171, 3910 Neerpelt tel.: 011/64.14.34 en 64.79.90 fax: 011/66.43.08
• district en regie 714 Tongeren	Industrieterrein, Overhaemlaan 28, 3700 Tongeren tel.: 012/23.50.32 en 23.19.81 fax: 012/23.58.91
• district en regie Maaseik	Schoorstraat 2, Industrieterein, 3680 Maaseik tel.: 089/56.69.15 en 56.40.10 fax: 089/56.25.55

districten en regies: wegen en autosnelwegen

• district en regie 712 Hasselt	Trekschurenstraat 270, 3500 Hasselt-Rapertingen tel.: 011/27.06.98 en 99 fax: 011/27.44.24
• district en regie 716 Genk	Zouwstraat 39, 3530 Houthalen - Helchteren tel.: 011/52.39.67 en 68 fax: 011/60.20.57

afdeling Wegen Oost-Vlaanderen	Gebouw Portalis, Bollebergen 2B, bus 12, 9052 Gent
afdelingshoofd: ir. J.P. Matthijs	tel.: 09/241.78.17 fax: 09/241.78.79

districten en regies: Wegen

• district 411 Gent	Walstraat 101, 9050 Gentbrugge tel: 09/230.40.10 fax: 09/231.12.50
• regie 411 Gent	Kortrijksesteenweg 1122, 9051 Gent tel.: 09/222.48.15 en 222.07.13 fax: 09/221.22.86
• district 412 Wetteren	Poortelos 4, 9230 Wetteren tel.: 09/369.54.81 fax: 09/369.75.24
• regie 412 Wetteren	Poortelos 3, 9230 Wetteren tel.: 09/369.02.88
• district en regie 413 Eeklo	Tieltsesteenweg 229, 9900 Eeklo tel.: 09/377.48.16 en 377.02.53 fax: 09/378.33.90
• district en regie 414 Sint-Niklaas	Hovenniersstraat 81, 9110 Sint-Niklaas tel.: 03/777.11.36 en 59 fax: 03/766.57.10
• district en regie 415 Aalst	Churchillsteenweg 4A, 9320 Aalst tel.: 053/83.98.38 en 83.45.79 fax: 053/83.68.02
• district en regie 416 Oudenaarde	Heurnestraat 27, 9700 Oudenaarde tel.: 055/31.53.33 en 31.53.34 fax: 055/30.22.08

districten en regies: autosnelwegen

• district en regie 421 (E17-E40-R4)	Walstraat 101, 9050 Gent (Gentbrugge) tel.: 09/230.40.10 fax: 09/231.41.90

afdeling Wegen West-Vlaanderen	Markt 1, 8000 Brugge
afdelingshoofd: ir. Hubert Decramer	tel.: 050/44.11.18 fax:050/34.23.81

districten en regies: wegen

• district en regie 311 Brugge	Koning Albertlaan 293, 8200 Brugge tel.: 050/38.25.91 fax: 050/39.21.89
• district en regie 312 en 322 Kortrijk	Kennedylaan z/n, 8500 Kortrijk tel.: 056/23.71.80 fax: 056/23.71.66
• district en regie 313 Ieper	Omloopstraat 1, 8900 Ieper tel.: 057/20.32.71 en 20.76.38 fax: 057/21.79.50
• district en regie 314 Diksmuide	Roeselarestraat 77, 8600 Diksmuide tel.: 051/50.01.43-17.62 fax: 051/51.07.85

FOTO'S

bladzijde 13
'North Star' (foto AOGGI).
Einde 1997 worden de verschillende administraties van het departement Leefmilieu en Infrastructuur gehuisvest in het 'North Star' complex, nabij het Noordstation in Brussel.

bladzijde 22
'Sluis te Wijnegem' (fotoarchief LIN)
Op 10 juli 1994 plechtig in dienst gesteld door Z.M. de Koning.

bladzijde 26
'Reddingsdiensten'

bladzijde 29
'Brug van Moerbrugge', Oostkamp (fotoarchief LIN)
Voor een soepelere regeling van de doorvaart op de waterwegen is het volautomatisch bedienen van beweegbare bruggen een relatief nieuwe toepassing.

bladzijde 33
'Natuurreservaat de TEUT', Zonhoven (foto AMINAL)

bladzijde 40
'Martelaarsplein' te Brussel (foto AOGGI)
De Vlaamse regering levert met deze verwezenlijking een belangrijke bijdrage tot de herwaardering van het historisch en architectonisch waardevolle Martelaarsplein in hartje Brussel.

bladzijde 45
'de haven van Laem Chabang' (foto AWZ)
De haven van Laem Chabang nabij Bangkok in Thailand werd ontworpen met de hulp van ambtenaren van de administratie Waterwegen en Zeewezen, in het kader van de Belgische ontwikkelingssamenwerking.

bladzijde 47
'Boerenkreek', Sint- Laureins (foto AMINAL)

bladzijde 49
Publicaties van het departement Leefmilieu en Infrastructuur

Inhoud

Woord vooraf 3
Referentiekader 4
Uitdagingen 6
Organisatie van het departement 8
Beleidsdomeinen van het departement 16
- Verkeers- en vervoersbeleid 16
- Infrastructuurbeleid 22
- Waterbeheersing 30
- Milieubeleid en milieuzorg 32
- Monumentenzorg 36
- Huisvestingsbeleid 36
- Ruimtelijke ordening 38
- Beheer van overheidsgebouwen 40
- Regionale luchthavens 41

Informatica en telematica 42
Externe samenwerking 44
Sensibilisering 48
Vergunnings- en subsidiebeleid 50
Financieel beleid 51
Adressen 52

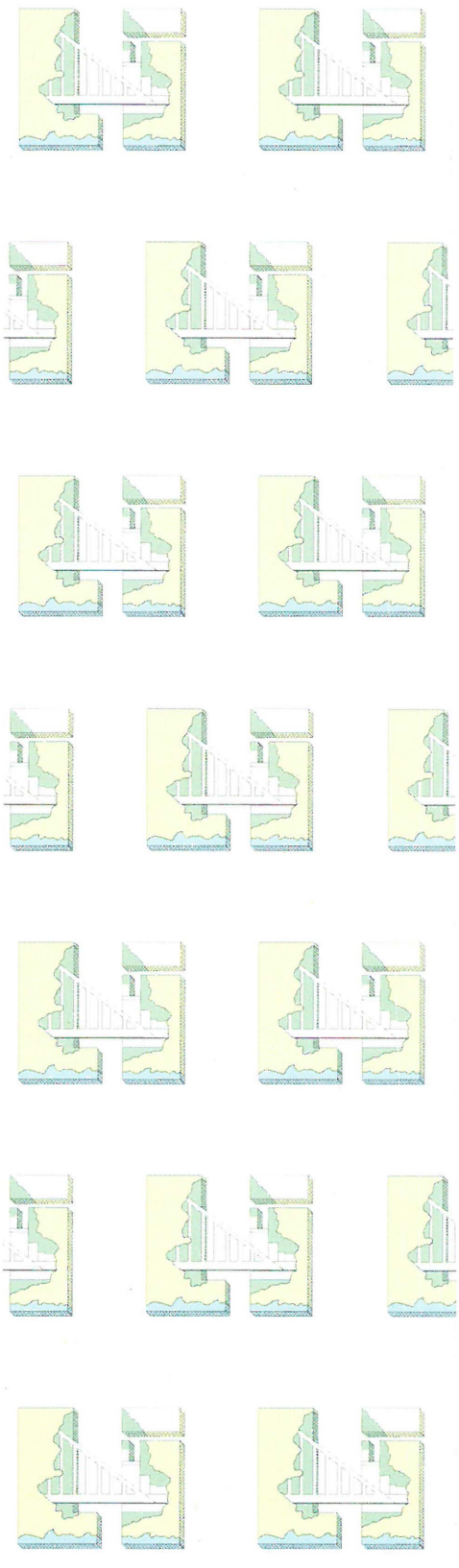
Samenstelling:
Ministerie van Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu en Infrastructuur

Verantwoordelijke uitgever:
ir. Fernand Desmyter, secretaris- generaal
W.T.C-Toren 3, Simon Bolivarlaan 30, 1210 Brussel

Projectleiding:
Pol Van Den Broeke en Suzan Van Hoof,
departement LIN, staf coördinatie;
Advies lay-out:
Leo Froninckx en Reginald Goossens,
departement Coördinatie, administratie Kanselarij en Voorlichting.

Concept, lay-out, drukwerk en afwerking:
lannoo drukkerij

D/1995/3241/62
Gedrukt op chloorvrij, milieuvriendelijk papier



Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu en Infrastructuur
W.T.C.-Toren 3
Simon Bolivarlaan 30
1210 Brussel
tel.: 02/208 31 11