

DEPARTEMENT
LEEFMILIEU EN INFRASTRUCTUUR
JAARBOEK LIN 2004



IN-VLOOT-OOSTENDE

17 JUNI 2005

16EQ-I-05.....-1609.-COM.



uw kenmerk

ons kenmerk
DCC/VHS/

bijlagen

vragen naar / e-mail

Suzan Van Hoof

suzanne.vanhoof@lin.vlaanderen.be

telefoonnummer

02-553 71 04


datum

Ik heb de eer en het genoegen u een exemplaar van het 'Jaarboek LIN 2004' aan te bieden. In het jaarboek komen de beleidslijnen en de belangrijkste realisaties van het voorbije jaar aan bod. Ik hoop dat het u ook een duidelijk beeld geeft van de verschillende bevoegdheden binnen het departement.

Mocht u nog exemplaren wensen, dan kunt u contact opnemen met Nancy Pieters, tel : 02-553 71 03, fax : 02-553 71 95

Mag ik u alvast veel leesplezier toewensen ?

Met vriendelijke groeten,


ir. Fernand Desmyter
secretaris-generaal

OK original rees
in Bib

Is byk.
Ex. besteller
aub

OK.
27/06/05
PR

DEPARTEMENT
LEEFMILIEU EN INFRASTRUCTUUR
ORGANOGRAM



DEPARTEMENT
LEEFMILIEU EN INFRASTRUCTUUR
ORGANOGRAM 15 MEI 2005

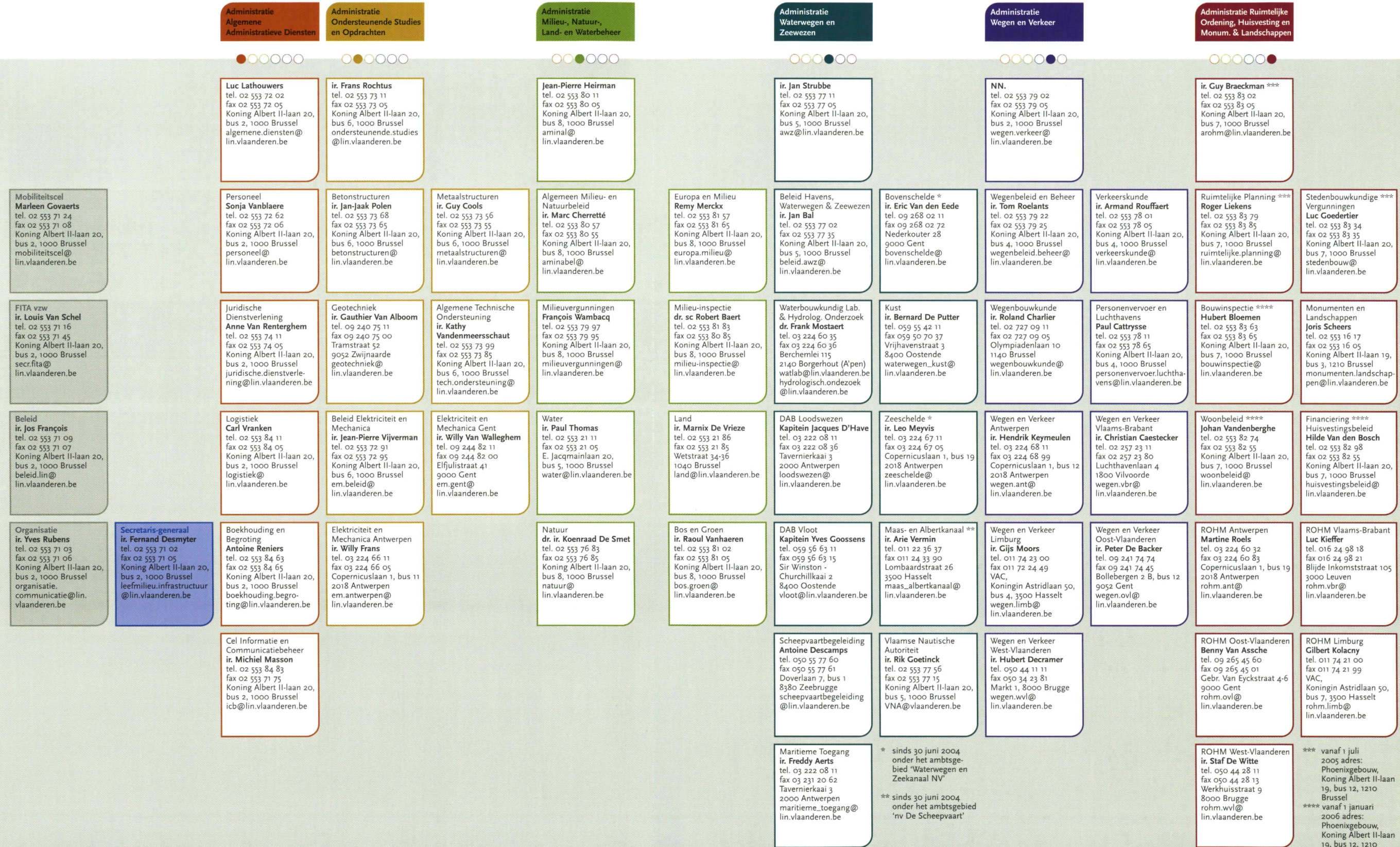
WWW.MILIEUINFO.BE
WWW.MOBIELVLAANDEREN.BE
WWW.BOUWENENWONEN.BE

De portal www.vlaanderen.be ontsluit de
hele dienstverlening van de Vlaamse overheid.



Organogram

Organisatie van het departement Leefmilieu en Infrastructuur
Situatie op 15 mei 2005



Voorwoord

Het departement Leefmilieu en Infrastructuur wil altijd en overal een kwaliteitsvolle dienstverlening verzekeren. Dit elke dag opnieuw waarmaken is echter geen evidentie ...

De omgeving is immers kritisch. De burger wordt steeds mondiger en veeleisender. Ook Europa voert de druk op. Procedures nemen toe in complexiteit.

Het departement bereidt het beleid voor en maakt plannen voor de verschillende beleidsdomeinen waarin het bevoegd is. Die hebben alle te maken met de inrichting van de omgeving waarin we wonen, leven en werken. Ik verwijs hier naar de beleidsnota's, de strategische plannen voor onze havens, de eerste plan-MER's en de diverse ruimtelijke uitvoeringsplannen.

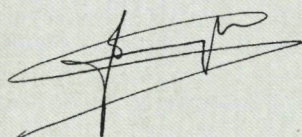
Verder voeren we tal van beheerstaken uit o.a. in verband met onze uitgebreide transportinfrastructuur en het groeiend areaal aan bos- en natuurgebieden. We besteden ook aandacht aan de handhaving van de reglementering, en met een gunstig resultaat: zo daalt het aantal zware verkeersongevallen onder meer door het gebruik van onbemande camera's.

Als 'doe'-departement bij uitstek staan we ook in voor de realisatie van belangrijke infrastructuurprojecten. Er was grote vrees dat de omvangrijke renovatiewerken aan de Antwerpse Ring tot een verkeerschaos zouden leiden. Dankzij de begeleidende 'Minder Hinder'-maatregelen konden we de negatieve gevolgen beperken.

We hadden de handen het afgelopen jaar dus meer dan vol. Toch is het personeelsbestand afgenomen en zijn heel wat ervaren collega's met pensioen gegaan. Kennisoverdracht aan de jongere generatie stond in 2004 dus al evenzeer op de agenda.

Overall groeit het besef dat we niet naast elkaar, maar samen met elkaar moeten werken aan een betere leefomgeving. Wonen, leefmilieu en natuur gaan wel degelijk harmonieus samen met de complexe transportinfrastructuur die noodzakelijk is voor het goede functioneren van onze maatschappij: dat bewijzen we dag na dag.

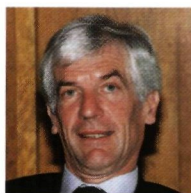
Ik ben er trots op dat de zeventuizend personeelsleden van het departement hebben kunnen bijdragen tot een economisch welvarend, leefbaar en veilig Vlaanderen. Bladerend door dit jaaroverzicht merkt u zelf wel wat er allemaal is gerealiseerd. Ik dank alle leidinggevende ambtenaren en personeelsleden hartelijk voor de geleverde inspanningen en de volgehouden inzet.



ir. Fernand Desmyter
secretaris-generaal

De Directie (15 mei 2005)

NN.
administratie
Wegen en Verkeer
(AWV)



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

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



ir. Guy Braeckman
directeur-generaal
van de administratie
Ruimtelijke Ordening,
Huisvesting en Monumenten
en Landschappen (AROHM)

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



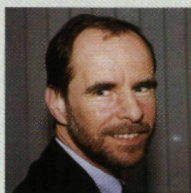
Luc Lathouwers
directeur-generaal
van de administratie
Algemene Administratieve
Diensten (AAD)

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



Pol Van den Broeke
secretaris directieraad

ir. Johan Vanderheyden heeft de administratie Wegen en Verkeer als directeur-generaal geleid tot zijn pensionering op 31 maart 2005. Hij heeft een buitengewone bijdrage geleverd aan het oplossen van de complexe mobiliteits- en infrastructuurvraagstukken in Vlaanderen. In zijn gedurig streven naar een doeltreffende administratie heeft hij tal van innoverende werkwijzen en processen in de verschillende geledingen van deze administratie weten in te voeren. Wij wensen hem het allerbeste toe in zijn nieuwe leven.



Hugo Beersmans heeft de administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen als wnd. directeur-generaal geleid tot 4 januari 2005. Hij loodste zijn administratie sinds '97 door een moeilijke periode - waarvoor hij waardering van personeel en directie geniet. Vanaf 5 januari is hij door de Vlaamse Regering belast met een opdracht als transitieverantwoordelijke voor het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed in het kader van de reorganisatie van de Vlaamse overheid.

Inhoud

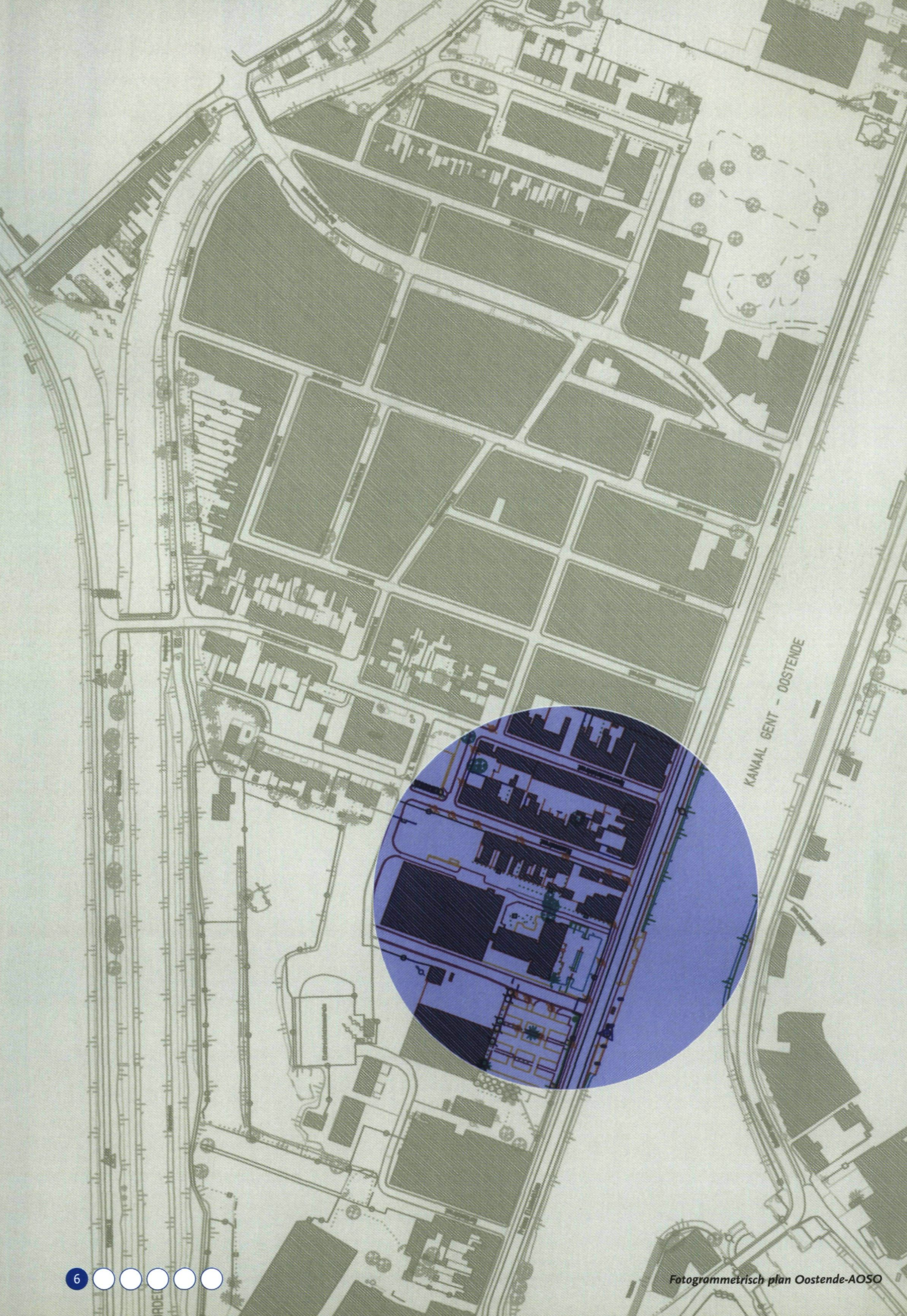
Voorwoord	1	AWZ	58		
De Directie	2	Deurganckdok: bijna klaar voor eerste containers 60 - Zee-scheldebekken: uitbreiding en integratie van het meetnet 61 - Gecontroleerd overstromingsgebied KBR: anderhalf miljoen mensen beter beschermd 63 - Schelde-estuarium: Vlaams-Nederlandse Ontwikkelingsschets 2010 63 - Zeewezen: voel je thuis in de scheepvaart 65 - DAB Vloot: nieuwe leiding 65 - DHM Vlaanderen: perfect op de hoogte 66 - Digitale riviermodellen: krachtige instrumenten voor waterpeilbeheer 67 - Albertkanaal: vlinderkleppen in omloopriolen 68 - Nautische bodem: mag het iets dichter zijn? 69			
Inhoud	3				
Deel 1	4				
Departement LIN	6	AWV	70		
Algemeen Beleid 8 - Interne Organisatie 12 - Wonen en Ruimtelijke Ordening 14 - Investeren in infrastructuur 15 - Kwaliteitsmerk voor snelwegparkings 16 - Kennis en Kwaliteit 17 - Milieu 18		Wegwerken gevaarlijke punten en wegvakken 72 - E17: naar drie rijstroken op vak Kortrijk-Waregem 75 - In de ban van de Ring 75 - Nieuwe verkeerswisselaar in Zelzate 77 - Geluidwerende schermen: esthetisch verantwoord 77 - Doortocht Kinrooi: leefbaar en veilig 78 - Kampenhout-Sas: fileleed geleden 79 - Verkeerslichten: beleidsopties en nieuwe regelgeving 79 - Decreet basismobiliteit afgerond 81			
Deel 2	20	MOBILITEIT	82		
AAD	22	Het Verkeerscentrum en de Ring: een succesverhaal 84 - Autosalon 2004: LIN-stand trekt 20.000 bezoekers 87 - Gemotoriseerde tweewielers: onderzoek en gratis rijlessen 89 - Woonwerkverkeer 89 - ISA: Intelligente SnelheidsAanpassing 90 - Portaal-site Mobil Vlaanderen: www.mobielvlaanderen.be 91 - ArcNoise: simulatie van verkeerslawaaï 91			
Document Management Systeem: centrale informatiebron 24 - Proces- en informatiemodellering: BinGo! 25 - Apparaatskredieten: transparant en uniform 25 - Finlog Vloot: op kruissnelheid 27 - Planbatenheffing: nood aan uitvoeringsbesluiten 28 - Taxibesluit: voor mobiele burgers 29 - Integraal waterbeleid: doe de watertoets 29 - RUP's: typevoorschriften 30 - Hendrik Van Veldekegebouw: de grote volksverhuizing 31 - Project leidinggeven: terugkomdag 31 - Beeldschermopleiding: minder rugbelasting 33 - Vlimpers: papier vervangen door digitale werkprocessen 33 - Uitreiking eretekens: inhaalbeweging 33		AOSO	92		
AROHM	34	Kampenhout-Sas: verantwoord verlicht 94 - Ritsverlichting: goedkoper en milieuvriendelijker 95 - LED's: innovatieve signalisatie 95 - Wetteren: veilig over de E40 97 - Verkeersmonitoring: op weg naar een nieuw meetstelsel 97 - Verkeersinformatie on line: www.verkeerscentrum.be 97 - Tervate: nieuwe beweegbare brug 99 - Riemst-Kanne: hangbrug over Albertkanaal 99 - Windmolenpark: proeven op zee 100 - Menen: tunnel duikt onder 101 - Oostende: renovatie Demeysluis 101 - Scheidingsdam Doeldok: permanente monitoring 101 - Kanaaldok B2: bouw van een combiwand 103 - Netwerk: naar meer bedrijfszekerheid 103 - Digitale luchtfotogrammetrie 103		IS	104
Anders bouwen, beter wonen 36 - RUP's voor stedelijke gebieden 37 - Geografische informatiesystemen: digitale plannen 39 - Kenniscentrum Duurzaam Woonbeleid: ruimte voor woonbeleid 39 - Heffing op leegstand en verkrotting: succesformule aangepast 41 - Verbeterings- en aanpassingspremie: verhoogd en uitgebreid 42 - Bouwen en Wonen: nieuwe portaal-site 43 - Monumentenzorg: nieuw besluit op de onderhoudspremie 43 - Open Monumentendag 2004: Van nature ... een monument 45		Milieubeleid: Vlaanderen speelt Europees 106 - Milieu-inspectie: grenzeloos 108 - Duurzame ontwikkeling: Vlaanderen neemt het voortouw 109 - Workshop: implementatie richtlijn milieuschade 111 - Nieuwe sluisen Panamakanaal: Vlaams concept geselecteerd 112		Klachten	114
AMINAL	46			Websites	115
Participatie: we kunnen het niet alleen 48 - Integratie: voor een coherent milieubeleid 49 - Erosiebestrijding: financiële steun voor landbouwers 49 - Integraal waterbeheer: bekkenbeheerplannen op schema 49 - Bezoekerscentra vieren feest 49 - De Westhoek: nieuwe sluffers onder water 51 - MAP-meetnet: eerste resultaten 51 - Natuur- en Milieueducatie: doelgroepgericht en thematisch 51 - Grensoverschrijdend: intergemeentelijke samenwerking 52 - Milieueffectrapportage: geschoeid op nieuwe leest 53 - Milieu Management Informatiesysteem krachtig instrument voor een sterke interne en externe service 54 - VLAREM: naar een geïntegreerde bouw- en milieuvergunning 55 - Ecoducten: kogel door de kerk! 57					

Deel 1

- p. 8 Algemeen Beleid
- p. 12 Interne Organisatie
- p. 14 Wonen en Ruimtelijke Ordening
- p. 15 Investeren in infrastructuur
- p. 16 Kwaliteitsmerk voor snelwegparkings
- p. 17 Kennis en Kwaliteit
- p. 18 Milieu

Accenten ...





KANAL GENT - OOSTENDE



DEPARTEMENT Leefmilieu en Infrastructuur



Door de aard van de bevoegdheden, de opdrachten en de activiteiten staat LIN in nauw contact met de bevolking, het bedrijfsleven en talloze instellingen en verenigingen. De afdelingen van de secretaris-generaal en de administratie Algemene Administratieve Diensten coördineren de projecten en zorgen ervoor dat de andere administraties zich op hun kerntaken kunnen concentreren. Het departement LIN speelde in 2004 een belangrijke rol bij de voorbereiding van het beleid van de nieuwe Vlaamse Regering. Ondanks de besparingsmaatregelen slaagde het departement erin om de lopende programma's verder uit te voeren. In dit eerste deel van ons jaarboek blikken we terug op enkele opmerkelijke prestaties en activiteiten. Met ruim 7.000 medewerkers, actief in 6 administraties en 53 afdelingen, is LIN veruit het grootste departement van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

Algemeen Beleid



A

ZEEHAVENBELEID:

ONTWIKKELING LANGETERMIJNVISIE

Het concurrentievermogen van de Vlaamse zeehavens wordt bedreigd. Daarom werd begin 2003 gestart met de opmaak van een strategische visie voor ons zeehavenbeleid.

De langetermijnvisie formuleert aanbevelingen over de rol van de Vlaamse overheid, de doelstellingen van het zeehavenbeleid en de strategieën om ze te realiseren.

Op basis van intensief overleg en onderzoek werd

in 2004 een streefbeeld opgesteld waarmee de meeste partijen zich akkoord verklaarden. In 2005 zullen de aandachtspunten en beleidsstrategieën verder worden uitgewerkt. Bij de opmaak van de langetermijnvisie zijn niet alleen administraties van het departement LIN betrokken, maar ook de administraties Economie en Werkgelegenheid. Ook de havenbedrijven en de havenondernemingen worden geconsulteerd. Het is immers de bedoeling om een realistische visie met een zo groot mogelijk draagvlak te ontwikkelen.

HAVEN VAN BRUGGE-ZEEBRUGGE: STRATEGISCH PLAN

Op 9 december 2004 overhandigde Paul Breyne, gouverneur van West-Vlaanderen, het Strategisch Plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge aan de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur. Het plan heeft in de regio verwachtingen gewekt waarvan men nu hoopt dat de Vlaamse Regering ze zal invullen.

Het Strategisch Plan omvat twee delen: een streefbeeld en een actieplan. In het streefbeeld staat de economische ontwikkeling centraal. Het actieplan geeft aan hoe het streefbeeld concreet kan worden gerealiseerd. Om de verwachte groei van de haven-traffic in de regio te kunnen opvangen, heeft Brugge-Zeebrugge om de 10 jaar nood aan zowat 170 ha nieuwe haven terreinen. Dit veronderstelt de volledige afwerking van de bestaande dokken in de voorhaven en een verdere uitbreiding landinwaarts. Volgens het Strategisch Plan zijn hiervoor twee alternatieven: een open tijzone of een snelle tweede zeesluis. In de vorm van 13 kernbeslissingen geeft het plan aan wat er verder moet gebeuren om op de verwachte groei in te spelen.

De opmaak van het Strategisch Plan nam bijna vier jaar in beslag. Geen wonder, want de integratie van economische, ecologische en sociale aspecten vergt heel wat overleg en onderzoek. Secretaris-generaal Fernand Desmyter zat een reeks werkgroepen voor die het plan mee onderbouwden.

Het overleg en de nauwe samenwerking zorgden ervoor dat over de 13 kernbeslissingen van het streefbeeld consensus bestaat.

GRONDVERZETREGELING: EINDELIJK VAN KRACHT

De grondverzetregeling van Vlarebo, het Vlaams reglement betreffende de bodemsanering, moet bodemverontreiniging door het verplaatsen van grond voorkomen. De regeling is sinds 1 april 2004 voor elke bouwheer van kracht.

De Vlaamse Regering gaf LIN in oktober 2001 de opdracht om een overeenkomst af te sluiten met de erkende bodembeheerorganisaties en de nieuwe regeling via een pilootproject uit te testen. Kwestie van de regeling en het effect ervan op de kostprijs van infrastructuurwerken te evalueren. In juli 2002 werd een eerste bodembeheerorganisatie erkend: de vzw Grondbank.

Het had heel wat voeten in de aarde, maar op 1 april 2004 kon het pilootproject eindelijk worden opgestart. Tegen het einde van het jaar verzamelden LIN en Grondbank heel wat gegevens over de omvang van het grondverzet, de kwaliteit van de uitgegraven bodem, de problemen met het normenkader, het financiële plaatje en de knelpunten op het terrein. Ze worden nu gebundeld in een evaluatierapport.

Op 15 juni 2004 werd een tweede bodembeheerorganisatie erkend: de vzw Grondwijzer. Beide organisaties werken nog volop aan afspraken die moeten leiden tot eenvoudige procedures, zonder dat de traceerbaarheid van grondstromen op de helling komt te staan.



B

LIN KOMT OP VOOR HAVENONTWIKKELING EN NATUURBESCHERMING IN HAVENGEBIEDEN

Havengebieden worden niet enkel gebruikt door havenbedrijven. Afgesloten braakliggende terreinen in een havengebied, nodig voor toekomstige uitbreidingen en een flexibel havenbeleid, zijn dikwijls waardevol voor natuur. Om het samengaan van natuur en economie te bevorderen zorgt LIN voor de afstemming van deze verschillende sectorale belangen in functie van het algemene belang voor Vlaanderen. Dit betekent veel overleg met alle

betrokken partijen om zo tot een consensus te komen. Dit overleg is soms gestructureerd, zoals de opmaak van de strategische plannen voor de havens, soms betreft het ad hoc-overleg. Belangrijk hierbij is dat er tussen de verschillende belanghebbers een vertrouwensrelatie wordt opgebouwd en dat er begrip is voor elkaars doelstellingen. De positie van LIN, namelijk ijverend voor zowel leefmilieu als infrastructuur, is een belangrijke troef om deze goodwill te creëren.

VLAANDEREN EN NEDERLAND TEKENEN VOOR EEN VEILIG, TOEGANKELIJK EN NATUURLIJK SCHELDE-ESTUARIUM

Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium klaar

De Ontwikkelingsschets 2010 bepaalt hoe de functies veiligheid, natuurlijkheid en toegankelijkheid van het Schelde-estuarium op harmonieuze wijze zouden kunnen samengaan. Met de Ontwikkelingsschets 2010 heeft de administratie Waterwegen en Zeewezen, samen met Rijkswaterstaat-Nederland, een eerste stap gezet om de Langetermijnvisie Schelde-estuarium uit te werken. De opsteller van de Ontwikkelingsschets 2010 is de Vlaams-Nederlandse 'Projectdirectie Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium' (ProSes). Zij werd daarbij geleid door de Technische Scheldec commissie (TSC). De voorzitters van de TSC zijn de directeurs-generaal van Rijkswaterstaat en AWZ.

Een politiek akkoord

Op 30 november 2004 hebben de bevoegde Vlaamse en Nederlandse bewindslieden een politiek akkoord gesloten over de inhoud en de timing van de Ontwikkelingsschets 2010. Op voorstel van de Vlaamse minister bevoegd voor Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, heeft de Vlaamse Regering op 17 december 2004 de voorgenomen besluiten van de Ontwikkelingsschets

2010 goedgekeurd, conform de beleidsvoornemens van de Vlaamse Regering en de resoluties Langetermijnvisie Schelde-estuarium van het Vlaams Parlement. De goedkeuring van de Nederlandse Regering volgde enkele weken later. In het Derde Memorandum van Overeenstemming, ondertekend op 11 maart 2005, bekrachtigen beide regeringen de conclusies van de Ontwikkelingsschets en spreken zij af om de afspraken verdragsrechtelijk vast te leggen.

Wat verder?

De tijd en energie die AWZ in direct overleg met het kabinet in de onderhandelingen met Nederland heeft geïnvesteerd, hebben tot vruchtbare resultaten geleid. Een verruiming van de vaargeul, heeft groen licht gekregen. Schepen met een diepgang van 13,10 zullen ongehinderd Antwerpen kunnen bereiken. Voor de pijler natuurlijkheid streeft men naar een evenwichtige invulling om tot een robuuste natuur te komen. Voor de invulling van de pijler veiligheid tegen overstromingen, is in Vlaanderen gekozen voor een actualisering van het Sigmaplans. Flankerende maatregelen voor de landbouw en plattelandsrecreatie worden mee opgenomen.

Het is de bedoeling dat de projecten vóór 2010 gerealiseerd zijn of in uitvoering zijn.

VERHUIZING NAAR VAC HASSELT

Sinds begin mei 2004 kunnen de Limburgers terecht in het Vlaams Administratief Centrum Hasselt, omgedoopt tot Hendrik van Veldekegebouw. Het VAC biedt onderdak aan 400 ambtenaren, hoofdzakelijk van LIN. De vooruitstrevende inrichting met landschapsburelen en gedeelde werkplekken vereiste een nieuwe benadering van de verhuisactiviteiten. Het ICT-luik vormde een van de grootste uitdagingen. De afdeling Logistiek van LIN coördineerde de verhuizing. Dankzij een goede interne afstemming en een zorgvuldige planning bleef de onderbreking van de dienstverlening tot een minimum beperkt.

LIN LEVERT IN

In september 2003 bleek de begrotingsuitvoering 2003 niet te beantwoorden aan de objectieven van de akkoorden tussen de verschillende regeringen. Om de toestand te stabiliseren, legde de bevoegde minister een reeks maatregelen op. Ook LIN moest besparen.

Slechts enkele kredieten, zoals de loonkredieten en de dotaties, bleven buiten schot. De gevolgen voor het departement LIN waren niettemin beperkt: op de beleidskredieten voor 2004 moest slechts 2 procent of 52 miljoen euro worden ingeleverd. Een strikte opvolging van de budgetten kon de

besparing grotendeels realiseren. Slechts enkele aanbestedingen, vooral inzake onderhoudspakten, moesten naar 2005 worden verschoven. Voor de infrastructuursector werd de besparing ruimschoots gecompenseerd door een verhoging van de investeringskredieten van het Vlaams Infrastructuurfonds. De begrotingsmaatregelen zorgden wel voor nogal wat extra werk. Er waren talloze krediet-herschikkingen en wijzigingen van vastleggingen en ordonnanceringen nodig en heel wat aanbestedingsdossiers moesten worden uitgesteld.

VEREENVOUDIGING REGELGEVING

In het kader van het actieplan Reguleringsmanagement 2003-2004 leverde LIN ook vorig jaar inspanningen om de regelgeving en procedures te vereenvoudigen. Samen met de Kenniscel Wetsmatiging werden 23 vereenvoudigingsprojecten voorgesteld. De LIN-projecten hadden betrekking op ruimtelijke ordening, leefmilieu en mobiliteit. De meeste mikten op een juridisch-technische lastenverlaging. Andere reduceerden de administratieve lasten voor de burger en de betrokken administraties. De vereenvoudiging van de regelgeving en de vermindering van de administratieve lasten is ook voor de huidige regering een prioriteit. In 2005 zal LIN dan ook nieuwe vereenvoudigingsprojecten opstarten.

Wonen en Ruimtelijke Ordening

SOCIALE VERHUURKANTOREN:

NIEUW ERKENNINGS- EN SUBSIDIEBESLUIT

In het Besluit van de Vlaamse Regering van 6 februari 2004 staan enkele belangrijke wijzigingen t.o.v. de vroegere reglementering. Opmerkelijk is de koppeling tussen toebedeelde middelen en woningen in beheer die voor een rechtstreekse link tussen resultaten en middelen zorgt.

Om in aanmerking te komen voor de basissubsidie moet het verhuurkantoor nog altijd minstens 30 woningen beheren, maar er kan een aanvullende subsidie-enveloppe worden toegekend, gebaseerd op het aantal beheerde woningen. Er moet dan wel met andere erkende sociale verhuurkantoren worden samengewerkt. Voortaan kan ook een provisie worden aangelegd om de risico's van huurdering en niet-recupereerbare huurschade op te vangen.

STRIJD TEGEN LEEGSTAND EN VERKROTING:

NIEUW HEFFINGSDECREET

Het heffingsdecreet van 1995 werd grondig gewijzigd door een nieuw decreet van 7 mei 2004.

Zo kunnen gemeenten die een eigen heffingsstelsel invoeren worden vrijgesteld van het gewestelijk stelsel. De nieuwe procedure biedt meer waarborgen voor de houders van het zakelijk recht en voorziet een herstelperiode vóór de heffing effectief moet worden betaald. Een nieuwe commissie moet oordelen over gevallen van overmacht die niet onder het huidige stelsel van vrijstellingen vallen. De mogelijkheden tot vrijstelling en schorsing werden overigens aanzienlijk uitgebreid.

BESCHERMING LANDSCHAPPEN

Het zal van cruciaal belang zijn om op zo kort mogelijke termijn te komen tot een bescherming van de op Vlaams niveau beschermingswaardig geachte landschappen. Het accent zal hierbij liggen op het inzetten van het instrument 'erfgoedland-schap'. Met de toevoeging van dit begrip in het landschapsdecreet van 13 februari 2004 is immers een belangrijke stap gezet in het omgaan met beschermingen van landschappen. De erfgoedland-schappen volgen de principes van het Europees landschapsverdrag. Het wettelijk kader is opgebouwd, de invulling kan nu starten door effectief over te gaan tot de aanduiding van ankerplaatsen. Hiermee kunnen nieuwe vormen van afstemming bereikt worden.

NIEUWE REGEL VOOR HET AFLEVEREN VAN STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNINGEN

In 2004 trad een nieuwe regeling in werking met het doel de behandelingstermijn van aanvragen voor een stedenbouwkundige vergunning in te korten. De regeling bepaalt dat een gemeente slechts 50 dagen moet blijven wachten op het stedenbouwkundig advies van de gemachtigde ambtenaar. Is die termijn verstreken, dan kan de gemeente de aanvraag verder zelfstandig afhandelen. Deze ingreep heeft gezorgd voor een aanzienlijke reductie van de doorlooptijden bij de ROHM-afdelingen.



C. Aanduiding verkeersstromen

Investeren in infrastructuur

HERAANLEG ANTWERPSE RING

In juni ging de eerste fase van de heraanleg van de Antwerpse Ring van start. Wegdek, riolering, drainage en vangrails waren dringend aan vernieuwing toe. Tot half november werd 7 dagen op 7 gewerkt, telkens van 6 tot 22 uur. Gezien de impact op het regionale, nationale en internationale verkeer werden nooit eerder geziene maatregelen getroffen om de verkeersstromen toch zo vlot mogelijk te laten verlopen. In beide richtingen bleven altijd minstens twee versmalde rijstroken beschikbaar en er kwamen vijf tijdelijke bruggen over kruispunten van de Singel.

AANPAK GEVAARLIJKE PUNTEN

Op vijf jaar tijd moeten in Vlaanderen 800 gevaarlijke punten op een duurzame manier worden aangepakt. In 2004 werden 86 projecten aanbesteed en sinds het voorjaar worden de eerste punten op het terrein aangepakt. In 2005 voorziet AWV de aanbesteding van nog eens 240 projecten.

MINDER HINDER

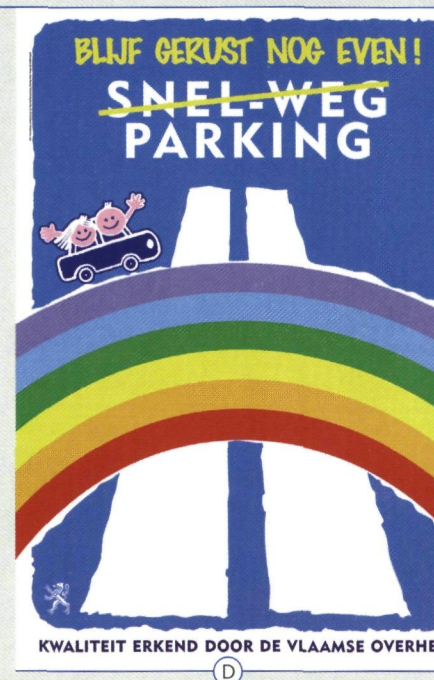
In 2004 werd hard gewerkt aan Minder-Hindermaatregelen. Zo zorgt een protocol met nutsmaatschappijen ervoor dat er pas drie jaar na de voltooiing van infrastructuurwerken door de overheid op dezelfde plaats opnieuw mag worden gewerkt. AWV voerde ook een interne code voor de beperking van verkeershinder bij wegwerkzaamheden in.

BELEID IN GOEDE BANEN

Bij de vorming van de nieuwe Vlaamse Regering leverde de administratie Wegen en Verkeer belangrijk beleidsvoorbereidend werk. De administratie stelde de huidige werking voor, gaf knelpunten aan en formuleerde voorstellen om die op te lossen. Een enorme uitdaging is het helpen realiseren van de strategische doelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Alle doelstellingen van het mobiliteitsplan realiseren is echter te ambitieus en dus werden prioriteiten voorgesteld: het consequent verder aanpakken van de gevaarlijke punten; het gefaseerd aanpakken van missing links en de verdere uitwerking van Minder-Hindermaatregelen.

Kwaliteitsmerk D.

Primeur: AOSO behaalt ISO 9001:2000 E.



Kwaliteitsmerk voor snelwegparkings

De Vlaamse overheid geeft de snelwegparkings voor langere tijd in concessie aan commerciële bedrijven, zoals benzinestations, restaurants of motels. De kwaliteit van de dienstverlening laat echter vaak te wensen over. Daarom werd besloten om een kwaliteitssysteem te ontwikkelen en jaarlijks een Kwaliteitsmerk toe te kennen. Eind 2004 was alles rond.

In juli en augustus 2004 organiseerde de administratie Wegen en Verkeer een enquête bij 1.500 gebruikers van de snelwegparkings. Zij bleken vooral belang te hechten aan netheid en veiligheid. Ook de toegankelijkheid van een shop en de informatie

bij het tanken scoorden hoog. Voor elke faciliteit (rusten, tanken, sanitair, shop, eten, motel) werd een checklist opgesteld met tientallen facetten van de dienstverlening. Aan de hand van die checklists voert een erkend organisme inspecties uit.

In 2004 werd elke parking minstens vier keer geïnspecteerd, telkens ook 's nachts en in het weekend. Het resultaat is dat 10 snelwegparkings een jaar lang het Kwaliteitsmerk 2005 mogen voeren. Het is herkenbaar aan het blauwwitte logo met regenboog. In de loop van 2005 worden de parkings opnieuw grondig geïnspecteerd.



E

Kennis en Kwaliteit

KWESTIE VAN KWALITEITZORG

AWV schonk in 2004 extra aandacht aan het klantenperspectief: hoe tevreden zijn onze interne en externe klanten? Een enquête bij alle gemeentebesturen kon alvast rekenen op een grote respons. AWV scoorde relatief goed en de enquête leverde interessant materiaal op voor interne actiepunten op verschillende niveaus.

KENNISMANAGEMENT BIJ AWV

Het kanaliseren van de aanwezige kennis en het invullen van kennishiaten zijn voor AWV een belangrijke zorg. In 2004 werd een projectleider Kennismanagement aangesteld die de rol van de eigen kennisbeheerders verder moet uitbouwen. Gezien de sterke vergrijzing en uitstroom van ervaren medewerkers is een betere overdracht van kennis en informatie een must.

PRIMEUR: AOSO BEHAALT ISO 9001:2000

De administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten behaalde in 2004 het certificatieattest ISO 9001:2000. Een primeur voor LIN en het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Op 10 november 2004, in aanwezigheid van de secretaris-generaal en het voltallig personeel, over-

handigde Marc Van Overmeire van AIB-Vinçotte het ISO 9001:2000 certificaat aan Frans Rochtus, directeur-generaal van AOSO. Het certificaat bevestigt dat AOSO een duidelijk gestructureerde kwaliteitsorganisatie op punt stelde en invoerde én het kwaliteitsmanagementsysteem helemaal onder de knie heeft. AOSO behaalde bovendien een getuigschrift van IQNet (International Network for Quality System Assessment and Certification), wat de internationale uitstraling van de administratie nog verhoogt.

Het ISO-verhaal begon in het najaar van 2003. Toen volgde een 40-tal medewerkers de opleiding tot ISO Lead-Auditor. Deze medewerkers vormen nu samen de kwaliteitsgroep, een pool van gedreven kwaliteitsverantwoordelijken en interne auditoren. Binnen de eigen afdeling stonden ze in voor de verdere ontplooiing van de acties in het kader van de implementatie van ISO 9001:2000.

Een transversaal samengestelde stuurgroep leidde het project in goede banen. Kernopdracht is de sturing van het ISO-programma, maar de groep speelt ook een belangrijke coördinerende rol inzake de planning en organisatie van de ISO-acties en het toezicht erop.

Milieu



MILIEU-INFORMATIE: ACTIEVE OPENBAARHEID

In april 2003 trad het door België mee ondertekende verdrag van Aarhus in werking. Het verdrag geeft burgers uitgebreide rechten op informatie over milieudossiers en het milieubeleid, inspraak en toegang tot het gerecht bij milieuthema's. In 2004 werd verder gesleuteld aan de implementatie

van de pijler actieve openbaarheid van milieuinformatie. Begin 2005 stelde ons land een rapport van de drie gewesten en de federale overheid voor over de omzetting van het verdrag in de eigen regelgeving. Het rapport werd vooraf onderworpen aan een openbaar onderzoek, aangekondigd in november 2004.

VAN ZWEMBAD TOT DUINLANDSCHAP

Begin 2004 werd in Knokke-Heist het omstreden zwembadencomplex in het Vlaams natuurreservaat De Zwinduinen en -polders afgebroken. De site werd intussen omgevormd tot een natuurlijk duinlandschap met natte duinpannen en glooiende hellingen. In het hele gebied werden beheerswerkzaamheden uitgevoerd om de natuurpracht te herstellen.

GGO'S EN PATHOGENE ORGANISMEN: RUIM HELFT LABORATORIA IN DE FOUT

De afdeling Milieu-inspectie begon in 2004 met preventieve controles bij inrichtingen die werken met genetisch gemodificeerde organismen (GGO's) en/of ziekteverwekkende micro-organismen. Deze inrichtingen, hoofdzakelijk laboratoria, moeten maatregelen treffen om te voorkomen dat mens en milieu aan deze organismen worden blootgesteld. Hoe groter het risico, hoe strenger de maatregelen moeten zijn. In 2004 controleerde de Milieu-inspectie 15 inrichtingen. In liefst 9 daarvan werden de vereiste maatregelen niet correct toegepast.

LANDINRICHTING: SNELLER MET NIEUWE AANPAK

Op 28 mei 2004 wijzigde de Vlaamse Regering de werkingsprincipes van de landinrichting. De projectgebieden worden afgebakend op basis van geografische eenheden en de aanwezige inrichtings-

problematiek. Voor elk gebied wordt een planprogramma opgemaakt dat een selectie van één of meerdere inrichtingsprojecten omvat. Door de vernieuwde procedure zal de uitvoering, gestuurd door een planbegeleidingsgroep, sneller op de planvorming kunnen volgen.

VERHANDELBARE CO₂- EMISSIERECHTEN: TOEWIJZINGSPLAN

Op 20 oktober 2004 keurde de Europese Commissie het Vlaams toewijzingsplan voor handelbare emissierechten goed. Dit plan legt vast hoe CO₂-emissierechten aan industriële inrichtingen zullen worden verdeeld. Daarbij wordt rekening gehouden met hun technisch en economisch reductiepotentieel.

VLAAMS GRONDWATERMODEL BOEKT GROTE VOORUITGANG

In 2004 ontwikkelde het Vlaams Grondwatermodel van de afdeling Water zich tot een globale werkomgeving voor grondwatermodellingsstudies. Het biedt nu een massa informatie over de hydrogeologische opbouw van de ondergrond en hydraulische parameters en integreert de grondwatervoeding. Bovendien bevat het model nu een module om de impact van grondwaterwinningen te ramen. Daardoor is het een uiterst nuttig instrument voor de adviesverlening bij de vergunning van grondwaterwinningen.

Deel 2

- p. 22 AAD
Administratie Algemene Administratieve Diensten
- p. 34 AROHM
Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten & Landschappen
- p. 46 AMINAL
Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer
- p. 58 AWZ
Administratie Waterwegen en Zeewezen
- p. 70 AWV
Administratie Wegen en Verkeer
- p. 82 MOBILITEIT
Administratieoverschrijdende projecten
- p. 92 AOSO
Administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten
- p. 104 IS
Internationale Samenwerking

Het jaar in kleur ...







AAD

Administratie Algemene Administratieve Diensten



De AAD ondersteunt de werking en het management van de andere LIN-administraties met geïntegreerde pakketten op het vlak van financiën, personeel en organisatie, logistiek, informatie- en communicatietechnologie en juridisch advies. In een grote organisatie met tientallen afdelingen en duizenden personeelsleden brengt de AAD mensen bij elkaar, sloop de muren tussen de afdelingen en maakt de aanwezige informatie en kennis beheersbaar en bereikbaar. In 2004 stelde de administratie verschillende instrumenten voor een efficiënter beheer op punt met onder andere het Document Management Systeem en het financieel-logistiek systeem voor DAB Vloot als blikvangers. De afdelingen Logistiek, Personeel en Juridische Dienstverlening kunnen terugblikken op een erg vruchtbaar en druk werkjaar.

Document Management System: centrale informatiebron



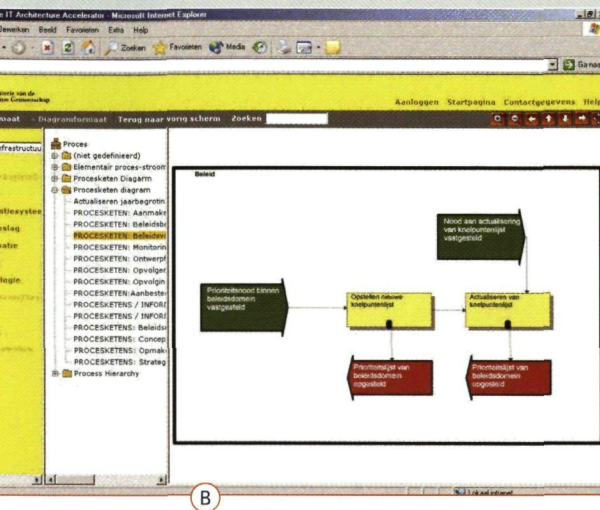
© Foto: Wilfried Rentmeesters ^A

In 2004 lanceerde de AAD een Document Management Systeem (DMS) voor digitale documenten. Met netwerkschijven en mail, de klassieke middelen, bleek het immers moeilijk om de documenten vlot en efficiënt te beheren. Het project verplichtte de AAD om na te denken over de manier waarop met digitale documenten werd omgegaan. De invoering van het DMS was het uitgelezen moment om de bestaande, vaak chaotische documentstructuren te herbekijken. Daarbij werd uitgegaan van een uniforme benadering over de afdelingen heen. Dit zorgt ervoor dat iedereen zijn weg vindt, ook in documentcollecties van andere afdelingen. Het pro-

ject ging ook uit van het principe dat de standaardfunctionaliteiten van het gekozen softwarepakket moesten volstaan. Om de projectkost te drukken en makkelijk te kunnen upgraden naar nieuwe versies van het product was maatwerk uitgesloten.

DRAAD VAN ARIADNE

Alle medewerkers van de AAD konden intussen met het DMS kennismaken. Voor gebruikers die voortdurend documenten opladen en bewerken, organiseerden we een grondige training. Stapsgewijs worden alle relevante documenten nu in het systeem opgenomen.



A. Van een papieren archief naar een digitale collectie

B. Via BinGo worden proces- en informatiemodellen voor een groot doelpubliek via het intranet ontsloten

Zo groeit het DMS uit tot een waardevolle bron van alle kennis die de AAD door de jaren heen verzamelde. Het DMS maakt een eind aan de wildgroei van documentcollecties op individuele- en netwerk-schijven en structureert de immense collectie digitale documenten op een uniforme manier. Iedere medewerker is voortaan zelf verantwoordelijk voor

de eigen documenten en de correcte inbreng ervan in het systeem. Het centraal beheer zorgt ervoor dat de collectie actueel blijft en dat oudere documenten worden gearchiveerd. Beetje bij beetje ontstaat zo een centrale informatiebron die door iedereen wordt gevoed en waaruit iedereen kan putten.

Proces- en informatiemodellering: BinGo!

Sedert 2004 zorgt BinGo voor een betere ondersteuning van de proces- en informatiemodellering binnen LIN. BinGo staat voor Bedrijfs- en informatiemodellen Geactualiseerd Ontsloten en maakt de modellen in Corporate Modeler via het intranet toegankelijk. De cel Proces- en Informatiebeheer gebruikt de software Corporate Modeler voor proces- en informatieanalyse: het in kaart brengen van de organisatiestructuur, de processen en informatiestromen die voor bepaalde taken relevant zijn, enzovoort. Vaak moet echter een brede doelgroep

de resultaten van de procesanalyse kunnen raadplegen. Dat vereist extra licenties - wat kosten met zich meebrengt - én kennis van de applicatie. BinGo geeft eindgebruikers toegang tot de informatie zonder bijkomende licentiekosten. Daarnaast kan de gebruiker via BinGo de modellen soepel en op een gebruiksvriendelijke manier actualiseren. Ten slotte bieden de afzonderlijke portalen op de BinGo-server interessante mogelijkheden om modellen te groeperen per doelpubliek, functioneel domein of entiteit.

Apparaatskredieten: transparant en uniform

Midden 2004 nam het college van secretarissen-generaal het initiatief om de apparaatskredieten in alle departementen meer transparant en uniform te maken. Dat gebeurt via het segment 'kostensoort' in de boekhouding van de Vlaamse Gemeenschap. De reorganisatie van de Vlaamse overheid geeft de lijnmanagers een veel grotere operationele autonomie. Elke lijnmanager zal de eigen werkingsmidde-

len in hoge mate zelf moeten sturen en beheersen. Dat vereist de nodige instrumenten om de uitgaven op te volgen, te evalueren en eventueel bij te sturen. Een goede opvolging veronderstelt uiteraard een correcte boeking van alle uitgaven, zodat de manager op elk moment weet over welke kredieten hij beschikt.

Finlog Vloot registreert - onder andere - de bestellingen van werkkledij C.



C

OBJECTIEVE VERDELING

Om de doelstellingen te verwezenlijken en activiteiten te ontplooiën, kan het lijnmanagement putten uit beleidskredieten én zogenaamde apparaatskredieten. Die laatste zijn vooral bestemd voor personeel en werking. Voorbeelden zijn salarissen, telecommunicatiekosten, kantoomateriaal, drukwerk, enzovoort. Om de efficiëntie te kunnen meten, moet duidelijk zijn welke kosten van de apparaatswerking aan welke maatregelen en instrumenten

zijn verbonden. De apparaatskredieten van de Vlaamse Gemeenschap voor 2005 zijn samen goed voor 651 miljoen euro. Dat geeft meteen een goed idee van de omvang van dit transparantieproject. Het overgrote deel, 475 miljoen euro, betreft personeelsuitgaven. De informatica slurpt 85,2 miljoen op en voor de werkingsmiddelen is een krediet van 57,5 miljoen beschikbaar. Goede criteria voor een objectieve verdeling ervan over de verschillende departementen zijn dan ook essentieel.

Finlog Vloot: op kruissnelheid

Op 19 januari 2004, precies 13 maanden na de start, ging bij de DAB Vloot het financieel-logistiek instrument Finlog officieel in première. Het pilootproject bundelt een reeks doelstellingen van de DAB Vloot, het departement LIN en het toekomstige beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. De DAB Vloot had behoefte aan een geïntegreerd systeem waarmee alle logistieke, financiële en boekhoudkundige informatie wordt geregistreerd, opgevolgd en bewaakt. Een uitgelezen kans voor LIN om een systeem op punt te zetten dat maximaal met de standaardfunctionaliteiten van de gekozen software werkt en ook door andere entiteiten kan worden gebruikt.

GETOETST EN GOED BEVONDEN

De uitbouw van het systeem werd aangegrepen om enkele opportuniteiten voor de organisatie te realiseren. Er werd een uniforme elektronische goed-

keuringsstroom uitgetekend en er kwam een centraal facturatieadres, geldig voor de hele financiële organisatie.

Zoals bij elke vernieuwing duurde het enkele maanden voor de kinderziekten waren weggewerkt en het systeem op kruissnelheid raakte. De maandelijkse afsluitingen van de boekhouding verlopen correct en vlot. De boekingen naar Orafin, het boekhoudsysteem van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, zijn geautomatiseerd. In de loop van 2004 werden zowel het systeem als het project Finlog Vloot geëvalueerd. Dat gebeurde onder toezicht van een externe consulent. Het systeem en het project scoorden op haast elk vlak uitstekend. De DAB Vloot beschikt nu over een efficiënt instrument met wekelijkse of maandelijkse financiële en logistieke rapporten. De eerste fase van de uitrol naar andere entiteiten van AWZ kan dan ook met een gerust gemoed worden opgestart.

*De watertoets zorgt ervoor dat nieuwe plannen en projecten rekening houden met D.
het natuurlijke gedrag van het watersysteem*

Het taxibesluit zorgde voor een omwenteling in het taxilandschap E.



D

Planbatenheffing: nood aan uitvoeringsbesluiten

Op 21 november 2003 keurde het Vlaams Parlement de wijzigingen in het decreet over de organisatie van de ruimtelijke ordening goed. Daardoor trad de planbatenheffing in principe op 1 januari 2004 in werking. Een planbatenheffing is verschuldigd wanneer een ruimtelijk uitvoeringsplan of een bijzonder plan van aanleg ervoor zorgt dat de waarde van een specifiek perceel van de ene dag op de andere stijgt, bijvoorbeeld doordat het voortaan als bouwgrond wordt beschouwd. De concrete toepassing vereist echter nog enkele uitvoeringsbesluiten.

Sinds februari 2004 is de afdeling Juridische Dienstverlening betrokken bij de werkzaamheden van de projectgroep planbatenheffing, samen met ambtenaren van AROHM en de administratie Budgettering, Accounting en Financieel Management. De projectgroep streeft naar een eenvoudig, eenduidig en rechtszeker systeem. Om de regelgeving verder te concretiseren en te operationaliseren, werden enkele voorstellen uitgewerkt rond verschillende juridische knelpunten in verband met de inningsprocedure.



E

Taxibesluit: voor mobiele burgers

Op 1 juni 2004 trad het besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder in werking. Een omwenteling in het door de federale wet van 1974 geregelde taxilandschap. Het besluit schiept het kader om taxidiensten als volwaardig alternatief voor het openbaar vervoer uit te bouwen en laat de gemeenten toe om een aangepast beleid te voeren. In plaats van twee zijn voortaan zesentwintig tarieven mogelijk, waar-

onder ook forfaitaire, en de taxichauffeur moet de klant op het einde van de rit een geprint vervoerbewijs geven. Het besluit voorkomt ook dat het aantal vergunde voertuigen kunstmatig wordt beperkt. Het taxibesluit kwam tot stand na intensief overleg. Toch leidden zowel de sector als de federale overheid enkele procedures tegen het Vlaamse Gewest in. De afdeling Juridische Dienstverlening zorgde ervoor dat de raadsman van het Vlaamse Gewest het besluit met kennis van zaken kan verdedigen.

Integraal waterbeleid: doe de watertoets

Het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid voerde een nieuw instrument in: de watertoets. Overheden die vergunningen verlenen of projecten moeten goedkeuren, dienen voortaan altijd de impact op het watersysteem te controleren. De watertoets voorkomt problemen als overstromingen, verdroging of aantasting van de waterkwaliteit. De afdeling Juridische Dienstverlening werkte mee aan het decreet en zette zich in

2004 in voor de uitvoering van de watertoets op het terrein. Dat gebeurde via adviesverlening, het verzorgen van vormingsessies voor lokale overheden en de organisatie van interne vorming voor de MER-cel en de afdeling Natuur. De afdeling werkte ook mee aan het opstellen van richtlijnen voor de vergunningverleners en het uitwerken van de nodige procedures, een project van de afdeling Water.



© Foto: Niels Donckers - © Architectenteam: awg - bOb van Reeth, Antwerpen - arch. Berben & arch. L. Vanmuysen & I. Mees (nu samen met ir. arch. Jo Belen bekend als azo. architecten, Hasselt)

Hendrik Van Veldekegebouw: de grote volksverhuizing

Meer dan vijftien afdelingen verhuisden vanuit drie verschillende locaties naar het Hendrik Van Veldekegebouw, het nieuwe Vlaams Administratief Centrum in Hasselt. De afdeling Logistiek leidde alles in goede banen en de cel communicatie stemde de violen gelijk. Om deze ingrijpende verhuizing voor te bereiden, werd een werkgroep opgericht waarin elk van de vijftien afdelingen was vertegenwoordigd. Maandelijkse vergaderingen met de afdeling Gebouwen, de toekomstige gebouwverantwoordelijke en een communicatiespecialist van de AAD brachten de problemen en behoeften aan het licht, hielpen misverstanden uit de wereld en lieten toe oplossingen uit te werken rond zowel de verhuizing zelf als rond het gebruik van het gebouw. Een nieuwsbrief hield het personeel op de hoogte en de verhuizing werd ook aangekondigd in de media. Burgers konden terecht bij de Vlaamse Infolijn voor meer informatie.

VLOT VERPOT

Op één week tijd waren alle afdelingen verhuisd en geen enkele ambtenaar zat langer dan twee dagen zonder werk. Vooral rond ICT was het verhuisproject een uitdaging, aangezien een nieuwe infrastructuur en een systeem van gedeelde werkplekken dienden te worden verzoend met de verhuizing van bestaande servers en pc's. Rond het onthaalteam van het Taxandriagebouw bouwde de afdeling Logistiek een facilitair team uit voor de gebouwverantwoordelijkheid, de verzending, het beheer van vergaderzalen en het economaat. Samen met de afdeling Personeel werden hiervoor selectiegesprekken georganiseerd. Regelmatig overleg tussen de betrokken afdelingen, de catering en de schoonmaak, de afdeling Gebouwen en de afdeling Logistiek blijft ook na de verhuizing noodzakelijk en wordt verzekerd door het oprichten van een kerngroep.

Project leidinggeven: terugkomdag

Op 8 juni 2004 werd in het kasteel van Ham een terugkomdag georganiseerd voor de deelnemers aan het project 'leidinggeven'. Na drie jaar was het immers tijd voor een balans. De terugkomdag bestond uit twee delen. In de voormiddag kregen de 58 deelnemers met hun oorspronkelijke groepsleden een opfrissessie over communiceren in

conflictsituaties en rond slecht nieuws. In de namiddag stonden keuzesessies op het programma, bijvoorbeeld over assertiviteit of stress. Alle sessies werden verzorgd door een externe partner. Met een waardering van gemiddeld 83 procent was de terugkomdag duidelijk een succes. In 2005 wordt het project voortgezet.

Beeldschermwerk met aandacht voor de rug H.



H

Beeldschermopleiding: minder rugbelasting

De opleiding 'Sensibilisatie beeldschermwerk met aandacht voor rugbelasting' wordt georganiseerd door IDEWE. De eerste sessies vonden plaats in september 2004 en de opleiding liep tot half maart 2005. IDEWE is de externe dienst voor preventie en bescherming op het werk die verantwoordelijk is voor het medische toezicht op de LIN-medewerkers. De deelnemers aan de nieuwe opleiding leren

hoe ze de fysieke belasting op het werk tot een minimum kunnen beperken. Ze ontdekken onder meer de minst belastende zit- en werkhoudingen, krijgen instructies over het voorkomen van klachten bij beeldschermwerk en maken kennis met eenvoudige maar efficiënte stretchoefeningen. Tijdens de 56 geplande sessies konden alles samen 747 medewerkers de nieuwe cursus volgen.

Vlimpers: papier vervangen door digitale werkprocessen

In 2003 werd in het kader van het personeelsstelsel Vlimpers gestart met automatische werkstromen rond verloven en ziektes. Eind 2004 konden al 452 personeelsleden van LIN on line verloven aanvragen. Digitale werkprocessen versoepelen en versnellen administratieve procedures en vereenvoudigen de opvolging. Er komt ook minder papierwerk bij kijken en de personeelsleden spelen een actieve rol in het beheer van hun eigen gegevens. Via de selfservicemodule hebben zij immers sinds 2002 inzage in delen van hun eigen personeelsdossier en kunnen ze het actueel houden. Een aantal gegevens, zoals het zakelijke telefoonnummer en het lokaalnummer, wordt via het intranet automatisch in de TelefoonGids Vlaanderen

gepubliceerd. Een nieuwe sensibiliseringsactie in 2004 riep iedereen op om zijn gegevens in Vlimpers te controleren. Het aantal personeelsleden dat via Vlimpers verlof kan aanvragen, nam sterk toe. De werkwijze is erg eenvoudig: een personeelslid dient via de selfservice Vlimpers een aanvraag in, de leidinggevende ontvangt de aanvraag in een werklijst en keurt die al dan niet goed. Het personeelslid ontvangt de reactie per mail en de vakantieteller wordt in Vlimpers automatisch aangepast. Sinds 2004 kunnen de personeelsleden ook hun loonstrook on line bekijken. Op elke locatie en in elke afdeling kunnen ze bovendien terecht bij het Vlimpers-aanspreekpunt, een collega die Vlimpers helemaal onder de knie heeft.

Uitreiking eretekens: inhaalbeweging

In 2004 reikte de afdeling Personeel niet minder dan 3500 eretekens uit aan personeelsleden met bijzondere verdiensten. Door een aanpassing van de regelgeving op federaal niveau was er een behoorlijke achterstand. De aanpassing nam vijf jaar

in beslag. De graden en rangen van de Vlaamse en federale overheid werden op elkaar afgestemd. Een inhaalbeweging voor de periode 1996 - 2000 drong zich dan ook op.





AROHM

Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten & Landschappen



Van alle administraties van het doe-departement LIN hebben de activiteiten van AROHM vaak de grootste impact op het dagelijks leven van de bevolking. Dat geldt uiteraard in de eerste plaats voor de domeinen huisvesting en ruimtelijke ordening. Maar ook de initiatieven van de afdeling Monumenten en Landschappen bepalen mee het gezicht van Vlaanderen en de kwaliteit van het leven in onze dorpen en steden. In 2004 zette AROHM een reeks belangrijke stappen in de verdere ontwikkeling van een duurzaam woonbeleid en werden verschillende premie- en subsidiestelsels aanzienlijk versoepeld en verbeterd. Er werd ook hard gewerkt aan de ruimtelijke uitvoeringsplannen voor de stedelijke gebieden die de doelstellingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen in concrete bestemmingsplannen vertalen.



A. + B. Bloemmolens Lier

C. Afbakening stedelijke gebieden

Binnen de administratie denkt een werkgroep Verkavelingen na over verkavelen met visie en op studiedagen krijgen onze eigen mensen de kans om ter plaatste geslaagde voorbeelden te bekijken. Anders verkavelen en bouwen krijgt zo een concrete en kwalitatieve invulling. In plaats van dakhellin-

gen en kroonlijsthoogtes worden andere parameters belangrijk, zoals de oriëntatie van het perceel of de dichtheid en kwaliteit van de woningen. We pleiten er ook voor om verkavelingsaanvragen bij de dossiersamenstelling beter te onderbouwen met een duidelijk concept of een doordachte visie.

RUP's voor stedelijke gebieden

Vlaanderen staat wereldwijd bekend om zijn prachtige historische steden. Maar een stad moet meer zijn dan een getuige van een voorbije tijd. Ook vandaag en morgen moet ze een aangename plek zijn om te wonen, te werken of te ontspannen. Hiervoor neemt de overheid heel wat initiatieven. Eén ervan is het opmaken van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen voor de stedelijke gebieden.

Met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen koos de overheid voor een beleid dat de stedelijke gebieden versterkt en de open ruimte bewaart. Daarom worden de ontwikkelingsmogelijkheden van de stedelijke gebieden grondig onderzocht. Hoeveel ruimte is er nog voor bijkomende woningen, bedrijventerreinen en groengebieden? En welke terreinen zijn daarvoor het best gelegen? In overleg met de betrokken administraties en lokale besturen worden de resultaten vastgelegd in een Ruimtelijk UitvoeringsPlan (RUP).

OPEN KAART

Doordat RUP's de bestemming van bepaalde percelen wijzigen, wekken ze soms wrevel op. Het is belangrijk dat iedereen beseft dat elke wijziging zorgvuldig werd gewikt en gewogen. De bestaande voorschriften veranderen bovendien nooit van dag op dag. Elke eigenaar of betrokkene krijgt ruim de tijd om zich te informeren en zijn stem te laten horen. Pas na een openbaar onderzoek van twee maanden kan een RUP voor een stedelijk gebied definitief door de Vlaamse Regering worden goedgekeurd. Of het nu gaat over de inrichting van een bedrijventerrein, de aanleg van een wandelbos of het voorzien van nieuwe ruimte om te wonen: deze RUP's ondersteunen en versterken de troeven van onze steden.

Eind jaren '70 werden de gewestplannen nog met de hand ingekleurd. Vandaag rollen de RUP's zo uit de plotter D. + E.



D



E

Geografische informatiesystemen: digitale plannen

Een Geografisch Informatiesysteem of GIS werd speciaal ontworpen om kaarten en luchtfoto's digitaal te beheren. U kunt er verschillende kaartlagen mee bekijken, op elkaar leggen en de gegevens automatisch met elkaar vergelijken.

De laatste jaren leverde de overheid een enorme inspanning om kaarten, plannen en luchtfoto's te digitaliseren. Via het geoloket op www.gisvlaanderen.be kan iedereen de resultaten thuis op de computer bekijken: bodemkaarten, wegenkaarten, gewestplannen, zelfs luchtfoto's waarop uw eigen dak te zien is.

GIS-operatoren kunnen verschillende kaartlagen met elkaar vergelijken en op een kaart of luchtfoto zelf nieuwe lagen tekenen. Bij de opmaak van RUP's is dat van groot belang. Dankzij de nieuwe

technologie gebeurt alles uiterst nauwkeurig, tot op perceelsniveau. Bovendien geeft het systeem snel informatie over de vroegere bestemming van het perceel en de regels die er gelden. Ligt het perceel in een overstromingsgebied of een natuurreserveaat? Met welke andere plannen moeten we rekening houden? De opmaak van een RUP is zonder GIS nog moeilijk denkbaar.

Bij de afdeling Ruimtelijke Planning werken 6 GIS-operatoren. Ze ondersteunen de ruimtelijke planners tijdens de ontwerpfase van een RUP en bereiden alle kaartlagen voor. Wijzigingen zijn geen enkel probleem: een druk op de knop en het nieuwe plan rolt netjes uit de plotter. En doordat alle plannen digitaal gemaakt worden, kan iedereen ze bekijken op internet.

Kenniscentrum Duurzaam Woonbeleid: ruimte voor woonbeleid

Het Kenniscentrum voor Duurzaam Woonbeleid ging van start op 1 januari 2004. Het gaat om een multidisciplinair expertisecentrum dat basisinformatie vergaart over wonen en woonbehoeften in Vlaanderen. Het voert ook onderzoeksopdrachten uit ter voorbereiding van het woonbeleid.

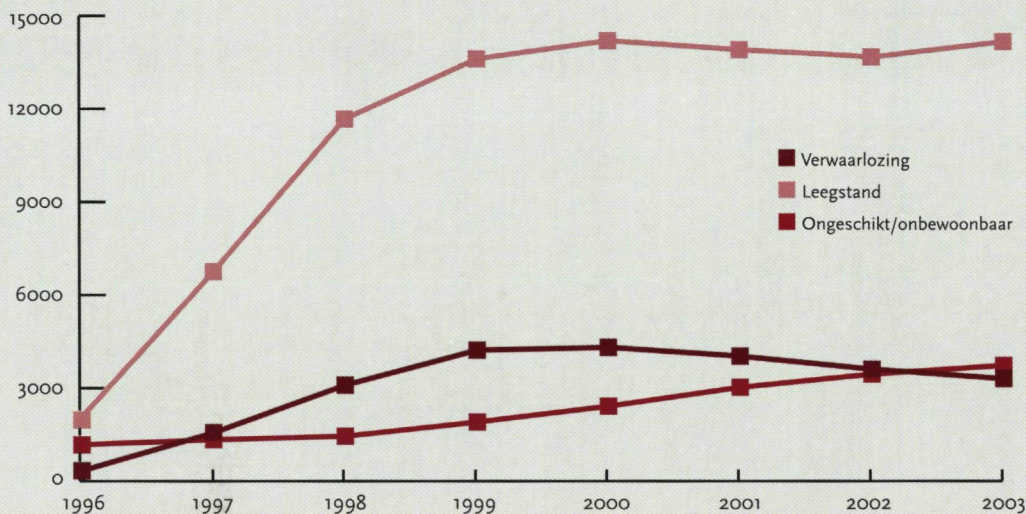
Het Kenniscentrum is een samenwerkingsverband tussen zes onderzoeksinstellingen. Het onderzoek verloopt steeds in overleg met de onderzoekscel van de afdeling Woonbeleid van het departement

Leefmilieu en Infrastructuur en met de andere betrokken actoren op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau. Bindmiddel van de multidisciplinaire samenwerking is het begrip 'duurzaam woonbeleid'.

VIERLUIK

'Ruimte voor woonbeleid' is een onderzoeksopdracht die loopt van 1 januari 2004 tot 31 december 2006. De opdracht bestaat uit vier luiken. Luik I verzamelt en analyseert gegevens over de waarde

Evolutie van het aantal panden die nog op de inventaris staan op het einde van het jaar, van 1996 tot einde 2003



H

Bron: LIN, afdeling Financiering Huisvestingsbeleid, op 19/10/2004

en de prijs van de woningen, de kwaliteit, het comfort en andere kenmerken. Luik II bestudeert de noden, verwachtingen en reacties op externe evoluties van de woonconsument. Beide studies maken gebruik van bestaande databanken en representatieve steekproeven. Op basis van de resultaten ontwikkelt het Kenniscentrum indicatoren die vergelijkingen tussen regio's, gewesten en andere landen mogelijk maken. Luik III omvat ook de ontwikkeling

van een woningmarktmodel om de effecten van het beleid te meten en marktontwikkelingen te voorspellen. Luik IV, ten slotte, betreft specifieke beleidsgerichte studies en onderzoeken. Zo onderzocht het Kenniscentrum in de eerste helft van 2004 de invoering van een huursubsidie. De resultaten werden gepubliceerd in het rapport 'Op weg naar een Vlaamse huursubsidie?'

Heffing op leegstand en verkrotting: succesformule aangepast

De heffing op leegstand en verkrotting is een succes. Zowat twee derde van de woningen waarop de heffing ooit moest worden betaald, is intussen gerenoveerd en/of opnieuw bewoond. In het voorjaar 2004 werd het decreet van 1996 gewijzigd.

De manier waarop leegstand wordt vastgesteld, is verbeterd. De bezwaarprocedure is herwerkt en de eigenaar krijgt meer mogelijkheden om een leegstaand pand te renoveren. De gemeenten kunnen voortaan ook vlotter een eigen heffing invoeren. De heffing voor een leegstaande woning bedraagt

minstens 990 euro. Voor verwaarloosde, ongeschikt en/of onbewoonbaar verklaarde woningen is dat minstens 1.980 euro. Als de problemen aan de woning niet worden aangepakt, wordt de heffing jaarlijks verhoogd.

In de Vlaamse Wooncode werd de strafmaat voor het verhuren van ongeschikt en/of onbewoonbaar verklaarde woningen aanzienlijk verhoogd. De correctionele rechtbank kan de verhuurder nu een boete van 500 tot 50.000 euro opleggen.



Bouwen en Wonen: nieuwe portaalsite

De afdelingen Woonbeleid, Financiering Huisvestingsbeleid en Stedenbouwkundige Vergunningen ontwikkelden samen met de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij de koepsite Bouwen en Wonen. De site ging in 2004 on line.

De website www.bouwenenwonen.be bundelt alle relevante informatie over het thema en biedt die op een vraaggestuurde manier aan. De site kan zowel

vanuit de invalshoek van een specifieke doelgroep als in functie van een specifiek thema worden doorzocht. Het content management systeem laat toe om de site op een vlotte manier actueel te houden en maakt ook allerlei dynamische toepassingen mogelijk. De inhoud van de oude, eerder statische site Wonen in Vlaanderen wordt volledig in de nieuwe portaalsite geïntegreerd.

Monumentenzorg: nieuw besluit op de onderhoudspremie

De onderhoudspremie voor beschermde monumenten bestaat ruim 12 jaar en is een begrip in de Vlaamse monumentenzorg. Steeds meer eigenaars van beschermde gebouwen beseffen dat tijdig en regelmatig onderhoud dure restauraties voorkomt en de authenticiteit maximaal verzekert. Het nieuwe besluit maakt de premie nog aantrekkelijker.

Het bestaande systeem werd vereenvoudigd, verfijnd, aangevuld en uitgebreid. Het sluit nu ook beter aan bij de landschapspremie en de restauratiepremie. De definitie van onderhoudswerk werd uitgebreid met de begrippen herstel, beheer en herwaardering. Daardoor komen nu ook werken in aanmerking die mikken op herwaardering en het voorkomen van ontwaarding.

VERSOEPELING EN VERHOGING

De definitie van premienemer werd verruimd tot de opdrachtgever van de werken, met inbegrip van huurders en pachters, en onderwijsgebouwen zijn niet langer uitgesloten. De voorwaarden werden tot een absoluut minimum herleid: de werken moeten binnen een termijn van 2 jaar volledig worden uitgevoerd en de premienemer draagt zelf de kosten van eventuele bijkomende werken.

Het bedrag werd opgetrokken en de berekening ervan vereenvoudigd. De premie bedraagt nu 40 % van de raming die netto minstens 1.000 en hoogstens 30.000 euro bedraagt. Uitzondering die de regel bevestigt, zijn de zogenaamde ZEN-monumenten (Zonder Economisch Nut), waarvoor de premie oploopt tot 80 %.

Heide in Maasmechelen. Ontstaan na jarenlange bewerking door de mens en nu beschermd als cultuurlandschap M.

Archeologische sporen in Ravels N.



M



N

© Foto: VIOE

OOK VOOR STADS- EN DORPSGEZICHTEN

Totaal nieuw is de mogelijkheid om onderhoudspremies te krijgen voor werken binnen beschermde stads- en dorpsgezichten. Voor de site moet dan wel een goedgekeurd herwaarderingsplan bestaan, opgemaakt door de eigenaar of een lokale of regionale overheid. Het herwaarderingsplan definieert de erfgoedkenmerken en -elementen van de site en omschrijft de werkzaamheden en maatregelen die

in aanmerking komen voor de premie. Het budget van het voorkomings- en onderhoudsbeleid werd alvast opgetrokken en er is al een brochure die de nieuwe onderhoudspremie uit de doeken doet. Voor de beschermde stads- en dorpsgezichten volgen eerst in elke provincie enkele proefprojecten rond de opmaak van een herwaarderingsplan en de betoelaging van onderhoudswerkzaamheden.

Open Monumentendag 2004: Van nature ... een monument

Op zondag 12 september vond voor de 16de keer de Open Monumentendag plaats. Voor het eerst stonden ook landschappen en archeologische sites in de kijker.

De deelnemers konden in eigen streek op zoek gaan naar sporen van de menselijke invloed op de natuur. Net zoals de bebouwde omgeving, vertelt ook de natuur een geschiedenis. Ze getuigt van culturele, economische, technische en militaire ontwikkelingen. Grote stukken natuur zouden zonder de mens niet eens bestaan. De afdeling Monumenten en Landschappen werd uitgebreid met twee

beheersarcheologen per provinciale ROHM-afdeling. Ook de oprichting van het nieuwe Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed, een fusie van de kenniscel Monumenten en Landschappen met het Instituut voor het Archeologisch Patrimonium, wijst op een herwaardering van het archeologisch erfgoed. Open Monumentendag zal voortaan dan ook altijd aandacht schenken aan landschappen en archeologische sites, twee belangrijke aspecten van het onroerend erfgoed waarvoor ook de publieke belangstelling duidelijk groeit.





AMINAL

Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer



Het leefmilieu is kwetsbaar en vraagt veel zorg, aandacht en een toekomstgericht beleid. De jongste jaren raakte het milieubeleid in Vlaanderen in een stroomversnelling. We sloegen een nieuwe richting in, op weg naar een efficiënt beleid dat mikt op een beter leefmilieu en een gezonder Vlaanderen voor iedereen. Dat is de hoofdpdracht van de administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer. Daarbij voelen we ons gesterkt door internationale en Europese impulsen. De activiteiten van AMINAL worden in toenemende mate gekenmerkt en gekleurd door integratie, participatie en vereenvoudiging. Deel I van dit jaarboek stelt enkele hoogtepunten uit 2004 voor. Hier leest u meer over de voornaamste activiteiten en realisaties van 2004 en gaan we dieper in op enkele belangrijke projecten.



C

- A. Participatie, we kunnen het niet alleen
- B. Aanpak erosie: grasbufferstroken
- C. Vlaams bezoekerscentrum De Nachtegaal

Integratie: voor een coherent milieubeleid

De campagne Interne MilieuZorg (IMZ) integreerde vanaf 2003 het milieuaspect in de werking van de hele Vlaamse overheid. In 2004 voerden de verschillende entiteiten, ondersteund door de Centrale

Coördinatiecel Milieuzorg, hun eerste actieplannen uit. Opvallend was de campagne rond het jaarthema Afval. Eind 2004 werd het project geëvalueerd.

Erosiebestrijding: financiële steun voor landbouwers

Bodemerosie is een probleem dat we alleen met de medewerking van de landbouwers kunnen oplossen. Zij moeten immers op het terrein maatregelen treffen. In samenwerking met de Vlaamse Landmaatschappij ontwikkelde de afdeling Land speciale beheerpakketten zoals de aanleg van grasgangen

of grasbufferstroken. Sedert 18 september 2004 kan elke landbouwer voor het uitvoeren van erosiebestrijdende maatregelen in een gevoelig gebied een tegemoetkoming krijgen. Dat gebeurt via een vijfjarige beheersovereenkomst.

Integraal waterbeheer: bekkenbeheerplannen op schema

De 11 rivierbekkens in Vlaanderen hebben binnenkort elk hun eigen bekkenbeheerplan dat de krijtlijnen voor het integraal waterbeleid uitzet. De afdeling Water van AMINAL coördineert de opmaak ervan. Alles verloopt in overleg met de betrokken overheden en sectoren. Het Nete-team rondde in 2004 als eerste de ruimtelijke analyse af. Samen

met de omgevingsanalyse en de sectorale analyse vormt die het drieluik beschrijvingsrapporten van het watersysteem. In 2005 werkt het team een visie op het integraal waterbeleid uit en wordt een pakket acties en maatregelen opgesteld. Het voorontwerp Bekkenbeheerplan Nete zal midden 2005 rond zijn. De andere bekken volgen op de voet.

Bezoekerscentra vieren feest

In De Panne opende het Vlaams bezoekerscentrum De Nachtegaal op 9 juli 2004 zijn deuren en ging de natuur- en milieueducatieve werking er van start.

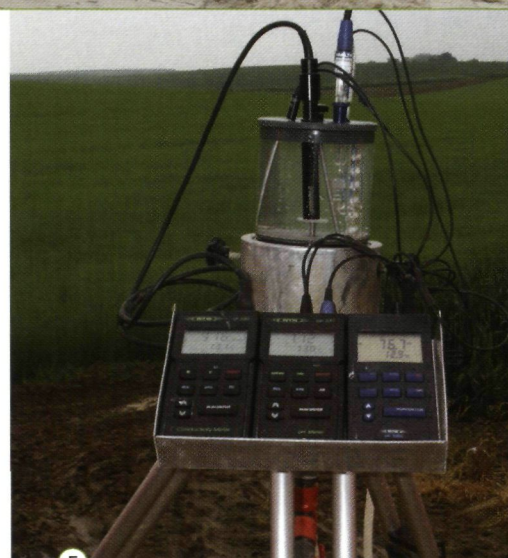
Het Vlaams bezoekerscentrum Bastion VIII in Dendermonde vierde zijn tiende verjaardag.

Sluifers in de Westhoek D.

Waterkwaliteitsmeting in een MAP-meetput E.



D



E

De Westhoek: nieuwe sluffers onder water

In 2004 werden in het Vlaams Natuurreservaat De Westhoek twee sluffers aangelegd: laagten in de duinen die bij (zeer) hoog tij worden overspoeld. Dat gebeurde op plaatsen waar de zee al 40 jaar

geleden een bres in de duinen sloeg. In augustus kwamen de sluffers voor het eerst onder water te staan. Voor de wandelaars werden over de bressen bruggetjes gebouwd.

MAP-meetnet: eerste resultaten

In 2004 kon de afdeling Water voor het eerst twee grote analysecampagnes uitvoeren op het nieuwe MestActiePlan-meetnet. Dit net registreert de waterkwaliteit van de ondiepe watervoerende lagen in 2.107 meetputten in landbouwgebied. Uit de eerste resultaten blijkt dat de nitraatnorm op 36 % van

de locaties wordt overschreden. Door verschillen in de mestdruk en de kwetsbaarheid van de lagen zijn de overschrijdingen niet evenredig verspreid. Om de effecten van het mestdecreet te kunnen evalueren, wordt de evolutie van de waterkwaliteit halfjaarlijks opgevolgd.

Natuur- en Milieueducatie: doelgroepgericht en thematisch

Milieuzorg op School (MOS) is al enkele jaren een succes. Ook in 2004 nam het aantal MOS-scholen toe. AMINAL zette het project Milieuzorg op de Hogeschool op de sporen en startte het project Vergroening van de Schoolomgeving weer op. De publicatie Loslopend wild van de jeugdwerking JeROM (Jeugd, Ruimte, Omgeving en Milieu) en het Steunpunt Jeugd geeft tips om milieusparend te kamperen. Het project Ecospot lanceert het thema Milieuzorg in de jeugdhuisen. De Bond Beter Leefmilieu (BBL) en de afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid organiseerden in november de studiedag 'Koop wijzer voor het milieu op school'. De Schoolkoopwijzer, een elektronische aankoopgids, groeide uit tot een echte Milieukoopwijzer die ook op openbare besturen en administraties mikt.

Voor de socioculturele verenigingen kwamen er vormingspakketten rond voeding, energie en milieuvriendelijk huishouden. Voor laaggeschoolden wordt samen met het Vlaams Ondersteuningscentrum voor Basiseducatie materiaal over natuur en milieu ontwikkeld. Het samenwerkingsverband ALT-VLM-AMINAL mondde uit in enkele projecten rond draagvlakverbreding die landbouwers en natuurbeschermers nader tot elkaar moeten brengen en die samen met de Regionale Landschappen worden gerealiseerd. In 2004 werd ook het nieuwe subsidiebesluit Natuur- en Milieueducatie van kracht. Er werden negen NME-projecten geselecteerd.

Grensoverschrijdend: intergewestelijke samenwerking



F

Milieuproblemen kennen geen grenzen. In 2004 zorgde de samenwerking tussen de Vlaamse en de Waalse milieu-inspectie voor een grondige aanpak van het geurprobleem in Rollegem (Kotrijk). Een primeur! De overlast komt van een Waalse indu-

striezone. De Waalse overheid legde al maatregelen op, maar het probleem was niet van de baan. Op basis van de resultaten van een onderzoek van de Vlaamse milieu-inspectie zal Wallonië nu gerichte acties ondernemen.



G

Milieueffectrapportage: geschoeid op nieuwe leest

De goedkeuring van het decreet milieueffect- en veiligheidsrapportage in 2003 was een belangrijke stap in de vernieuwing van de milieueffectrapportage (m.e.r.). Centraal in het decreet staat de invoering van vier rapportagevormen. Voor de milieueffectrapportage zijn dat de al bekende project-m.e.r. en de nieuwe plan-m.e.r.

De project-m.e.r. draaide in 2004 op volle toeren. De afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid organiseerde voor de gemeenten provinciale infodagen om de organisatie van de bekendmaking en de terinzagelegging te stroomlijnen. In 2004 werden 72 nieuwe project-m.e.r.'s opgestart.

MILIEUEFFECTRAPPORTEN NIEUWE STIJL

Intussen werd ook het eerste plan-MER opgesteld. Het Masterplan Antwerpen omvat een 15-tal grote projecten die de verkeersproblematiek in en rond Antwerpen aanpakken. De plan-m.e.r. onderzoekt de milieueffecten van een aantal mogelijke strategieën en die van enkele alternatieven voor de meest

plausibele strategie. Voor de Oosterweelverbinding volgt nog een project-m.e.r.. De plan-m.e.r. startte met het kennisgevingsdossier dat tijdens de terinzagelegging meer dan 1000 reacties uitlokte. Ze werden verwerkt in de richtlijnen die voor elk m.e.r. inhoud en aanpak afbakenen. Het MER werd op 21 december 2004 goedgekeurd. Met de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium willen Vlaanderen en Nederland tegen 2010 samenwerken aan een totaalpakket van maatregelen en projecten. Voor de onderbouwing van de besluitvorming werden een plan-m.e.r. en een maatschappelijke kosten-batenanalyse opgesteld. Het MER werd eind 2004 afgerond.

Voor de strategische plannen voor de havens van Gent en Zeebrugge is het onderzoek naar de milieueffecten op planniveau klaar. Voor de havens van Oostende en Antwerpen ligt het zwaartepunt van de rapportage in 2005.

Milieu Management InformatieSysteem: krachtig instrument voor een sterke interne en externe service



H

Het Milieu Management InformatieSysteem (MMIS) brengt milieu-informatie samen en stelt die ter beschikking van de betrokken instanties. Maar ook burgers en bedrijven profiteren mee: hun contacten met de overheid verlopen een stuk vlotter. Voor de overheidsinstanties is het van belang om in alle fases van het milieubeleid over correcte informatie te beschikken. In de praktijk zit die informatie vaak verspreid. Op het Vlaamse niveau beheren zowel AMINAL als de Vlaamse Openbare Instellingen en de Wetenschappelijke Instituten een deel van de gegevens. Het MMIS brengt alles samen. De ontwikkeling van een dergelijk systeem heeft heel wat voeten in de aarde.

Zo moesten de cijfers en gegevens uitwisselbaar worden gemaakt. Vervolgens kon het netwerk tussen de verschillende entiteiten worden uitgebouwd. Dat gebeurde met het milieu-extranet: een koppeling tussen de netwerken van de gewestelijke milieu-instanties. Nadien werden de databanken gekoppeld en de informatie geïntegreerd. Een goed voorbeeld is het Centraal Bedrijvenbestand, een databank met alle bedrijfsgegevens die de milieu-instanties nodig hebben. De uitbouw van loketfuncties vormt de laatste stap. Daarbij wordt de informatie toegankelijk gemaakt en worden applicaties ontwikkeld om ze uit te wisselen.



VOOR OVERHEID, BURGER ÉN BEDRIJF

Zowel burgers als bedrijven hebben recht op milieu-informatie. Het MMIS ondersteunt verschillende projecten die hiertoe bijdragen, zoals de digitale milieuwegwijzer, het milieuvergunningenloket en het natuurvergunningenloket. Het paradepaardje is het project Integraal MilieuJaarVerslag (IMJV)

dat bestaat uit het IMJV-internetloket en backoffice-systemen. Alle informatie- en aangifteplichten worden in één formulier gebundeld, wat voor bedrijf en overheid een substantiële tijdswinst betekent. Het project is ook dé hefboom om alle milieugegevens van bedrijven toegankelijk te maken voor de instanties die ze nodig hebben.

VLAREM: naar een geïntegreerde bouw- en milieuvergunning

De Vlaamse milieureglementering VLAREM is al sinds 1991 van kracht. In de loop der jaren werd de regelgeving geactualiseerd. De afdeling Milieuvergunningen van AMINAL speelde daarin een cruciale rol. De nieuwste ontwikkeling is het streven naar een geïntegreerde bouw- en milieuvergunning. De exploitatievergunningplicht werd vanaf 1946 geregeld door het Algemeen Reglement voor de ArbeidsBescherming (ARAB). Intussen werden het ARAB en al de sectorale milieuvergunningssystemen in het VLAREM geïntegreerd. Men overwoog om ook de bouwvergunning te integreren, maar dat lukte niet. Daarom werd besloten om de bouw- en milieuvergunning aan elkaar te koppelen. Door de positieve ervaring met het integrale VLAREM-systeem bleef het idee van een geïntegreerde bouw- en milieuvergunning leven. In de periode 2002-2004 werd een nieuwe poging ondernomen. Uitgangspunt was dat de milieuvergunning als bouwvergunning kon gelden in situaties waarin die laatste geen relevante meerwaarde bood. Samen met de Cel Wetsmatiging zochten AMINAL en AROHM naar een werkbare oplossing.

DOODLOPEND SPOOR

Twee systemen tot één enkel reduceren betekent niet noodzakelijk een vereenvoudiging. Zo hebben de deelluiken milieuvergunning en bouwvergunning in een gemengd project niet altijd hetzelfde gewicht. Zo kan het milieuaspect een zware procedure verantwoorden, terwijl dat niet geldt voor het stedenbouwkundig aspect. Intensief overleg maakte spoedig duidelijk dat de procedure voor een milieuvergunning die tegelijk als bouwvergunning zou gelden vreselijk complex zou worden. Van de beoogde vereenvoudiging zou niets in huis komen. Het regeerakkoord 2004-2009 stelt: “We introduceren de geïntegreerde vergunning voor welbepaalde categorieën van activiteiten en inrichtingen die momenteel zowel een milieu- als stedenbouwkundige vergunning nodig hebben, maar waarvan de stedenbouwkundige impact beperkt is”. Misschien kan dit nieuwe uitgangspunt leiden tot de gewenste vereenvoudiging en komt er toch nog een echt geïntegreerde bouw- en milieuvergunning.

Mechelse Heide, op weg naar grootste aaneengesloten natuurgebied in Vlaanderen J.

Ecoduct Meerdalwoud K.

Ecoduct Kikbeek L.



J

1/35.000 - © Foto: OC-GIS Vlaanderen



K



L

Ecoducten: kogel door de kerk!

Eind 2003 en midden 2004 werden de financiële middelen voor de eerste twee ecoducten in Vlaanderen vastgelegd. In de zomer van 2004 startte de bouw van het ecoduct Kikbeek over de E314. In het najaar volgden de werken aan het ecoduct De Warande over de N25. Beide ecoducten verbinden door wegen versnipperde natuur- of bosgebieden, zodat de dieren veilig kunnen oversteken. De wildrasters die voorkomen dat ze op de weg belanden, geleiden de dieren naar de oversteekplaatsen. De omvang van beide projecten maakte een doorgedreven samenwerking noodzakelijk. Zonder medewerking van AWV, AOSO, AROHM en AMINAL was het niet mogelijk om deze bruggen te bouwen.

COMPLEXE ONTSNIJPERINGSPROJECTEN

Het ontsnipperingsplan voor de E314 omvat een reeks maatregelen waarvan een groot deel is uitgevoerd: het plaatsen van rasters, het persen van klei-

ne ecotunnels, de ombouw van een bestaande tunnel tot ecotunnel met fietspad, de aanleg van een grote ecotunnel, de ombouw van een bestaande brug tot ecoveloduct en, als sluitstuk, de bouw van een ecoduct. Een tweede ecoduct en enkele ingrepen op wegen in en rond de Mechelse Heide staan nog op het programma. Al deze projecten zullen van de Mechelse Heide opnieuw één van onze grootste aaneengesloten natuurgebieden maken. Het ecoduct over de N25 is een ontsnipperingsproject van de Ruimtelijke Structuurvisie Meerdaalwoud en Heverleebos. Een ecoraster voorkomt dat grotere zoogdieren op de drukke N25 belanden. Een deel van het ecoduct zal eveneens door ruiters gebruikt kunnen worden. Er is een tweede ecoduct gepland en bij de heraanleg van de N25 zullen ook ecotunnels worden gegraven. Tegelijkertijd zullen het Meerdaalwoud en het Heverleebos opnieuw met elkaar worden verbonden.





AWZ

Administratie Waterwegen en Zeewezen



De kust, de havens en de bevaarbare waterlopen liggen mee aan de basis van de Vlaamse welvaart. Op 125 locaties verzekeren ruim 2.000 AWZ-medewerkers de toekomst ervan. Samen maken zij dag in dag uit werk van het integraal waterbeleid dat Vlaanderen de voorbije jaren ontwikkelde. Ook in 2004 ging daarbij net zoveel aandacht naar de scheepvaart als naar de veiligheid en het leefmilieu. Vorig jaar was AWZ nauw betrokken bij de ontwikkeling van strategische plannen voor de zeehavens (zie Deel I) en een Vlaams-Nederlandse Ontwikkelingsschets voor het Schelde-estuarium. In dit hoofdstuk lichten de verschillende afdelingen nog enkele andere initiatieven en projecten toe.

Deurganckdok: bijna klaar voor eerste containers

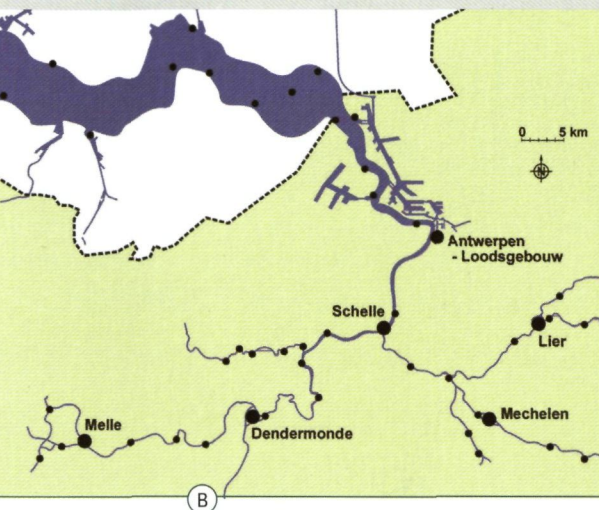


A

In de haven van Antwerpen stijgt de containertrafiek jaarlijks met 10 tot 15 procent, een trend die zich ook de komende jaren zal doorzetten. Om de toekomst van de haven te verzekeren, besliste de Vlaamse Regering al in januari 1998 om het Deurganckdok te bouwen. In 2005 worden de eerste terminals in gebruik genomen.

Het 2,6 kilometer lange en zowat 450 meter brede Deurganckdok zal de capaciteit van de haven inzake containers verdubbelen. De eerste en tweede fase van de bouw van de kaaimuren zijn

intussen afgerond. In de laatste fase worden de westelijke en de oostelijke kaaimuur nog met ruim 1 km verlengd. De betonwerken zullen weldra volledig klaar zijn. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen financiert 40 procent van de kosten voor de bouw van de kaaimuren. De afdeling Maritieme Toegang van het Vlaams Gewest neemt de rest voor haar rekening. Het Vlaams Gewest staat volledig in voor de financiering van het aanlegbaggerwerk en alle basisinfrastructuren, zoals de hoofdwegen en de leefbaarheidsbuffer.



A. Deurganckdok

B. Het WLH-meetnet uitgebreid tot het volledige Zeescheldebekken

BAGGEREN GEBLAZEN

Het dok wordt in drie fasen gebaggerd. Daarvoor werden over de hele breedte van het dok twee waterkerende dijken gebouwd die de al gerealiseerde kaaimuren afschermen.

Tijdens de eerste fase werd gebaggerd vanaf de Schelde tot de eerste dijk. De werken startten begin mei 2003 en waren eind augustus 2004 klaar, waarna de tweede fase begon. Eind 2005 wordt beslist of aansluitend daarop de tweede dijk wordt weggebaggerd, zodat de derde fase kan beginnen. De Scheldedijk wordt vanaf maart 2005 weggebaggerd.

PROGRESSIEF OPERATIEF

Zowel HNN-PSA als ATIS-P&O-Ports startten in 2004 met de uitbouw van hun containerterminals aan weerszijden van het dok. Tegen juli 2005 moet de Scheldedijk voldoende zijn weggebaggerd om de reeds afgewerkte terminals in gebruik te kunnen nemen.

Met uitzondering van de laatste 250 meter kaaimuren zullen de terminals vermoedelijk in 2008 volledig operationeel zijn. Daarna volgen nog enkele aanpassingen voor een optimale benutting van de terreinen. Vanaf 2010 draait het Deurganckdok op volle toeren.

Zeescheldebekken: uitbreiding en integratie van het meetnet

Vanaf september 2004 maakt de cel Hydrometrie-Schelde van de afdeling Maritieme Toegang deel uit van de afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch onderzoek (WLH). Het WLH-meetnet breidde daarmee met ruim 225 km uit tot het volledige Zeescheldebekken.

Hydrometrie-Schelde meet niet alleen het getij en de bovendebieten in het Zeescheldebekken, maar verzorgt ook de getijvoorspellingen en stormvloedwaarschuwingen. Op verschillende plaatsen worden ook de watertemperatuur, het zoutgehalte, de

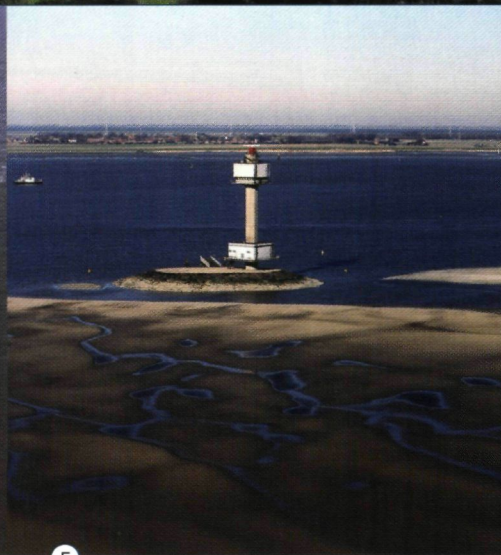
troebelheid, de stroomsnelheid en andere factoren gemeten.

Zowel de eigen diensten als derden kunnen rekenen op de ervaring en terreinkennis van het WLH voor het verstrekken van betrouwbare meetgegevens, advies en het rapporteren van tendensen. In 2004 voerde Hydrometrie-Schelde onder meer intensieve metingen uit voor de geplande Oosterveeltunnel in Antwerpen, de actualisatie van het Sigmaplan en het terugstorten van baggerspecie langs de Plaat van Walsoorden in de Westerschelde.

Gecontroleerd overstromingsgebied Kruikeke-Bazel-Rupelmonde C.

Toegankelijkheid van de Schelde D.

Schelde in Saeftinge E.



Gecontroleerd overstromingsgebied KBR: anderhalf miljoen mensen beter beschermd

Het gecontroleerd overstromingsgebied Kruikeke-Bazel-Rupelmonde, kortweg KBR, is een belangrijk onderdeel van het Sigmaphan. De uitvoering van dat plan moet het Schelde-estuarium beschermen tegen stormvloeden vanuit de Noordzee. Het KBR-project werd eind 2000 aangevat. Eind 2007 moet het overstromingsgebied operationeel zijn. Ongeveer 80 procent van de dijkverhogingen en -versterkingen van het Sigmaphan is al uitgevoerd. Er werden ook twaalf overstromingsgebieden gerealiseerd. Daardoor is het Schelde-estuarium nu beschermd tegen stormvloeden die zich gemiddeld om de 70 jaar voordoen. KBR, met 580 hectare vanuit het grootste overstromingsgebied van het Sigmaphan, schroeft het risico terug tot gemiddeld 1 keer om de 350 jaar.

RUIMTE VOOR WATER, NATUUR EN RECREATIE

Hoewel veiligheid de belangrijkste doelstelling blijft, levert het project ook recreatieve en ecologi-

sche meerwaarden op. KBR biedt immers extra kansen voor natuurontwikkeling en compenseert zo de aanleg van het Deurganckdok en andere grote werken in het Schelde-estuarium. Dat gebeurt onder meer met een waardevol nieuw weidevogelgebied en een uitgestrekt slikken- en schorreengebied. Voor een kwaliteitsvolle inrichting zijn er nauwe contacten met de afdeling Natuur en de afdeling Bos & Groen van AMINAL. Na de voorbereidende werken begonnen de grondwerken voor de aanleg van de ringdijk. Daarbij ging een deel van het oude Elzenbroekbos verloren, maar het nieuwe Elzenbroekbos maakt ook dat verlies weer goed. Op het programma voor de komende jaren staan de bouw van in- en uitwateringsconstructies, overloopp dijken en maatregelen om de afwatering van het achterland te regelen. KBR zal zowat 1,5 miljoen mensen aanzienlijk beter tegen overstromingen beschermen en bewijst dat dit perfect te combineren valt met natuurontwikkeling en recreatie.

Schelde-estuarium: Vlaams-Nederlandse Ontwikkelingsschets 2010

Samen met Rijkswaterstaat werkte AWZ twee jaar lang aan de Ontwikkelingsschets 2010 voor het Schelde-estuarium. Intussen hebben zowel de Vlaamse als de Nederlandse Regering de Ontwikkelingsschets goedgekeurd. De Ontwikkelingsschets is een samenhangend strategisch plan dat maatregelen en projecten bevat die een antwoord geven op de meest prangende kwesties: veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid. In 2004 is vooral hard gewerkt aan de Strategische Milieueffectenrapportage

en de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse. Een combinatie van dijkverhogingen en gecontroleerde overstromingsgebieden moet de veiligheid van het gebied verzekeren. De vaargeul wordt in één klap toegankelijk gemaakt voor schepen met een diepgang van 13,1 meter, onafhankelijk van het getij. Alles gebeurt uiteraard met aandacht en respect voor natuur en leefmilieu. Een mijlpaal in de realisatie van een geïntegreerd streefbeeld voor de toekomstige ontwikkelingen in het Scheldegebied.



1

Zeewezen: voel je thuis in de scheepvaart

Met de steun van de administratie AAD werd in mei 2004 de campagne 'Voel je thuis in de scheepvaart' opgestart, een initiatief van de afdelingen Scheepvaartbegeleiding en Vlaamse Nautische Autoriteit en de DAB's Vloot en Loodswezen van AWZ. Ze bundelden hun krachten onder de noemer Zeewezen.

De campagne positioneert de verschillende onderdelen van het Zeewezen als aantrekkelijke werkgevers en speelt in op de wervingsproblemen voor een hele reeks knelpuntfuncties, zoals loods, chef-loods, nauticus en werktuigkundige. Hiervoor wer-

den verschillende communicatieproducten ontwikkeld. Essentieel is de rechtstreekse benadering van de laatstejaarsstudenten van de maritieme onderwijsinstellingen. In 2004 waren de infosessies voor de studenten van het PMI Heist, het PMI Oostende en het Cenflumarin alvast een succes.

De gegevens van mensen die belangstelling hebben voor een job bij het Zeewezen worden in een gemeenschappelijke databank gebundeld. Daarnaast is er ook de nieuwe website www.zeewezen.be die volledig in de website van AWZ is geïntegreerd.

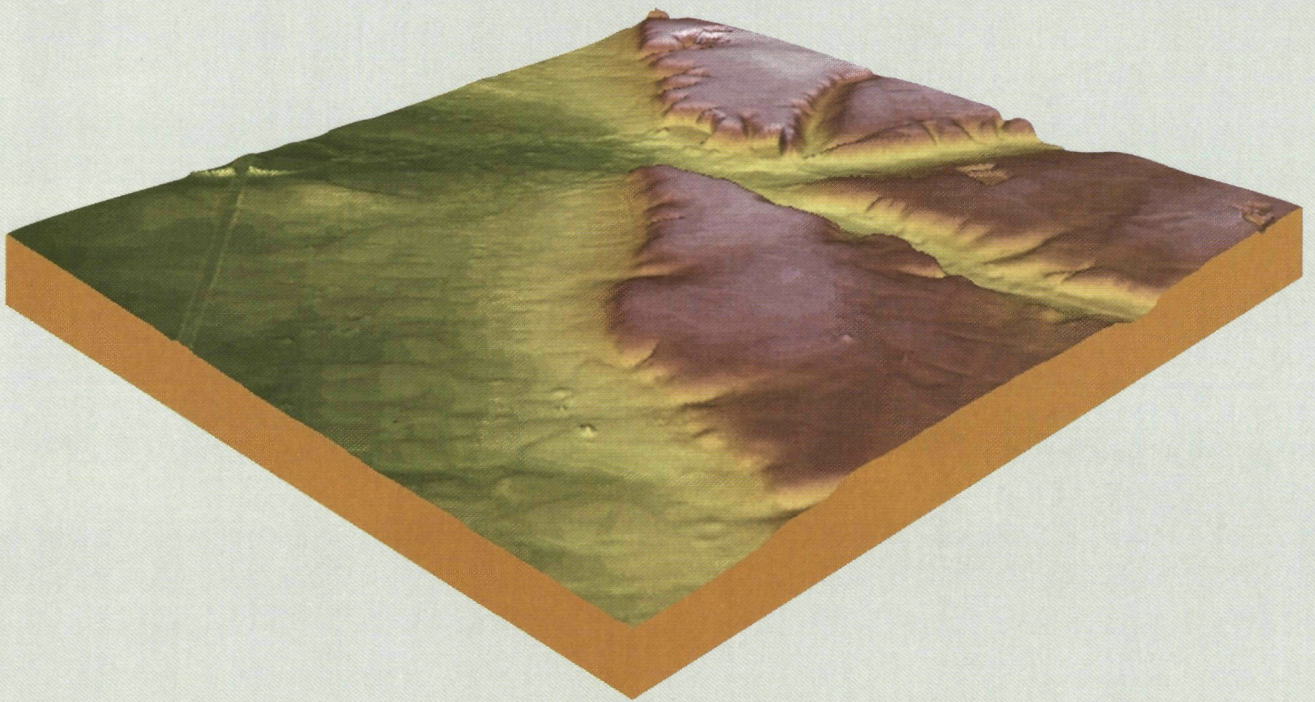
DAB Vloot: nieuwe leiding

Sedert 1 mei 2004 wordt DAB Vloot geleid door algemeen directeur Yves Goossens. De operationalisering van DAB Vloot is daarmee een feit.

DAB Vloot werd in de eerste plaats opgericht om de afdeling Vloot om te vormen tot dé reder van de overheid die vaartuigen inzet en de vaarwegmarkering verzorgt. Met de aanstelling van kapitein Yves Goossens tot algemeen directeur beschikt Vloot nu over een manager met de capaciteiten om die doelstelling te realiseren.

Als licentiaat in de nautische wetenschappen koos Yves Goossens in 1987 voor een loopbaan op zee bij de Antwerpse CMB-groep. In 1998 ging hij als Corporate Quality Manager aan de slag bij de URS-groep, waar hij vervolgens als Business Development Manager verschillende projecten leidde. Al die tijd bleef hij bijscholing volgen en behaalde hij tal van waardevolle diploma's en certificaten. Door zijn jarenlange ervaring in de privé-sector is hij de geknipte man om van DAB Vloot een efficiënte organisatie te maken.

DHM Vlaanderen: perfect op de hoogte



1

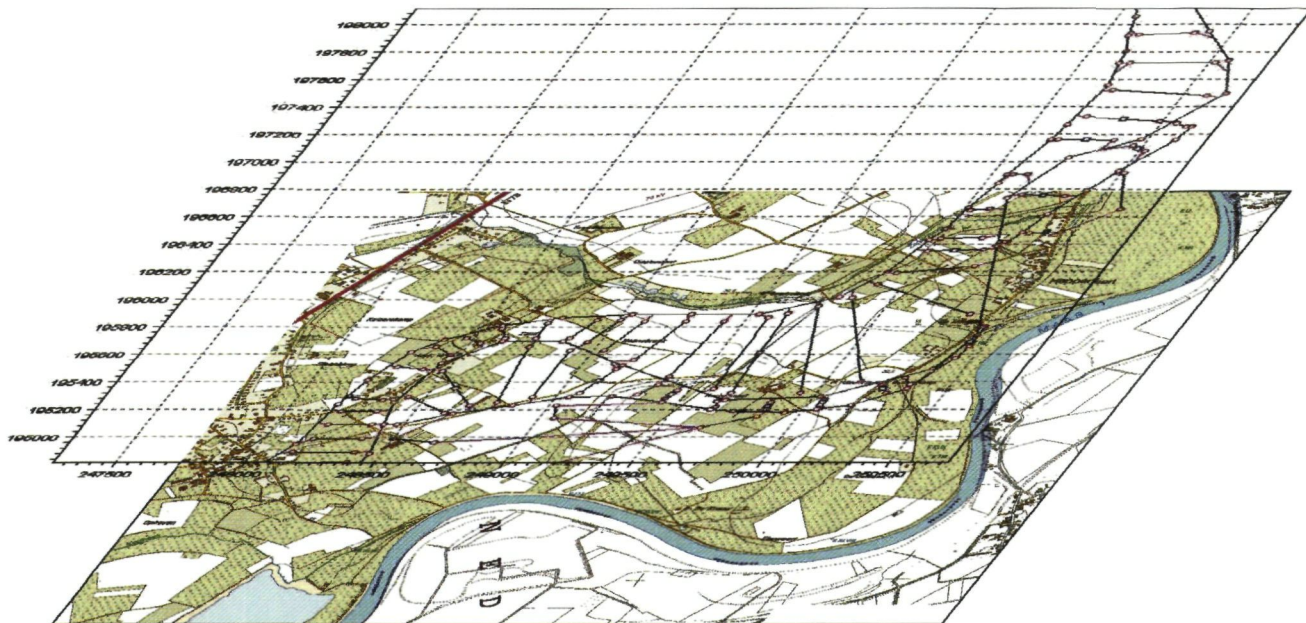
De afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek (WLH) maakt sinds 2001 werk van een uiterst nauwkeurig digitaal hoogtemodel (DHM). Dat gebeurt in samenwerking met de afdeling Water van AMINAL en het Ondersteunend Centrum GIS Vlaanderen. Eind 2004 was het project zo goed als afgerond.

De afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek voert op de bevaarbare waterlopen hydrologische en hydraulische studies uit. Daarbij onderzoekt ze hoe de waterstanden worden beïnvloed door ingrepen als ontpoldering,

de inrichting van overstromingsgebieden, de aanleg, verhoging of verlaging van dijken, enzovoort. Vroeger gebruikte de afdeling hiervoor schaalmodellen. Nu schakelt ze meer en meer over op flexibele computermodellen die het gedrag van de rivieren simuleren.

RELIËF IN KAART

De digitale riviermodellen vereisen een gedetailleerde kennis van het reliëf, zeker in overstromingsgevoelige gebieden. Die kennis werd vanaf 2001 vergaard via vliegtuiglaserscanning. Daarbij wordt de aardoppervlakte vanuit een vliegtuig met een laser



K

gescand. De meetgegevens worden grotendeels automatisch verwerkt.

Het resultaat is een digitaal hoogtemodel met gedetailleerde hoogte-informatie op een rooster

van 4 x 4 m en een maximale gemiddelde opmetingsfout van amper 7 cm voor harde oppervlaktes. Uiteraard is het digitaal hoogtemodel, dat alles samen 7,5 miljoen euro kostte, niet alleen geschikt voor de ontwikkeling van riviermodellen.

Digitale riviermodellen: krachtige instrumenten voor waterpeilbeheer

Om vooraf nauwkeurig het effect van allerlei ingrepen op de waterstand en de waterafvoer te kunnen inschatten, ontwikkelde de afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek sinds 2000 numerieke modellen van de bevaarbare waterlopen in Vlaanderen. Intussen zijn al deze waterlopen digitaal in kaart gebracht.

Hoe reageert een rivier op de verhoging of verlaging van een dijk? Waar is de inrichting van een gecontroleerd overstromingsgebied aangewezen? Hoe groot is het overstromingsrisico in een bepaalde zone en welke ingrepen kunnen de schade maximaal beperken? Op dit soort vragen geven de numerieke modellen van onze rivieren duidelijke antwoorden via simulaties van verschillende scenario's.

BETROUWBARE VOORSPELLINGEN

De computermodellen werken met de natuurwetten die de waterafstroming beschrijven. De afdeling WLH evalueerde verschillende programma's en koos uiteindelijk voor MIKE11, een model dat wereldwijd wordt gebruikt en zijn deugdelijkheid heeft bewezen.

Digitale riviermodellen zijn nooit helemaal af. Niet alleen omdat rivieren voortdurend veranderen, maar ook omdat de modellen constant worden verfijnd op basis van de meest recente metingen. Metingen uit het verleden laten dan weer toe om de modellen te ijken en te controleren hoe dicht ze de werkelijkheid benaderen. In de praktijk blijken de resultaten buitengewoon nauwkeurig en betrouwbaar te zijn. De modellen worden intussen dan ook intensief benut.



L

Albertkanaal: vlinderkleppen in omloopriolen

In augustus 2004 werden in het middensas in Hasselt de nieuwe vlinderkleppen op de 16m-sluisen voor het eerst in de praktijk getest. De test bevestigde de prognoses van de hydraulische studies en de kolk kan nu veel sneller dan vroeger worden geledigd. Daardoor worden ook de wachttijden drastisch teruggeschroefd.

Hydraulische studies van de afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek (WLH) ondersteunen de geplande vervanging van de rolschuiven in de omloopriolen van de 16m-slui-

zen op het Albertkanaal, opwaarts Wijnegem. WLH onderzocht welke aanpassingen de inbouw van vlinderkleppen met een diameter van 2,75 m vereist en hoe de kleppen optimaal kunnen worden gestuurd. Het is de bedoeling de kolk zo snel mogelijk te kunnen ledigen, terwijl het risico op cavitatie toch minimaal blijft.

VRUCHTBARE SAMENWERKING

De gunstige resultaten zijn in hoge mate te danken aan het voorbereidend werk dat de voorgaande jaren werd verricht. In nauwe samenwerking met

de Dienst voor de Scheepvaart en de afdeling Maas en Albertkanaal werden onder meer in situ metingen verricht in het noordersas in Olen. De geometrische kenmerken van de vul- en ledigingssystemen van de betrokken sluizen werden systematisch

opgemeten. Tenslotte werd in dit dossier ook uitstekend samengewerkt met de afdeling Metaalstructuren en de afdeling Elektriciteit en Mechanica Antwerpen, beide van AOSO.

Nautische bodem: mag het iets dichter zijn?

Om de scheepvaart veilig en leefbaar te houden, zijn in de meeste toegangsheulen en havens onderhoudsbaggerwerken nodig. Die zijn niet alleen behoorlijk duur, maar kunnen ook het milieu aantasten. In vaargeulen met losse sliblagen zijn ze bovendien weinig efficiënt. Hoe diep moet je gaan?

In 1997 definieerde de International Navigation Association PIANC de nautische bodem als het niveau waarop de fysische kenmerken van de sliblaag een kritisch punt bereiken. Voorbij dit punt veroorzaakt het contact tussen een schip en de bodem schade of komt de manoeuvreerbaarheid in het gedrang.

KRITISCH PUNT HERBEKEKEN

In de haven van Zeebrugge werd de nautische bodem vastgesteld op het punt waarop de sliblaag een dichtheid van 1.150 kg/m³ bereikt. Dit punt

bepaalt meteen ook het baggerniveau. In de praktijk blijkt echter ook het gedrag van de schepen een belangrijke rol te spelen. Kennis van het manoeuvreergedrag laat dus wellicht toe om de nautische bodem te herdefiniëren.

Met de wetenschappelijke steun van de Universiteit Gent besloot de afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch onderzoek (WLH) om hierover een studie uit te voeren. In de periode 2002-2004 konden de loodsen van Zeebrugge in een sleeptank het manoeuvreergedrag van een containerschip boven en in contact met een sliblaag ervaren. De simulaties wezen uit dat een toename van het kritisch punt tot een dichtheid van 1.200 kg/m³ kan worden overwogen. Dit zou dan ook tot een vermindering van de onderhoudsbaggerwerken kunnen leiden.





AWV

Administratie Wegen en Verkeer



Het takenpakket van AWV is verdeeld over vier centrale beleidsafdelingen: Personenvervoer en Luchthavens, Wegenbeleid en Beheer, Verkeerskunde en Wegensbouwkunde. Daarnaast heeft de administratie vijf provinciale afdelingen die nauw samenwerken met de gemeenten. In dit hoofdstuk stellen alle afdelingen enkele belangrijke projecten voor die ze in 2004 realiseerden.

Door de heraanleg van de Antwerpse Ring (R1) stond AWV in 2004 meer dan ooit in de belangstelling. De spanning was vaak te snijden, maar dankzij de zorgvuldige en intense voorbereiding verliep alles veel vlotter dan gevreesd. De werken aan de R1 komen op verschillende plaatsen in dit jaarboek aan bod en ook in dit hoofdstuk blikken we er nog even op terug.

de weg verhogen. Het is de bedoeling dat in de toekomst ook de andere wegbeheerders, zoals de gemeentebesturen, deze leidraad gebruiken. Om de verschillende projecten zo vlot mogelijk te laten verlopen, is ook een kwaliteitshandboek opgesteld dat de procedures, standaarden, werkafspraken en verantwoordelijkheden vastlegt.

Elk probleem wordt op dezelfde manier stapsgewijs aangepakt. Eerst worden de meest frequente ongevallen en de oorzaak ervan geanalyseerd. Dan wordt een oplossing voorgesteld die rekening houdt met de functie van de weg, de omgeving, het aantal en het soort weggebruikers. Dit voorstel wordt in één of meerdere commissies besproken, waarbij al de bevoegde instanties inspraak krijgen. Eenmaal goedgekeurd, ontwikkelt een studie bureau het definitief ontwerp. In veel gevallen zijn onteigeningen onvermijdelijk en moet een bouwvergunning worden aangevraagd.

Voor en tijdens de werken worden maatregelen getroffen om de hinder en overlast voor omwonenden

en weggebruikers tot een minimum te beperken. Zodra de werken af zijn, wordt een laatste keer gecontroleerd of alles technisch en op het vlak van de verkeersveiligheid in orde is. Pas daarna wordt het verkeer weer toegelaten. Het effect van de ingreep wordt opgevolgd aan de hand van de ongevallencijfers.

STAND VAN ZAKEN

Het vijfjarenprogramma ving aan in 2003. Eind 2004 waren al 420 projecten opgestart, waarvan er 310 werden goedgekeurd. De goedgekeurde projecten die geen onteigeningen vereisen, werden al in 2004 aanbesteed. De meeste daarvan zijn intussen uitgevoerd of in uitvoering.

Voor 2005 voorziet de afdeling Wegenbeleid en Beheer de aanbesteding van nog eens zowat 240 projecten. Er worden ook 170 nieuwe projecten voor het jaarprogramma 2005 opgestart.

Aanpakken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen: aantal en spreiding van de projecten

	Opgestart	Goedgekeurd	Aanbesteed
Antwerpen	96	79	18
Limburg	83	51	20
Oost-Vlaanderen	82	60	18
Vlaams-Brabant	82	67	13
West-Vlaanderen	77	53	17
TOTAAL	420	310	86

E17: naar drie rijstroken op vak Kortrijk-Waregem

De E17 richting Gent, werd over een lengte van bijna 20 km volledig gerenoveerd en het belangrijke wegvak tussen Kortrijk en Waregem telt voortaan drie rijstroken. De aannemer klaarde de klus in amper 75 werkdagen.

Op topdagen werkten om en bij de 150 man op de werf. De nieuwe asfaltverharding op de drie rijstroken en de pechstrook, goed voor 160.000 ton asfalt, werd in één keer over de volle breedte aange-

legd. Daardoor zijn er geen langsnaden. Ook de tien bruggen op het traject kregen een grondige onderhoudsbeurt. De roestige stalen vangrails werden verwijderd en op de middenberm door een betonnen stootband vervangen. Dankzij een doordacht omleidingsplan, gebaseerd op nauwkeurige verkeerstellingen, bleef de hinder beperkt.

Het elektronisch filewaarschuwingssysteem, een primeur voor West-Vlaanderen, werkte uitstekend. Er waren geen ernstige ongevallen.

In de ban van de Ring

Op 22 juni 2004 startten de grote werken aan de Antwerpse Ring en de Kennedytunnel. De gevreesde verkeerschaos bleef uit. Het resultaat van een doordachte aanpak, geflankeerd door een hele reeks maatregelen voor minder hinder.

Tijdens de eerste hoofdfase van de werken, van eind juni tot eind oktober, werd de Ring richting Breda aangepakt. De tweede hoofdfase, richting Gent, startte voor de paasvakantie van 2005. Om alles ook dit keer vlot te laten verlopen, werd de eerste hoofdfase grondig geëvalueerd. Dat leverde een duidelijk beeld op van het effect van de verschillende maatregelen en liet toe om ze bij te sturen. De ervaringen met de heraanleg van de Ring zullen worden gebundeld tot een soort leidraad voor het uitvoeren van werken met een grote impact op het verkeer.

BEREIKBAARHEID BEHOUDEN

Het gebruik van doorlopend gewapend uitgewassen beton voorkomt spoorvorming. Het nieuwe wegdek zal dan ook 30 tot 40 jaar lang nauwelijks onderhoud vergen. Om de bereikbaarheid van de stad en de haven tijdens de werken te verzekeren, zijn verregaande maatregelen getroffen.

Ze werden ontwikkeld en uitgevoerd door een Minder-Hinderbureau en een communicatiebureau dat de communicatie ervan verzorgde. Daarbij werd voortdurend overleg gepleegd met de verschillende doelgroepen en partners, zoals de handelaars en De Lijn. Correcte en tijdige informatie via uiteenlopende kanalen versterkte het draagvlak en zette de weggebruikers ertoe aan om hun gedrag effectief aan te passen. Daardoor bleven de verkeershinder en de overlast tot een minimum beperkt.



Nieuwe verkeerswisselaar in Zelzate

Om van de N49 tussen Antwerpen en Knokke de geplande autosnelweg E34 te maken, moeten alle gelijkvloerse kruisingen worden weggewerkt. De nieuwe verkeerswisselaar op de kruising van de N49-E34 met de R4-West werd op 25 juni 2004 opengesteld. Ruim een jaar eerder dan voorzien.

De werken, goed voor een investering van meer dan 24,6 miljoen euro, startten op 5 augustus 2002. De verkeerswisselaar bestaat uit een klaverblad

waarvan één van de vier lussen door een tunnel is vervangen. De wegenwerken omvatten de aanleg van de drie lussen en de vier verbindingswegen. Binnen het klaverblad werden de wegverhardingen van de N49 en de R4 volledig vernieuwd. De nieuwe wegenis bestaat uit een laag ongewapende cementbetonverharding van 21 cm, gefundeerd op een 25 cm dikke schraal betonfundering, met een tussenlaag van 5 cm asfalt.

Geluidwerende schermen: esthetisch verantwoord

Bij aanbestedingen voor de plaatsing van geluidwerende schermen viel de keuze doorgaans op de goedkoopste oplossing. Voor het esthetische aspect was weinig of geen aandacht. Daarom werd een nieuwe werkwijze opgesteld die moet leiden tot schermrealisaties die op esthetisch vlak hoger scoren dan de traditionele oplossingen. Een Europese openbare oproep tot kandidaatsstelling voor het uitwerken van projecten in verband met geluidwerende constructies leverde 8 kandidaten op. Ze kunnen allemaal deelnemen aan de offertes voor de studieopdracht van pilootprojecten.

KNAP EN EFFICIËNT

Het eerste pilootproject was de studieopdracht voor het plaatsen van geluidwerende constructies

langs de A12 in Antwerpen-Ekeren in de Leugenbergbocht. Als gunningscriteria golden de prijs voor de uitvoering van de opdracht en het aangeven van drie conceptideeën. De studieopdracht werd uitgevoerd door de Tijdelijke Vereniging SWK-A-Tech.

Het goedgekeurde ontwerp is een combinatie van panelen in houtvezelcementbeton met schermen in PMMA (PolyMethylMethAcrylaat). Momenteel loopt een tweede pilootproject voor het plaatsen van geluidwerende constructies op vier verschillende plaatsen in de regio Kortrijk.

Na de uitvoering van enkele pilootprojecten zal de nieuwe werkwijze geëvalueerd worden. Indien de meerwaarde de moeite loont, kan de procedure voor de aanbesteding van dit soort realisaties worden aangepast.



Kamphenhout-Sas: fileled geleden

Wat in 1998 begon als een studie voor de aanleg van rotondes aan beide zijden van de brug over het kanaal Leuven - Dijle, mondde uit in de herinrichting van het hele complex en de aansluitende gewestwegen. De werken startten in augustus 2002. Twee jaar later was alles achter de rug. De brug is eigenlijk het kruispunt van de N21 Brussel - Haacht en de N26 Leuven - Mechelen. Het verkeer werd geregeld door lichten voor en na de 60 jaar oude brug, wat tijdens de spits voor ellenlange files zorgde. Het project omvatte twee roton-

des, een nieuwe brug met 2 x 2 rijstroken, twee aparte bruggen voor fietsers en voetgangers, een rotonde aan de ingang van het industrieterrein, een terugkeerpunt ter hoogte van de Vekestraat, busbanen en een busstation op de helling kant Leuven en vijf tunnels voor zachte weggebruikers.

Voor de uitvoering van de werken, goed voor een investering van bijna 11,6 miljoen euro, moest een 30-tal woningen worden onteigend en afgebroken. Een tijdelijke overbrugging beperkte de hinder voor de weggebruikers en de twee industrieterreinen.

Verkeerslichten: beleidsopties en nieuwe regelgeving

De jongste jaren werd de regelgeving voor de verkeerslichten enkele keren gewijzigd en werden verschillende beleidsopties op het terrein toegepast. De belangrijkste zijn de beïnvloeding van de lichten door bussen en trams, de minimale oversteeftijd voor voetgangers en de regels voor het gebruik van driekleurige pijllichten.

De voorbije jaren werden ongeveer 800 installaties uitgerust met een systeem dat bussen en trams toelaat om de verkeerslichten te beïnvloeden. Dit moet zorgen voor een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer. Een evaluatie van enkele installaties gaf intussen aanleiding tot een verbetering ervan. In 2003 werd beslist dat het groen licht voor voetgangers moet toelaten om met een snelheid van 1,2 m/s over te steken. De afdeling Verkeerskunde controleerde zowat 1.500 installaties. Onge-

veer een derde ervan moest worden aangepast. Een klus die in 2004 grotendeels werd geklaard.

EENVOUDIGER MET DRIEKLEURIGE PIJLLICHTEN

Tot in 2001 was het verboden om op kruispunten gewone volle verkeerslichten en pijllichten te combineren. Alle lichten moesten ook rechts worden geplaatst. Het nieuwe verkeersreglement laat een conflictvrije regeling linksaf mogelijk met de combinatie van een vol groen licht en een driekleurige pijl linksaf. Die moet ook niet meer absoluut ook rechts van de rijbaan worden herhaald. Om de herkenbaarheid van dit systeem te verhogen, wordt in samenwerking met de Vlaamse Bouwmeester een speciale lay-out uitgewerkt. Het systeem wordt niettemin al op enkele kruispunten toegepast.

Decreet basismobiliteit afgerond

In 2004 werd de modernisering van de Vlaamse regelgeving voor het bezoldigd personenvervoer over de weg afgerond. Op 14 mei keurde de Vlaamse Regering immers het laatste uitvoeringsbesluit goed. Het decreet basismobiliteit vervangt heel wat oude wetgeving, zoals de besluitwet van 1946. Aan deze modernisering is acht jaar gewerkt.

Het decreet zelf werd al op 20 april 2001 goedgekeurd. In de daaropvolgende jaren werden de verschillende uitvoeringsbesluiten opgesteld, goedgekeurd en gepubliceerd.

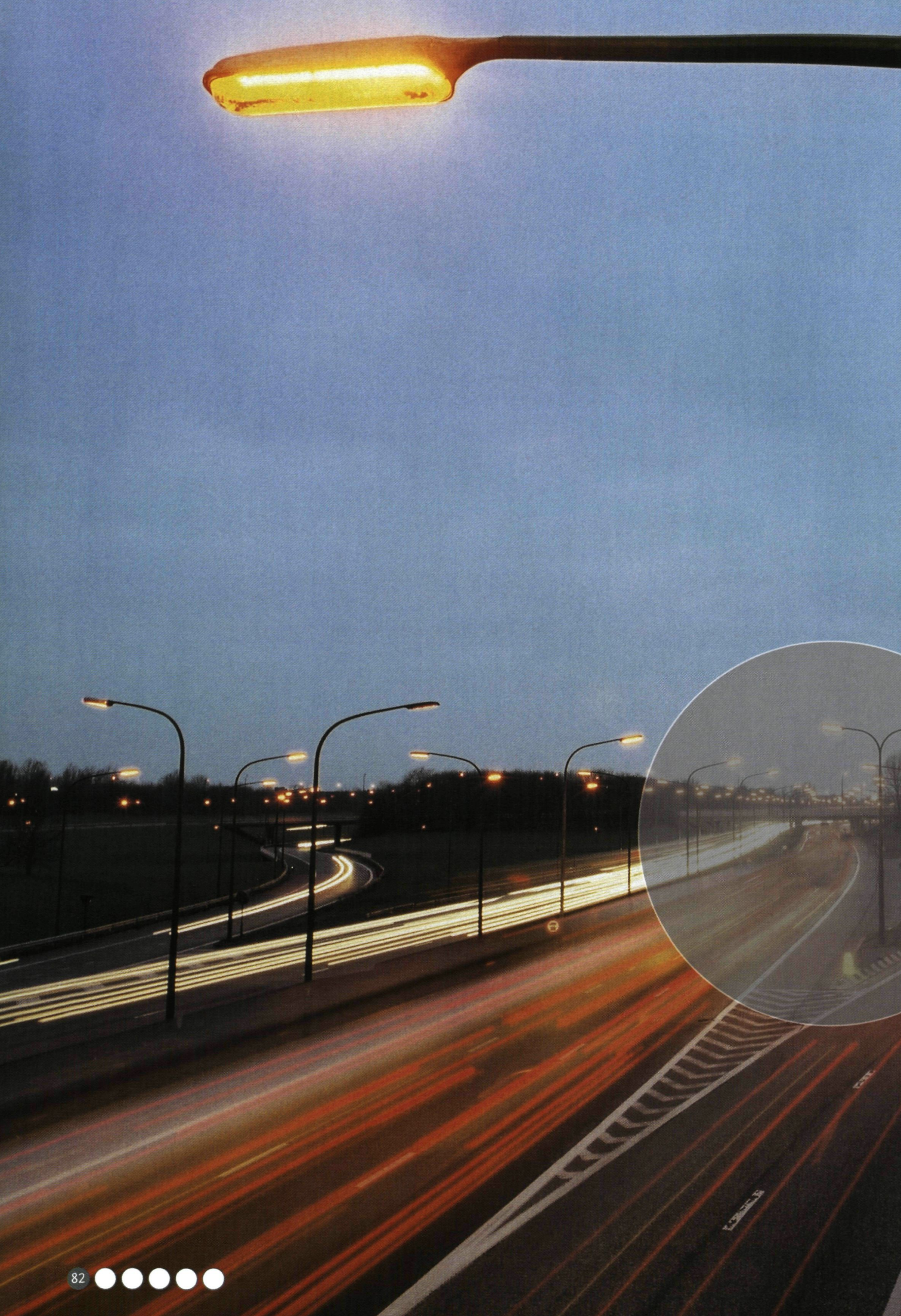
We zetten ze even op een rijtje:

- Besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2002 betreffende het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het vervoer voor eigen rekening en het ongeregeld vervoer (BS van 31 augustus 2002);
- Besluit van de Vlaamse Regering van 29 november 2002 betreffende de basismobiliteit in het Vlaamse Gewest (BS van 23 januari 2003);
- Besluit van de Vlaamse Regering van 13 decem-

ber 2002 betreffende het netmanagement (BS van 24 januari 2003);

- Besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (BS van 19 september 2003);
- Besluit van de Vlaamse Regering van 12 september 2003 betreffende de rapportering over het personenvervoer over de weg in Vlaanderen (BS van 1 december 2003);
- Besluit van de Vlaamse Regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en de tarieven van de VVM (BS van 20 juli 2004).

Het decreet garandeert het recht op mobiliteit van alle burgers die in een woongebied wonen. De Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn moet tegen eind 2006 de basismobiliteit concreet invullen.





MOBILITEIT

Administratieoverschrijdende projecten



Vershillende administraties, afdelingen en andere entiteiten van het departement LIN spelen een belangrijke rol in de voorbereiding en/of uitvoering van het mobiliteitsbeleid van de Vlaamse Regering.

De kennis en ervaring die LIN op dit terrein vergaarde, zal na de reorganisatie van de Vlaamse administratie volop worden ingezet in het nieuwe beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. In dit hoofdstuk presenteren we alvast enkele initiatieven, projecten en innovaties die Vlaanderen in 2004 mee in beweging hielden.

Het Verkeerscentrum en de Ring: een succesverhaal



A

Het Verkeerscentrum Vlaanderen in Wilrijk werd begin 2000 opgericht en is een initiatief van de afdelingen Verkeerskunde en Elektriciteit en Mechanica Antwerpen. Op termijn zijn ook in Gent en Brussel verkeerscentra gepland. Het Verkeerscentrum speelde een belangrijke rol bij de voorbereiding en de uitvoering van de werken aan de Antwerpse Ring (R1) in 2004. Het zorgde er mee voor dat de eerste hoofdperiode nagenoeg vlekkeloos verliep.

Het Verkeerscentrum was van meet af aan nauw betrokken bij de heraanleg van de R1. Er werd

immers gevreesd voor een mobiliteitsknoop die Antwerpen zou wurgen. Met behulp van simulaties werd een systeem uitgewerkt dat de doorstroming kon garanderen. Om de bereikbaarheid en de mobiliteit in de regio tijdens de heraanleg maximaal te verzekeren, nam het Verkeerscentrum speciaal voor Antwerpen een nieuwe desk in gebruik. De telematicamogelijkheden werden optimaal benut en de samenwerking met politiediensten en verkeersredacties werd geïntensifieerd.

MODELLEN GEVEN UITSLUITSEL

Ruim een jaar voor het begin van de heraanleg van



A. + B. *Het Verkeerscentrum
Vlaanderen*

B

de Antwerpse Ring startte het Verkeerscentrum met computersimulaties van enkele maatregelen voor minder hinder. Een werkgroep met vertegenwoordigers van AWV, De Lijn, de Verkeerspolitie en later ook het Minder-Hinderbureau werkte een concept uit met verschillende varianten. Om de impact ervan te kunnen inschatten, werden verschillende verkeersmodellen ingezet.

DESK ANTWERPEN WAAKT

Het kloppend hart van het Verkeerscentrum is de dag en nacht bemande operatorzaal. Camerabeelden, detectielussen en meldingen leveren een perfect beeld van de weg op en laten toe om snel in te grijpen.

Sinds de start van de heraanleg beschikt het Verkeerscentrum over twee desks. Desk Vlaanderen bewaakt Brussel en de klassieke knelpunten van het Vlaamse wegennet en is hiervoor uitgerust met 50 monitors en 1 groot scherm. Desk Antwerpen volgt het verkeer op de R1, de Singel en de radiale snelwegen op 70 monitors en 2 grote schermen.

SAMENWERKING OPGEDREVEN

De verkeersinformatie wordt vanuit het Verkeerscentrum verspreid via verschillende kanalen, zoals de eigen website www.verkeerscentrum.be, radiostations of RDS/TMC. Tijdens de heraanleg van de R1 werd de samenwerking met de verkeersredacties van VRT, Q-Music en Traffic FM nog opgedreven. De redacties stuurden medewerkers naar het Verkeerscentrum, zodat ze rechtstreeks gedetailleerde verkeersinformatie naar de studio konden zenden.

Ook de samenwerking met de politiediensten werd geïntensifieerd. Zo waren tijdens de eerste hoofdperiode op werkdagen van 6 tot 20 uur liaisons van de federale snelwegpolitie Antwerpen en de Antwerpse Stadspolitie in het Verkeerscentrum aanwezig. Op die manier waren vlotte contacten met de korpsen van de politiezones rond Antwerpen verzekerd.

TELEMATISCHE GAVEN

Om de verkeersafwikkeling te beïnvloeden beschikt het Verkeerscentrum over diverse telematicamiddelen, zoals dynamische informatieborden, mobiele tekstkarren, rijstrooksignalisatie en instrumenten voor de uitwisseling of verspreiding van verkeersgegevens en/of -informatie.

In de regio Antwerpen werden de dynamische informatieborden boven de weg tijdens de werken niet enkel ingezet voor informatie over de verkeerssituatie op het hoofdwegennet, maar ook om problemen op het lokale wegennet te melden. Op die manier hielp het Verkeerscentrum ook om sluisverkeer te ontmoedigen. De rijstrooksignalering op de radiale snelwegen zorgde voor een permanente beveiliging van filestaarten, wat het aantal ongevallen sterk beperkte.

NIUWE MEETTECHNIEKEN

Om een nog beter beeld van de situatie op de snelwegen te bekomen, test en evalueert het Verkeerscentrum nieuwe meettechnieken. In het najaar van 2003 werd een test uitgevoerd aan de ingang van de Kennedytunnel, richting Gent.

Het Verkeerscentrum Vlaanderen C.

Autosalon 2004 D.



C



D

Dubbele lussen en radars leverden de beste resultaten op. De positieve ervaring met deze tijdelijke testsite gaf aanleiding tot de inrichting van een permanente testsite aan de E19 Noord tussen Sint-Jobin-'t-Goor en Kleine Bareel, richting Antwerpen. In de toekomst zijn onder meer tests gepland in verband met nummerplaatherkenning, de dynamische

herkenning van overbelaste vrachtwagens en algoritmes voor de automatische detectie van files en incidenten. Dankzij dergelijke tests zal het verkeersmeetsysteem in Vlaanderen geleidelijk worden geoptimaliseerd, zodat de verkeerssituatie nog beter kan worden gevolgd en bijgestuurd.

Autosalon 2004: LIN-stand trekt 20.000 bezoekers

Op het Autosalon 2004 sloegen de bovenbouw en de administraties AAD, AWV en AOSO de handen in elkaar om enkele projecten toe te lichten.

Van 15 tot 25 januari konden bezoekers op de LIN-stand terecht voor informatie rond verkeersveiligheid en mobiliteit.

Via een simulatie maakten bezoekers kennis met de werking van het Verkeerscentrum Vlaanderen. Een plasmascherm toonde live de situatie op de Vlaamse autowegen. Op kleinere schermen verschenen beelden van de Antwerpse Ring. RDS/TMC-ontvangers en een dynamisch verkeersbord maakten duidelijk hoe het Verkeerscentrum het verkeer stuurt met verkeersinformatie en korte boodschappen.

BLITS EN INTERACTIEF

De bezoekers konden het systeem Intelligente SnelheidsAanpassing (ISA) testen. Terwijl de testwagen een vooraf gedefinieerd traject aflegde, speelde het ISA-scherm snelheidsadviezen door. De meeste testchauffeurs beoordeelden ISA als een technologie met toekomst. Op de LIN-stand was ook te zien hoe flitspalen precies werken en geflitste voertuigen worden geïdentificeerd. Een echte aandachtstrekker was de overzichtskaart van alle flitspalenlocaties in Vlaanderen.

Vanzelfsprekend was er heel wat belangstelling voor de infrastructuurwerken in en rond Antwerpen. Ten slotte ontdekten de bezoekers hoe de wegeninspecteurs van LIN optreden tegen overladen vrachtwagens. Die brengen het wegdek veel schade toe en zijn een belangrijke oorzaak van spoorvorming.

Uitreiking bedrijfsvervoercheques E.

Onderzoek rijvaardigheid tweewielers F.



E



F

Gemotoriseerde tweewielers: onderzoek en gratis rijlessen

Het risico op een ongeval met zwaargewonden of doden is het grootst bij gemotoriseerde tweewielers. Aangezien het verhogen van de verkeersveiligheid een belangrijke doelstelling van het mobiliteitsbeleid is, krijgen motorrijders en bromfietzers extra aandacht. De Mobiliteitscel startte in opdracht van de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit, een onderzoek naar het profiel van de Vlaamse motorrijder. Om efficiënte maatregelen te kunnen treffen, moeten we immers weten wie de gemotoriseerde tweewielers zijn en waar, wanneer

en waarom ze hun voertuig gebruiken. In opdracht van de cel onderzocht de vzw Motorcycle Action Group ook in 2004 de rijvaardigheid van motorrijders en de doeltreffendheid van extra rijopleidingen. Vlaamse scholen konden in 2004 gratis deelnemen aan een verkeersopleiding voor bromfietzers. Dit verkeersveiligheidsproject wil jongeren vanaf 16 jaar bewust maken van de gevolgen van onveilig en onverantwoord rijgedrag en besteedt veel aandacht aan sociale rijvaardigheid.

Woon-werkverkeer

WERKGELEGENHEIDSAKkoord 2003-2004

Op 21 maart 2003 keurde de Vlaamse Regering het Werkgelegenheidsakkoord 2003-2004 tussen de Vlaamse Regering en de Vlaamse sociale partners goed. Een belangrijk actiepunt is het versterken van een duurzaam mobiliteitsbeleid en het woon-werkverkeer in het bijzonder. In het kader van het akkoord worden nieuwe maatregelen inzake mobiliteit binnen de bedrijfswereld aangemoedigd.

MOBIDESK: PROVINCIALE MOBILITEITSCOÖRDINATOREN

Op 15 maart 2004 werd in de provincies West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant het startsein gegeven voor de oprichting van een Mobidesk. Dit informatie- en coördinatiepunt is geïnspireerd op een gelijknamig initiatief van de

provincie Limburg. Werkgevers en werknemers kunnen bij de provinciale mobiliteitscoördinatoren terecht voor informatie over woon-werkverkeer en mobiliteit in het algemeen. Samen met de provincies reikt de Mobiliteitscel de bedrijfswereld zo een kader aan voor maatregelen die zowel het woon-werkverkeer als het zakelijk en bezoekersverkeer vlotter en duurzamer maken.

BEDRIJFSVERVOERCHEQUES: LOON NAAR MOBILITEITSWERK

Als stimulans voor de invoering van een bedrijfsvervoerplan werd beslist om 90 ondernemingen die het goede voorbeeld geven, met een bedrijfsvervoercheque van 10.000 euro te belonen. Op vrijdag 28 mei werden de cheques in het Concertgebouw van Brugge aan de bekroonde bedrijven uitgereikt.

ISA: Intelligente SnelheidsAanpassing



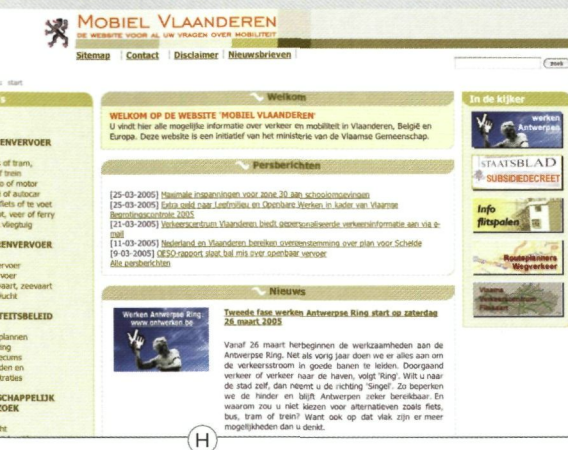
G

Sinds september 2002 werkt de Vlaamse overheid aan een proefproject rond telematicatoepassingen in de wagen. ISA laat het Verkeerscentrum Vlaanderen toe om weggebruikers via een satellietverbinding snelheidsadviezen te geven.

Het advies houdt rekening met de heersende omstandigheden en de toegelaten snelheid. Bij een snelheidsovertreding hoort de chauffeur een waar-

schuwingssignaal. In 2004 onderzochten de Mobiliteitscel en de KULeuven de invloed van ISA op het rijgedrag van de autobestuurder. Het Verkeerscentrum leverde de gegevens aan. De chauffeurs reden minder snel en begingen minder snelheidsovertredingen. Bij kleine, wellicht onopzettelijke overtredingen pasten ze hun snelheid sneller aan. Bovendien hadden ze het gevoel dat ze hun eigen verkeersgedrag beter onder controle hadden.





G. Proefproject ISA

H. Portalsite Mobiel Vlaanderen

Portalsite Mobiel Vlaanderen: www.mobielvlaanderen.be

In november ging de nieuwe portalsite Mobiel Vlaanderen online. De site ontsluit op een eenvoudige en vraaggerichte manier relevante diensten en informatie over verkeer en mobiliteit in Vlaanderen, België en Europa. Uit een enquête van de Vlaamse administratie in 2004 bleek dat er nood was aan een degelijke en klantvriendelijke portalsite over verkeer en mobiliteit. De Vlaming wenst informatie over openbaar vervoer, wegeninfrastructuur, de verkeersveiligheid, reisinformatie, verkeersreglementering en verkeerscontrole. Bedrijven verwachten eerder tools en informatie voor het verbeteren van de bereikbaarheid voor hun klanten, leveranciers en personeel. De transportsector wil vooral accurate

verkeersinformatie en informatie over openbare werken. Gemeenten en provincies wensen informatie over openbare werken, het wegennetwerk en het beleid. Via de website worden ook de nieuwste ontwikkelingen op het vlak van verkeer en mobiliteit gecommuniceerd. Dat gebeurt via nieuwsberichten en een overzicht van relevante nieuwsbrieven en periodieke publicaties. De Vlaamse Infolijn beheert en beantwoordt de vragen die via de website binnenkomen. De portalsite wordt op dit ogenblik ook aangepast voor internetgebruikers met een visuele handicap. Doel is om het toegankelijkheidslabel Blindsurfer te behalen.

ArcNoise: simulatie van verkeerslawaai

Lawaai is één van de meest hinderlijke omgevings-effecten van het verkeer. Het project ArcNoise moet een instrument opleveren om de geluidshinder van bestaande of geplande infrastructuur en het effect van isolerende maatregelen te evalueren.

Dat een dergelijk instrument een haalbare kaart is, werd al in 2003 aangetoond. Cruciaal zijn de beschikbaarheid en bruikbaarheid van de vereiste gegevens. In 2004 werd dit aspect nader onderzocht.

In 2005 zullen de Mobiliteitscel, AWV en AMINAL een prototype voor het wegverkeer ontwikkelen. Dit instrument zal in een GIS-omgeving geluidscontouren simuleren op basis van verkeersintensiteiten, infrastructuur- en omgevingskenmerken. Het systeem zal onder meer strategische geluidsbelastingkaarten kunnen aanmaken. Belangrijk, want volgens een EU-richtlijn zijn alle lidstaten vanaf 2006 daartoe verplicht.





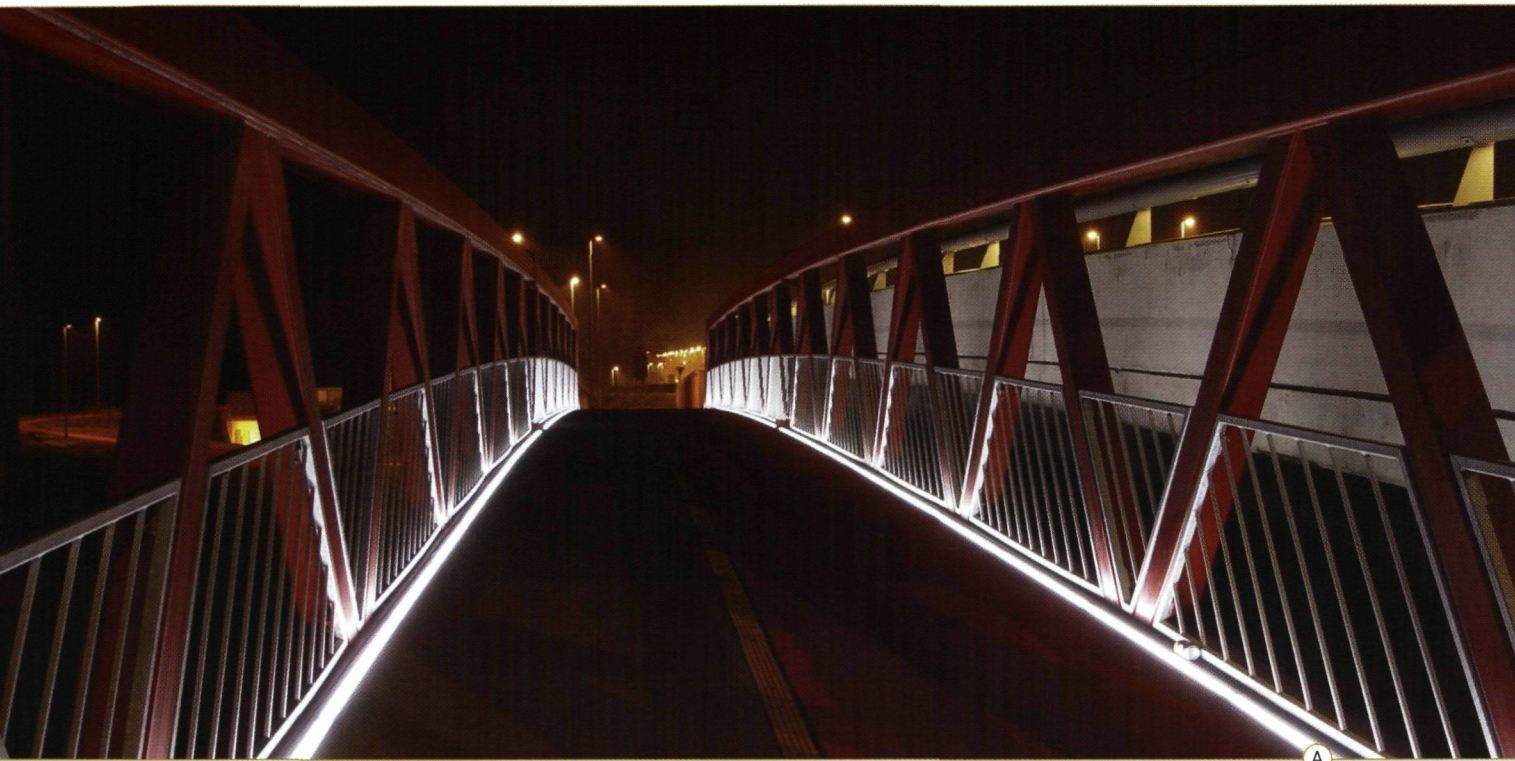
AOSO

Administratie Ondersteunende
Studies en Opdrachten



AOSO levert totaaloplossingen op maat in burgerlijke bouwkunde, geotechniek, telematica en elektromechanica. In 2004 behaalde de administratie als eerste entiteit van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap het ISO 9001:2000 certificaat. Daarover leest u meer in deel I van dit jaarboek. De zeven afdelingen van AOSO, goed voor ruim 450 medewerkers, draaiden ook in 2004 weer op volle toeren. De inspanningen van onze ingenieurs en tekenaars in het kader van het nieuwe sluisencomplex op het Panamakanaal komen aan bod in het hoofdstuk Internationale Samenwerking. Hier stellen we enkele van de belangrijkste projecten voor waaraan de experts van AOSO in 2004 hebben meegewerkt.

Kampenhout-Sas: verantwoord verlicht



Kampenhout-Sas is een druk kruispunt én een beschermd monument. Aan de herinrichting van het complex waren dan ook speciale voorwaarden verbonden. Zo mochten er op de bruggen geen verlichtingspalen komen. In overleg met de afdeling Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant zocht en vond de afdeling Elektriciteit en Mechanica Antwerpen een oplossing.

Het complex omvat vier bruggen. Centraal liggen twee brugdekken met telkens twee rijstroken voor het gemotoriseerd verkeer. Aan beide kanten daarvan ligt een brug voor voetgangers en fietsers. Op

de centrale bruggen kwamen vangrails met geïntegreerde verlichting: een continue buisverlichting met metaaliodidelampen. De verlichting voldoet aan alle vereisten, zorgt voor een goede geleiding en doet geen afbreuk aan de beschermde site. Voor de andere twee bruggen viel de keuze op een nieuwe verlichtingstechnologie. Over de hele lengte bouwden we aan beide kanten lijnmodules met LED's in. Dat volstaat om voetgangers en fietsers veilig naar de overkant te loodsen.



B

A. LED-verlichting voor het bruggencomplex van Kampehouth-Sas

B. Voetangerslichten uitgerust met LED-technologie

Ritsverlichting: goedkoper en milieuvriendelijker

In de tweede helft van 2004 startte op een reeds tot snelweg omgebouwd deel van de N49 Knokke-Antwerpen een proefproject rond ritsverlichting op. Per verlichtingspaal werd afwisselend tussen beide rijrichtingen, één van de twee lampen gedoofd. Doordat natriumlagedruklampen niet dimbaar zijn, is ritsverlichting hier de enige optie. Alles samen gaat het om 365 palen over een afstand van 16 km. Ritsverlichting reduceert niet alleen de lichtvervui-

ling, maar ook het verbruik. Bovendien moeten er minder lampen worden vervangen. Tot op heden ontvingen we geen opmerkingen of klachten van weggebruikers. De ritsverlichting blijkt op het testtraject dan ook geen reductie van de verkeersveiligheid te veroorzaken. Goed nieuws dus, al blijft het moeilijk om op basis van dit ene project het systeem zonder meer te veralgemenen.

LED's: innovatieve signalisatie

Een goede signalisatie is essentieel voor onze mobiliteit. Een belangrijk onderdeel ervan zijn de verkeerslichten. Die werken vandaag nog altijd met gloeilampen die erg veel energie verbruiken en niet lang meegaan. De ontwikkeling van LED's schept nieuwe mogelijkheden. Als bepaalde halfgeleiders onder lage spanning worden gebracht, lichten ze op. Een LED of Light Emitting Diode is niets anders dan zo'n stukje halfgeleider met twee contacten. Moderne LED's hebben een buitengewoon hoog rendement, bestaan in verschillende kleuren en gaan erg lang mee. Geen wonder dus dat verkeerslichten één van de vele toepassingen zijn waarvoor het gebruik van LED's druk wordt bestudeerd.

VERBRUIK GEDECIMEERD

LED's gedragen zich anders dan gloeilampen. Uitvoerige proeven en tests moesten dan ook eerst uitwijzen of de verkeersregelaars wel op een be-

drijfszekere manier LED-seinlantaarns konden sturen. Pas toen dat inderdaad het geval bleek te zijn, lag de weg open voor deze nieuwe techniek. Een prachtige illustratie zullen de Leien in Antwerpen zijn. Zodra de heraanleg van de Ring achter de rug is, worden de Leien immers omgetoverd in een verkeersluwe, groene stadsboulevard. De zachte weggebruiker en het gemotoriseerd verkeer zullen er samen in een aantrekkelijke omgeving hun weg vinden, veilig en netjes geleid door LED-seinlantaarns. De vervanging van klassieke verkeerslichten met gloeilampen door nieuwe LED-seininstallaties wordt in elk geval voortgezet. In oktober 2004 vond al een aanbesteding plaats. De nieuwe signalisatie zal uiteindelijk goed zijn voor een energiebesparing van liefst 80 tot 90 procent. Doordat LED's het zelden of nooit laten afweten, bevorderen ze ook de mobiliteit.

Wetteren: veilig over de E40

De zwevende rotonde boven de E40 schiep een gevaarlijke situatie voor fietsers en voetgangers. Een aparte brug hielp dit probleem intussen definitief uit de wereld. De landhoofden konden in de taluds worden ingeplant en de zone tussen de afrit en de E40 richting Brussel was voldoende breed om een pijler te bouwen. Dit brugconcept vereiste twee

overspanningen van respectievelijk 30 en 75 m. De keuze viel op een stalen boogbrug met opvallende bogen. De hoofdoverspanning werd in verschillende delen aangevoerd, naast de snelweg aaneengelast en tot in de kleinste details afgewerkt. In één nacht werd de 180 ton zware brug met kranen 90° gedraaid en op haar plaats gebracht.

Verkeersmonitoring: op weg naar een nieuw meetsysteem

Een uitgebreide en accurate verkeersmonitoring, gekoppeld aan systemen die automatisch incidenten en files detecteren, is noodzakelijk voor het leveren van snelle en correcte verkeersinformatie. Intelligent Traffic Systems (ITS) laten bovendien toe om het verkeer dynamisch te geleiden en de doorstroming actief te bevorderen. Het huidige meetstelsel op de Vlaamse snelwegen en een deel van het onderliggend wegennet voldoet niet aan de ITS-eisen. Daardoor is het ook niet in staat om de werking van een modern verkeerscentrum te onder-

steunen. In de eerste helft van 2004 maakte AOSO werk van een bestek voor het leveren, opstellen en onderhouden van installaties voor voertuigdetectie langs de autosnelwegen in Vlaanderen en de centralisatie van de voertuigdetectiedata.

De voorgestelde installaties werden geëvalueerd op een testsite in Brasschaat. Om de prestaties van verschillende types en nieuwe generaties voertuigdetectoren te kunnen beoordelen, krijgt deze site een permanent karakter.

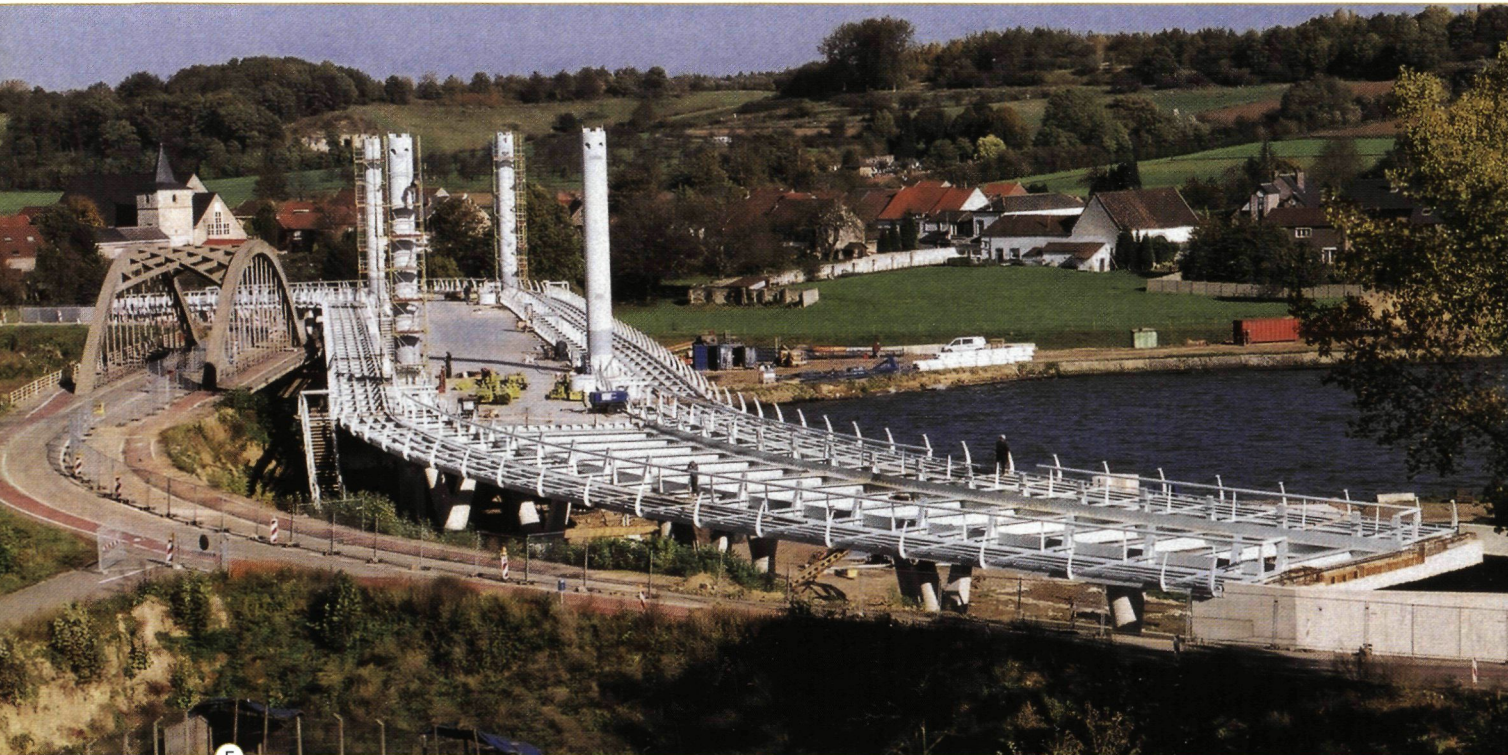
Verkeersinformatie on line: www.verkeerscentrum.be

Om in te spelen op de vraag naar continu beschikbare verkeersinformatie ontwierpen medewerkers van AOSO een website van het Verkeerscentrum. De administratie Wegen en Verkeer is verantwoordelijk voor de inhoud ervan. De site biedt een overzicht van actuele files, wegenwerken, incidenten en andere problemen. De informatie wordt gepresenteerd in de vorm van een interactieve kaart en overzichtelijke

tabellen waarin gericht kan worden gezocht. De site stelt ook het Verkeerscentrum voor en biedt de mogelijkheid om te reageren. Samen met de nieuwe site werd ook een OTAP-platform (Open Travel information services Access Point) ontwikkeld. OTAP geeft buitenlandse verkeerscentra en andere partijen toegang tot de verkeersinformatie in de databank van het Verkeerscentrum en omgekeerd.

In Kanne werd een nieuwe hangbrug over het Albertkanaal gebouwd om aan de evoluerende binnenscheepvaart te kunnen voldoen E. + F.

De nieuwe beweegbare brug over de IJzer in Tervate G.



E



F



G

Tervate: nieuwe beweegbare brug

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd de beweegbare brug over de IJzer in Tervate opgeblazen. Zowat een kilometer stroomafwaarts werd een vaste betonnen brug gebouwd. Nu die aan vervanging toe was, werd besloten om Tervate op de oorspronkelijke plaats een nieuwe beweegbare brug te geven.

De opdracht was uitgeschreven als een offerteaanvraag, waarbij de ingenieurscreativiteit een belangrijk criterium was. De lichte structuur van het geselecteerd ontwerp past wonderwel in het vlakke landschap. De brug bestaat uit twee vaste delen van

11 meter en één beweegbaar deel van 16 meter. Half november 2004 was alles klaar.

Uniek is dat de twee cilinders naast de rijbaan deel uitmaken van de brugconstructie. Alle scharnierpunten zijn uitgevoerd met kunststof gewrichtslagers. De brug kan ter plaatse worden gestuurd vanuit een bedieningsruimte die is opgevat als een observatiepost met zicht op de omgeving, het kanaal en de toegangswegen. In de loop van 2005 zal de brug ook vanuit het gebouw aan de Ganzepoot in Nieuwpoort kunnen worden bediend.

Riemst-Kanne: hangbrug over Albertkanaal

De bruggen over het Albertkanaal moeten aan de groei en de evolutie van de binnenscheepvaart worden aangepast. In Kanne wordt de brug waarover de N619 loopt alvast op de nieuwe noden afgestemd.

De nieuwe brug is van op grote afstand zichtbaar en vormt een belangrijk element in het mooie, zacht glooiende landschap. Om dit kader minimaal te verstoren, viel de keuze op een hangbrug. In 2004 werden grote delen ervan in de werkplaats aaneengelast en op pontons naar de werf gebracht.

De montage van het middendeel op 19 september was feestelijk omkaderd en kon rekenen op ruime belangstelling. Eind 2004 begon de montage van het kabelsysteem.

De afdeling Metaalstructuren Brussel stond in voor de stabiliteitsstudie in de ontwerpfase, het technisch gedeelte van het aanbestedingsdossier en de opvolging van de stabiliteit bij de uitvoering. Metaalstructuren Hasselt en Betonstructuren Gent verzorgden de controle in de werkplaats en op de werf.

Vanop het booreiland 'Vagant' werden de sonderingen voor het C-Powerproject uitgevoerd H.

Bij de renovatie van de Demeysluis in Oostende werd een droogzetcaisson gebouwd om de nodige werken in den droge te kunnen uitvoeren I.

De afdeling Geotechniek stond in voor het grondonderzoek bij de bouw van de N32-tunnel in Menen J.



H



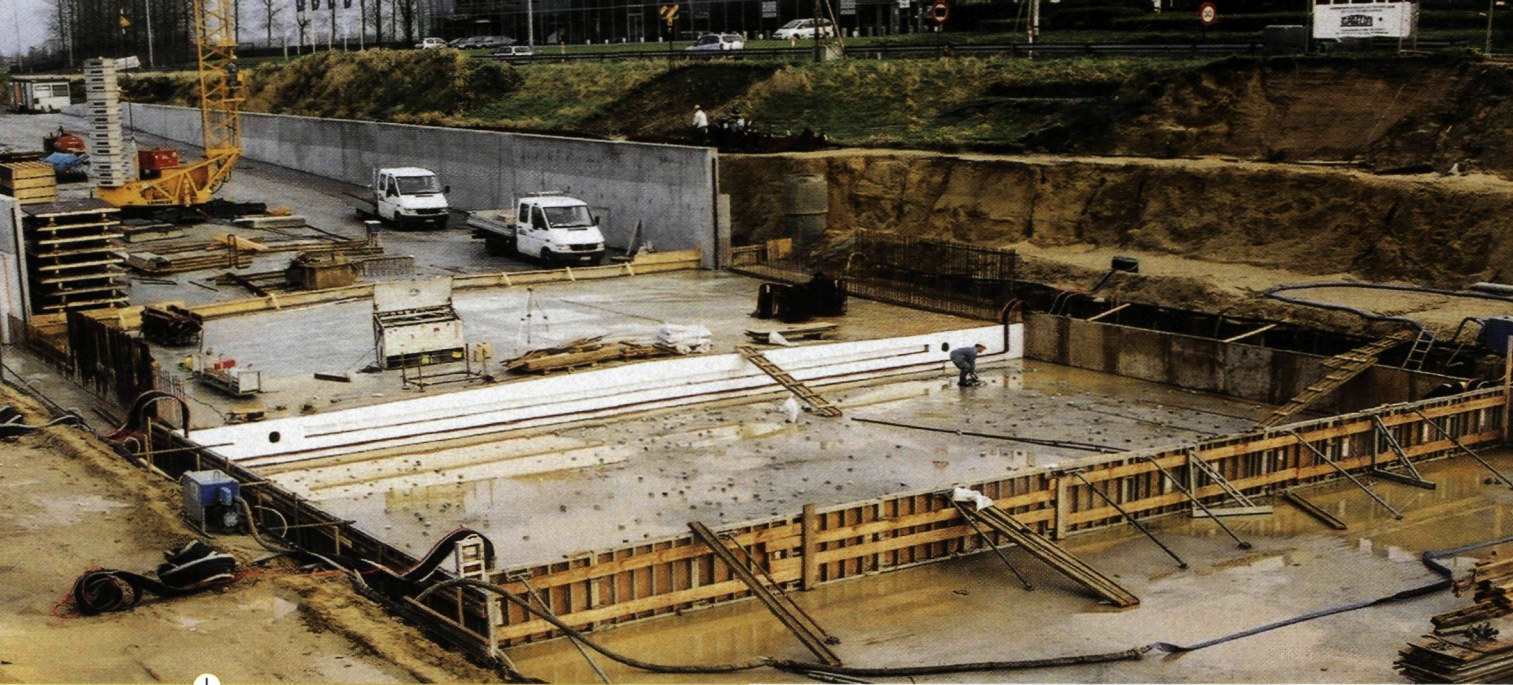
I

Windmolenpark: proeven op zee

De bouw van een zestigtal windturbines op de Thorntonbank, zowat 30 km buiten de kust, vergt heel wat studiewerk. De afdeling Geotechniek staat daarbij in voor de sonderingen op grote diepte in de Noordzee.

Het windmolenpark, ook bekend als het C-Powerproject, zal jaarlijks voldoende energie produceren om twee- tot driehonderdduizend gezinnen van stroom te voorzien. Het gaat dan ook om het grootste farshore windturbinepark ter wereld. In een eer-

ste fase voerde de afdeling Geotechniek op acht plaatsen in de zeebodem een diepe (45 m) en een ondiepe (15 m) sondering uit. Dat gebeurde vanop het hefplatform Vagant. Daarbij werd onder meer gesondeerd door een zeer compacte zandlaag, van ongeveer 10 m dik, die behoort tot het lid van Oedelem. Dit opmerkelijk project werd succesvol afgerond dankzij de inzet van de sondeerders van de sectie terreinproeven. In een periode van twee maanden waren ze meerdere keren twee weken lang dag en nacht paraat.



J

Menen: tunnel duikt onder

In juni 2004 begonnen in Menen de werken voor de N32-tunnel onder de N8. De afdeling Geotechniek stond in voor het grondonderzoek en voerde twaalf sonderingen en drie boringen uit. Met peilbuizen werd ook de waterstand opgemeten.

De afdeling Betonstructuren ontwierp de tunnelconstructie en maakte ook de wapeningsplannen,

de opmetingsstaat en de raming op. De tunnel van 2 x 2 rijstroken wordt in een open bouwput geconstrueerd en heeft een vrije hoogte van 5 meter.

Het gesloten deel is 28,5 meter lang. Op het dak wordt het nieuwe kruispunt aangelegd. De werken zullen iets meer dan een jaar duren en 5,3 miljoen euro kosten.

Oostende: renovatie Demeysluis

In de haven van Oostende wordt de 120 m lange en 18 m brede Demeysluis gerenoveerd. Aangezien de sluis de enige toegang tot enkele loskaden vormt, kan ze bezwaarlijk lange tijd buiten dienst worden gesteld. Momenteel worden de sluisdeuren vernieuwd. De zeventig ton zware stalen puntdeuren vervangen de bestaande houten deuren. Ze maken ook deel uit van de stormkering en worden daarom

met anderhalve meter verhoogd. De afdeling Metaalstructuren stond in voor het ontwerp en speelt een adviserende en controlerende rol bij de uitvoering van de werken. De vervanging van de verouderde aandrijving van de sluisdeuren door een hydraulisch aangedreven systeem gebeurt door de afdeling Elektriciteit en Mechanica Gent.

Scheidingsdam Doeldok: permanente monitoring

Om rond het Deurganckdok voldoende haventerrein te creëren, wordt een groot deel van het Doeldok opgevuld met grond van baggerwerken. Daarvoor wordt in het dok een scheidingsdam gebouwd. De omvang van de dam en het feit dat de bodem bestaat uit cellen met een 8 m dikke laag recent gedeponeerde slappe specie, gaven aanleiding tot een uitgebreide studie en een specifieke uitvoering. Verschillende zones van de slappe specie werden met

cementkolommen verstevigd en er werden telkens zandlagen van 3 m dik aangebracht, gevolgd door een rustperiode waarin de specie kon consolideren. Om te kunnen vaststellen of de realiteit met de berekeningen overeenstemt, plaatste de afdeling Geotechniek een uitgebreid net van meetapparatuur. Dit meetnet maakt een permanente monitoring van de wateroverspanning in het slib en van de verticale en horizontale vervorming van de bodem mogelijk.

Kanaaldok B2: bouw van een combiwand

Hessen-Noord Natie plant investeringen in het Delwaiedok om er ook de grootste containerschepen te kunnen ontvangen. Een kaaimuur in het kanaaldok B2 moet de veilige vaart van de 350 meter lange schepen naar het Delwaiedok verzekeren. Het Waterbouwkundig Laboratorium (AWZ) onderzocht via simulaties welke maatregelen nodig zijn. Belangrijkste knelpunt is de beschikbare breedte van kanaaldok B2 ter hoogte van het Delwaiedok, waar de schepen moeten zwaaien. Een mogelijke

oplossing is de vervanging van het westelijke talud door een kaaimuur en verdieping tot de diepte van de vaargeul. De keuze viel op een combiwand: een kaaimuur die bestaat uit een combinatie van buispalen en damwandplanken met een verbindingsbalk erbovenop. De opdracht is aanbesteed en de werken zullen in 2005 starten. De afdelingen Betonstructuren en Metaalstructuren staan in voor de studie en de technische ondersteuning.

Netwerk: naar meer bedrijfszekerheid

De netwerktechnologie evolueert snel en nieuwe technologieën openen de weg naar nieuwe toepassingen. De afdelingen Elektriciteit en Mechanica evalueren de nieuwe ontwikkelingen en onderzoeken het nut ervan voor de toepassingen die het telemechanetwerk gebruiken. In 2004 werden enkele nieuwigheden geïntroduceerd of verder uitgewerkt. Voorbeeld is het gebruik van de zogenaamde PDH-technologie (Plesiochronous Digital Hierarchy).

Het netwerk gebruikt een SDH-technologie (Synchronous Digital Hierarchy). Als een verbinding uitvalt, kiest het systeem automatisch een ander pad en blijven alle toepassingen normaal werken. Nadeel is dat SDH geen snelheden onder de 2 Mbit/s toelaat. Het netwerk omvat echter heel wat toepassingen die daar niet op werken. PDH zet daarom het signaal ervan om in een SDH-signaal.

Digitale luchtfotogrammetrie

De sectie fotogrammetrie van de afdeling Algemene Technische Ondersteuning schakelde in 2004 volledig over op digitale luchtfotogrammetrie. Voortaan wordt gewerkt met gescande foto's en een minder complexe procedure. De nieuwe procedure omvat het opmaken van een vluchtplan, het schilderen van vliegpunten op het terrein met GPS-inmeting, het

maken van luchtopnames en het scannen ervan. De meetgegevens en de gescande luchtfoto's worden vervolgens in imagestations ingevoerd en tot grondplannen verwerkt. Ten slotte worden de plannen omgezet naar het tekenpakket STAR. Uiteraard worden ze nadien ter plaatse gecontroleerd en verbeterd.



SCHUMAN 6





IS

Internationale Samenwerking



Vlaanderen kan veel problemen perfect zelf oplossen, maar samenwerking met andere gewesten, landen, regio's of internationale organisaties is vaak aangewezen of zelfs noodzakelijk. Dat geldt zeker voor het milieu- en natuurbeleid, waar grensoverschrijdende projecten en internationale afspraken schering en inslag zijn. Omgekeerd beschikt de Vlaamse overheid over kennis en deskundigheid waar anderen hun voordeel mee kunnen doen.

Een goed voorbeeld daarvan is de knowhow van de experts van AOSO en AWZ op het vlak van grote zeesluizen. Dankzij die knowhow haalde een Belgisch-Franse groep de ontwerpopdracht binnen voor een nieuw sluisencomplex op het Panamakanaal.

Milieubeleid: Vlaanderen speelt Europees



Gezien de grensoverschrijdende aard van heel wat milieuproblemen en de geglobaliseerde economie streeft het Vlaams milieubeleid naar een hoog internationaal beschermingsniveau met bindende afspraken en een efficiënte opvolging.

Om zich binnen de Europese Unie als een volwaardige partner te profileren moet Vlaanderen een eigen visie ontwikkelen en zijn internationale rol juridisch, logistiek en organisatorisch vertalen. Binnen AMINAL verzekert de afdeling Europa en Milieu de participatie aan het internationaal en bovengewestelijk milieubeleid. De lidstaten van de Europese Unie moeten allerlei Europese verordeningen naleven en een hele waslijst Europese richt-

lijnen in nationale wetgeving omzetten. Een lidstaat die dat niet doet, kan in gebreke worden gesteld. Geen eenvoudige zaak voor een ingewikkeld land als België, want veel beleidsdomeinen vallen onder de bevoegdheid van de deelstaten. Om ook de gewesten een stem te geven, werden overlegstructuren en netwerken van experts opgericht.

PERMANENT VERTEGENWOORDIGD

Alle officiële contacten tussen de EU en België verlopen via de Belgische Permanente Vertegenwoordiging. Daarin maakt de Vlaamse milieufacthé, als spilfiguur voor de Europese milieudossiers, deel uit van het team van de Vlaamse

Vertegenwoordiger. Zij zorgt voor een strikte opvolging van de officiële procedures en het respecteren van de timing bij de doorstroming van informatie tussen Vlaanderen en de EU. Daarnaast waakt zij erover dat in alle fasen van de besluitvorming rekening wordt gehouden met het Vlaamse standpunt. Haar aanwezigheid in talloze overlegorganen is dan ook onontbeerlijk. Aan de Europese onderhandelingstafel kan België officieel met slechts één stem spreken. Om Vlaanderen niettemin bij de beleidsvorming te betrekken, werden specifieke maatregelen getroffen en overlegforums opgericht met de andere gewesten en de federale staat.

BELGISCHE COÖRDINATIE

Zodra de Europese Commissie aan de Raad en het Europees Parlement een voorstel heeft overgemaakt, duidt het Belgische CoördinatieComité Internationaal Milieubeleid (CCIM) experts aan die het Belgische standpunt gestalte moeten geven. In het CCIM zetelen vertegenwoordigers van de drie gewesten en de federale overheid. Samen duiden zij voor elk Europees en internationaal milieu-

dossier een Belgische vertegenwoordiger aan, de zogenaamde piloot van het dossier. Voor de uitwerking van het Belgische standpunt doet de piloot een beroep op politiek gemandateerde experts uit de verschillende bevoegde overheden. Doordat Vlaanderen over heel veel experts beschikt, is de Belgische piloot vaak een Vlaming.

VLAAMSE STRUCTUUR

Naar analogie van het CCIM werd op Vlaams niveau het Vlaams Overleg Internationaal Milieubeleid (VOIM) opgericht. Binnen het VOIM worden voor elk Europees of internationaal milieudossier een Vlaamse trekker en experts aangeduid. De Vlaamse trekkers verdedigen de Vlaamse belangen bij de opmaak van een Belgisch standpunt. In het VOIM zetelen vertegenwoordigers van het kabinet van de Vlaamse minister van Leefmilieu, de Vlaamse milieuattaché, AMINAL, vertegenwoordigers van de Vlaamse Openbare Instellingen voor Leefmilieu en vertegenwoordigers van de Vlaamse milieu-instituten. De afdeling Europa en Milieu van AMINAL zit het VOIM voor en verzorgt het secretariaat.

Chileense inspecteurs ontdekken de Vlaamse milieu-inspectie A.

Duurzame ontwikkeling B.



A



B

© Foto: Wateraid

Milieu-inspectie: grenzeloos

In maart 2003 nam een vijfkoppige delegatie van de afdeling Milieu-inspectie deel aan een vijfdaagse workshop in Chili. In 2004 ontving de afdeling op haar beurt een delegatie van Chileense milieu- en gezondheidsinspecteurs uit de meest geïndustrialiseerde regio in Chili. Het uitwisselingsproject maakt deel uit van het Samenwerkingsprogramma 2002-2004 tussen Chili en Vlaanderen. De Chileense inspecteurs kregen een veertiendaagse intensieve en praktijkgerichte opleiding in de handhaving van de milieuhygiënewetgeving. Ze maakten uitgebreid kennis met de werking van de Vlaamse

milieu-inspectie en er stonden ook verschillende bedrijfsbezoeken op het programma. Gezien het succes werd het uitwisselingsproject verlengd in het nieuwe Samenwerkingsprogramma 2005-2006. De Vlaamse expertise wordt sterk geapprecieerd. In het kader van een project tussen de OESO en Rusland over Environmental Compliance and Enforcement Indicators mocht de Vlaamse milieu-inspectie in Rusland een toelichting geven aan een groep experts en het management van het ministerie voor Natuurlijke Rijkdommen.

Duurzame ontwikkeling: Vlaanderen neemt het voortouw

Van 26 augustus tot 4 september 2002 vond in Johannesburg de Wereldtop voor Duurzame Ontwikkeling plaats. De opvolger van de zogenaamde Aarde-Top, de VN-Conferentie voor Leefmilieu en Ontwikkeling van Rio de Janeiro in 1992, zette een vervolgproces op de sporen om duurzame ontwikkeling de komende jaren te versterken en te versnellen. AMINAL volgt de internationale bewegingen op de voet en lanceert zelf initiatieven om de doelstellingen mee te helpen realiseren. De Wereldtop van Johannesburg zette duurzame ontwikkeling weer hoog op de agenda. De internationale gemeenschap bereikte een akkoord over de uitvoering van de in Rio gemaakte afspraken. De VN-lidstaten stelden concrete streefdoelen en acties voor op op cruciale domeinen als drinkwater, sanitatie, biodiversiteit, visserij, chemische stoffen, duurzame consumptie en productiepatronen, handel, landbouw, enzovoort. Twee jaar na datum, op de twaalfde bijeenkomst van de VN-Commissie voor Duurzame Ontwikkeling (CSD) in New York, stond de implementatie ervan centraal.

WATER EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

In 2004-2005 spitst de CSD zich toe op de thema's water, sanitatie en menselijke nederzettingen. Er werden ervaringen uitgewisseld rond vier concrete doelstellingen: de halvering van het aantal mensen zonder toegang tot drinkbaar water tegen 2015, de halvering van het aantal mensen zonder toegang tot basissanitie tegen 2015, de opstelling van geïntegreerde waterbeleidsplannen tegen 2005 en het terugdringen van het aantal sloppenbewoners met minstens 100 miljoen tegen 2020. De Vlaamse

CSD-delegatie bestond uit de Vlaamse minister van Leefmilieu, Landbouw en Ontwikkelingssamenwerking, kabinetsmedewerkers en medewerkers van de afdeling Europa en Milieu van AMINAL. De minister nam als vertegenwoordiger van Vlaanderen en België deel aan het ministerieel segment. Dit kan voor Vlaanderen een eerste stap zijn in de richting van een meer geprofileerde aanwezigheid in multilaterale forums voor Duurzame Ontwikkeling, zeker nu alle aandacht naar de implementatie gaat. Dat het Vlaanderen ernst is, blijkt onder meer uit de oprichting van een Vlaams Partnerschap Water voor Ontwikkeling (VPWvO), de actieve deelname aan het Netwerk van Regionale Overheden voor Duurzame Ontwikkeling (NRG4SD) en de oprichting van een Vlaamse interdepartementale ambtelijke WerkGroep voor Duurzame Ontwikkeling (WGDO).

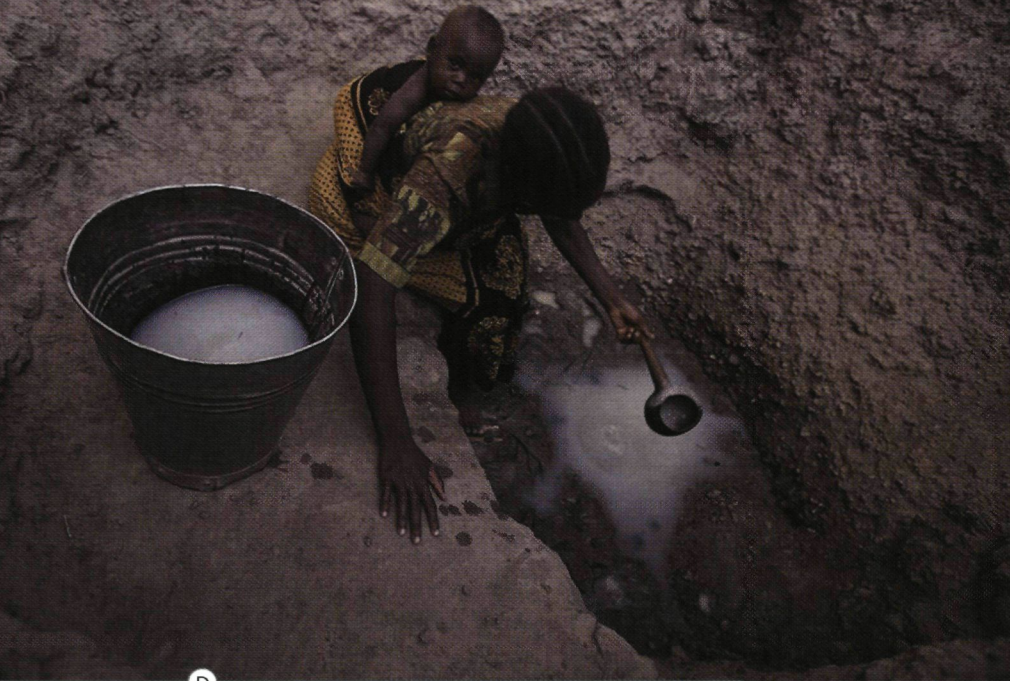
VLAAMS PARTNERSCHAP WATER VOOR ONTWIKKELING

Het Partnerschap verenigt de Vlaamse hoofdrolspelers uit de watersector en de ontwikkelings-samenwerking. Via een versterkte samenwerking tussen overheid, privé-bedrijven, NGO's, watermaatschappijen, academische wereld en lokale besturen wil het VPWvO de Vlaamse inspanningen voor het verwezenlijken van de doelstellingen van de Top van Johannesburg optimaliseren. Met zijn specifieke kennis over waterbeheer en watervoorziening kan Vlaanderen concreet bijdragen tot de realisatie van de internationale engagementen. Het VPWvO heeft een duidelijk doel: tegen 2015 helpen zes miljoen Vlamingen zes miljoen mensen in het Zuiden aan zuiver water. Bij de lancering



©

© Foto: Wateraid



D

© Foto: Wateraid

ervan op de Wereldwaterdag ondertekenden de partners een intentieverklaring. De tekst ervan staat op de site www.watervoorontwikkeling.be.

NETWERK VAN REGIONALE OVERHEDEN VOOR DUURZAME ONTWIKKELING

Dit netwerk werd tijdens de Top van Johannesburg opgericht met de ondertekening van de zogenaamde Gauteng-verklaring. Het NRG4SD creëert een forum waarbinnen regionale overheden van over de hele wereld ervaringen kunnen uitwisselen. Het netwerk stelt het belang van de regio's bij de implementatie van multilaterale afspraken centraal en streeft naar een rechtstreekse communicatielijns met de Verenigde Naties. Kwestie van op multilaterale forums nog meer als gesprekspartner te worden erkend. De registratie als Internationale vereniging in Brussel gold als definitieve formalisering.

VLAAMSE INTERDEPARTEMENTALE AMBTELIJKE WERKGROEP VOOR DUURZAME ONTWIKKELING

Om binnen Vlaanderen van start te gaan met de uitvoering van de beslissingen van de Wereldtop voor Duurzame Ontwikkeling richtte AMINAL een Vlaamse ambtelijke en interdepartementale werkgroep Duurzame Ontwikkeling op. De coördinatie verloopt in overleg met de administratie Buitenlands Beleid. De Vlaamse Regering formaliseerde de WGDO op 19 maart 2004 en zette daarmee een eerste stap in de richting van een meer geïnstitutionaliseerde structuur die een doeltreffend beleid voor duurzame ontwikkeling stimuleert en bewaakt. In afwachting van een definitieve beslissing belastte de regering de WGDO met de ambtelijke coördinatie van het Vlaams beleid inzake duurzame ontwikkeling. Meer info op www.wgdo.be.

Workshop: implementatie richtlijn milieuschade

In april 2004 werd de Europese richtlijn inzake milieuschade goedgekeurd. De richtlijn biedt een kader voor de aansprakelijkheid voor het voorkomen en herstellen van milieuschade. Hoofddoel van de workshop was de voorstelling van de richtlijn en de identificatie van mogelijke knelpunten.

De Europese richtlijn verplicht exploitanten van gevaarlijke activiteiten om zelf de kosten van preventie en herstel van milieuschade te dragen. Tegen 2007 moet België de richtlijn in een eigen regelge-

ving omzetten. De workshop richtte zich in de eerste plaats tot de diensten van de Vlaamse administratie die met de praktische uitvoering van de richtlijn kunnen worden belast. Daarnaast werd ook de bedrijfswereld uitgenodigd. De Vlaamse overheid vindt het immers belangrijk dat de sectoren in kwestie in een vroeg stadium bij de implementatie worden betrokken. Twee andere actoren die een belangrijke rol spelen zijn de milieuverenigingen en de banken en verzekeraars. Ook zij namen deel aan de workshop.

Overzicht Panamakanaal Culebra Cut E.

Panamaxsluis drooggezet
voor onderhoud F.

Assistentie bij doorvaart sluisen G.

Scheepspositionering in de sluisen
met locomotieven H.

Nieuwe sluisen Panamakanaal: Vlaams concept geselecteerd



E



F

Begin augustus 2001 schreef de beheerder van het Panamakanaal (ACP) een offertevraag uit voor de conceptstudie van een nieuwe transitmogelijkheid voor Post-Panamaxschepen. Het concept waaraan experts van de Vlaamse overheid meewerkten, haalde het van de Amerikaanse concurrent.

De sluisen vormen één van de belangrijkste technische uitdagingen. Tijdens een eerder bezoek aan België was ACP onder de indruk van de versasingsmogelijkheden voor hele grote schepen van de zeeluisen en hun roldeuren in de Vlaamse havens. Het lag in de lijn van de verwachtingen

dat de Vlaamse knowhow voor het Panamaproject zou worden aangeboord.

CONSORTIUM CPP

Begin 2002 sloot het Consortium CPP, een Belgisch-Franse groep studiebureaus rond Tractebel en Technum, een samenwerkingsovereenkomst af met de vzw Flanders International Technical Agency (FITA) voor de terbeschikkingstelling van experts van het departement LIN voor de conceptstudie van een nieuw sluisencomplex op het Panamakanaal, kant Pacific. Ingenieurs en tekenaars van de AOSO-afdeling Metaalstructuren en ingenieurs



van AWZ - Waterbouwkundig Laboratorium Borgerhout stonden in voor het ontwerp van de sluisdeuren en aanhorigheden en voor de uitvoering van scheepvaartsimulaties (met partner IMDC). Naast Tractebel en Technum omvat het Consortium ook de Vlaamse studie bureaus SBE (Sint-Niklaas) en IMDC (Antwerpen) en de Franse partners Coyne & Bellier (Parijs) en CNR (Lyon). Ook de haven van Antwerpen is een belangrijke partner.

STAND VAN ZAKEN

De oplossing van het Consortium werd geselecteerd, ten koste van die van de Amerikaanse concurrent. Het Consortium zal nu een harmonisatiestudie uitvoeren.

Op 19 november 2004 liet projectleider Technum weten dat de klant hiervoor toestemming gaf. De studie betreft de aanpassing van het concept kant Pacific voor verkleinde sluisafmetingen in breedte en diepgang. Daarnaast moet het Consortium nu ook een gelijkaardig concept kant Atlantic uitwerken. Beide kanten dienen maximaal te worden gestandaardiseerd. FITA-AOSO wordt opnieuw gevraagd om de conceptstudie te maken van de roldeuren voor een drietrapslus langs beide kanten.

Parallel hiermee voert AWZ-Waterbouwkundig Labo/Flanders Hydraulics in opdracht van het FITA studiewerk uit. Het Labo ontwikkelt rekenmodellen van het dynamisch gedrag (beweging, krachtwerkingen) van de schepen tijdens de versassing. Voor de betrokken personeelsleden van het Labo en AOSO zijn met Technum de nodige FITA-overeenkomsten afgesloten. Voor AOSO vervult de directeur-generaal de functie van kwaliteitsmanager.

AAN DE SLAG

Op 6 en 7 december 2004 vond in Panama de startvergadering plaats. We zetten de belangrijkste conclusies op een rijtje:

- ACP bevestigt dat de conceptvoorstellen van het Consortium CPP definitief zijn geselecteerd voor verdere uitwerking en realisatie;
- Het referendum over de kanaaluitbreiding wordt uitgesteld tot het najaar van 2005, omdat een voldoende betrouwbare raming hoeveelheden/kosten Atlantic ontbreekt. ACP wil een eerste raming van de hoeveelheden tegen eind februari 2005;
- Alle nodige inputgegevens zijn opgevraagd en besproken. AOSO kan aan de slag voor de kant Pacific.

Klachten

Conform artikel 12 van het decreet van 15 mei 2001 houdende toekenning van een klachtrecht ten aanzien van bestuurshandelingen, vindt u de kwantitatieve gegevens m.b.t. het gevoerde klachtenmanagement binnen het departement Leefmilieu en Infrastructuur.

Kwantitatieve gegevens		Aantallen
Totaal aantal klachten	Totaal	545
Aantal klachten verdeeld volgens de (on)ontvankelijkheid	Ontvankelijk	378
	Onontvankelijk	132
Verdeling van de onontvankelijke klachten volgens de categorie van onontvankelijkheid	Al eerder klacht ingediend	14
	Meer dan een jaar voor indiening	6
	Nog niet alle beroepsprocedures aangewend	3
	Jurisdictioneel beroep aanhangig	4
	Kennelijk ongegrond	4
	Geen belang	3
	Anoniem	2
	Beleid en regelgeving	69
	Geen Vlaamse overheid	18
	Interne personeelsaangelegenheden	1
Aantal klachten volgens de drager	Brief	337
	Mail	143
	Telefoon	21
	Fax	20
	Mondeling	14
Aantal klachten volgens het kanaal waarlangs de klacht is binnengekomen	Rechtstreeks van burger	277
	Via kabinet	103
	Via Vlaamse ombudsdienst	109
	Via georganiseerd middenveld	22
	Andere kanalen	33
Statistische gegevens over de termijn in dagen tussen de ontvangstdatum van de klacht en de verzendingsdatum van de ontvangstmelding	Gemiddelde	-
	Mediaan	-
	0-10 dagen	415
	> 10 dagen	105
Statistische gegevens over de termijn in dagen tussen de ontvangstdatum en de mededelingsdatum van de beslissing	Gemiddelde	-
	Mediaan	-
	0-20 dagen	287
	21-45 dagen	133
	46-90 dagen	46
	>90 dagen	32
Aantal klachten volgens mate van gegrondheid	Geground	168
	Deels gegrond	29
	Ongegrond	227
Aantal (deels) gegronde klachten volgens mate van oplossing	Opgelost	233
	Deels opgelost	37
	Onopgelost	11
Aantal (deels) gegronde klachten volgens de vereenvoudigde ombudsnormen	Niet-correcte beslissing	42
	Te lange behandeltermijn	109
	Ontoereikende informatieverstrekking	26
	Onvoldoende bereikbaarheid	3
	Onheuse bejegening	36
	Andere	39

Websites

Het departement LIN op het wereldwijde web

Het zou ons te ver voeren om hier alle websites van het departement op de noemen want dat zijn er heel veel. We geven u hieronder enkele van de bekendste. Via de links op deze websites komt u trouwens ook bij de andere. Veel surfplezier.

Mobiel Vlaanderen: alles over mobiliteit

www.mobielvlaanderen.be

Dé website voor al uw vragen over mobiliteit. U vindt hier alle mogelijke informatie over verkeer en mobiliteit in Vlaanderen, België en Europa. De informatie is overzichtelijk gegroepeerd per vervoerswijze, met aparte afdelingen voor vrachtvervoer, het mobiliteitsbeleid en wetenschappelijk onderzoek. U vindt er alles over de flitspalen langs de gewestwegen en kunt een heleboel routeplanners raadplegen.

Verkeerscentrum Vlaanderen: de actuele verkeerssituatie

www.verkeerscentrum.be

Boven de Craeybeckxtunnel in Wilrijk ligt het Verkeerscentrum Vlaanderen, opgericht in 2000. Dat is een gezamenlijk initiatief van de afdeling Verkeerskunde en de afdeling Elektriciteit en Mechanica Antwerpen. Samen beheren zij het verkeer en zorgen ze ervoor dat de weggebruiker optimaal geïnformeerd wordt over de actuele verkeerssituatie. Real time informatie over files, incidenten en wegwerkzaamheden.

Wegwijzer Leefmilieu en Natuur

www.milieuinfo.be

Uw toegangspoort tot alles wat te maken heeft met leefmilieu en natuur in Vlaanderen. Voor burgers en bedrijven, en daarnaast gericht op specifieke doelgroepen zoals landbouwers, steden en gemeenten, en jongeren. Met gedetailleerde informatie over de milieureglementering, milieu- en natuurrapportering, natuur en bos en de open ruimte.

Bouwen en wonen begint hier

www.bouwenenwonen.be

Informatie over Vlaamse premies en tegemoetkomingen voor het huren, kopen, bouwen en verbouwen van een woning, sociale huisvesting, de reglementering van de woonkwaliteit en nog veel meer. Met links naar Ruimtelijke Ordening (stedenbouwkundige vergunningen, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, ...) en Monumenten en Landschappen (over Open Monumentendag, restauratie- en onderhoudspremies, archeologisch onderzoek, erfgoedverenigingen).

Administratie Waterwegen en Zeewezen

www.awz.be

Op de website van de administratie Waterwegen en Zeewezen vindt u o.m. scheepvaartberichten, real time waterstanden, getijdentabellen en het weerbericht voor onze kust en de vaargeulen naar Westerschelde en kusthavens.

Wegen en Verkeer in Vlaanderen

www.wegen.vlaanderen.be

De administratie Wegen en Verkeer van het departement LIN stelt haar activiteiten uitgebreid voor: wegenbouwprojecten, winterdienst, verkeerstellingen, het magazine Uitweg, een overzicht van de gevaarlijke punten, het wegenpatrimonium in cijfers, de wegeninspectie, het beheer van de berm, enzovoort.

De portal www.vlaanderen.be ontsluit de hele dienstverlening van de Vlaamse overheid.

Colofon JAARBOEK LIN 2004



SAMENSTELLING: ANNE PERSYN
NANCY DE CEULENEER
SUZAN VAN HOOF
COMMUNICATIE.LIN@LIN.VLAANDEREN.BE
MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP
DEPARTEMENT LEEFMILIEU EN INFRASTRUCTUUR
AFDELING ORGANISATIE

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: IR. FERNAND DESMYTER
SECRETARIS-GENERAAL
KONING ALBERT II-LAAN 20, BUS 2
1000 BRUSSEL

EINDREDACTIE, CONCEPT EN DRUK: WWW.IMPULS-RECLAME.BE
DEPOTNUMMER: D/2005/3241/107
UITGAVE: MEI 2005

Met dank aan de vele personeelsleden voor hun inhoudelijke bijdrage en hun inbreng in het concreet op punt stellen van dit jaarboek. Bijzondere dank gaat ook uit naar het directieteam, het redactieteam en de ondersteuners van de afdeling Organisatie, de communicatieverantwoordelijken van de administraties en de afdelingen, de fotografen, de diensten van verzending en de digitale drukkerij van LIN.

Het jaarboek is (gratis) te verkrijgen bij Nancy Pieters, afdeling Organisatie, tel. 02 553 71 03,
e-mail: nancygg.pieters@lin.vlaanderen.be of via de website van de Vlaamse overheid: www.vlaanderen.be/publicaties.

DEPARTEMENT
LEEFMILIEU EN INFRASTRUCTUUR
JAARBOEK LIN 2004