



DEPARTEMENT  
LEEFMILIEU & INFRASTRUCTUUR  
JAARBOEK LIN 2003



Ministerie van de  
Vlaamse Gemeenschap  
Departement Leefmilieu en Infrastructuur

**uw kenmerk**

**ons kenmerk**  
DCC/VHS/

**bijlagen**

**vragen naar / e-mail**

Carine De Kerpel  
[carinem.dekerpel@lin.vlaanderen.be](mailto:carinem.dekerpel@lin.vlaanderen.be)

**telefoonnummer**  
02-553 71 35

**datum**



Ik heb de eer en het genoegen u een exemplaar van het 'Jaarboek LIN 2003' 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 Carine De Kerpel, tel : 02-553 71 35, fax : 02-553 71 95

Mag ik u alvast veel leesplezier toewensen ?

Met vriendelijke groeten,

ir. Fernand Desmyter  
secretaris-generaal

**Onderwerp: Jaarboek LIN 2003**

**Datum:** Fri, 21 May 2004 15:55:40 +0200

**Van:** "TERRYN, Sofie" <sofie.terrbyn@lin.vlaanderen.be>

**Organisatie:** Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - departement LIN

**Aan:** "DE KERPEL, Carine" <carinem.dekerpel@lin.vlaanderen.be>

Beste,

Graag hadden wij nog 10 exemplaren bijgekregen.

Ons adres :

DAB Vloot  
tav Rita Bertens  
Sir Winston Churchillkaai 2  
8400 Oostende

Dank bij voorbaat.

Sofie Terryn  
medewerker  
059/566.342

# Voorwoord

Het jaarboek van het departement Leefmilieu en Infrastructuur (LIN) is met deze uitvoering aan zijn tiende editie toe. Voor het jaaroverzicht van 2003 werd opnieuw gekozen voor de formule met de interviews met de directeurs-generaal van de administraties van LIN. Zij blikken terug op de prestaties van vorig jaar en formuleren hun verwachtingen voor de nabije toekomst. Daarnaast werden per administratie drie opmerkelijke projecten toegelicht.

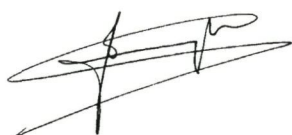
De administratie Algemene Administratieve Diensten (AAD) lanceerde een nieuw beleids- en management-ondersteunend systeem BISTOR en een financieel en logistiek IT-project Finlog Vloot. Ook de vergadercultuur werd onder de loep genomen. De administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten (AOSO) werkte verder aan het plaatsen van onbemande camera's. In 2003 werd de stand op 290 flitspalen gebracht. AOSO zorgde voor studies en technische ondersteuning voor de ontsluiting van de Waaslandhaven. Een andere belangrijke evolutie was de operationalisering van het RDS/TMC-verkeersinformatiesysteem. De administratie Wegen en Verkeer (AWV) zorgde voor minder hinder voor alle weggebruikers bij wegwerkzaamheden. Ook worden gevaarlijke punten drastisch aangepakt. Om de leefbaarheid en mobiliteit in en rond Antwerpen te verbeteren werd verder gewerkt aan het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. De administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer (AMINAL) pakt uit met een overstromingsvoorspeller, verleent zijn medewerking aan het project interne milieuzorg en besteedt aandacht aan het thema milieu en gezondheid. Bij de administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) zit de scheepvaart in de lift. Ook de bouw van het Deurganckdok schiet goed op en de nieuwe radartoren op de Oostdyckbank werd afgewerkt. Tenslotte buigt de administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen (AROHM) zich over zijn taak van archeologische monumentenzorg, werkt aan een visie op de gewenste ruimtelijke structuur van het Economisch Netwerk Albertkanaal en stelt de belangrijkste financiële tegemoetkomingen in het woonbeleid voor: de verbeteringspremie, de aanpassingspremie en de verzekering gewaarborgd inkomen.

Een belangrijke taak van het departement LIN is niet alleen het helpen mee opstellen, maar ook de controle op de naleving van belangrijke nieuwe regelgeving in diverse beleidsdomeinen. Deze regelgeving wordt steeds complexer o.a. omdat de Europese richtlijnen moeten nagevolgd worden, maar ook omdat het individu steeds meer op zijn rechten staat. De burger protesteert meer en meer tegen alle mogelijke hinder die uitgaat van initiatieven van ondernemingen en de overheid.

Bij de planning en uitvoering van heel wat infrastructuurprojecten worden onze medewerkers geconfronteerd met deze ingewikkelde regelgeving en met deze reacties van het publiek.

Ondanks de vaak omslachtige procedures slaagden we er toch weer in om het volledige investeringsprogramma te realiseren. Dit lukte mede dankzij een steeds betere samenwerking tussen de verschillende administraties en de inzet van velen.

Ik wens dan ook de leidinggevendenden en alle personeelsleden te bedanken voor hun inspanningen in 2003.



Ir. Fernand Desmyter  
Secretaris-generaal

# Overzicht directie



**Ir. Johan Vanderheyden**

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

**Ir. Frans Rochtus**

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

**Jean-Pierre Heirman**

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

**Ir. Jan Strubbe**

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

**Ir. Fernand Desmyter**

secretaris-generaal van het departement  
Leefmilieu en Infrastructuur

**Hugo Beersmans**

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

**Luc Lathouwers**

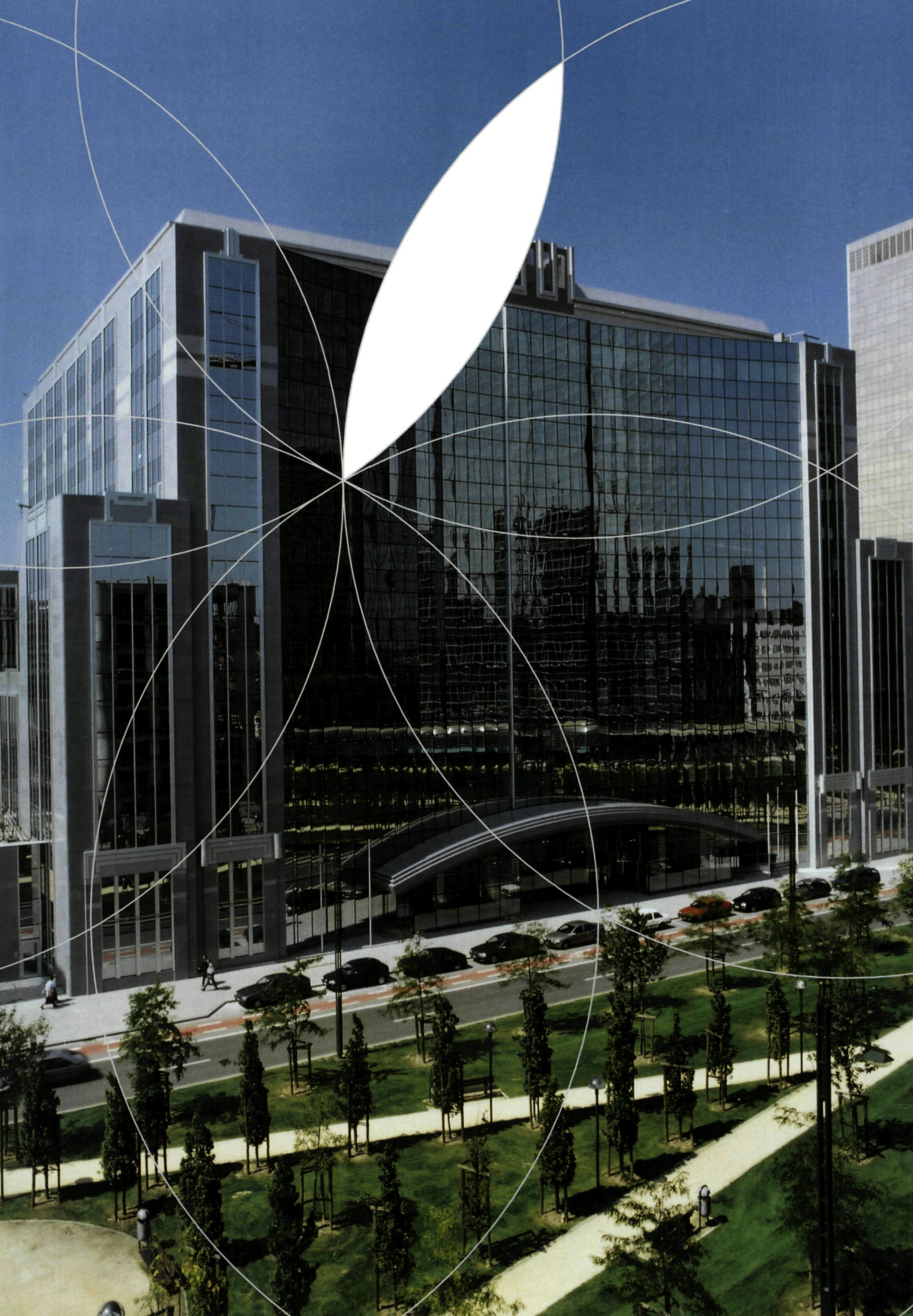
directeur-generaal van de administratie  
Algemene Administratieve Diensten (AAAD)

**Pol Van Den Broeke**

secretaris directieraad

# Inhoud

Voorwoord .....	1
Directieraad .....	2
Inhoud .....	3
Secretaris-generaal .....	4
Interview met Fernand Desmyter .....	6
Vlarebo .....	9
Mobiliteitsplan Vlaanderen .....	9
Retributiebesluit .....	10
AAD .....	12
Interview met Luc Lathouwers .....	14
Bistor .....	16
Finlog Vloot .....	17
Een kuur tegen vergaderitis .....	18
AOSO .....	20
Interview met Frans Rochtus .....	22
Onbemande camera's .....	25
Ontsluiting Waaslandhaven .....	26
Verkeersinfo via RDS/TMC .....	27
AWV .....	30
Interview met Johan Vanderheyden .....	32
Werkzaamheden .....	35
Veiligheid .....	36
Masterplan .....	37
AMINAL .....	40
Interview met Jean-Pierre Heirman .....	42
Overstromingsvoorspeller .....	45
Interne milieuzorg .....	46
Milieu & gezondheid .....	47
AWZ .....	50
Interview met Jan Strubbe .....	52
Scheepvaart in de lift .....	55
Deurganckdok .....	56
Radartoren Oostdyckbank .....	57
AROHM .....	60
Interview met Hugo Beersmans .....	62
Archeologische monumentenzorg .....	65
Economisch Netwerk Albertkanaal .....	66
Huisvesting .....	67
Organogram .....	70
Klachten .....	72
Websites .....	73

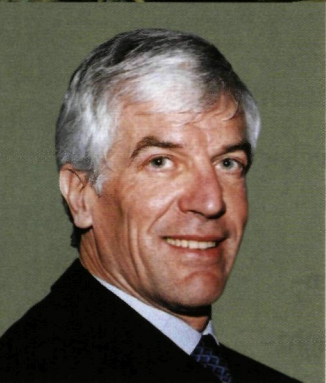




## Departement Leefmilieu en Infrastructuur...

Het departement Leefmilieu en Infrastructuur (LIN) is het grootste departement van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Er werken 7.284 personeelsleden, verspreid over 6 administraties en 52 afdelingen. **LIN is onder meer bevoegd voor de ruimtelijke ordening, het woonbeleid, de monumentenzorg, de waterwegen, de wegen, de mobiliteit, de Vlaamse regionale luchthavens en voor natuur en milieu.**

Vijf administraties staan dagelijks in contact met de bevolking. De interne ondersteuning van de administratie Algemene Administratieve Diensten en van specialisten uit de Bovenbouw zorgt ervoor dat ze zich op hun kerntaak kunnen concentreren en dat de projecten gecoördineerd verlopen. De kracht van LIN ligt immers precies in de geïntegreerde samenwerking van de verschillende administraties. Problemen rond ruimtelijke ordening, mobiliteit, leefmilieu en waterwegen zijn vaak nauw met elkaar verweven en worden daarom best in overleg aangepakt.



*Fernand Desmyter*

**Interview** De verschillende administraties van het departement Leefmilieu en Infrastructuur (LIN) bestrijken samen een uitgestrekt domein. Secretaris-generaal Fernand Desmyter evalueert de activiteiten van zijn 'doe-departement' in 2003.

Uw departement heeft ook in 2003 heel wat werk verzet. Op welke prestaties bent u het meest fier en wat kan volgens u nog beter?

**Fernand Desmyter:** "Ik ben erg tevreden over de activiteiten van alle administraties. Zo is het een hele prestatie dat ze er opnieuw in zijn geslaagd om het investeringsprogramma volledig te realiseren. Dat is allesbehalve evident. Als je een project moet realiseren heeft het soms heel wat voeten in de aarde voor je echt op het terrein aan de slag kunt. De steeds betere samenwerking, over de grenzen van administraties en afdelingen heen, is een positieve trend die zich ook in 2003 heeft voortgezet. Ik denk bijvoorbeeld aan onze rol in de ontwikke-

ling en de uitvoering van het integraal waterbeleid, de opmaak van de strategische plannen voor de Vlaamse zeehavens en het Masterplan Antwerpen. De Kruispuntencommissie functioneert heel goed en zorgt voor een meer consistente regelgeving en heeft een netwerk van mensen doen ontstaan die elkaar op de hoogte houden van ontwikkelingen binnen hun eigen administratie. Dat we goed werk leveren blijkt ook uit de waardering van de Vlaamse ministers.

Een oud zeer is dat nieuwe regelgeving vaak te snel tot stand komt, zonder voldoende overleg met de mensen op het terrein. Het gevolg is dat de regels dan weer spoedig moeten worden bijgestuurd. Dat is één van de redenen waarom we met zoveel regels zitten. Door de regelgeving beter aan de praktijk te toetsen, kun je dat voorkomen."

Welke belangrijke realisaties waren er op het gebied van de beleidsvoorbereiding?

**Fernand Desmyter:** "De goedkeuring door de regering van het Mobiliteitsplan Vlaanderen – beleids-

voornemens was een belangrijke stap in de aanpak van het mobiliteitsprobleem. Ook het Milieubeleidsplan 2003-2007 werd vorig jaar goedgekeurd. Het decreet Ruimtelijke Ordening werd verschillende keren gewijzigd en met het decreet Integraal Waterbeheer vervult Vlaanderen een voortrekkersrol in Europa.

LIN was ook nauw betrokken bij de oprichting en de operationalisering van de NV Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel die het Masterplan moet uitvoeren. Verder denk ik aan de oprichting van de geschillencommissie GECOVER, de uitvoeringsbesluiten voor het havenbeleid en het strategisch plan voor de dienstzones langs de snelwegen."

**Aan welke nieuwe projecten werd er binnen de verschillende administraties gewerkt?**

**Fernand Desmyter:** "Het zijn er heel wat, maar één van de belangrijkste is ongetwijfeld de aanleg van het Deurganckdok. Ook de inrichting van het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel is een belangrijk project.

Op het vlak van de wegeninfrastructuur en de verkeersveiligheid brachten we een reeks grote projecten tot een goed einde. Ik denk dan niet alleen aan de renovatie van grote delen van ons autosnelwegennet, maar ook aan de uitbreiding van het Verkeerscentrum in Wilrijk, de installatie van onbemande camera's en het verder wegwerken van de zwarte punten. Ook belangrijk was de goedkeuring van de eerste ruimtelijke uitvoeringsplannen. Verder bewijst onze rol in de studie van het sluizencomplex op het Panamakanaal dat we met onze know-how op dit terrein op wereldvlak kunnen wedijveren."

**Welke evoluties en tendensen stelt u vast? Welke vindt u positief en welke baren u zorgen?**

**Fernand Desmyter:** "Ik stel vast dat het veel langer duurt dan vroeger om projecten uit te voeren. De voorbereiding neemt veel meer tijd in beslag, onder meer omdat soms omslachtige procedures dienen doorlopen te worden en elkeen zijn zeg moet hebben. Daardoor laten beslissingen vaak erg lang op zich wachten of blijven ze gewoon uit. Het evenwicht tussen het algemeen en het particulier belang is soms zoek. Aan de andere kant is een voordeel van deze evolutie dat projecten over het algemeen beter worden voorbereid, zodat er bij de uitvoering minder problemen opduiken en de kwaliteit van het

werk ook beter is. Binnen LIN werken we constant in het spanningsveld ecologie-economie. Dat vergt niet alleen heel veel overleg, maar vooral ook wederzijds respect en begrip. Ten slotte stel ik vast dat de rol van de Europese Unie steeds belangrijker wordt. Aangezien we de Europese regelgeving - die zeer strikt is - moeten toepassen, moeten we er ook voor zorgen dat we veel meer betrokken zijn bij de totstandkoming van de nieuwe Europese regels."

**Welke inspanningen doet LIN om ervoor te zorgen dat de aanwezige kennis wordt bewaard, ondanks de uitstroom van personeel?**

**Fernand Desmyter:** "Over vijf jaar zal een derde van ons huidig personeel weg zijn. Sommigen gaan met pensioen, anderen kiezen voor de uitstapregeling. We worden dus geconfronteerd met een enorm verlies aan ervaring en knowhow. Om dat op te vangen, leggen we de nadruk op teamwerk en worden veel initiatieven genomen om kennis en ervaring uit te wisselen.

We zorgen ervoor dat ervaren medewerkers hun kennis aan jongere collega's doorspelen. Dat doen we niet alleen door ze te laten samenwerken, maar ook door de kennis die in de hoofden zit vast te leggen en ter beschikking te stellen van de hele organisatie. De informatietechnologie laat dat perfect toe. Ik vind dat we op dat vlak uitstekend bezig zijn."

**Met welke uitdagingen wordt LIN in 2004 geconfronteerd?**

**Fernand Desmyter:** "Veel projecten waaraan we vorig jaar hebben gewerkt, lopen in 2004 door. Dat geldt zeker voor de grote projecten, zoals de studie over het Schelde-estuarium of het Deurganckdok. De belangrijkste uitdaging wordt wellicht de aanpak van de mobiliteitsproblemen in en rond Antwerpen, met de herinrichting van de R1 als blikvanger.

Aangezien 2004 een verkiezingsjaar is en er dus een nieuwe Vlaamse regering komt, zullen er ook nieuwe accenten worden gelegd. Dat zal ongetwijfeld een impact hebben op de activiteiten van LIN. De uitdaging bestaat erin om er soepel op in te spelen en al onze troeven optimaal in te zetten bij de voorbereiding en uitvoering van het beleid."



# Project 1: VLAREBO

## De X-factor

VLAREBO, het Vlaams reglement betreffende de bodemsanering, is een belangrijk instrument voor de aanpak en het voorkomen van bodemverontreiniging. Zo mag er sinds 1996 geen nieuwe bodemverontreiniging meer worden veroorzaakt, ook niet door verontreinigde grond op een terrein aan te brengen. Die laatste regeling werd in 2001 verduidelijkt door een specifiek hoofdstuk X op te nemen in het VLAREBO.

De Vlaamse regering gaf LIN meteen ook de opdracht om een overeenkomst af te sluiten met de erkende bodembeheerorganisaties en de nieuwe regeling via een pilootproject te testen. Dat liep niet van een leien dakje. Eerst en vooral waren er nog helemaal geen erkende bodembeheerorganisaties. Alleen de vzw Grondbank had zich al op de problematiek toegelegd, maar alle pogingen om er een overeenkomst mee af te sluiten mislukten. De Inspectie van Financiën vond het lidmaatschap van de Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaamse Gewest (OVAM) immers onverenigbaar met haar rol als toezichhoudende overheid en eind 2002 trad de minister van Leefmilieu dat standpunt bij. Begin 2003 trok de OVAM zich uit de vzw terug.

## De grond van de zaak

Daarmee waren nog niet alle problemen opgelost. Hoofdstuk X van VLAREBO zegt wel wat er moet gebeuren, maar niet hoe. De procedures moesten binnen het departement zelf worden uitgewerkt, wat in de departementale werkgroep Uitgegraven Bodem aanleiding gaf tot heel wat discussies. Het resultaat was een dienstorder dat een praktische werkwijze beschrijft en daarbij het tijdstraject van een infrastructuurproject volgt. Een laatste hinderenis was de prijsverantwoording, aangezien de vzw Grondbank toen een feitelijk monopolie had. Op 28 mei 2003 kon de dienstenopdracht eindelijk aan vzw Grondbank worden gegund en op 2 juni werd de dienstorder, na bespreking in de departementale directieraad, door de secretaris-generaal ondertekend. Toen het pilootproject eindelijk kon worden opgestart, was de oorspronkelijke proefperiode al verstreken. De nieuwe wettelijke regeling voor

grondverzet had moeten ingaan op 2 februari 2003, maar dat bleek dus niet haalbaar te zijn. De invoering ervan werd eerst uitgesteld tot 1 januari en vervolgens tot 1 april 2004.

## Tot op de bodem

In juni werd gestart met een uitgebreide vormingscampagne. In elke provincie werden 2 vormingen van een halve dag georganiseerd. Een team van vzw Grondbank, de OVAM en LIN zorgde ervoor dat deze studiedagen, waarvoor heel wat belangstelling bestond, een succes werden. Omdat alles nieuw was – zo kregen de Codes van Goede Praktijk die de OVAM ter beschikking moest stellen pas eind 2003 definitief vorm – leek het aangewezen om ook een soort arbitragecommissie in het leven te roepen. In september 2003 werd daarom de Begeleidingscommissie pilootproject VLAREBO-grondverzet geïnstalleerd, onder voorzitterschap van de OVAM en met LIN en de vzw Grondbank als andere partijen. Eind januari 2004 werden al 24 dossiers afgewerkt, waarvan 20 wel en 4 niet conform werden verklaard, en waren er minstens evenveel in behandeling. De dienstorder werd intussen geactualiseerd, maar de definitieve versie ervan is zeker nog niet geschreven. Dat geldt ook voor het VLAREBO zelf.

# Project 2: Mobiliteitsplan Vlaanderen

## Beleidsvoornemens

In 2003 realiseerde het departement Leefmilieu en Infrastructuur het Mobiliteitsplan Vlaanderen – Beleidsvoornemens. Het document formuleert aanbevelingen voor het mobiliteitsbeleid van de Vlaamse Regering op korte (2007) en middellange termijn (2012). In juni 2001 stelde het departement zijn Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen voor.

De uitvoering van dit plan moet zorgen voor een duurzaam beheerde mobiliteit, veilig verkeer, minder milieuhinder en goed bereikbare, leefbare steden en dorpen. Met het Mobiliteitsplan Vlaanderen – beleidsvoornemens werd een nieuwe stap gezet in de realisatie van die doelstellingen. Het kwam tot stand op basis van de resolutie van het Vlaams Par-



lement over het ontwerp en houdt rekening met de aanbevelingen en voorstellen van diverse adviesinstanties. De Vlaamse regering keurde het plan op 17 oktober 2003 principiële goed.

### Verkeersveiligheid motorrijders



Eén van de doelstellingen van het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen is de verbetering van de verkeersveiligheid. Uit een analyse van de risicogroepen blijkt dat de kans op een ongeval met dodelijke of ernstige afloop het grootst is bij de gemotoriseerde tweewielers en dan vooral bij de motorrijders. Deze groep verdient dan ook extra aandacht.

Om meer inzicht in de kwestie te verwerven en maatregelen te kunnen treffen die de veiligheid van de motorrijders verhogen, startte de Mobiliteitscel

in 2003 een onderzoek naar de rijvaardigheid van de Vlaamse motorrijders. De studie werd uitgevoerd in samenwerking met de vzw Motorcycle Action Group (MAG).

De belangenorganisatie MAG nodigde 2.000 motorrijders uit om gratis en in een ontspannen sfeer aan bekwaamheidsproeven deel te nemen. Op een afgesloten circuit legden ze 7 praktische proeven af, gebaseerd op de examens voor het behalen van het motorrijbewijs. Hieruit bleek dat 30 procent van de deelnemers zijn voertuig onvoldoende onder controle had. Een vervolgstudie onderzocht de zin van extra rijopleidingen. Driehonderd motorrijders die tijdens het eerste onderzoek slecht scoorden, namen deel aan een beperkte opleiding, toegespitst op de zwakheden die eerder werden vastgesteld. Daarna legden de deelnemers de praktische proeven opnieuw af. De scores wezen uit dat de gerichte opleiding de rijvaardigheid van de motorrijders sterk verhoogde.

De resultaten van de proeven en de vervolgstudie werden voorgesteld op de rondetafelconferentie Motor & verkeer, een veilige mix.

## Project 3: Retributiebepaling

Iedereen die het openbaar domein van het Vlaams Gewest voor privé-doeleinden wil gebruiken, moet daarvoor een vergunning aanvragen en een retributie betalen. Het Retributiebepaling van 29 maart



2002 regelt de toekenning van de vergunningen en de vaststelling van de retributies. Enkele punten van het Retributiebesluit werden in 2003 nog gewijzigd. Zo worden alle tijdelijke activiteiten van sociale, culturele of recreatieve aard nu volledig van de retributie vrijgesteld.

#### Minder administratie lasten

Om de administratieve lasten drastisch te verminderen, zowel voor de Vlaamse overheid als voor de nutssector, werd geopteerd om niet meer voor elke vergunning een afzonderlijke factuur te sturen. Bovendien dienden de ingebruiknemingen waarvoor geen vergunning kon worden voorgelegd geregulariseerd te worden. Opdat de berekening van dit globale bedrag mogelijk zou zijn, werden alle in Vlaanderen operationele nutsbedrijven verzocht om hun ingebruikneming van het openbaar domein in kaart te brengen. Mede op basis van deze gegevens werd er een startretributie vastgesteld.

Deze startsom omvat alle bestaande én nieuwe vergunningen. Op deze wijze werd het aldus tevens mogelijk om de verschillende retributies in één globale factuur te verrekenen. De facturatie, boeking en invordering zal hierdoor vanaf nu niet meer bij de decentrale rekenplichtigen moeten gebeuren, maar wordt daarentegen centraal georganiseerd bij de afdeling Boekhouding en Begroting. Ook langs

de kant van de nutsmaatschappijen zal er hierdoor een gecentraliseerde verwerking van de vergunningen en de retributies mogelijk worden.

#### Protocol voor infrastructuur- en nutswerken

In het kader van het Actieplan Reguleringsmanagement 2003-2004 pikte de Kenniscl Wetsmatiging de nieuwe werkwijze als project op. Samen met de betrokken administraties zullen zowel de Vlaamse overheid als de nutsmaatschappijen nagaan hoe groot de administratieve lastenvermindering is die ze op deze manier realiseren. In het kader van het Retributiebesluit werd, eveneens in overleg met de nutssector, een protocol voor infrastructuur- en nutswerken uitgewerkt. Dit protocol mikt op een kwaliteitsvolle uitvoering van de werken op het openbaar domein én op het voorkomen en beperken van hinder voor de omgeving. Ook dit protocol werd intussen door verschillende nutsmaatschappijen ondertekend.



## Administratie Algemene Administratieve Diensten...

De administratie Algemene Administratieve Diensten (AAD) levert geïntegreerde dienstverleningspakketten op het vlak van financiën, personeel en organisatie, logistiek, informatie- en communicatietechnologie, interne en externe communicatie en juridisch advies en bijstand. **Met deze dienstverlening helpt de administratie haar klanten om zich op hun kerntaken te concentreren.**

De AAD streeft naar één aanspreekpunt dat een klantvriendelijke en budgettair verantwoorde dienstverlening levert met oog voor de eigenheid van elke klant.



Luc Lathouwers



## Interview

De administratie Algemene Administratieve Diensten (AAD) ondersteunt de werking en het management van de andere administraties van het departement. Luc Lathouwers overloopt enkele opvallende prestaties van zijn teams.

Met het project Beter Bestuurlijk Beleid (BBB) streeft de Vlaamse overheid naar een transparante, klantgerichte dienstverlening. Is uw administratie daarop voorbereid?

**Luc Lathouwers:** "Het BBB-project liep vertraging op. De Vlaamse overheid doorlichten en een nieuwe structuur opzetten, is geen simpele zaak. Op sommige vlakken lopen de standpunten bovendien sterk uiteen. Het is dan ook nu nog niet duidelijk wat BBB concreet voor ons zal betekenen. Bij de AAD maken we al jaren werk van een klantgerichte service. Maar het kan natuurlijk altijd beter. Intussen bereiden we ons wel voor op de zakelijke kant van BBB."

Waren er in 2003 vernieuwingen binnen de afdeling Logistiek?

**Luc Lathouwers:** "Een belangrijk project is het Wagenparkbeheer. Binnen LIN gaat het om zowat 1.200 voertuigen. Vroeger werden die gekocht,

later vooral geleasd. In de leasecontracten is het onderhoud meestal inbegrepen, maar dat van oudere voertuigen doen we zelf of via aparte contracten. Heel wat dienstwagens worden ook gebruikt voor woon-werkverkeer. Er zijn dus goede afspraken nodig over waarvoor deze wagens gebruikt mogen worden, wie ermee mag rijden, enzovoort. Dat alles maakt het beheer erg complex. Met het project Wagenparkbeheer ontwikkelen we hiervoor een model dat tegen midden 2004 klaar zal zijn. In 2003 werd ook een geïntegreerd team Vervoer en Verzending opgestart. Het idee was dat een medewerker die ergens naar toe rijdt, briefwisseling en pakjes kan meenemen. Dat lijkt evident, maar organisatorisch is dat niet zo eenvoudig. Alles is niettemin vlot verlopen en het team functioneert goed."

De afdeling Personeel heeft Vlimpers, het Vlaams Intermodulair Personeelssysteem, mee verder uitgebouwd. Welke zijn de meerwaarden ervan?

**Luc Lathouwers:** "De belangrijkste meerwaarde is dat we nu met één enkele databank werken. Een ander voordeel is wat we selfservice noemen: elke werknemer kan zijn eigen gegevens controleren en aanpassen. Hij kan ook on-lineprocessen opstarten, zoals het aanvragen van een loopbaanonderbreking. Uiteraard levert Vlimpers ook tijdwinst op. Informatie die vroeger soms weken op zich liet wachten, staat nu in een fractie van een seconde



op het scherm. Het management kan het systeem in toenemende mate gebruiken om rapporten te genereren. Die functionaliteit is nu al vrij stabiel en we zullen er in 2004 nog hard aan werken. Veel workflows zijn nu nog maar in een beperkt aantal administraties in werking. We wilden de workflows binnen Vlimpers eerst grondig testen, evalueren en beveiligen. In mijn diensten werken we er nu al sedert juli 2002 mee en het loopt prima.”

**De cel Informatie en Communicatiebeheer (ICB) werkt aan een hele reeks langetermijnprojecten. Waren er ook uitschieters in 2003?**

**Luc Lathouwers:** "Naast het gewone werk is de belangrijkste taak van ICB het ontwikkelen van gemeenschappelijke toepassingen. In 2003 kwam een documentmanagementsysteem (DMS) tot stand dat toelaat om alle documenten in één systeem te bewaren. Een doorbraak, want nu zitten documenten vaak in verschillende versies op verschillende servers en zijn ze soms moeilijk op te sporen. DMS kan worden gelinkt aan andere toepassingen, zoals nu reeds aan Vlimpers.”

**De cel Communicatie trok in 2003 weer nieuwe klanten aan. Hoe schat u die evolutie in?**

**Luc Lathouwers:** "De cel ontstond uit de behoefte aan communicatie omtrent Vlimpers en is vervolgens haast organisch gegroeid. De klanten hebben

vaak een verschillende achtergrond wat meteen voor afwisseling zorgt. De vier medewerkers zijn daarmee in hun nopjes en dat is op zich al een goede zaak. Vorig jaar werd onder meer de communicatie over het Panamaproject en de onbemande camera's ondersteund. De cel werkte ook mee aan jaarboeken en manifestaties, zoals de Vlaanderendag, ondersteunde de communicatie van de Vlaamse Zorgkas en realiseerde samen met AOSO, AWV en de bovenbouw een LIN-stand op het autosalon. Er waren ook enkele gerichte rekruteringsprojecten.”

**Het project Beter Bestuurlijk Beleid bezorgde de afdeling Juridische Dienstverlening in 2003 veel extra werk. Welke andere projecten sprongen in het oog?**

**Luc Lathouwers:** "Binnen AAD heeft Juridische Dienstverlening wellicht nog het meest te maken met het inhoudelijke werk van de andere administraties. Onze juristen slagen er heel goed in om hun autonomie te bewaren en tegelijk werkbare, juridisch verantwoorde oplossingen aan te reiken. Juridische Dienstverlening organiseerde in 2003 ook enkele opleidingen en studiedagen, onder meer in verband met het Integraal Waterbeleid en het Aslastendecreet. De afdeling werkte ook mee aan de vorming over het Vlaams Ecologisch Netwerk die op provinciaal niveau werd georganiseerd.”



## Project 1: Bistor

### Voor een goed rapport

BISTOR staat voor Bedrijfsinformatie door Strategische, Tactische en Operationele Rapportering. Dit nieuwe beleids- en managementondersteunend systeem reikt een rapporteringstool aan voor alle applicaties binnen het departement LIN, zoals Vlimpers, Orafin of Delta. Door een teveel aan databanken en tools was het in het verleden soms moeilijk om de juiste informatie op te sporen en verschillende types informatie te combineren. Bovendien hebben personeelsleden op verschillende niveaus nood aan andere rapporteringen. Zo volstaan voor mensen op de werkvloer meestal de gegevens van de eigen afdeling, terwijl het management vaak uit verschillende databanken put.

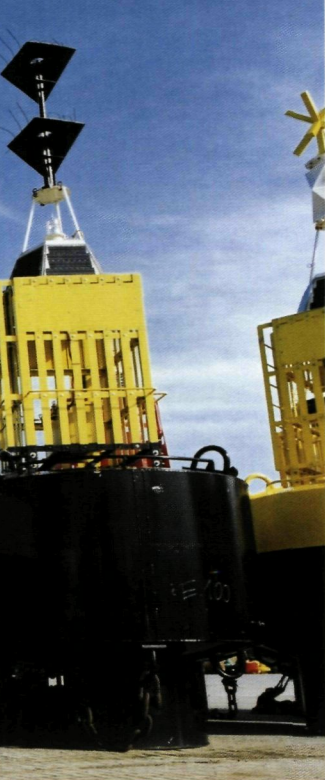
### Eén omgeving

Met BISTOR is er voortaan nog slechts één rapporteeromgeving. Dat komt de gebruiksvriendelijkheid ten goede en vereenvoudigt ook de opleiding. Doordat BISTOR een semantische laag aanbrengt tussen de wereld van de informaticus en die van de gebruiker, wordt het systeem transparant en toegankelijk. Het systeem spreekt mentaal en geeft logische, betekenisvolle namen aan de tabellen en velden van de databanken. Tijdens de voorberei-

dingsfase werd nauw samengewerkt met de gebruikers en naar hun noden en verwachtingen geluisterd. Zo werd een rapportering op maat uitgewerkt en komt het systeem op een soepele manier aan de meeste behoeften tegemoet.

### Drie types

BISTOR biedt twee hoofdtypen van rapporten aan. In de eerste plaats zijn er rapporten met een vaste structuur en lay-out voor gebruikers die op zoek zijn naar eenvoudige gegevens, zoals een lijst van de leveranciers die in een bepaalde periode aan LIN hebben geleverd. Dit soort rapporten wordt gegenereerd in Cognos Impromptu. Rapporten die beleidsinformatie ter beschikking stellen, het tweede hoofdtype, noemen we kubussen. Ze laten de gebruiker toe om in Cognos PowerPlay zelf de lay-out en structuur van het rapport te bepalen en een multidimensionale analyse te maken. De gebruiker stelt het gewenste niveau van detail in en bepaalt de invalshoek van waaruit de gegevens worden benaderd. Deze rapporten laten toe om het beleid te evalueren en, indien nodig, bij te sturen. Daarnaast is er ook nog het ad-hocrapport. Hier beslist de gebruiker via Cognos Query autonoom welke gegevens worden gecombineerd. Dit type wordt alleen gebruikt voor Databank Ondergrond Vlaanderen, een toepassing van de afdeling Water van AMINAL. Een nadeel is dat de gebruiker het systeem kan overbelasten en zelfs laten crashen.



## Last van vergaderitis?



Elke maand verse tips voor beter vergaderen in de vergaderzalen van dit gebouw.



Surf naar [www.vlaanderen.be/kwaliteitsvolvergaderen](http://www.vlaanderen.be/kwaliteitsvolvergaderen) voor praktische vergadertips.

Informatie van de Vlaamse overheid

## Het nut van een verslag



Stel van elke vergadering een verslag op dat voor iedereen duidelijk is. Neem hierin een lijst van de gemaakte afspraken op, met voor elk actiepoint een verantwoordelijke en een streefdatum. Bezorg dit overzicht kort na de vergadering aan alle deelnemers. Wijs iemand aan om de uitvoering van de gemaakte afspraken tussen de vergaderingen door te volgen.



Een model voor een verslag vindt u op [www.vlaanderen.be/kwaliteitsvolvergaderen](http://www.vlaanderen.be/kwaliteitsvolvergaderen)

Informatie van de Vlaamse overheid

### BISTOR in de praktijk

BISTOR biedt rapporteringsmogelijkheden aan de drie domeinen waarin Vlimpers momenteel actief is: Welzijn (DWE), Financiën (DFI) en In-, Uit- en Doorstroom (DIN). DWE refereert naar loopbaanonderbrekingen, verloven, enzovoort. De rapportering laat de personeelschef ook toe om na te gaan wie in aanmerking komt voor welke eretekens doordat lijsten gebaseerd op anciënniteit kunnen worden aangemaakt. DFI bespaart tijd doordat de informatie inzake vergoedingen voor overuren in rapporten en automatisch ook in betalingsopdrachten terecht komt. Voor DIN maakt het systeem automatisch een lijst aan van de nieuwe werknemers die zich de komende maand bij LIN zullen aanbieden. Aangezien de aanwerving via het departement Algemene Zaken en Financiën verloopt, was de doorstroming van deze informatie in het verleden niet altijd evident.

## Project 2: Finlog Vloot

Op 1 januari 2003 werd de afdeling Vloot een Dienst met Afzonderlijk Beheer (DAB). Daardoor werd een verzelfstandigde boekhouding nodig, meteen de belangrijkste aanleiding voor het financiële en logistieke IT-project FinLog Vloot. De afdeling Vloot had eigenlijk al geruime tijd nood aan een financieel en logistiek systeem. Een groot deel

van de logistieke informatie zat in een eigen applicatie, terwijl aanverwante financiële informatie in verschillende, niet geïntegreerde systemen werd bewaard. De nadelen zijn evident: verschillende systemen kunnen verschillende informatie over dezelfde materie opleveren en het herhaald ingeven en synchroniseren van de gegevens kost tijd en geld. Er was behoefte aan een systeem dat de financiële en logistieke gegevens kon integreren.

### Orafin: geen logistieke functionaliteit

Sinds 1 oktober 2001 werkt het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap met één boekhoudpakket: Orafin. Dit pakket bestaat uit de financiële modules van het ERP-pakket Oracle Financials, aangepast aan de behoeften van het MVG. In een eerste fase werd onderzocht of Orafin aan de noden van DAB Vloot kon beantwoorden. Dat bleek niet het geval te zijn, onder meer omdat de systemen waarmee het personeel van de afdeling vertrouwd was meer rapporteringsmogelijkheden gaven. Orafin leverde niet de informatie die de afdeling Vloot nodig had voor het voeren van zijn analytische boekhouding, evenmin als de logistieke mogelijkheden voor de operationele werking.

### FinLog: minimum aan maatwerk

Voordat er naar andere IT-systemen werd gekeken, werd het nodige voorbereidende werk gedaan. Door

middel van procesmodellering werd eerst nagegaan hoe de verschillende processen van DAB Vloot optimaal konden worden gestructureerd. Vervolgens werd dit getoetst aan de financiële en logistieke functionaliteit van het ERP-pakket van Oracle. De analyse wees uit dat het pakket standaard perfect in staat was om een integrale oplossing te bieden voor de behoeften op financieel en logistiek vlak. Er bleek nauwelijks nood aan maatwerk te zijn, een belangrijke troef voor de toekomst in de snel evoluerende wereld van software en IT-systemen. FinLog Vloot zou snel functioneel kunnen zijn.

#### Instrument voor de toekomst?

De AAD nam graag de taak op zich om de voorbereiding en implementatie van dit pilootproject zo goed mogelijk te begeleiden. In het kader van Beter Bestuurlijk Beleid kan dit immers de basis voor de toekomstige samenwerking zijn. Om die reden werd het project, naast de financiering door AWZ en DAB Vloot, ook door de AAD mee gefinancierd. Aangezien het om een pilootproject gaat, wordt FinLog in de eerste helft van 2004 onderworpen aan een doorgedreven analyse en evaluatie. Als deze IT-oplossing goed blijkt te functioneren, zal ze binnen AWZ geleidelijk verder worden ingevoerd. Er zal dan ook grondig worden onderzocht of FinLog ook binnen het beleidsdomein Mobiliteit zijn nut kan bewijzen.

## Project 3: Een kuur tegen vergaderitis

#### Vergaderitis onder de loep

Overleg met collega's en externen is nuttig om tot duidelijke afspraken te komen en vaak onmisbaar om projecten tot een goed einde te brengen. Uit het stressonderzoek dat de afdeling Personeel in 2002 organiseerde, bleek echter dat de vele vergaderingen vaak een belangrijke stressfactor zijn. Dat hoeft zo niet te zijn. Als vergaderingen een te groot deel van de werkweek opsorpen, worden ze een last. De personeelsleden komen onder tijdsdruk te staan doordat hun eigenlijke taken worden verdrongen naar de korte intermezzo's tussen twee vergaderingen door. Ook inefficiënt vergaderen is een oorzaak van stress. Redenen genoeg om, in het

kader van het stressactieplan, de vergadercultuur aan te pakken.

#### Met een knipoog

De afdeling Personeel vroeg aan het communicatieteam AAD om een ludieke actie uit te werken om mensen bewust te maken van het probleem en ze beter tegen de vergaderblues te wapenen. Affiches in de vergaderzalen maken met een knipoog duidelijk waar het schoentje wringt en de cartoons van Tom Goovaerts spelen in op uiterst herkenbare toestanden. De affiches doen de voorzitters en deelnemers even stilstaan bij het eigen vergadergedrag en geven tips om beter te vergaderen.

#### Grensoverschrijdend

Aangezien de dienst Emancipatiezaken van Algemene Zaken en Financiën (AZF) ook een project rond vergadercultuur plande, werden de violen gelijkgestemd. Via AZF werden de affiches ook ter beschikking gesteld van andere departementen en VOI's. Terwijl Emancipatiezaken de doelgroep beperkte tot de managers, wilde de afdeling Personeel zowel de voorzitters als de deelnemers van vergaderingen in het departement LIN bereiken. Niet alleen bij de administraties in Brussel, maar ook in de buitendiensten. De actie begon in september 2003 en loopt tot eind juni 2004. Over de selectie van de locaties werd overleg gepleegd met de leden van de werkgroep Personeel & Organisatie. De gebouwverantwoordelijken krijgen elke maand een nieuwe affiche, met een andere cartoon en tip, bezorgd.

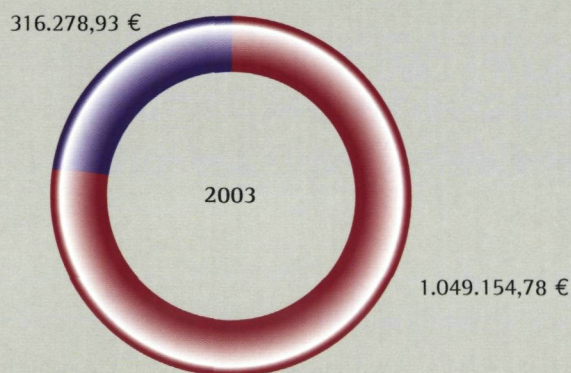
#### Parallele acties

In samenwerking met Emancipatiezaken werden ook acties uitgewerkt die meer informatie geven over punten die vatbaar zijn voor verbetering. Er wordt eveneens een website aangeboden, die niet alleen stresswerende vergadertips bevat, maar ook de weg wijst naar vormingen over vergadertechnieken. Daarnaast voorziet Emancipatiezaken een drieluik met tips dat ook bij LIN zal worden verdeeld en op de vergadertafels kan worden gezet.

Meer info: [www.vlaanderen.be/kwaliteitsvolvergaderen](http://www.vlaanderen.be/kwaliteitsvolvergaderen).

## Cijfers vorming 2003

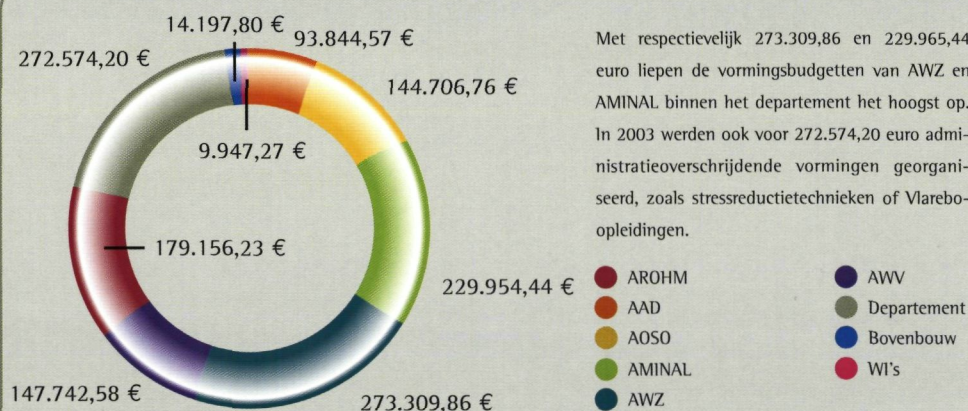
Vorming 2003



In 2003 spendeerde het departement LIN 1.365.433,71 euro aan vorming. Het leeuwendeel ging naar departementale vormingsinitiatieven (76,84%). De rest was bestemd voor interdepartementale opleidingen uit het gezamenlijk vormingsaanbod van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

- Externe vorming
- Opleidingen Gezamenlijk Aanbod

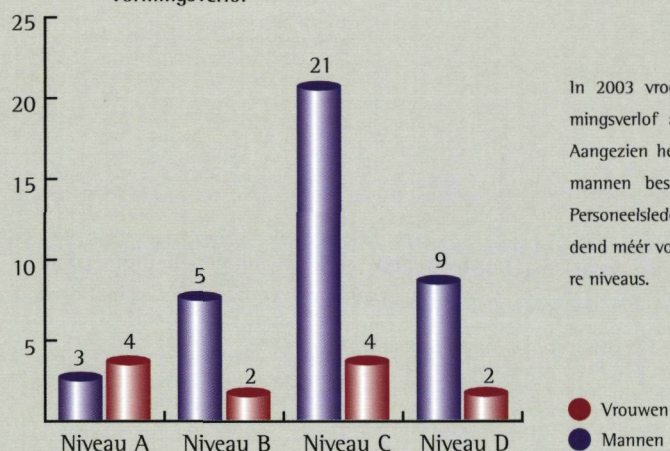
Vorming per administratie



Met respectievelijk 273.309,86 en 229.965,44 euro liepen de vormingsbudgetten van AWZ en AMINAL binnen het departement het hoogst op. In 2003 werden ook voor 272.574,20 euro administratieoverschrijdende vormen georganiseerd, zoals stressreductietechnieken of Vlarebo-opleidingen.

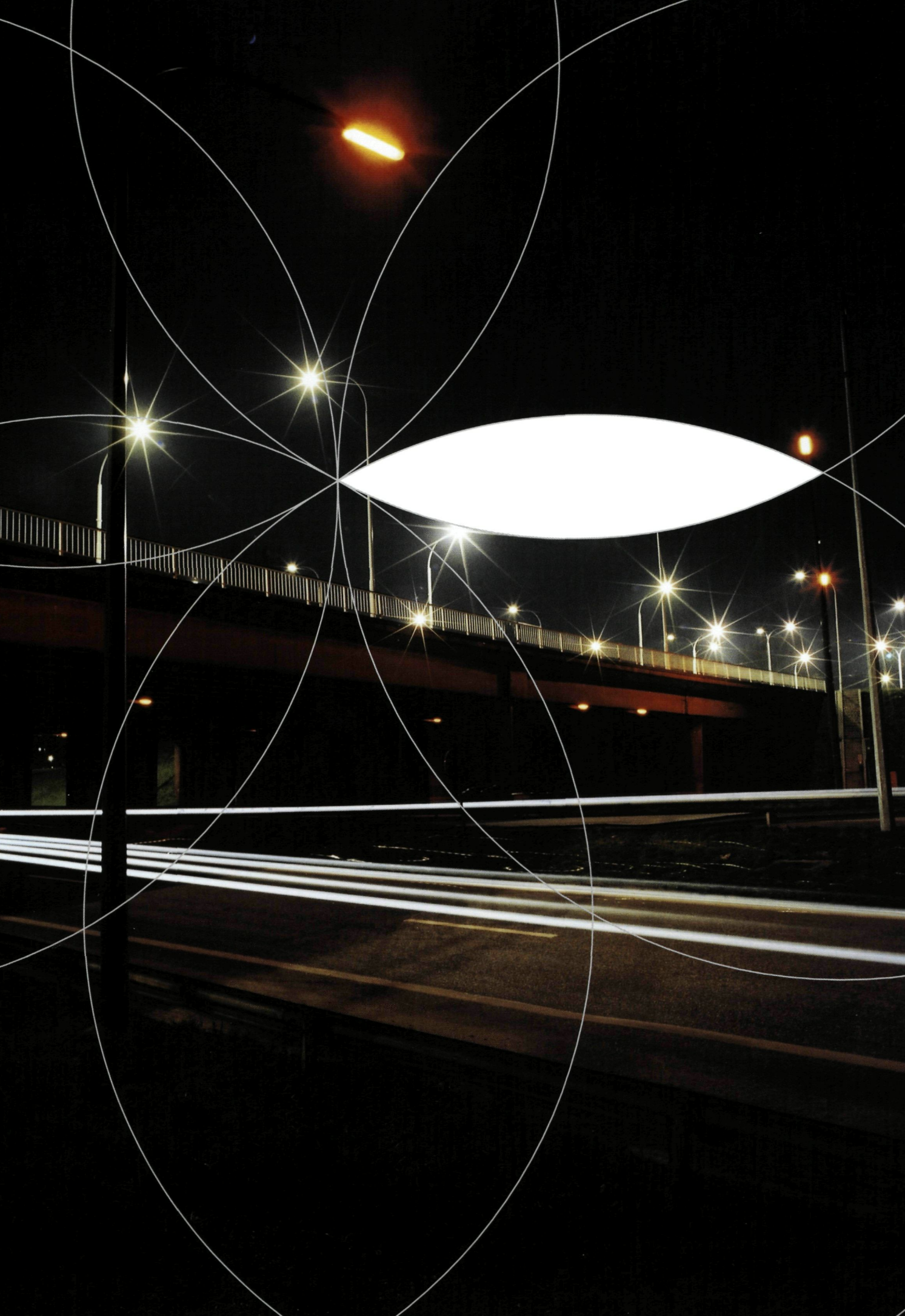
- AROHM
- AAD
- AOSO
- AMINAL
- AWZ
- AWV
- Departement
- Bovenbouw
- WI's

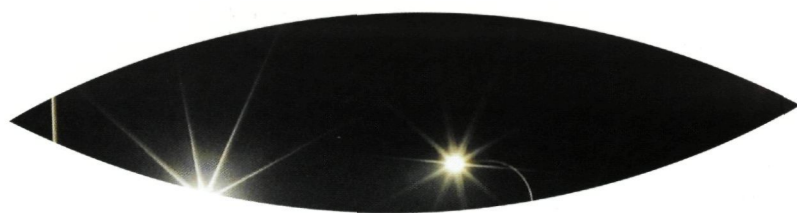
Vormingsverlof



In 2003 vroegen 53 personeelsleden een vormingsverlof aan: 41 mannen en 12 vrouwen. Aangezien het LIN-personeel voor driekwart uit mannen bestaat, is die verhouding normaal. Personeelsleden van niveau C vroegen wel beduidend méér vormingsverlof aan dan die van andere niveaus.

- Vrouwen
- Mannen





## Administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten...

De administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten (AOSO) heeft binnen LIN een technisch ondersteunende functie. **Als deskundig en betrouwbaar studie- en adviesbureau slaat AOSO de brug tussen idee en realisatie. AOSO levert totaaloplossingen op maat in burgerlijke bouwkunde, geotechniek, telematica en elektromechanica.** De administratie telt zeven afdelingen en ruim 490 medewerkers, waarvan het leeuwendeel een technische opleiding genoot. De afdelingen in de sector burgerlijke bouwkunde bundelen alle competenties voor het ondersteunen van de bouw van bruggen, wegen, tunnels, stuwen, kaaimuren en sluizen. In de elektromechanica- en telematicasector beschikt AOSO over gespecialiseerde diensten voor het bestuderen, ontwerpen en realiseren van elektrische installaties langs wegen en tunnels, systemen voor afstandsbewaking en -sturing, netwerken voor telecommunicatie en telecontrole, enzovoort. De afdeling Algemene Technische Ondersteuning geeft advies over de prijsvorming bij aanbestedingen en contractwijzigingen bij aannemingen.



Frans Rochtus



## Interview

De administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten (AOSO) is het studie- en adviesbureau van de Vlaamse Gemeenschap op het vlak van de burgerlijke bouwkunde, geotechniek, telematica en elektromechanica. Frans Rochtus evalueert het afgelopen jaar.

Bent u tevreden over de activiteiten in 2003?

**Frans Rochtus:** "We hebben voortgebouwd op de voorgaande jaren en de positieve trend zette zich door. Die continuïteit is een goede zaak. Zowel op het vlak van de burgerlijke bouwkunde als op dat van de elektromechanica hebben we zowat 30 procent méér gedaan dan was vooropgesteld. Redenen genoeg dus om tevreden te zijn."

Wat was volgens u de belangrijkste verwezenlijking?

**Frans Rochtus:** "Net als in 2002 moest AOSO opnieuw 100 kruispunten met roodlichtcamera's uitrusten. In 2002 haalden we 131 kruispunten en vorig jaar zelfs 150, de helft meer dan voorzien. Dat bewijst niet alleen dat we de zaak efficiënt aanpakken, maar ook dat het ons menens is met het verhogen van de verkeersveiligheid."

De cijfers liegen er niet om: op kruispunten waar- op onbemande camera's staan, daalt het aantal ongevallen met minstens een kwart. Soms stellen we zelfs 75 procent minder ongevallen vast en ze zijn meestal ook lichter. De mensen passen hun rijstijl aan. Wie destijds beweerde dat de camera's de verkeersveiligheid niet zouden bevorderen, wordt nu door de praktijk de mond gesnoerd.

Ik haal dit project eruit omdat het me nauw aan het hart ligt en omdat het een uitstekend voorbeeld is van hoe AOSO bijdraagt tot een betere samenleving. Dat geldt voor al onze projecten, maar hier is het overduidelijk en voor iedereen zichtbaar."

Welke andere grote projecten heeft AOSO het voorbije jaar gerealiseerd?

**Frans Rochtus:** "We zijn trots op onze bijdrage aan de studie voor het nieuwe sluiscomplex op het Panamakanaal. Het project loopt nog altijd en wellicht zal eind 2004 worden beslist welk ontwerp de voorkeur krijgt: dat van Technum, het studie- en adviesbureau dat een beroep doet op onze know-how, of dat van een Amerikaanse concurrent. Andere belangrijke projecten waren de nieuwe sluis van Evergem, de renovatie en verdieping van de 250 jaar oude Zennegatsluis en de centrale afstandsbediening van de bruggen en sluisen op het



zeekanaal Brussel-Schelde en het kanaal Leuven-Dijle. Voor dat laatste kanaal maakten we ook de studies voor enkele nieuwe bruggen voor het wegverkeer en voor voetgangers en fietsers. Een bijzonder geval was de Schuiteniersbrug in Wilsele: een klapbrug heeft doorgaans een rechthoekige vorm, maar in dit geval was een parallellogram een betere optie.

AOSO werkte ook mee aan de documenten voor de tunnel aan de Luchthaven van Deurne. We staken ook veel energie in de Nederlandstalige versie van de Quality & Construction website met actuele informatie over kwaliteitsnormen, gecertificeerde producten en materialen, standaardbestekken, enzovoort. De afdeling Metaalconstructies stelde in 2003 ook een nieuwe dienstorder voor kunstwerken op punt.

Samen met AMINAL en de afdeling Natuurlijke Rijkdommen en Energie werkten we verder aan het in kaart brengen van de Vlaamse ondergrond. Het project Databank Ondergrond Vlaanderen schiet erg goed op.”

**Hoe evolueerden de mobiliteitsprojecten waaraan AOSO meewerkte?**

**Frans Rochtus:** "Naast de installatie van roodlicht-camera's was ook de uitbouw van het Verkeerscen-

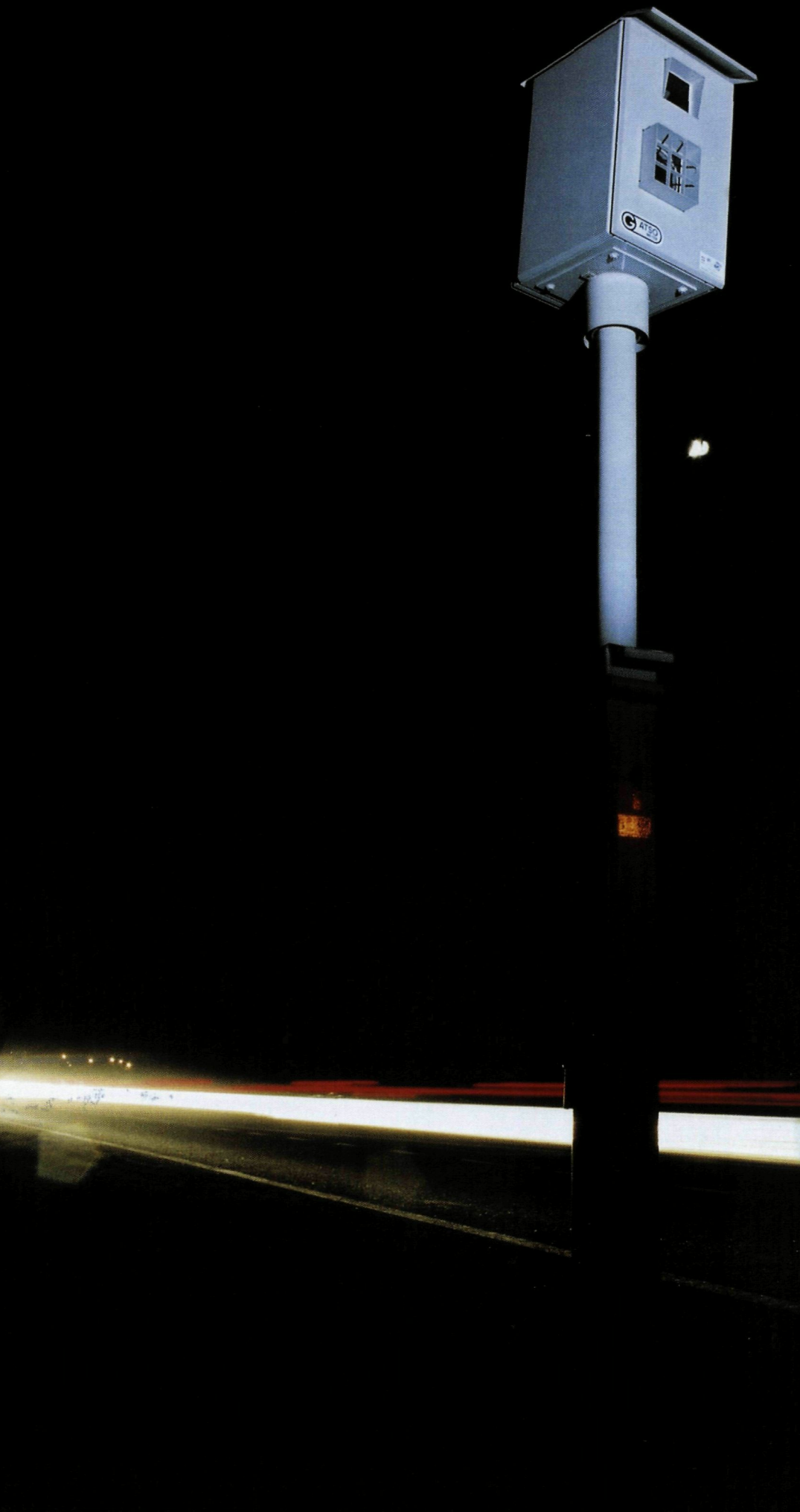
trum in Antwerpen belangrijk. Ik denk dan vooral aan de ontwikkelingen op het vlak van de RDS/TMC-gecodeerde verkeersinformatie. Verder experimenteerden we in Antwerpen volop met rijstrooksignalering, een systeem dat we geleidelijk over heel Vlaanderen zullen uitbreiden.

AOSO is nauw betrokken bij de activiteiten van de Bestuursmaatschappij Antwerpen Mobiel die de uitvoering van het Masterplan in goede banen moet leiden. We nemen ook deel aan de studies van TV 3V, de Tijdelijke Venootschap Veilig Verkeer Vlaanderen. In 2003 pakte TV 3V 250 gevaarlijke punten aan. Vanaf 2004 worden telkens minstens 160 punten weggewerkt.”

**Wat staat er in 2004 op het programma?**

**Frans Rochtus:** "De lopende projecten zullen we uiteraard verder afwerken. Heel belangrijk wordt natuurlijk de heraanleg van de Ring rond Antwerpen en de voorbereiding van de uiteindelijke sluiting ervan.

In 2004 willen we het project Beter Bestuurlijk Beleid finaliseren en nog meer bedrijfsmatig gaan werken. Ik sta volledig achter de doelstellingen van het project. We hebben er in 2003 veel energie in gestopt en de vergaderingen vormden toch wel een extra belasting.”



## Project 1: Onbemande camera's

### Onmiskerbare impact op het rijgedrag

Ook in 2003 werkten verschillende afdelingen van de administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten (AOSO) nauw samen om in een record-tempo flitspalen in te planten. Verkeersveiligheid krijgt absolute voorrang. Elk ongeval is er één te veel.

In 2002 werden in het Vlaams Gewest 130 kruispunten met flitspalen uitgerust. Eind 2003 was de tussenstand al op 290 gebracht. Niet minder dan 900 flitspalen werden in dienst gesteld en gehomologeerd. Tegen de zomer van 2004 zullen op 350 gevaarlijke kruispunten onbemande camera's staan.

### Doordachte plaatsing

De plaatsen waar flitspalen worden geïnstalleerd, worden geselecteerd op basis van de zwarte punten die de administratie Wegen en Verkeer (AWV) identificeert en op aanvraag van gemeenten en politiediensten. De voorbereiding en de installatie verlopen in nauwe samenwerking met AWV, het parket, de politie en de gemeentediensten.

Voor het uitlezen en eventueel afdrucken van de negatieven gebruiken de politiediensten uitleesapparatuur die AOSO ter beschikking stelt. AOSO staat ook in voor het onderhoud en de herstelling van de flitspalen, de camera's en de uitleesapparatuur.

### Efficiënt bekeuren

Op initiatief van AOSO werd begin 2002 overleg opgestart tussen de stafdiensten ICT van de politie en de parketten. Doelstelling was de realisatie van een link om de administratieve afhandeling en de uitwisseling van de procesverbalen zoveel mogelijk elektronisch te laten verlopen.

In 2003 stelde AOSO in enkele grote politiezones verwerkingssoftware ter beschikking. Gezien de positieve resultaten van deze proefprojecten zullen in 2004 samenwerkingsakkoorden worden afgesloten tussen AOSO, de provinciegouverneurs en de politiezones voor de gemeenschappelijke aankoop van de software.



### Flitspalen in de kijker

Op het autosalon, begin 2004, liet een vertegenwoordiger van 80 carrossiers zich ontglippen dat hun gezamenlijke omzet met niet minder dan 30 procent was gedaald. Hij liet er geen twijfel over bestaan dat de onbemande camera's daar voor heel wat tussen zitten. Feit is dat de snelheidscamera's en de roodlichtcamera's het aantal ongevallen fors doen dalen.

Op de stand van de Vlaamse overheid was de kaart met de locaties van de flitspalen een blikvanger. De bezoekers kregen uitleg over de werking van de palen en konden ook zien hoe de opnames van een overtreding worden uitgelezen. Gezien de massale belangstelling werd een website ontwikkeld waarop de geactualiseerde kaart kan worden gedownload: <http://mobiliteit.vlaanderen.be/flitspalen>.

In 2003 waaide het flitspaalvandalisme uit Nederland over. Een tv-reportage deed het aantal vandenstreken even opflakkeren, maar de veroordeling ervan door de overgrote meerderheid van de bevolking smoorde dit soort flauwiteiten in de kiem. AOSO buigt niet voor sabotage en laat de beschadigingen onmiddellijk herstellen.

### SAVE-borden op komst

In 2004 zullen in de buurt van snelheidscamera's

SAVE-borden worden ingeplant, een initiatief van de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen. SAVE staat voor Samen Actief voor een Veiliger verkeer. Op elk bord staat de naam van een kind dat in het verkeer is gestorven. De borden zullen vóór de flitspalen worden geplaatst, zodat de bestuurders hun snelheid nog kunnen aanpassen.

## Project 2: Ontsluiting Waaslandhaven

### Vier bruggen voor nieuw havengebied

In mei 2003 gingen de werken voor de ontsluiting van de Waaslandhaven van start. Ze zijn een rechtstreeks gevolg van de werken aan het Deurganckdok. De aansluiting van het nieuwe havengebied met de R2 maakt de realisatie van een aansluitingscomplex noodzakelijk. Het gaat om een rotonde die via twee bruggen over de R2 aansluit op het wegvak tussen de Beverentunnel en de Liefkenshoektunnel. De verbinding vergt ook een overbrugging van de (toekomstige) spoorbundel Liefkenshoek door twee evenwijdige bruggen.

De werken zijn intussen volop bezig. Bouwheer is de afdeling Maritieme Toegang van de administratie Waterwegen en Zeewezen. De afdeling Beton-



structuren van AOSO staat in voor de studies en de technische ondersteuning. De kostprijs van de vier bruggen wordt geraamd op 4.320.000 euro.

#### Rotondebruggen

Deze bruggen zijn identiek en symmetrisch ten opzichte van elkaar gebouwd. Het gaat om twee balkbruggen met 4 overspanningen. Elke brug is 15 meter breed, goed voor twee rijstroken van 4,5 meter. De bovenbouw bestaat uit geprefabriceerde voorgespannen betonliggers met een hoogte van 1,2 meter en een brugdekplaat met een dikte van 20 cm. Voor de brugdekplaat werden 8 cm dikke breedplaten gebruikt. De pijlers bestaan uit verschillende gescheiden volle-wandkolommen.

#### Spoorbundelbruggen

Ook deze bruggen zijn identiek. Ze liggen vlak naast elkaar en nemen elk een rijrichting voor hun rekening. Het gaat om balkbruggen met 5 overspanningen. Elke brug is 15 m breed, voldoende voor twee rijstroken en een uitwijkstrook. Onder de bruggen werd nabij één van de landhoofden een L-vormige keermuur gebouwd. Dat maakt het mogelijk om een fietspad aan te leggen dat van de spoorbundel wordt afgeschermd. De bovenbouw komt volledig overeen met die van de rotondebruggen.

## Project 3: Verkeersinfo via RDS/TMC

#### Relevante informatie op het juiste moment

Eén van de hoofdtaken van het Verkeerscentrum in Antwerpen is het verstrekken van verkeersinformatie. Een belangrijke evolutie was de operationalisering van het RDS/TMC-systeem.

Haast elke autoradio is tegenwoordig uitgerust met RDS (Radio Data System). Dit systeem kan onder meer automatisch overschakelen naar een station dat verkeersinformatie uitzendt. Met de opvolger ervan, RDS/TMC (Traffic Message Channel), kan de weggebruiker via een speciale decoder op elk moment de laatste verkeersinformatie ontvangen. De informatie kan bovendien worden doorgespeeld naar het navigatiesysteem dat er vervolgens adequaat op kan reageren. De belangrijkste voordelen zijn de continue beschikbaarheid van de verkeersinformatie en de selectie ervan in functie van het traject.

#### Geen klein bier

Om de TMC-gecodeerde informatie tot bij de weggebruiker te brengen, legde het Verkeerscentrum een lange weg af. De interne werking moest immers volledig worden afgestemd op het onmiddell-

lijk inspelen op files en incidenten. Uiteraard moest ook de vereiste telematica-infrastructuur worden opgebouwd.

Het Vlaams Gewest sloot een overeenkomst af met de VRT om het RDS/TMC-signaal uit te zenden. Via een rechtstreekse dataverbinding wordt vanuit het Verkeerscentrum elke minuut de actuele informatie naar de VRT verstuurd. Die zendt vervolgens de TMC-gecodeerde boodschap via de FM-frequenties van Radio 2 uit. De decoder in de wagen vangt het signaal op en ontcijfert de boodschap. Daarbij gebruikt het systeem een locatietabel waarin de relatie tussen de TMC-locatiecodes en de benamingen van de belangrijkste op- en afritten zijn vastgelegd. De tabel is meestal op een cd-rom opgeslagen.

tabel coderen. Die tabel bevat een uitbreiding van de huidige locatiepunten, zodat het systeem nog nauwkeuriger zal werken. De nieuwe tabel wordt aan alle fabrikanten van RDS/TMC-systemen ter beschikking gesteld, zodat zij hun klanten een nieuwe versie van de cd-rom kunnen aanbieden.

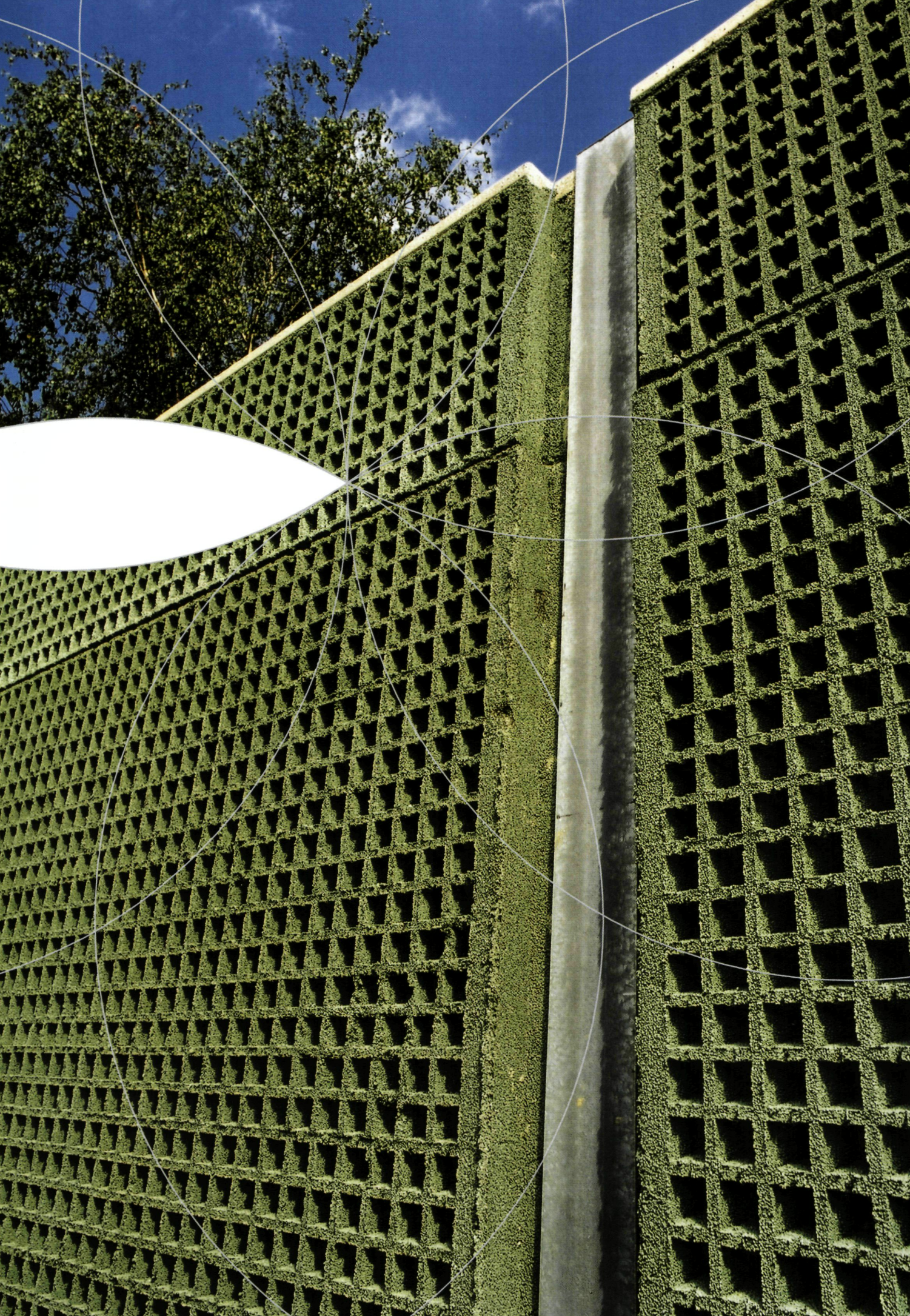
Naast het operationeel maken van RDS/TMC startte AOSO ook met de bouw van een nieuwe website. Het is de bedoeling om tegen mei 2004 op een gebruiksvriendelijke manier in real time informatie te geven over de verkeersafwikkeling, ongevallen, werkzaamheden, enzovoort. De mogelijkheden van de site zullen systematisch evolueren. Op korte termijn zal de bezoeker zich alvast op verkeersinformatie via e-mail kunnen abonneren.

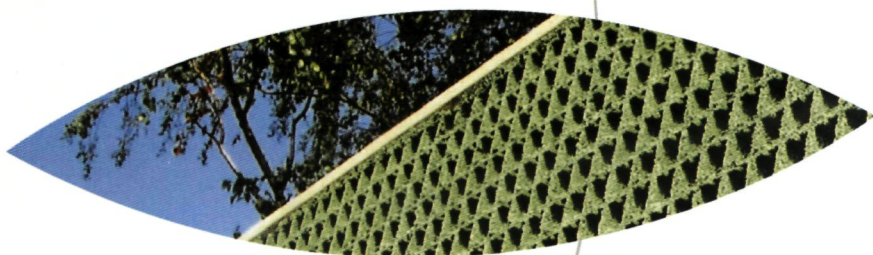
### Nieuwe ontwikkelingen

In 2004 zal het Verkeerscentrum de RDS/TMC-berichten volgens een nieuwe versie van de locatie-









## Administratie Wegen en Verkeer...

De Administratie Wegen en Verkeer (AWV) kan rekenen op de inzet van 1.800 medewerkers. Daarmee is AWV de op één na grootste administratie van het departement LIN. **AWV werkt structureel en projectmatig aan het verbeteren van de mobiliteit en de verkeersveiligheid.** De administratie is bevoegd voor de aanleg, het onderhoud en het beheer van gewestwegen, autosnelwegen, fietspaden en bermen.

AWV organiseert het verkeer met het oog op een vlotte doorstroming van alle weggebruikers. Dat gebeurt steeds met aandacht voor de veiligheid, de ruimtelijke ordening en de economische en ecologische belangen. Ook de coördinatie van het geregeld vervoer en de regionale luchthavens behoort tot de opdrachten van AWV.

De administratie verdeelt haar takenpakket over vier centrale beleidsafdelingen: Personenvervoer en Luchthavens, Wegenbeleid en Beheer, Verkeerskunde en Wegenbouwkunde. Daarnaast beschikt AWV over vijf provinciale afdelingen die nauw samenwerken met de gemeenten.



*Johan Vanderheyden*



**Interview** De jongste jaren loopt wellicht geen enkele administratie meer in de kijker dan de administratie Wegen en Verkeer.

Johan Vanderheyden blikt tevreden terug op de activiteiten in 2003.

**Uw administratie heeft opnieuw een druk jaar achter de rug. Is alles naar wens verlopen?**

**Johan Vanderheyden:** "We hebben bergen werk verzet en we zijn er andermaal in geslaagd om de middelen volledig vast te leggen. Dat is in de eerste plaats te danken aan de inzet en de competentie van onze mensen. Ze verdienen dan ook een pluim. Wat me persoonlijk verheugt is dat we meer aandacht schenken aan de natuur en het leefmilieu. Op dat vlak hadden we geen goede reputatie, maar daar komt stilaan verandering in. Ik denk bijvoorbeeld aan onze bermbeheersplannen. Ook de bouw van dassentunnels en econducten wijst op een mentaliteitswijziging. In feite houden we nu bij elk project volop rekening met de milieueffecten."

**Welke waren de andere aandachtspunten in 2003?**

**Johan Vanderheyden:** "De verkeersveiligheid blijft

een prioriteit. De komende jaren zullen we de 800 meest gevaarlijke punten in Vlaanderen aanpakken. In 2003 hebben we die zwarte punten geïnventariseerd en onderzocht hoe we ze het best kunnen wegwerken. De ontwerpen zijn klaar.

Een ander aandachtspunt was de ontwikkeling van maatregelen om de overlast tijdens werkzaamheden te beperken. Ze vallen allemaal onder de noemer Minder Hinder. We stelden een Code op die voor elke fase van de werken duidelijk maakt waarop men moet letten. Voor werken op de hoofdwegen ontwikkelden we een methode van planningscoördinatie. Zo vermijden we onder meer dat men van de ene omleiding in de andere verzeilt.

Uiteraard stopten we ook veel energie in de voorbereiding van de heraanleg van de R1 in Antwerpen. Daardoor kunnen de werken nu, zoals gepland, in 2004 starten."

**Mobiliteit en verkeersveiligheid zijn twee actuele kwesties. Welke waren de belangrijkste projecten op dit vlak? Zijn we op de goede weg?**

**Johan Vanderheyden:** "Dat we klaar zijn om de zwarte punten aan te pakken, is het resultaat van hard werken en veel overleg. In 2003 gingen ook weer veel middelen naar het openbaar vervoer.



Daardoor kan De Lijn het aanbod uitbreiden en rijden veel bussen en trams met een hogere frequentie. Het openbaar vervoer wordt zo steeds aantrekkelijker.

We hielpen bij de samenstelling van een Vademecum Voetgangersvoorzieningen en een Vademecum Fietsvoorzieningen. Ze zijn bestemd voor iedereen die bij de realisatie van infrastructuur voor de zachte weggebruiker is betrokken. We legden ook heel wat nieuwe fietspaden aan en voerden een reeks veiligheidsprojecten uit, vooral in de omgeving van scholen.

Er is steeds meer overleg en dat is een positieve evolutie. Zo werken we goed samen met de gemeenten, de politie, de Fietsersbond, middenstandsorganisaties, enzovoort. We hebben nog een lange weg te gaan, maar we gaan er wel elk jaar op vooruit."

**In juni start de eerste fase van de heraanleg van de Antwerpse Ring. Hoe evalueert u de voorbereiding ervan?**

**Johan Vanderheyden:** "Het project overtreft alle projecten waaraan mijn administratie al heeft meegewerkt. Het is uniek. Juist daarom hebben we heel veel in de voorbereiding geïnvesteerd. Het moet van

de eerste keer goed zijn. Er is veel overleg, met alle actoren, en dat zal ook tijdens de uitvoering van de werken het geval zijn. Zo is er een bereikbaarheidsmanager die optreedt als link tussen AWV en de bedrijven. De flankerende maatregelen zijn goed voor 100 miljoen euro. Sommige, zoals een beter openbaar vervoer of veilige fietspaden, zullen een blijvend effect hebben. Ook de communicatie is sterk georganiseerd, tot ver over de grenzen."

**Waarop zal de klemtoon liggen in 2004?**

**Johan Vanderheyden:** "Veel hangt af van de nieuwe Vlaamse regering, maar alles wijst erop dat verkeersveiligheid en mobiliteit hoog op de agenda zullen staan.

De opvolging van de werken aan de R1 wordt hoe dan ook een prioriteit. Om de hinder te beperken, moet iedereen zich aan de afspraken houden. Het kan haast niet anders of er zullen zich toch problemen voordoen die we niet hebben voorzien. We zullen dan snel en efficiënt moeten ingrijpen.

In 2004 beginnen we op het terrein met het systematisch wegwerken van de gevaarlijke punten. We pakken er jaarlijks 200 tot 250 aan, telkens goed voor een investering van 100 miljoen euro."





## Project 1: Werkzaamheden

### Minder hinder door meer overleg en optimale planning

Om de hinder door werkzaamheden aan het wegennet te beperken en zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid te garanderen, startte het Vlaams Gewest verschillende initiatieven op. Samen moeten ze de overlast tot een minimum herleiden.

Ons wegennet moet voor alle weggebruikers een veilige en comfortabele infrastructuur worden die de mobiliteit en de levenskwaliteit bevordert. De werkzaamheden die nodig zijn om die doelstelling te realiseren, moeten met een minimum aan hinder en overlast worden uitgevoerd. Daarom ontwikkelde de overheid een reeks initiatieven voor minder hinder. De administratie Wegen en Verkeer (AWV) speelt daarin telkens een belangrijke rol.

### Optimale planning

Ingrepen op de snelwegen en de voornaamste primaire wegen kunnen onderling op elkaar worden afgestemd, temeer daar AWV hiervoor een aantal sleutels in handen heeft. Een procedure 'planningscoördinatie' moet een betere afstemming op bovenlokaal niveau garanderen en lokale omleggingen van gelijktijdige hinder vrijwaren. Bovendien moeten verschillende soorten werken worden gespreid of juist gecombineerd: zo zou bijvoorbeeld samen met het structureel onderhoud van een wegvak ook het groenonderhoud kunnen worden aangepakt. Een centrale databank en GIS-gebaseerde interface moeten zowel de interne afstemming als de (externe) communicatie ten goede komen.

### Code voor minder hinder

Een tweede initiatief is de Code voor de beperking van verkeershinder, een soort checklist die als een meer gedetailleerde benadering van eerdere dienstorders moet worden beschouwd. De Code is niet alleen van toepassing op de autosnelwegen, maar ook en vooral op de gewestwegen. Ze voorziet in elke fase van de werkzaamheden maatregelen inzake administratieve aangelegenheden, verkeersaangelegenheden, signalisatie, veiligheidshandhaving,



planningscoördinatie en communicatie. In de planningsfase is de opdrachtgever van de werken verantwoordelijk voor de voorbereiding van de verkeersorganisatie op de plaats van de werkzaamheden en voor zowel de interne als de externe communicatie. Tijdens de uitvoering ligt de klemtoon op een correcte opvolging van de werkzaamheden en een maximale beperking van de uitvoeringstermijnen. Het Vlaams Verkeerscentrum zal een centrale rol spelen in de verspreiding van actuele verkeersinformatie.

#### Maximale coördinatie

Zowel de lokale besturen, de nutsmaatschappijen als de wegbeheerders plannen of beheren wegwerkzaamheden en kunnen overleg plegen en duidelijkere afspraken maken. In het kader van een pilootproject voor de regio Antwerpen wordt nagegaan of een internetgebaseerde toepassing een bijdrage kan leveren tot een betere planning, coördinatie en communicatie. Twee ideeën liggen aan de basis hiervan: informeer de betrokken partijen zo vroeg mogelijk over de intenties en de impact van de werken én zorg voor een goed georganiseerde en tijdig gecommuniceerde verkeersgeleiding, zowel op bovenlokaal als op lokaal niveau. Indien de procedures, werkwijzen en hulpmiddelen succesvol blijken te zijn, zullen ze mogelijk worden veralgemeend over gans Vlaanderen.

## Project 2: Veiligheid

### Drastische aanpak van gevaarlijke punten

Sedert 2003 trekt Vlaanderen jaarlijks 100 miljoen euro extra uit om gevaarlijke punten aan te pakken. Binnen vijf jaar moeten de 800 gevaarlijkste punten op onze wegen zijn weggewerkt.

Veiliger verkeer, vooral voor de zachte weggebruiker, is een prioriteit voor de Vlamingen én de Vlaamse overheid. De aanpak van de gevaarlijke punten gebeurt uiteraard niet in het wilde weg. Het kost juist heel wat studiewerk en overleg om te bepalen welke plaatsen voorrang moeten krijgen. Op die manier is iedereen er zeker van dat de juiste punten worden aangepakt en dat de oplossingen een duurzaam karakter hebben.

### Goed voorbereid aan de start

Voor dit project, dat stelselmatig zal worden uitgevoerd, werd een zo breed mogelijk draagvlak gecreëerd. Naast de administratie Wegen en Verkeer zijn ook de provinciegouverneurs, de gemeenten, de Ouders van Verongelukte Kinderen, de Fietsersbond en de Voetgangersbeweging nauw bij het project betrokken. In de eerste helft van 2004 zullen al enkele uitvoeringsprojecten worden aangevat.



Voorbeelden zijn de aanleg van rotondes in Kalmt-hout, Tienen, Bilzen en Lokeren. Er worden ook heel wat kruispunten aangepast in Antwerpen, Geetbets, Diest, Genk, Lummen, Gent en Waregem. Verder staat ook nog de bouw van een tunnel op het programma in Menen.

Intussen handhaaft de administratie Wegen en Verkeer haar inspanningen voor de verbetering van de verkeersveiligheid. Aangepaste doortochten, vrijliggende fietspaden en nieuwe rotondes worden stil aan een vertrouwd beeld op onze wegen.

## Project 3: Masterplan

### Voor een leefbaar en mobiel Antwerpen

Om de leefbaarheid en de mobiliteit in en rond Antwerpen te verbeteren, ontwikkelde de Vlaamse Overheid in 2000 het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. Het Masterplan voorziet in een globale en in de tijd geconcentreerde aanpak. Het grote voordeel daarvan is dat de verschillende projecten op elkaar kunnen worden afgestemd en dat alles op relatief korte termijn achter de rug is.

De voorbije jaren is het aantal voertuigen op de wegen in en rond Antwerpen sterk gestegen. Zo sterk dat het huidige wegennet de verkeersstroom niet langer kan verwerken. Gevolg: eindeloze files

en steeds meer ongevallen. De maatschappelijke en economische kosten van de verkeersellende lopen hoog op. Daarom ontwikkelde de Vlaamse Overheid het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. Een visie op het Antwerpen van de toekomst, vertaald in meerdere projecten.

### Troeven voor de toekomst

Het Masterplan voorziet in meer dan tien belangrijke projecten en infrastructuurwerken. Sommige daarvan werden intussen al opgestart, andere staan op stapel. Alles samen gaat het om een investering van meer dan 2 miljard euro. Bij de uitvoering ervan zijn verschillende partners betrokken die nauw met elkaar samenwerken.

De hoekstenen van het Masterplan zijn een nieuwe, volledig gesloten Ring en een Nieuwe Singel. De andere projecten betreffen hoofdzakelijk de heraanleg van de Leien en enkele grote invalswegen, de verbetering van het openbaar vervoer, de verbreding van het Albertkanaal en de renovatie van een tweetal sluizen.

### Intense samenwerking

Het Masterplan werd ontwikkeld in samenwerking met de stad Antwerpen, de provincie Antwerpen, de NMBS en De Lijn. Ook de gemeenten of steden

waarin een bepaald project geheel of gedeeltelijk wordt uitgevoerd, nemen altijd als volwaardige partner aan het project in kwestie deel.

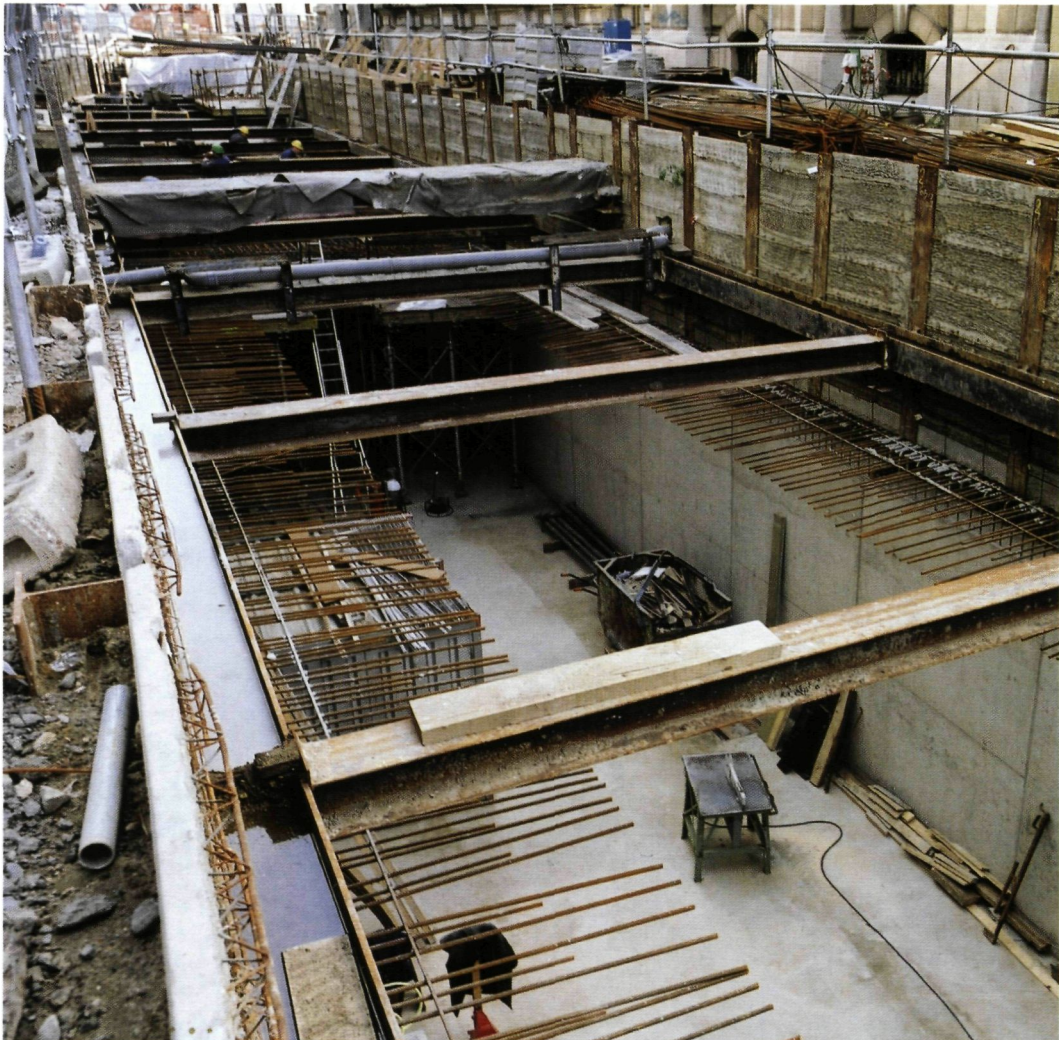
De Lijn en de NMBS zijn betrokken bij alle projecten waarin de uitbouw of verbetering van het openbaar vervoer een wezenlijk onderdeel vormt. Zij leveren ook extra inspanningen om de mobiliteit tijdens de werkzaamheden te verzekeren, onder meer door tijdelijke aanpassingen en uitbreidingen van het aanbod.

ratie, de haven, de woonkwaliteit, de veiligheid en de werkgelegenheid. Het Masterplan zal Antwerpen en omgeving beter bereikbaar, mooier en veiliger maken. Iedereen vaart er wel bij.

Centraal staan een goed uitgebouwd openbaar vervoer en extra aandacht voor voetgangers en fietsers. Ook het vrachtvervoer over water wordt gestimuleerd. De nieuwe, volledig gesloten Ring moet zorgen voor vlot doorgaand verkeer. De heraanleg van de Ring start in juni 2004.

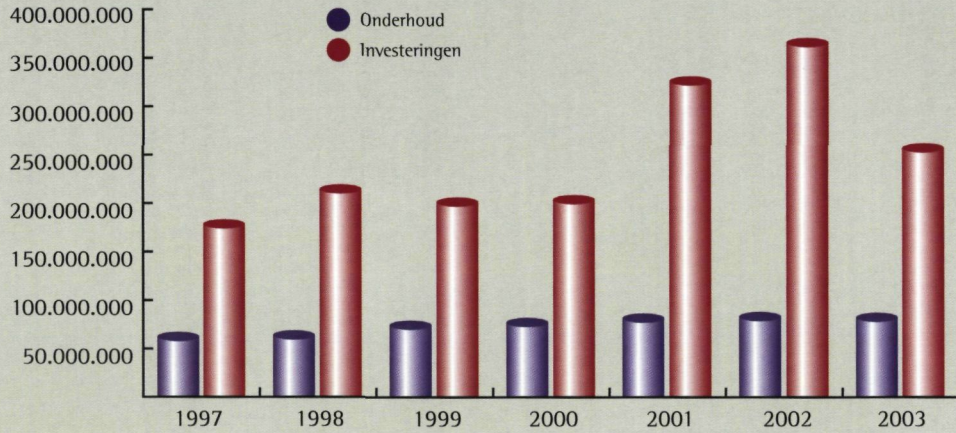
### Masterplan op mensenmaat

De huidige toestand op het vlak van de mobiliteit vormt een bedreiging voor de Antwerpse agglome-

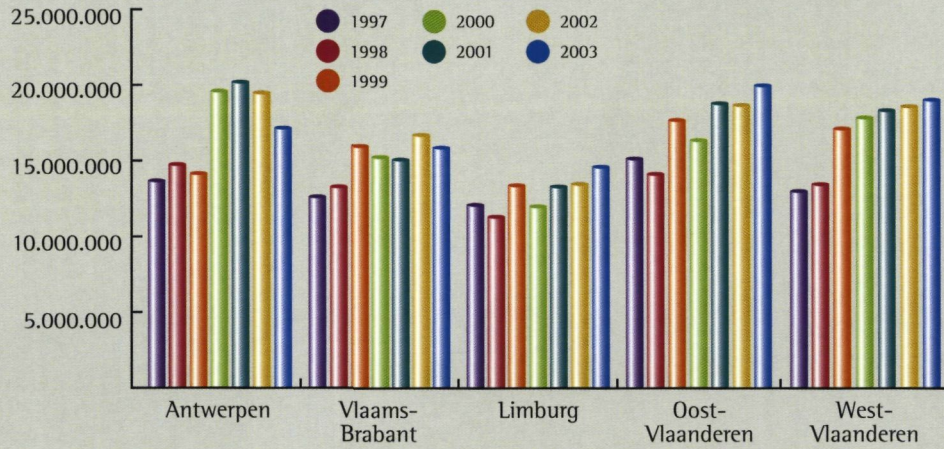


# Cijfers

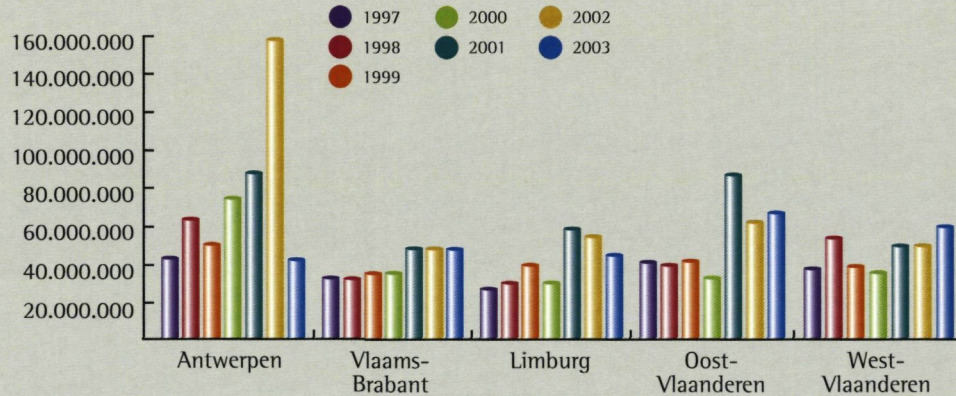
Evolutie bestede bedragen in Euro

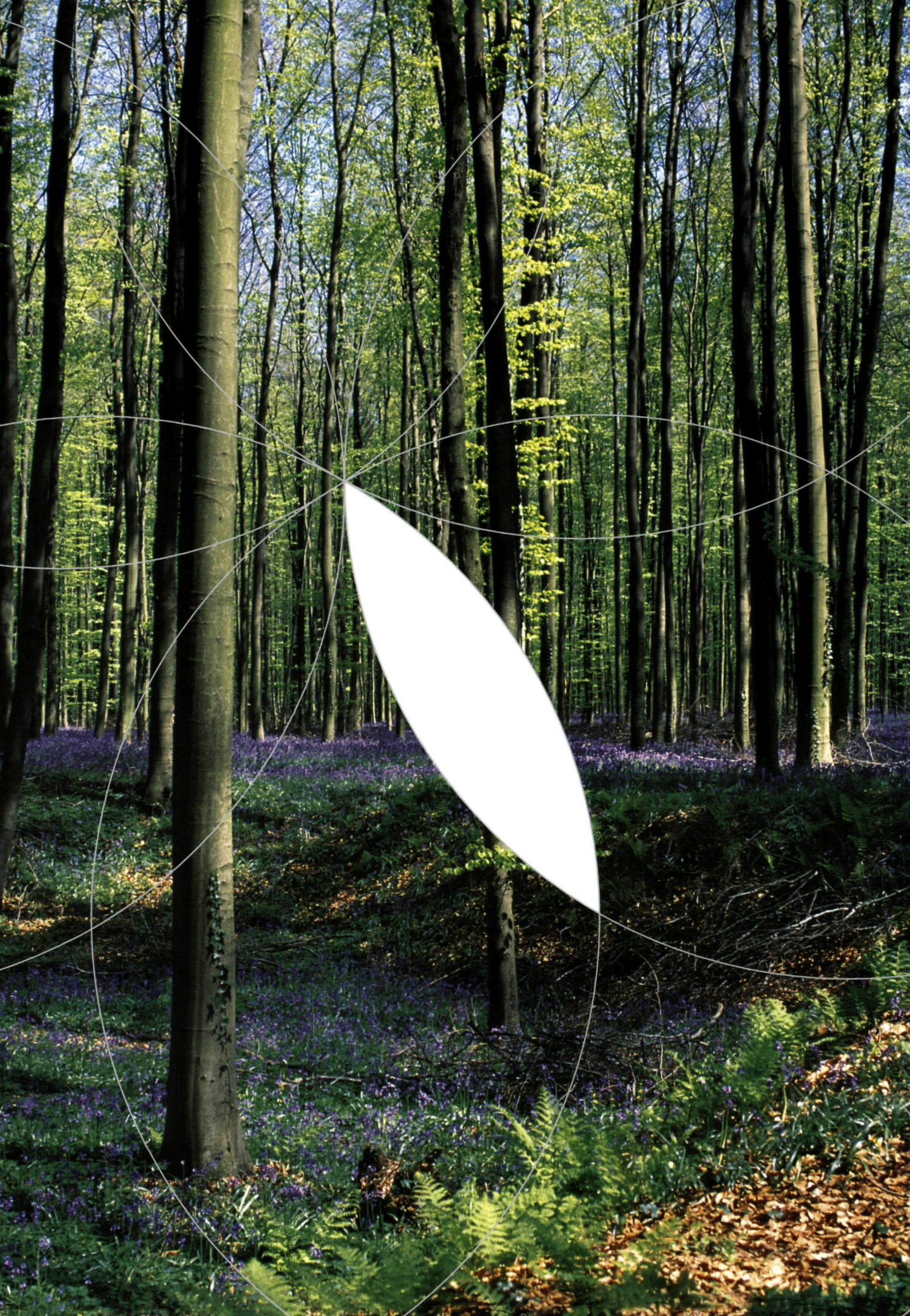


Onderhoud



Investerings





## Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer...

Het leefmilieu is erg kwetsbaar en vraagt veel zorg, aandacht en een toekomstgericht beleid. In Vlaanderen is dat beleid de verantwoordelijkheid van de administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer, kortweg AMINAL.

**We hebben één grote ambitie: het leefmilieu verbeteren.** Daarom levert AMINAL inspanningen voor het drink- en grondwater, voor de biodiversiteit, voor de bossen en het openbaar groen, voor zuivere lucht, voor de inrichting en het beheer van het agrarisch gebied en de waterlopen, voor de bewaking van milieuvoorschriften en de toepassing van de Europese milieuregelgeving.

De acht afdelingen van AMINAL en enkele gespecialiseerde werkgroepen van het directoraat-generaal dragen bij tot de voorbereiding, de uitvoering en de evaluatie van het Vlaamse milieubeleid. Naast juridische en economische instrumenten spelen een efficiënte milieucommunicatie en participatie een steeds grotere rol. Overleg, samenwerking, voorlichting, sensibilisering en educatie zullen verder aan belang winnen. Samen met onze doelgroepen streven we naar milieuwinst.





Jean-Pierre Heirman



**Interview** Het leefmilieu is een zaak van iedereen. Jean-Pierre Heirman blikt terug op de activiteiten van AMINAL, de administratie die het Vlaamse milieubeleid vorm en inhoud geeft.

Het milieubeleid is een complexe materie. Welke bijdrage leverde AMINAL in 2003 om tot een coherent geheel te komen?

**Jean-Pierre Heirman:** "We streven naar een planmatige en geïntegreerde aanpak. De basis is een goede interne integratie. In 2003 tekenden we een nieuwe structuur uit die de bevoegdheden beter op elkaar afstemt en onze dienstverlening optimaliseert. We maken ook werk van externe integratie. De planmatige benadering kreeg vorm in het Milieubeleidsplan 2003-2007 dat in 2003 werd goedgekeurd."

Dit is het tweede Milieubeleidsplan van AMINAL. Welke impact had het eerste?

**Jean-Pierre Heirman:** "Het eerste plan gaf nieuwe impulsen aan onze werking en zorgde voor een aanzienlijke groei van het personeel. Erg belangrijk waren de samenwerkingsovereenkomsten met de lokale overheden. Vlaanderen trekt jaarlijks 30 miljoen euro uit om het milieubeleid van de gemeenten te ondersteunen. In 2003 speelde driekwart van de ge-

meenten daarop in. De lokale overheden worden overigens steeds meer betrokken bij de uitvoering van het Vlaamse milieubeleid. Zo werd in 2003 nauw samengewerkt om droogkuisbedrijven te inspecteren en werden erosiebestrijdingsplannen door gemeenten uitgewerkt. Ons leefmilieu is op sommige vlakken duidelijk verbeterd. Positief zijn de daling van de uitstoot van dioxine en de inspanningen van de landbouw om de emissie van stikstof en fosfor terug te schroeven. Opvallend is ook dat de totale hoeveelheid aangeboden afval in 2002 voor het eerst sinds 1991 niet toenam en dat de Vlamingen hun afval steeds beter sorteren. Er zijn helaas ook negatieve trends, zoals het toenemend gebruik van bestrijdingsmiddelen of de stijging van de CO2-uitstoot."

Ondernam AMINAL in 2003 speciale acties om de negatieve trends te keren?

**Jean-Pierre Heirman:** "Uiteraard. We hechten veel belang aan sensibilisatie, informatie en educatie. Zo was er de mediacampagne Zonder is Gezonder die de mensen ertoe aanspoorde om minder pesticiden te gebruiken. De brochure Slimmer stoken maakte dan weer duidelijk dat open haarden en allesbranders een belangrijke bron van vervuiling kunnen zijn."

Ook andere beleidsdomeinen pakken graag uit met hun bekommernis voor het leefmilieu. Hoe reëel is die bekommernis en hoe verloopt de samenwerking?



**Jean-Pierre Heirman:** "Met ruimtelijke ordening, landbouw en gezondheid, wordt intens samengewerkt. In 2003 zetten we met het Vlaams forum voor Landbouw en Milieu een eerste stap naar een geïntegreerde samenwerking tussen beide sectoren. Hoe belangrijk zo'n aanpak wel is, blijkt vooral als er tegenstrijdige belangen zijn. Neem het Schulensmeer in Limburg.

In het kader van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn geniet het gebied volledige bescherming. Heel wat vormen van recreatie zijn dus uitgesloten. AMINAL werkte acties en maatregelen uit om tegemoet te komen aan de Europese richtlijn. Het is nu aan de lokale overheden om te bewijzen dat het ze menens is met hun bekommernis voor het leefmilieu."

Op milieuvlak is België een slechte Europese leerling die geregeld tegen de lamp loopt. Doet Vlaanderen het beter?

**Jean-Pierre Heirman:** "Ja. De nieuwe richtlijnen werden voor 90 procent omgezet en intussen zijn ook zowat 80 procent van de oude probleem dossiers opgelost. Vlaanderen scoort dus goed en voor de kaderrichtlijn Water behoren we zelfs tot de top. Ik vind overigens dat we fier mogen zijn op sommige aspecten van ons internationaal milieubeleid. Zo kwam het project *Tropisch bos* in 2003 op kruissnelheid en dragen we het duurzaam bosbeleid uit tot in Zuid-Amerika."

Het milieubewustzijn groeit en de mensen zijn duidelijk gevoeliger voor milieuhinder. Ze hebben ook sneller kritiek op het beleid. Hoe speelt AMINAL hierop in?

**Jean-Pierre Heirman:** "De mensen zijn inderdaad mondiger en dat is maar goed ook. Ze hebben recht op goede en betrouwbare informatie. Daarom pasten we in 2003 onze website aan. De informatie wordt aangeboden op maat van de bezoeker via een gebruiksvriendelijke site. Het is wel jammer dat de media enkel problemen uitvergrooten, terwijl ze blind blijven voor de successen. Denk maar aan de nieuwe bosbesluiten die meer subsidies voor duurzaam bosbeheer voorzien.

Vlak voor de jongste federale verkiezingen was er een betoging van de plattelandsbewoners die erg veel aandacht kreeg. Amper enkele dagen later stuurde diezelfde groep het betrokken kabinet een brief met het verzoek om de nieuwe bosbesluiten toch goed te keuren.

Welke troeven heeft AMINAL voor de toekomst?

**Jean-Pierre Heirman:** "Onze grootste troef is dat de belangstelling voor het milieu op elk niveau toeneemt. Steeds meer mensen beseffen dat de kwaliteit van hun leven in hoge mate wordt bepaald door die van het milieu. Een andere troef is de inzet en deskundigheid van onze medewerkers. Vlaanderen staat voor enkele grote uitdagingen, maar we hebben er de juiste mensen voor."





## Project 1: Overstromingsvoorspeller

### Nooit meer met de natte vinger

Overstromingen zijn een natuurlijk fenomeen en vormen op zich geen probleem. In het dichtbevolkte Vlaanderen veroorzaken ze echter al snel economische schade en menselijk leed. De afdeling Water ontwikkelde een krachtig instrument om die schade en dat leed te voorkomen of tot een minimum te beperken: de overstromingsvoorspeller.

Hoewel Vlaanderen in 2003 grotendeels gespaard bleef van waterellende, wijst alles erop dat we de komende jaren steeds vaker met extreem hoge waterstanden en overstromingen zullen worden geconfronteerd. Als die overstromingen schade dreigen te veroorzaken, is het belangrijk dat er tijdig en doeltreffend wordt ingegrepen. Dankzij de overstromingsvoorspeller is dat nu perfect mogelijk.

### Hightech glazen bol

Samen met een internationaal consortium werkte de afdeling Water de voorbije drie jaar aan een uniek hoogtechnologisch systeem voor het voorspellen van overstromingen in de Demervallei.

Via telemetrie worden continu neerslagmetingen, waterpeilen en klepstanden van stuwen naar de dispatching centrale doorgeseind. Het KMI stuurt bovendien elk kwartier een neerslagradarbeeld en twee keer per dag de jongste neerslagvoorspellingen door. Krachtige computers verwerken dag en nacht de meest recente informatie en voeren die in digitale hydrologische en hydraulische modellen van het Demerbekken in. Zo wordt niet alleen duidelijk of, waar en wanneer er gevaar dreigt, maar ook hoe de toestand zal evolueren. Tijdens piekmomenten voert de overstromingsvoorspeller tot 60 miljoen berekeningen per kwartier uit.

### Veiligheidsmarge van zes uur

Simulaties wezen uit dat het systeem buitengewoon accuraat is. Intussen draait het op volle toeren en wordt het op basis van de praktijkervaring verder verfijnd. Zodra verhoogde waakzaamheid is aangewezen, stuurt de overstromingsvoorspeller



<b>ENERGIE</b> <b>E</b>			
		<b>WATER</b> <b>W</b>	
	<b>MOBILITEIT</b> <b>M</b>		
			<b>AFVAL</b> <b>A</b>

**42.000 AMBTENAREN STROPEN DE MOUW OP VOOR HET MILIEU**

Als een van de grootste organisaties van Vlaanderen werken we samen met een beter en schoner Vlaanderen. Milieuzorg is onze enige voorkeurs- en verbindende prioriteit. We nemen actie op verschillende terreinen: afval, energie, water, mobiliteit. In 2004 pakten we samen de afvalberg aan. U doet toch ook mee?

Meer informatie: [www.vlaanderen.be/milieuzorg](http://www.vlaanderen.be/milieuzorg)

Vlaamse overheid  
Deze afvalreuzenpakket is milieuvriendelijk, papier met milieuvriendelijke inkt, met een recycleerbaar en milieuvriendelijk ontwerp. Het ontwerp is ontwikkeld door de Vlaamse Milieuzorg. (100) Vlaamse Milieuzorg, Antwerpen, België. Ontwerpjaar: 2004. 1000 Vlaanderen.

MOUW OP VOOR HET MILIEU

automatisch een sms-bericht naar de operatoren van de afdeling Water. Als er sprake is van een reëel overstromingsgevaar, sturen zij waarschuwingsrapporten naar de waterbeheerders en de hulpdiensten. Dat gebeurt minstens zes uur voor de situatie op het terrein kritiek wordt. Deze veiligheidsmarge kan oplopen tot 24 of zelfs 48 uur, afhankelijk van de locatie en de betrouwbaarheid van de neerslagvoorspelling.

De afdeling Water kan de rekenkracht van het systeem ook inzetten om het effect van een bepaalde ingreep in een specifieke noodsituatie snel en nauwkeurig te voorspellen. Biedt een gecontroleerde dijkbesoedeling? Is het aangewezen om een wachtbekken te laten vollopen? Uiteraard wordt de overstromingsvoorspeller ook ingezet om het effect te simuleren van allerlei plannen in het kader van het integraal waterbeleid.

### Van pilootproject tot norm

Vandaag kan de afdeling Water een beroep doen op de overstromingsvoorspeller voor 120 km Demer en zijlopen tussen Kermt en Diest. In de nabije toekomst zullen ook grote zijbeken als de Gete, de Herk en de Velp in het systeem worden opgenomen.

Via de website [www.overstromingsvoorspeller.be](http://www.overstromingsvoorspeller.be) kan iedereen nu al nagaan of er in de Demervallei

al dan niet overstromingsgevaar dreigt. Op termijn zullen ook operationele bekkenmodellen of OBM's, de officiële naam van het systeem, voor alle andere Vlaamse rivierbekkens worden ontwikkeld.

## Project 2: Interne milieuzorg

### Vlaamse overheid geeft het goede voorbeeld

Begin 2003 startte de Centrale Coördinatieve Milieuzorg (CCM) haar werkzaamheden. De belangrijkste taak van de CCM is de ondersteuning van de interne milieuzorg die elke entiteit van de Vlaamse overheid vanaf 2003 moest invoeren.

Om de betrokkenheid van alle doelgroepen te verzekeren, werkte de CCM een communicatie- en sensibilisatiestrategie uit. Dankzij de startcampagne eind 2003 zijn nu 42.000 ambtenaren vertrouwd met het project Milieuzorg in de Vlaamse overheid.

### Aanspreekpunten

Alle departementen, administraties en Vlaamse openbare of wetenschappelijke instellingen moeten voortaan aan interne milieuzorg doen en zo het goede voorbeeld geven. De verschillende entiteiten



kunnen daarbij volop rekenen op ondersteuning en begeleiding van de CCM. Elk van de 73 entiteiten wees eerst en vooral een aanspreekpunt milieuzorg aan. Deze personen zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het project binnen de eigen entiteit en worden door de CCM begeleid. In grote gebouwen waarin verschillende entiteiten zijn gevestigd, werden eind 2003 ook werkgroepen milieuzorg opgestart die eveneens door de CCM worden ondersteund.

#### On line analysesysteem

De CCM ontwikkelde in 2003 het Interne Milieuzorg Analyse Systeem (IMAS), een on line applicatie voor de aanspreekpunten. Het systeem laat ze toe om een grondige milieuanalyse van hun eigen entiteit uit te voeren en een actieplan op te stellen voor de verdere invoering van milieuzorg. Aangezien zowel de milieuwetgeving als de inzichten inzake milieuzorg geregeld veranderen, zal IMAS jaarlijks worden geactualiseerd.

Om het gebruik van IMAS en de aangereikte communicatie- en sensibilisatiemiddelen te optimaliseren, organiseerde de CCM drie vormingssessies voor de aanspreekpunten. Deze sessies hebben ook de bedoeling om de verschillende aanspreekpunten met elkaar in contact te brengen en een netwerk uit te bouwen.

#### Stroop de mouwen op

2003 was een voorbereidend jaar. In 2004 zullen de entiteiten starten met de uitvoering van hun eerste actieplan milieuzorg. Het jaarthema, afval, krijgt daarbij extra aandacht. 42.000 ambtenaren stropen de mouwen op voor het milieu.

Op de website [www.vlaanderen.be/milieuzorg](http://www.vlaanderen.be/milieuzorg) vindt u meer informatie over het project en over milieuzorg in het algemeen.

## Project 3: Milieu & gezondheid

#### Naar een geïntegreerde aanpak

De relatie tussen het leefmilieu en de gezondheid is uiterst complex. Bovendien zijn de bevoegdheden op beide terreinen verdeeld tussen de gemeenschappen, de gewesten en de federale overheid. Een geïntegreerde aanpak dringt zich op.

Eind 2002 werd binnen AMINAL de cel Milieu & Gezondheid opgericht. De nieuwe cel voert een beleid dat is gericht op het vermijden van negatieve gezondheidseffecten door milieuverontreiniging, met extra aandacht voor kwetsbare groepen als ouderen en kinderen. Hiervoor werkt de cel nauw samen met de afdelingen AMINABEL, Milieu-

inspectie en Milieuvergunningen én met de administratie Gezondheidszorg. Zo voerde de afdeling milieu-inspectie, na de vaststelling van een verhoogde concentratie van PCB's in Menen, in de buurt van een schrootbedrijf uitgebreid onderzoek naar de uitstoot van dioxine-achtige PCB's bij afvalverbranding, metallurgie, schrootverwerking en energieproductie. Hiervoor worden onder meer stalen genomen van terreinstof om te achterhalen welke de specifieke bronnen van verontreiniging zijn.

### Voor een beter binnenhuismilieu

De cel Milieu & Gezondheid stelde een onderzoeksprogramma op en rondde in 2003 al enkele concrete studies af. Zo werd een voorstel voor een geïntegreerd Vlaams beleid rond het binnenhuismilieu uitgewerkt. Eén en ander mondde uit in de publicatie van de brochure **Bouwen en Gezondheid** die al op Batibouw 2004 werd uitgedeeld.



De brochure is een eerste stap in de richting van een gecoördineerd Vlaams beleid op het vlak van het binnenhuismilieu, waarin zich gemiddeld toch 85 procent van ons leven afspeelt. Geen wonder dus dat het binnenhuismilieu vaak een belangrijke rol speelt bij het ontstaan of verergeren van allerlei



klachten en gezondheidsproblemen, zoals astma en een hele rits allergieën.

### Steunpunt voor Milieu en Gezondheid

In 2001 werd het Steunpunt Milieu en Gezondheid opgericht, een samenwerkingsverband tussen 6 Vlaamse universiteiten. Ook de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek, het Provinciaal Instituut voor Hygiëne, de Universiteit van Maastricht en het Openbaar Psychiatrisch Ziekenhuis Geel zijn volwaardige partners. Tot eind 2006 zullen ze samen beleidsonderbouwend onderzoek doen naar de relatie tussen milieu en gezondheid.

Eén van de grootste projecten van het Steunpunt Milieu & Gezondheid is het biomonitoringsprogramma om gegevens te verzamelen over de blootstelling van de mens aan vervuilende stoffen en de eventuele gezondheidseffecten ervan. Het programma is gebaseerd op het meten van biomerkers in urine- of bloedstalen bij drie leeftijdsgroepen: pasgeborenen, adolescenten en mensen tussen 50 en 65. De eerste resultaten worden verwacht in 2005.

### Nationaal Actieplan

Op nationaal niveau gaf de opmaak van het Nationaal Actieplan Milieu en Gezondheid het startschot voor een meer structurele samenwerking tussen gewesten, gemeenschappen en de federale overheid. De betrokken ministers ondertekenden een ontwerp van samenwerkingsovereenkomst dat nu de verschillende parlementaire goedkeuringsprocedures doorloopt. Het Nationaal Actieplan is ongetwijfeld een belangrijke stap in het opzetten van geïntegreerde milieu- en gezondheidsacties op terreinen waar de versnipperde bevoegdheden een optimale actie van één enkel bevoegdheidsniveau uitsluiten.







## Administratie Waterwegen en Zeewezen...

De administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) zet het beleid inzake de bevaarbare waterlopen op het terrein in daden om. **De problematiek van de Vlaamse havens, de maritieme toegangswegen, de binnenvaart en de zeevaart, de vloot en het loodswezen kent voor haar geen geheimen.** Bij de besluitvorming wordt dan ook steevast een beroep gedaan op de deskundigheid en jarenlange ervaring waarop AWZ kan bogen.

Op 125 locaties verzekeren meer dan tweeduizend gedreven en gemotiveerde medewerkers de toekomst van de Vlaamse waterwegen, de havens en de kust. In nauwe samenwerking met elkaar en met andere administraties, overheden en de betrokken sectoren formuleren ze antwoorden op complexe economische en maatschappelijke vraagstukken, onder meer op het vlak van mobiliteit en ruimtelijke ordening. Daarbij verliezen ze nooit de uiteenlopende functies van de waterwegen uit het oog. Zo werken ze volop mee aan de verdere ontwikkeling en uitvoering van het integraal waterbeheer in Vlaanderen.



Jan Strubbe

## Interview

De administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) speelt een hoofdrol in de voorbereiding en uitvoering van het Vlaamse

beleid voor de havens, de kust en de bevaarbare waterwegen. Jan Strubbe maakt de balans op van 2003.

**Hoe evalueert u het voorbije jaar op organisatorisch vlak?**

Jan Strubbe: "De aandacht ging vooral naar de verbetering van het investeringsbeleid. Er werden interne regels afgesproken en er kwam een beter opvolgingssysteem. Daardoor konden we de klassieke eindejaarspiek sterk afzwakken. De aanbestedingen werden veel meer over het hele jaar gespreid. AWZ werkte ook constructief mee aan Beter Bestuurlijk Beleid en we zijn klaar voor de nieuwe aanpak."

**Welke waren de belangrijkste realisaties in 2003?**

Jan Strubbe: "We hebben veel werk verzet, op elk terrein, maar er waren toch enkele uitschieters. De werken aan het Deurganckdok schoten zo goed op dat we al enkele delen konden opleveren. Alles wijst erop dat het dok al in 2005 zal kunnen worden gebruikt. Goed nieuws dus voor de containertrafik naar Antwerpen.

De radartoren op de Oostdyckbank was erg belangrijk voor de scheepvaartbegeleiding. Eind 2003 was de toren klaar en intussen hebben we hem ook in gebruik genomen. De installatie werkt een blinde vlek weg en bevordert de veiligheid op de Noordzee. Ook de werken aan de Leie verliepen helemaal naar wens. Intussen is gebleken dat onze investeringen vruchten afwerpen, want de binnenvaart nam ook in 2003 weer aanzienlijk toe."

**In welke mate gaf uw administratie mee vorm aan het integraal waterbeleid?**

Jan Strubbe: "De goedkeuring van het decreet Integraal Waterbeleid was een mijlpaal. AWZ houdt zich vooral bezig met de scheepvaart en de veiligheid, maar we hebben ook oog voor natuurontwikkeling en recreatie. Dat is zonder meer een goede zaak.

In 2003 zetten we een grote stap in de procedure voor de actualisatie van het Sigmaphan dat ons tegen stormen op de Noordzee moet beschermen. We werken nu volop aan een milieueffectenrapport en een kosten-batenanalyse. Tegen 2005 zullen we een investeringsbeleid kunnen voeren dat volledig in overeenstemming is met het integraal waterbeleid. Intussen ontwikkelen we instrumenten om de waterstanden te volgen en voorspellingen te doen. Speerpunt is het Hydrologisch Informatiecentrum.



Vorig jaar werd onze River Information Service operationeel en de website met de waterstanden scoort zowat 2.000 hits per dag.”

**Hoe verliep de samenwerking met de andere administraties van het departement?**

**Jan Strubbe:** "De interne samenwerking verloopt eigenlijk steeds vlotter. Er zijn structuren opgezet die dat bevorderen, zoals de kruispuntencommissie. Maar er zijn ook structuren in opbouw, zoals de bekkencomités voor het integraal waterbeheer. Ook de integrale aanpak van het havenbeleid loopt steeds beter.

De administraties van het departement LIN zijn erin geslaagd om over heel veel kwesties een gemeenschappelijke visie te ontwikkelen. Met AOSO werden nieuwe afspraken gemaakt over de afstemming van het dossierverloop en de resultaten daarvan zijn uiterst positief.

**Water kent geen grenzen. Hoe evolueerde de interregionale en internationale samenwerking?**

**Jan Strubbe:** "Ook die samenwerking ging er in 2003 op vooruit. Het intergewestelijk overleg met Wallonië en Brussel levert steeds meer concrete resultaten op en krijgt vorm in tal van werkgroepen. Met Nederland is de samenwerking intens, vooral rond het Schelde-estuarium. De ontwikkeling van

een langetermijnvisie schoot in 2003 goed op, meer bepaald met betrekking tot de planning en voorbereiding van een nieuwe structuurschets. De verdieping van de Schelde maakt daar deel van uit. Een concreet resultaat van de samenwerking met Frankrijk is de consensus over een verbinding tussen de Seine en de Schelde. Die verbinding wordt nu op Europees niveau erkend als een groot Europees project.”

**Welke zijn de prioriteiten in 2004?**

**Jan Strubbe:** "Tegen eind 2004 moet er een beslissing kunnen worden genomen over de verdieping van de Schelde en het vernieuwde Sigmapijn. We zullen werk maken van een nieuwe visie op de kustverdediging, zodat we ook op dat vlak tot een integrale aanpak kunnen komen. Voor de binnenvaart staan enkele grote investeringen op stapel, zoals de sluis van Evergem.

Uiteraard zullen we de interne werking van de administratie verder verbeteren. AWZ zal ook een campagne voeren om mensen warm te maken voor een job bij het Zeewezen. In 2003 organiseerden we samen met het onderwijs en enkele andere reders al een promotiecampagne en het aantal studenten in de zeevaartscholen neemt weer toe. Een loopbaan in de zeevaart wordt blijkbaar weer aantrekkelijker.”





## Project 1: Scheepvaart in de lift

### Industrie herontdekt Vlaamse waterwegen

Het goederenvervoer op de Vlaamse waterwegen zit weer in de lift. Dat is niet alleen het gevolg van het fileprobleem, maar ook van de maatregelen van de Vlaamse overheid om de scheepvaart te bevorderen. Vlaanderen beschikt over vier zeehavens en een dicht netwerk van bevaarbare waterwegen, een troef die we volop moeten uitspelen. De afschaffing van het toerbeurtsysteem in 1998 en de verlaging van de scheepvaartrechten met 90 procent in 2000 maakten de binnenvaart alvast aantrekkelijker. Maar er is meer.

### Optimale bediening van bruggen en sluisen

Door de groei van de binnenvaart stijgt de kans op wachttijden aan sluisen en bruggen. De bediening ervan moet worden geoptimaliseerd en AWZ zet hiervoor geavanceerde middelen in. Het inschakelen van motoren, de afstandsbediening van meerdere bruggen en de automatisering zorgen voor een sterke daling van de wachttijden. AWZ geeft prioriteit aan de aanwerving van binnenvaartbegeleiders en zorgt voor een intensieve opleiding. De automatisering laat toe om het personeel efficiënter in te zetten en de bedieningstijden uit te breiden. De sluis te Evergem wordt continu bediend en de bedieningstijd van andere sluisen nam toe.

### Slim investeren in nieuwe kaaimuren

Om voldoende aanlegplaatsen te voorzien, werkte AWZ samen met de andere waterwegbeheerders een vorm van Publiek-Private Samenwerking uit. Een bedrijf dat in een samenwerkingsverband stapt, kan rekenen op een financiële tussenkomst voor de bouw van een kaaimuur. In ruil garandeert het bedrijf 10 jaar lang een bepaald overslagvolume. Deze regeling kon de jongste jaren rekenen op enorme belangstelling van de privé-sector. Intussen werden 92 projecten goedgekeurd, waarvan er al 51 in bedrijf of uitvoering zijn. AWZ streeft nu naar het akkoord van de Europese Commissie om de regeling na 1 januari 2005 te kunnen voortzetten.



### Telematica in dienst van de binnenvaart

De combinatie van informatica met draadloze communicatie verbetert de manier van werken. Zo zal BIVAS, het Binnenvaart Intelligent Vraag en Aanbod Systeem, rechtstreekse onderhandelingen tussen binnenvaartondernemers en ladingaanbieders mogelijk maken. IBIS, het Informatiesysteem Binnenscheepvaart, automatiseert dan weer het beheer van de waterweg. Vroeger moest een schipper aan elke sluis aantonen dat hij over de nodige vergunning beschikte. Vaak moest hij daarvoor telkens zijn schip verlaten. Dankzij IBIS moet dat nu alleen nog bij het begin van het traject. Het systeem speelt de gegevens door aan alle passagepunten. De schipper wordt ook gewaarschuwd voor eventuele problemen op het traject, zodat hij zijn vaarsnelheid kan aanpassen of een andere route kiezen.

### Toekomst verzekerd

Om de binnenvaart verder te stimuleren, werd een plan opgesteld voor de periode tot 2010. Erg belangrijk is het wegwerken van knelpunten en het operationeel houden van de infrastructuur. Daarvoor zal AWZ allerlei werken uitvoeren, zoals het verdiepen van waterwegen of het renoveren van bruggen en sluisen. De verdere automatisering zal de dienstverlening nog verbeteren. AWZ zal bovendien onderzoek doen naar kostenbesparende overslag- en vervoers-

technieken. De bouw van kaaimuren en overslagpunten zal bedrijven aanmoedigen om zich langs de waterwegen te vestigen. Ten slotte zal ook het beroep van schipper aantrekkelijker worden gemaakt, onder meer via een beter sociaal statuut, opleidingen en de inrichting van aangename wachtplaatsen.

## Project 2: Deurganckdok

### Eerste fase zit erop

Begin 1998 besliste de Vlaamse regering om in de haven van Antwerpen een nieuw getijdendok te bouwen: het Deurganckdok. De eerste fase van de werken was in oktober 2003 achter de rug. Het Deurganckdok zal 5,5 miljoen containers per jaar kunnen behandelen en de huidige capaciteit van de haven meer dan verdubbelen. Daarmee stelt het dok de toekomst van Antwerpen, de vierde haven in de wereld, veilig. Het dok ligt op Linkeroever, ten oosten van Doel, en zal zonder sluis rechtstreeks in verbinding met de Schelde staan.

### Goede vaart na valse start

Het Deurganckdok wordt gebouwd in drie fases. De eerste fase, de bouw van 1.260 meter kaaimuur aan de westelijke zijde, is intussen afgerond. Later dan



oorspronkelijk gepland, want de eerste bouwvergunning werd door de Raad van State geschorst, zodat de werken in maart 2001 moesten worden stilgelegd. Ze konden pas in april 2002 worden hervat, nadat het Vlaams Parlement een nooddecreet stemde dat de aanvraag en goedkeuring van een nieuwe bouwvergunning mogelijk maakte. In het decreet zijn ook de natuurcompensaties voor de havenuitbreiding op Linkeroever uit het Milieueffectenrapport vastgelegd.

### Tweede en derde fase opgestart

De kaaimuren van het Deurganckdok zijn van gewapend beton, opgetrokken in L-vorm, met een totale hoogte van 30 meter. De eigenlijke kaaimuur heeft een hoogte van 23,5 meter en is bovenaan 5 meter dik. De muren worden opgetrokken in een diep uitgegraven bouwput die door een gesloten pompsysteem droog wordt gehouden.

De tweede fase omvat de bouw van 1.370 meter kaaimuur aan de oostelijke zijde en de uitbreiding met 400 meter aan de westkant. Eind 2003 waren de werken aan de kaaimuur aan de westelijke zijde tot zowat 1.400 meter opgeschoten. Ook de grondaanvullingen achter deze kaaimuur waren volledig afgewerkt. De derde fase, de bouw van 1.080 meter kaaimuur aan de westelijke en 680 meter aan de oostelijke zijde plus een uitbreiding van 400

meter aan de oostkant, werd eveneens al in 2003 opgestart.

### Tussendijk versnelt ingebruikname

Over de volledige breedte van het dok, goed voor 450 meter, werd een tussendijk aangelegd. De dijk laat toe om de eerste 850 meter van het dok vrij te baggeren en nadien in gebruik te nemen, terwijl achter de dijk de werken worden voortgezet. De bouwput werd gedeeltelijk onder water gezet en op 15 april 2003 werd een opening in de Scheldedijk gemaakt om het baggerschip van Dredging International via een tijdelijke sluis in het dok te brengen. Op 5 mei 2003 startten de baggerwerken in de westelijke dokhelft. Met de baggerspecie worden de terminalterreinen ten westen en ten oosten van het dok opgehoogd. Midden 2005 worden de eerste containerschepen in het Deurganckdok verwacht.

## Project 3: Radartoren Oostdyckbank

### Blik over de grenzen

Door het toenemend verkeer op de Noordzee en de Westerschelde drong een uitbreiding van de Schelderadarketen zich op. Die kwam er eind 2003 met

de afwerking van de nieuwe radartoren op de Oostdyckbank, 24 kilometer voor de kust van Nieuwpoort. De nieuwe onbemande radarsensor, de 21ste van de Schelderadarketen, volgt het scheepvaartverkeer binnen een straal van 40 km, van Oostende tot een eind over de Franse grens. De off-shore-constructie bestaat uit twee in de zeebodem geheide palen: de radarpaal en de helipaal. Beide palen zijn met elkaar verbonden door een loopbrug en het geheel ziet er uit als een klein boorplatform. In noodgevallen kan de toren worden bemand.

### Selfsupporting radareiland

Op de radarpaal is 17,5 meter boven de laagwaterlijn een regelmatige achthoek met een diameter van 9 meter als werk- en leefruimte voorzien. Zes personen kunnen verschillende dagen op het eiland verblijven. Het is bereikbaar met de boot of per helikopter. In de radarpaal bevinden zich een zoetwatertank en een vuilwatertank van 10.000 liter. Op de helipaal staat een achthoekige module met een diameter van 13 meter waarop het helidek werd aangelegd. Dit landingsplatform heeft een doorsnede van 16 meter en is geschikt voor helikopters van maximaal 5 ton. In de helipaal bevindt zich een dieseltank van 40.000 liter. Daarmee kan de toren een achttal maanden van stroom worden voorzien. Brandstof, water en grote stukken kunnen enkel per schip van en naar het eiland worden

getransporteerd. Daarvoor zijn de nodige kranen en takels voorzien. Alle ruimten zijn geklimatiseerd en het hele eiland wordt beveiligd door een automatisch blussysteem. Beide modules beschikken over een reddingsboot voor 8 personen.

### Tussen wal en toren

De radartoren op de Oostdyckbank is uitgerust met twee radarantwoordbakens, navigatieverlichting, nautifoons die bij mist automatisch worden ingeschakeld en vliegverlichting op het helidek. Voor de bewaking werd een Building Management System geïnstalleerd waarmee alle werktuigkundige en elektrische systemen van op afstand kunnen worden gecontroleerd. Sommige systemen, zoals het motorbedrijf en de vliegverlichting, kunnen vanaf de wal worden aan- en uitgeschakeld.

De gedigitaliseerde videobeelden en scheepvaartbewegingen worden samen met de hydrometeogegevens via een straalverbinding op aparte kanalen naar het dienstgebouw van AWZ in Nieuwpoort gezonden. In het gebouw werd een geklimatiseerde ruimte voor de elektronica ingericht. De schotels van de straalverbinding zijn bevestigd aan de radarpaal en op de seinmast van het dienstgebouw. De hydrometeogegevens gaan vervolgens naar Oostende, terwijl de radargegevens worden doorgestuurd naar de bemande centrale van Zeebrugge.







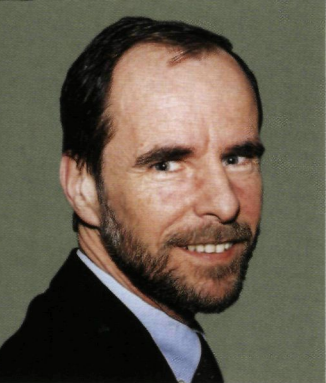
## Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten & Landschappen...

AROHM is actief op drie domeinen: ruimtelijke ordening, huisvesting en, ten slotte, monumenten en landschappen. **Ook in 2003 verzette de administratie heel wat werk en werden enkele belangrijke projecten gerealiseerd.**

Op het vlak van de ruimtelijke ordening ging bijzondere aandacht uit naar de ruimtelijke uitvoeringsplannen of RUP's en naar de visievorming rond het Economisch Netwerk Albertkanaal.

Op het domein van de huisvesting bouwde AROHM een kenniscentrum rond wonen uit en werden enkele premies voor particulieren aangepast. De administratie nam ook verschillende initiatieven voor een verbetering van de woningmarkt.

In de afdeling Monumenten en Landschappen stonden de nieuwe uitvoeringsbesluiten bij het landschapsdecreet centraal. Bovendien werd het Instituut voor het Archeologisch Patrimonium in de administratie geïntegreerd.



*Hugo Beersmans*

## Interview

De administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten & Landschappen (AROHM) is de draaischijf van het ruimtelijk beleid, het woonbeleid en de zorg voor het historisch erfgoed. Hugo Beersmans schetst de activiteiten van een goed gevuld jaar.

**De provincies en de gemeenten maken werk van eigen ruimtelijke structuurplannen. Welke rol speelt AROHM in dat proces?**

**Hugo Beersmans:** "We hebben in 2003 veel energie gestopt in de begeleiding van provincies en gemeenten. Het structuurplan van Vlaams-Brabant zit nu in de fase van het openbaar onderzoek, terwijl dat van Oost-Vlaanderen nog definitief moet worden goedgekeurd. De andere provincies zijn er helemaal mee klaar. Intussen beschikt ook een dertigtal gemeenten al over een eigen structuurplan. Alle andere zijn er nog mee bezig. Ze kunnen daarbij niet alleen rekenen op financiële ondersteuning, maar ook op onze knowhow.

Het opmaken van de provinciale structuurplannen was een goede toets voor het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en gaf aanleiding tot een gedeeltelijke herziening ervan. Het voorziet nu meer ruimte voor woningen en bedrijventerreinen."

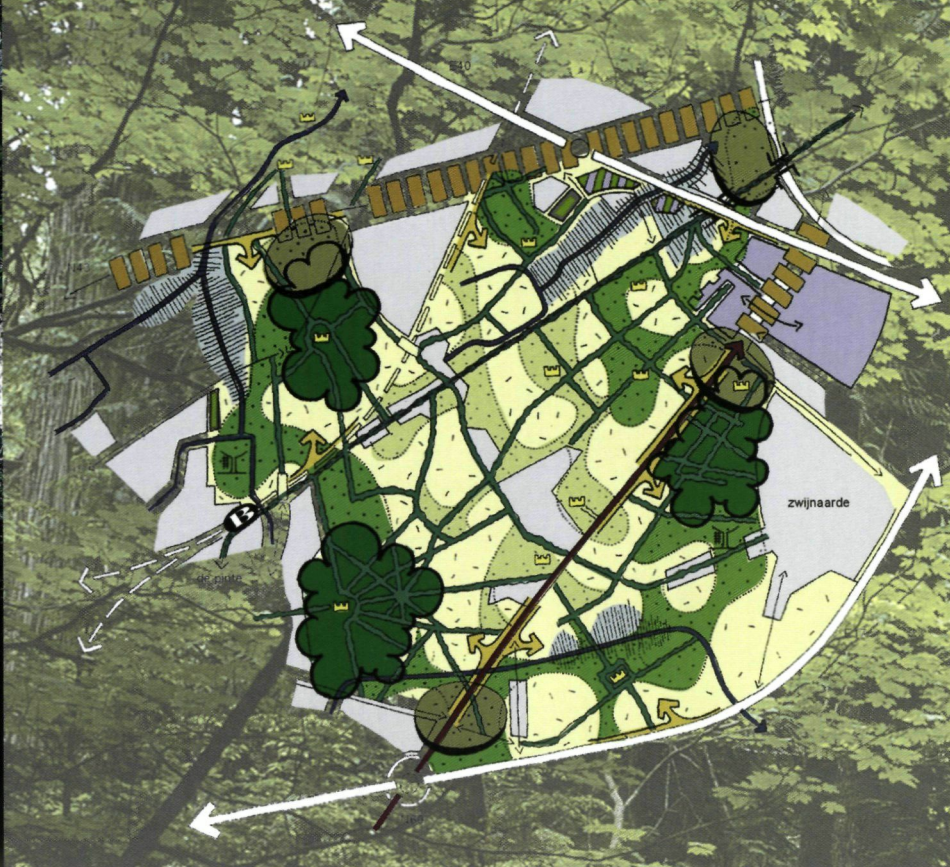
**De structuurplannen moeten worden vertaald in uitvoeringsplannen. Wordt er ook op dit vlak vooruitgang geboekt?**

**Hugo Beersmans:** "Om het hele proces vlotter te laten verlopen, werken we aan een uniforme methodiek voor de opmaak van de ruimtelijke uitvoeringsplannen of RUP's. Die moeten de principes van het RSV in concrete acties vertalen.

Eind 2003 waren we bezig met de opmaak van meer dan 150 RUP's tegelijk. Dat vergt veel overleg en alle RUP's moeten ook aan een openbaar onderzoek worden onderworpen. Bij structuurplannen leidt dat vooral tot reacties van sectoren en verenigingen. Bij de RUP's lokt die inspraak ook veel bezwaarschriften van particulieren uit. Ze worden stuk voor stuk onderzocht en we houden er ook effectief rekening mee."

**Is er op het vlak van de ruimtelijke ordening sprake van nieuwe evoluties en tendensen?**

**Hugo Beersmans:** "Iedereen beseft nu dat ruimtelijke ordening meer moet inhouden dan het toekennen van specifieke functies aan een specifiek gebied. Ik stel vast dat de mensen nu beseffen hoe belangrijk een duurzaam ruimtelijk beleid wel is voor de kwaliteit van het leven. Die mentaliteitswijziging bevordert het overleg en versterkt het maatschappelijk draagvlak."



Welke waren de belangrijkste activiteiten op het vlak van het huisvestingsbeleid?

**Hugo Beersmans:** "De investeringen zijn gestegen. Dat levert echter niet noodzakelijk meer woningen op. Grote renovatiewerken slopen erg veel middelen op, maar zorgen zelden voor bijkomende woongelegenheid.

We hebben de tegemoetkomingen voor huisvesting aangepast en verhoogd. Daardoor kunnen nu meer mensen aanspraak maken op een verbeterings- of aanpassingspremie. Erg belangrijk is ook de gratis Verzekering Gewaarborgd Wonen die het risico op problemen bij de afbetaling van een hypothecaire lening beperkt.

In 2003 werd het Kenniscentrum Duurzaam Woonbeleid opgericht. Alle informatie over de woningmarkt zal hier worden verzameld en verwerkt. Het centrum wordt een belangrijk instrument voor de ontwikkeling van een toekomstgericht woonbeleid. En tot slot blijft het toezicht op de woningkwaliteit één van de cruciale elementen van het Vlaamse woonbeleid. Naast het inspectie- en inventarisatiewerk op het terrein, bracht de cel Kwaliteitsbewaking ook drie rapporten uit, over "Herhuisvesting na onbewoonbaarverklaring", "Klein wonen: een analyse van de markt van kamers en andere kleine woonruimten", en tenslotte "Twee jaar Vlaamse Wooninspectie: een evaluatie."

Uw administratie is nu ook bevoegd voor de archeologische monumentenzorg. Een goede zaak?

**Hugo Beersmans:** "Vind ik wel, ja. Elke wijziging van de ruimte houdt een bedreiging van het bodemarchief in. De link met ruimtelijke ordening is dus duidelijk. Het bodemarchief is een uniek monument dat we moeten koesteren en beschermen. Dat sluit perfect aan op het takenpakket van Monumenten & Landschappen.

Vorig jaar werden ook drie uitvoeringsbesluiten bij het landschapsdecreet goedgekeurd. Het gaat onder meer om de instelling van een premiestelsel voor het onderhoud en het beheer van beschermde landschappen, zoals we dat voor monumenten al langer kennen."

Waarop zal de klemtoon liggen in 2004?

**Hugo Beersmans:** "Dat zal uiteraard gedeeltelijk afhangen van het beleid van de nieuwe Vlaamse regering. Er zal in elk geval veel aandacht gaan naar de nieuwe versie van het RSV en de opmaak van de RUP's. Op het vlak van het ruimtelijk beleid zitten we in de overgangsfase tussen het oude en het nieuwe systeem. Dat zorgde de voorbije jaren voor extra werk en dat zal zeker ook nog in 2004 het geval zijn."





## Project 1: Archeologische monumentenzorg

### Werk van eigen bodem

De Vlaamse bodem is bijzonder rijk aan sporen uit het verleden. Samen vormen ze een gigantisch archief dat deel uitmaakt van ons erfgoed. We moeten er dan ook zorg voor dragen.

Het Vlaamse bodemarchief is niet alleen buitengewoon rijk en gevarieerd, maar ook ontzettend kwetsbaar. Een groot deel ervan ging intussen definitief verloren, al dan niet onopgemerkt. Door de industrialisering verliep de erosie van het bodemarchief echter sneller dan ooit. Wat nog rest moeten we koesteren, beheren en beschermen. Dat is de taak van de archeologische monumentenzorg.

### Bodemarchief als monument

In de loop van 2003 werd het Instituut voor het Archeologisch Patrimonium in AROHM geïntegreerd en vanaf 1 januari 2004 is de afdeling Monumenten en Landschappen bevoegd voor de zorg voor het bodemarchief. De rechtstreekse link tussen de archeologische monumentenzorg en de ruimtelijke ordening is voor beide sectoren van groot belang. Elke wijziging van de ruimtelijke situatie vormt een bedreiging voor de eventueel aanwezige archeologische erfgoedwaarden. Het gaat daarbij niet alleen om grote infrastructuurwerken, havenuitbreidingen, stadskernvernieuwing of de inplanting van nieuwe verkavelingen of bedrijventerreinen. Ook relatief kleine werken en zelfs natuurontwikkelingsprojecten kunnen een negatieve impact hebben op het behoud van een archeologische site.

### Actief voorkomingsbeleid

Vandaag gaat nog al te vaak een deel van het bodemarchief voorgoed verloren, zonder degelijk wetenschappelijk onderzoek. Stuit men bij werken op bodemvondsten, dan wordt in het beste geval een oplossingsrichting gezocht. Niet zelden moeten de archeologen dan tegen de klok werken om een zo groot mogelijk deel van de site te onderzoeken en in kaart te brengen.



Er is behoefte aan een coherent en actief voorkomingsbeleid, gericht op een maximaal behoud van de archeologische erfgoedwaarden ter plaatse. Pas als blijkt dat het voortbestaan van een vindplaats op termijn niet haalbaar is, moeten opgravingen ervoor zorgen dat de informatie die verloren dreigt te gaan wordt gedocumenteerd. De komende jaren zal AROHM dit beleid gestalte geven.

#### Intergemeentelijke samenwerking

De bewoners van een gemeente of stad zijn nieuwsgierig naar hun eigen verleden en dat van hun omgeving. In tijden van snelle maatschappelijke veranderingen, biedt het lokale erfgoed houvast. Elke gemeente, hoe klein ook, bezit archeologische erfgoedwaarden die een wezenlijk onderdeel vormen van het collectieve geheugen van de lokale gemeenschap.

Lokale initiatieven met betrekking tot de archeologische monumentenzorg hoeven niet beperkt te blijven tot sensibiliseringscampagnes of het verstrekken van informatie. Zo financieren zeven gemeenten in het Waasland samen al jarenlang een eigen archeologische dienst. Lokale besturen kunnen dus ook actief bijdragen tot een efficiënter beheer van het eigen bodemarchief.

Het Waaslandse initiatief verdient navolging. Daarom werden in 2003 clusters van cultuurhistorisch

verwante gemeenten ertoe aangespoord om een structureel 'partnerschap in archeologie' aan te gaan. Vanaf 2004 zal de Vlaamse overheid die intergemeentelijke samenwerking financieel ondersteunen.

## Project 2: Economisch Netwerk Albertkanaal

#### Van papier tot realiteit

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen schuift het Albertkanaal naar voor als een economisch netwerk met grote potenties. De ideale ligging, langs het Albertkanaal en de E313, maakt het mogelijk hier tegen 2007 enkele honderden hectaren aan bijkomende bedrijventerreinen te ontwikkelen. Plannen maken is gemakkelijk. Hoe zetten we de stap van papier tot realiteit?

Bij een planningsproject zoals het Economisch Netwerk Albertkanaal is het belangrijk dat er een visie wordt ontwikkeld die niet enkel rekening houdt met de wensen uit de economische sector, maar evengoed de open ruimte respecteert. Bovendien moet er grondig nagedacht worden over de gevolgen voor de mobiliteit en de levenskwaliteit in de



omgeving. Tussen structuurplan en uitvoering zitten daarom heel wat uren studie en overleg.

#### Van structuurplan tot actieprogramma

De eerste stap in het planningsproces was het opstellen van een visie op de gewenste ruimtelijke structuur van het Economisch Netwerk Albertkanaal. De Vlaamse overheid zat hiervoor samen met de gewestelijke ontwikkelingsmaatschappijen, de provincies en nog tal van andere partners. Samen hebben zij een actieprogramma opgesteld voor het gebied. Dat geeft heel concreet aan welke de meest gunstige locaties zijn voor bedrijventerreinen, zonder dat daardoor de ruimtelijke kwaliteit voor de andere ruimtegebruikers wordt aangetast. Dit actieprogramma wordt, samen met alle bezwaren en adviezen die ontvangen werden, ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse regering.

#### Van actieprogramma tot uitvoeringsplan

Verschillende punten van het actieprogramma kunnen vervolgens worden vastgelegd in een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP). Zo'n uitvoeringsplan bevat niet alleen een bestemmend plan van het gebied maar geeft ook in grote lijnen aan hoe de inrichting moet gebeuren. Daardoor wordt een goede ruimtelijke inpassing gegarandeerd.

Samenwerking en overleg staan centraal in dit soort planningsprojecten. De inzet is dan ook groot: het versterken van de ruimtelijke structuur van Vlaanderen, door initiatieven te nemen precies op die locaties die het meest geschikt zijn voor dat bepaalde initiatief. In het geval van het Albertkanaal gaat het over het versterken van de economische structuur. De Vlaamse overheid voert gelijkaardige planningsprocessen voor het versterken van de stedelijke, de agrarische en de groene structuur van Vlaanderen.

## Project 3: Huisvesting

#### Tegemoetkomingen opgeknapt

De Vlaamse overheid voorziet verschillende tegemoetkomingen voor mensen die een woning kopen, bouwen of verbouwen. De belangrijkste zijn de Verbeteringspremie, de Aanpassingspremie en de Verzekering Gewaarborgd Wonen.

Wie aan bepaalde voorwaarden voldoet, kan bij AROHM terecht voor een Verbeteringspremie. De premie is bedoeld als een stimulans voor de eigenaars om hun woning te verbeteren en/of uit te breiden. Voor wie bouwt of verbouwt, is die financiële steun uiteraard welkom. Nu de voorwaarden

werden versoepeld en meer werken in aanmerking komen, zullen ook meer eigenaars van de premie kunnen genieten.

### Een kwart hoger

De Verbeteringspremie werd grondig aangepast. De voorwaarden waaraan de aanvrager moet beantwoorden werden iets minder streng en de premiebedragen stegen in één klap met liefst 25 procent. Bovendien geldt de premie niet langer uitsluitend voor dakwerken, de renovatie van het buitenschrijnwerk en de vernieuwing van de elektrische of sanitaire installatie. Voortaan kunnen eigenaars immers ook een premie krijgen voor gevelwerken en een behandeling tegen optrekkend vocht. Ook de vernieuwing van de verwarmingsinstallatie komt in aanmerking, een maatregel die onder meer moet helpen om het risico op koolmonoxidevergiftiging te beperken. Slecht afgestelde of slecht functionerende verwarmingstoestellen met een vlam eisen immers nog elk jaar tientallen slachtoffers.

### Aanpassingspremie

De Vlaamse overheid doet ook een behoorlijke duit in het zakje voor aanpassingswerken die nodig zijn om oudere mensen of personen met een handicap toe te laten zo zelfstandig mogelijk te leven. Som-

mige fysieke problemen vereisen immers een aangepaste woonomgeving. Doorgaans volstaan aanpassingen van de technische of sanitaire installatie, maar soms moet ook de constructie van de woning worden aangepakt.

### Gratis verzekering

Bij het afsluiten van een hypothecaire lening voor het kopen, bouwen of verbouwen van een woning kan de eigenaar een beroep doen op de Verzekering Gewaarborgd Wonen. Deze gratis verzekering beperkt de financiële risico's van een dergelijke lening en is de opvolger van de vroegere Verzekering tegen Inkomensverlies. De verzekering helpt de lening gedurende een bepaalde periode af te betalen indien men plots onvrijwillig werkloos of arbeidsongeschikt wordt.

Ook van deze verzekering werden de voorwaarden versoepeld. De vaste franchise werd afgeschaft en vervangen door een proportionele bijdrage, de inkomensgrens werd met 10 procent verhoogd en de wachttijd werd tot drie maanden gehalveerd, ook voor zelfstandigen. Bovendien werd het algemene minimumbedrag van de lening van 50.000 euro voor renovatieleningen tot 23.300 euro verlaagd. Daardoor komen nu ook kleinere renovatiewerken in aanmerking.



# Organogram

Organisatie van het departement  
Leefmilieu en Infrastructuur.

Situatie op 15 mei 2004



Administratie  
Algemene  
Administratieve Diensten  
Luc Lathouwers  
tel. 02 553 72 02  
fax 02 553 72 05  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 2  
1000 Brussel  
algemene.diensten@  
lin.vlaanderen.be



Administratie  
Ondersteunende Studies  
en Opdrachten  
ir. Frans Rochtus  
tel. 02 553 73 11  
fax 02 553 73 05  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 6  
1000 Brussel  
ondersteunende.studies@  
lin.vlaanderen.be



Administratie  
Milieu-, Natuur-,  
Land- en Waterbeheer  
Jean-Pierre Heirman  
tel. 02 553 80 11  
fax 02 553 80 05  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 8  
1000 Brussel  
aminabel@  
lin.vlaanderen.be

Mobiliteitscel  
Marleen Govaerts  
tel. 02 553 71 24  
fax 02 553 71 08  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 2  
1000 Brussel  
mobiliteitscel@  
lin.vlaanderen.be

Personeel  
Sonja Vanblaere  
tel. 02 553 72 62  
fax 02 553 72 06  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 2  
1000 Brussel  
personeel@  
lin.vlaanderen.be

Betonstructuren  
ir. Jan-Jaak Polen  
tel. 02 553 73 68  
fax 02 553 73 65  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 6  
1000 Brussel  
betonstructuren@  
lin.vlaanderen.be

Metaalstructuren  
ir. Guy Cools  
tel. 02 553 73 56  
fax 02 553 73 55  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 6  
1000 Brussel  
metaalstructuren@  
lin.vlaanderen.be

Algemeen Milieu- en  
Natuurbeleid  
ir. Marc Cherretté  
tel. 02 553 80 57  
fax 02 553 80 55  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 8  
1000 Brussel  
aminabel@  
lin.vlaanderen.be

FITA vzw  
ir. Louis Van Schel  
tel. 02 553 71 16  
fax 02 553 71 45  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 2  
1000 Brussel  
secre.fita@  
lin.vlaanderen.be

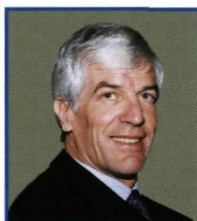
Juridische  
Dienstverlening  
Anne Van Renterghem  
tel. 02 553 74 11  
fax 02 553 74 05  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 2  
1000 Brussel  
juridische.dienstverlening@  
lin.vlaanderen.be

Geotechniek  
ir. Gauthier Van Alboom  
tel. 09 240 75 11  
fax 09 240 75 00  
Tramstraat 52  
9052 Zwijnaarde  
geotechniek@  
lin.vlaanderen.be

Algemene Technische  
Ondersteuning  
ir. Kathy  
Vandenmeerschaut  
tel. 02 553 73 99  
fax 02 553 73 85  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 6  
1000 Brussel  
tech.ondersteuning@  
lin.vlaanderen.be

Milieuvergunningen  
François Wambacq  
tel. 02 553 79 97  
fax 02 553 79 95  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 8  
1000 Brussel  
milieuvergunningen@  
lin.vlaanderen.be

Beleid  
ir. Jos François  
tel. 02 553 71 09  
fax 02 553 71 07  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 2  
1000 Brussel  
beleid.lin@  
lin.vlaanderen.be



Logistiek  
Carl Vranken  
tel. 02 553 84 11  
fax 02 553 84 05  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 2  
1000 Brussel  
logistiek@  
lin.vlaanderen.be

Beleid Elektriciteit en  
Mechanica  
ir. Jean-Pierre Vijverman  
tel. 02 553 72 91  
fax 02 553 72 95  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 6  
1000 Brussel  
em.beleid@  
lin.vlaanderen.be

Elektriciteit en  
Mechanica Gent  
ir. Willy Van Wallegheem  
tel. 09 244 82 11  
fax 09 244 82 00  
Elfjulistraat 41  
9000 Gent  
em.gent@  
lin.vlaanderen.be

Water  
ir. Paul Thomas  
tel. 02 553 21 11  
fax 02 553 21 05  
E. Jacquainlaan 20,  
bus 5  
1000 Brussel  
water@lin.vlaanderen.be

Organisatie  
ir. Yves Rubens  
tel. 02 553 71 03  
fax 02 553 71 06  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 2  
1000 Brussel  
organisatie.communicatie@  
lin.vlaanderen.be

Secretaris-generaal  
ir. Fernand Desmyter  
tel. 02 553 71 02  
fax 02 553 71 05  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 2  
1000 Brussel  
leefmilieu.infrastructuur@  
lin.vlaanderen.be

Boekhouding en  
Begroting  
Antoine Reniers  
tel. 02 553 84 63  
fax 02 553 84 65  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 2  
1000 Brussel  
boekhouding.begroting@  
lin.vlaanderen.be

Elektriciteit en  
Mechanica Antwerpen  
ir. Willy Frans  
tel. 03 224 66 11  
fax 03 224 66 05  
Copernicuslaan 1, bus 11  
2018 Antwerpen  
em.antwerpen@  
lin.vlaanderen.be

Natuur  
dr. ir. Koenraad De Smet  
tel. 02 553 76 83  
fax 02 553 76 85  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 8  
1000 Brussel  
natuur@  
lin.vlaanderen.be

Cel Informatie en  
Communicatiebeheer  
ir. Michiel Masson  
tel. 02 553 84 83  
fax 02 553 71 75  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 2  
1000 Brussel  
icb@lin.vlaanderen.be



Administratie  
Waterwegen en  
Zeezeven  
ir. Jan Strubbe  
tel. 02 553 77 11  
fax 02 553 77 05  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 5  
1000 Brussel  
awz@lin.vlaanderen.be



Administratie  
Wegen en Verkeer  
ir. Johan Vanderheyden  
tel. 02 553 79 02  
fax 02 553 79 05  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 2  
1000 Brussel  
wegen.verkeer@  
lin.vlaanderen.be



Administratie Ruimtelijke  
Ordening, Huisvesting en  
Monum. & Landschap.  
Hugo Beersmans  
tel. 02 553 83 11  
fax 02 553 83 05  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 7  
1000 Brussel  
arohm@lin.vlaanderen.be

Europa en Milieu  
Mery Merckx  
tel. 02 553 81 57  
fax 02 553 81 65  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 8  
1000 Brussel  
europa.milieu@  
lin.vlaanderen.be

Beleid Havens,  
Waterwegen & Zeezeven  
ir. Jan Bal  
tel. 02 553 77 02  
fax 02 553 77 35  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 5  
1000 Brussel  
beleid.awz@  
lin.vlaanderen.be

Bovenschelde  
ir. Eric Van den Eede  
tel. 09 268 02 11  
fax 09 268 02 72  
Nederkouter 28  
9000 Gent  
bovenschelde@  
lin.vlaanderen.be

Wegenbeleid en Beheer  
ir. Tom Roelants  
tel. 02 553 79 22  
fax 02 553 79 25  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 4  
1000 Brussel  
wegenbeleid.beheer@  
lin.vlaanderen.be

Verkeerskunde  
ir. Armand Rouffaert  
tel. 02 553 78 01  
fax 02 553 78 05  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 4  
1000 Brussel  
verkeerskunde@  
lin.vlaanderen.be

Ruimtelijke Planning  
Roger Liekens  
tel. 02 553 83 79  
fax 02 553 83 85  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 7  
1000 Brussel  
ruimtelijke.planning@  
lin.vlaanderen.be

Stedenbouwkundige  
Vergunningen  
Luc Goedertier  
tel. 02 553 83 34  
fax 02 553 83 35  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 7  
1000 Brussel  
stedenbouw@  
lin.vlaanderen.be

Milieu-inspectie  
Marc Robert Baert  
tel. 02 553 81 83  
fax 02 553 80 85  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 8  
1000 Brussel  
milieu-inspectie@  
lin.vlaanderen.be

Waterbouwkundig Lab.  
& Hydrolog. Onderzoek  
dr. Frank Mostaert  
tel. 03 224 60 35  
fax 03 224 60 36  
Berchemlei 115  
2140 Borgerhout  
(Antwerpen)  
watlab@lin.vlaanderen.be  
hydrologisch.onderzoek@  
lin.vlaanderen.be

Waterwegen Kust  
ir. Bernard De Putter  
tel. 059 55 42 11  
fax 059 50 70 37  
Vrijhavenstraat 3  
8400 Oostende  
waterwegen\_kust@  
lin.vlaanderen.be

Wegenbouwkunde  
ir. Roland Charlier  
tel. 02 727 09 11  
fax 02 727 09 05  
Olympiadenlaan 10  
1140 Brussel  
wegenbouwkunde@  
lin.vlaanderen.be

Personenvervoer en  
Luchthavens  
Paul Cattrysse  
tel. 02 553 78 11  
fax 02 553 78 65  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 4  
1000 Brussel  
personenvervoer.lucht-  
havens@lin.vlaanderen.be

Bouwinspectie  
Hubert Bloemen  
tel. 02 553 83 63  
fax 02 553 83 65  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 7  
1000 Brussel  
bouwinspectie@  
lin.vlaanderen.be

Monumenten en  
Landschappen  
Joris Scheers  
tel. 02 553 16 17  
fax 02 553 16 05  
Koning Albert II-laan 19,  
bus 3  
1210 Brussel  
monumenten.landschap-  
pen@lin.vlaanderen.be

Land  
Marnix De Vrieze  
tel. 02 553 21 86  
fax 02 553 21 85  
Luchtstraat 34-36,  
1040 Brussel  
land@lin.vlaanderen.be

DAB Loodswezen  
Kapitein Jacques D'Have  
tel. 03 222 08 70  
fax 03 222 08 36  
Tavernierkaai 3  
2000 Antwerpen  
loodswezen@  
lin.vlaanderen.be

Zeeschelde  
ir. Leo Meyvis  
tel. 03 224 67 11  
fax 03 224 67 05  
Copernicuslaan 1, bus 19  
2018 Antwerpen  
zeeschelde@  
lin.vlaanderen.be

Wegen en Verkeer  
Antwerpen  
ir. Hendrik Keymeulen  
tel. 03 224 68 11  
fax 03 224 68 99  
Copernicuslaan 1, bus 12  
2018 Antwerpen  
wegen.ant@  
lin.vlaanderen.be

Wegen en Verkeer  
Vlaams-Brabant  
ir. Christian Caestecker  
tel. 02 257 23 11  
fax 02 257 23 80  
Luchthavenlaan 4  
1800 Vilvoorde  
wegen.vbr@  
lin.vlaanderen.be

Woonbeleid  
Steven Eeckhout  
tel. 02 553 82 74  
fax 02 553 82 55  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 7  
1000 Brussel  
woonbeleid@  
lin.vlaanderen.be

Financiering  
Huisvestingsbeleid  
Hilde Van den Bosch  
tel. 02 553 82 98  
fax 02 553 82 55  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 7  
1000 Brussel  
huisvestingsbeleid@  
lin.vlaanderen.be

Wegen en Groen  
Raoul Vanhaeren  
tel. 02 553 81 02  
fax 02 553 81 05  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 8  
1000 Brussel  
wegen.groen@  
lin.vlaanderen.be

Vloot  
ir. Erik Blomme  
tel. 059 56 63 11  
fax 059 56 63 15  
Sir Winston Churchillkaai 2  
8400 Oostende  
vloot@lin.vlaanderen.be

Maas- en Albertkanaal  
ir. Arie Vermin  
tel. 011 22 36 37  
fax 011 24 33 90  
Lombardstraat 26  
3500 Hasselt  
maas\_albertkanaal@  
lin.vlaanderen.be

Wegen en Verkeer  
Limburg  
Hubert Beynaerts  
tel. 011 74 20 00  
VAC,  
Koningin Astridlaan 50  
3500 Hasselt  
wegen.limb@  
lin.vlaanderen.be

Wegen en Verkeer  
Oost-Vlaanderen  
ir. Peter De Backer  
tel. 09 241 78 11  
fax 09 241 78 79  
Bollebergen 2 B, bus 12  
9052 Gent  
wegen.ovl@  
lin.vlaanderen.be

ROHM Antwerpen  
Martine Roels  
tel. 03 224 60 32  
fax 03 224 60 83  
Copernicuslaan 1, bus 19  
2018 Antwerpen  
rohm.ant@  
lin.vlaanderen.be

ROHM Vlaams-Brabant  
Luc Kieffer  
tel. 016 24 98 18  
fax 016 24 98 21  
Blijde Inkomststraat 105  
3000 Leuven  
rohm.vbr@  
lin.vlaanderen.be

Scheepvaartbegeleiding  
Antoine Descamps  
tel. 050 55 77 60  
fax 050 55 77 61  
Doverlaan 7, bus 1  
8380 Zeebrugge  
scheepvaartbegeleiding@  
lin.vlaanderen.be

Vlaamse Nautische  
Autoriteit  
ir. Rik Goetinck  
tel. 02 553 77 56  
fax 02 553 77 15  
Koning Albert II-laan 20,  
bus 5  
1000 Brussel  
VNA@vlaanderen.be

Wegen en Verkeer  
West-Vlaanderen  
ir. Hubert Decramer  
tel. 050 44 11 11  
fax 050 34 23 81  
Markt 1  
8000 Brugge  
wegen.wvl@  
lin.vlaanderen.be

ROHM Oost-Vlaanderen  
Benny Van Assche  
tel. 09 265 45 60  
fax 09 265 45 01  
Gebr. Van Eyckstraat 4-6  
9000 Gent  
rohm.ovl@  
lin.vlaanderen.be

ROHM Limburg  
Gilbert Kolacny  
tel. 011 74 21 00  
fax 011 74 21 99  
VAC,  
Koningin Astridlaan 50  
3500 Hasselt  
rohm.limb@  
lin.vlaanderen.be

Maritieme Toegang  
ir. Freddy Aerts  
tel. 03 222 08 25  
fax 03 222 08 51  
Tavernierkaai 3  
2000 Antwerpen  
maritieme\_schelde@  
lin.vlaanderen.be

ROHM West-Vlaanderen  
ir. Staf De Witte  
tel. 050 44 28 11  
fax 050 44 28 13  
Werkhuisstraat 9  
8000 Brugge  
rohm.wvl@  
lin.vlaanderen.be

# Klachten

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

Kwantitatieve gegevens		Aantallen
Totaal aantal klachten	Totaal	452
Aantal klachten verdeeld volgens de (on)ontvankelijkheid	Ontvankelijk	393
	Ontontvankelijk	59
Verdeling van de onontvankelijke klachten volgens de categorie (omzendbrief 3.4)	Al eerder klacht ingediend	3
	Meer dan een jaar voor indiening	1
	Nog niet alle beroepsprocedures aangewend	0
	Jurisdictioneel beroep aanhangig	3
	Kennelijk ongegrond	7
	Geen belang	10
	Anoniem	2
	Beleid en regelgeving	19
	Geen Vlaamse overheid	15
Interne personeelsaangelegenheden	0	
Aantal klachten volgens de drager	Brief	272
	Mail	78
	Telefoon	71
	Fax	21
	Mondeling	30
Aantal klachten volgens het kanaal waarlangs de klacht is binnengekomen	Rechtstreeks van burger	263
	Via kabinet	27
	Via Vlaamse ombudsdienst	115
	Via georganiseerd middenveld	6
	Andere kanalen	19
Statistische gegevens over de termijn in dagen tussen de ontvangstdatum van de klacht en de verzendingsdatum van de ontvangstmelding	Gemiddelde	11
	Mediaan	4
	0 - 10 dagen	234
	> 10 dagen	21
Statistische gegevens over de termijn in dagen tussen de ontvangstdatum en de mededelingsdatum van de beslissing	Gemiddelde	0
	Mediaan	0
	0 - 20 dagen	211
	21 - 45 dagen	137
	46 - 90 dagen	52
> 90 dagen	19	
Aantal klachten volgens mate van gegrondheid	Gegrond	167
	Deels gegrond	39
	Ongegrond	183
Aantal (deels) gegronde klachten volgens mate van oplossing	Opgelost	276
	Deels opgelost	6
	Onopgelost	43
Aantal (deels) gegronde klachten volgens de vereenvoudigde ombudsnormen	Niet-correcte beslissing	43
	Te lange behandeltermijn	179
	Ontoereikende informatieverstrekking	17
	Onvoldoende bereikbaarheid	3
	Onheuse bejegening	29
andere	43	

# Websites

van het departement Leefmilieu en Infrastructuur en van verwante instellingen

## PORTAL VAN HET DEPARTEMENT:

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

## VERKEER EN MOBILITEIT

- Administratie Wegen en Verkeer (AWV):  
<http://wegen.vlaanderen.be>
- Verkeersinfo:  
<http://verkeersinfo.lin.vlaanderen.be/>
- Uitweg, het blad voor een betere mobiliteit:  
<http://www.lin.vlaanderen.be/uitweg>
- Mobiel Vlaanderen:  
<http://mobiliteit.vlaanderen.be>
- Flitspalen on line (AOSO):  
<http://mobiliteit.vlaanderen.be/flitspalen>
- Bedrijfsvervoercheque:  
<http://www.woonwerkverkeer.be>
- Mobiliteitsplan:  
<http://viwc.lin.vlaanderen.be/mobiliteit/>
- Luchthaven Oostende:  
<http://www.ostendairport.be/>
- Luchthaven Antwerpen:  
<http://www.antwerpairport.be/>
- World Road Association / Association mondiale de la route (PIARC):  
<http://www.piarc.org/>
- Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn:  
<http://www.delijn.be/>
- Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde:  
<http://www.verkeerskunde.be/>

## WATERWEGEN EN ZEEWEZEN

- Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ):  
<http://www.awz.be>
- Promotie Binnenvaart Vlaanderen:  
<http://www.binnenvaart.be>
- Kijkuit, website van de bemiddelaar in Doel:  
<http://www.lin.vlaanderen.be/doel/>
- Waterbouwkundig Laboratorium:  
<http://watlab.lin.vlaanderen.be/>
- International Navigation Association (PIANC):  
<http://www.pianc-aipcn.org/>
- nv Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen:  
<http://www.zeekanaal.be/>
- Dienst voor de Scheepvaart:  
<http://www.dienst-scheepvaart.be/>
- Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen:  
<http://www.zebruggeport.be/>

## MILIEU EN NATUUR

- Wegwijzer Leefmilieu en Natuur:  
<http://www.milieuinfo.be/>
- Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer (AMINAL):  
<http://www.mina.be/>
- Vlaamse Milieumaatschappij:  
<http://www.vmm.be/>
- Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaamse Gewest:  
<http://www.ovam.be/>
- Steunpunt en Informatiecentrum voor Preventie van Afval:  
<http://www.stip.ovam.be/>
- Vlaamse Landmaatschappij:  
<http://www.vlm.be/>
- Instituut voor Bosbouw en Wildbeheer (IBW):  
<http://www.ibw.vlaanderen.be>
- Instituut voor Natuurbehoud:  
<http://www.instnat.be/>
- Energie- en Milieu-Informatiesysteem:  
<http://www.emis.vito.be>

## RUIMTELIJKE ORDENING, HUISVESTING EN MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

- Monumenten en Landschappen:  
<http://www.monument.vlaanderen.be/>
- Ruimtelijke Ordening:  
<http://www.ruimtelijkeordering.be/>
- Huisvesting:  
<http://www.vlaanderen.be/wonen/>
- Vlaamse Huisvestingsmaatschappij:  
<http://www.vhm.be/>
- Vlaams Woningfonds voor de Grote Gezinnen:  
<http://www.vlaamswoningfonds.be/>

## ANDERE

- Vlaams Integraal Wateroverlegcomité:  
<http://viwc.lin.vlaanderen.be>
- Qualité Et Construction (samenwerking van AOSO met Waals gewest):  
<http://qc.aoso.vlaanderen.be/nl/>
- Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek:  
<http://www.vito.be/>

## Colofon

Jaarboek LIN 2003

Samenstelling: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap  
Departement Leefmilieu en Infrastructuur  
Afdeling Organisatie

Verantwoordelijke uitgever: Ir. Fernand Desmyter  
Secretaris-generaal  
Koning Albert II-laan 20, bus 2,  
1000 Brussel

Coördinatie: Anne Persyn  
Eindredactie, Concept en Druk: [www.impuls-reclame.be](http://www.impuls-reclame.be)  
Depotnummer: D/2004/3241/104  
Uitgave: Mei 2004