

# JAAARBOEK 1996

# LIN



Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap  
Departement Leefmilieu en Infrastructuur

01.3.

# JAARBOEK LIN

---

1996



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

*In 1996 verlieten Armand Vermeulen, directeur-generaal van AROHM en Chris Van Eeckaute, directeur-generaal van AAAD, na een rijkgevulde loopbaan, het departement. Secretaris-generaal ir. Fernand Desmyter en het korps van leidinggevendenden bedanken hen voor hun jarenlange waardevolle dienstverlening.*

MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

departement leefmilieu en infrastructuur

administratie Waterwegen en Zeewezen

**AFDELING VLOOT**

personeelsmanagement

type 4: A1 en hoger

VERDELING C

Datum bericht: 9 JULI 1997

Onderwerp: **JAARBOEK 1996 LIN**

A2A	Erik BLOMME	directeur-ingenieur	afdelingshoofd	1
A2E	Dirk GUNST	directeur-ingenieur	staf technische dienst	1
A1	Jan VERSTRAETEN	ingenieur	cel betonning, gebouwen	1
	Luc TOYE	ingenieur	cel varende eenheden 1	1
	Hugo DEQUEECKER	adjunct v/d directeur	{cel varende eenheden 2	1
A1	Guy THIENPONT	nautisch dienstchef	cel loodsdienst Vlissingen	120
	-> Francis VERRETH	adjunct v/d directeur	administratie	1
	Edmond LEGEIN	nautisch dienstchef	staf loodsdienst	1
	Edmond LEGEIN	nautisch dienstchef	cel loodsdienst Oostende - Nieuwpoo	1
	-> Reggy MISSUWE	chefloods	loodsdienst	12
	-> Willem VAN POUCKE	chefloods	sleepdienst	1
	Ronald DELAPORTE	nautisch dienstchef	cel loodsdienst Zeebrugge	41
A1	Paul ROMMELAERE	adjunct v/d directeur	{cel personeelsmanagement	1
	Rudy TAS	adjunct v/d directeur	{cel financieel management	1
	DOSSIER	personeelsmanagement		1
	Verdeeld op datum van:	09 juli 1997	TOTAAL	185

## Woord vooraf

---

*Vooraf in een departement dat in Vlaanderen een sleutelrol speelt in belangrijke maatschappelijke domeinen zoals mobiliteit, milieu en ruimtelijke ordening, is het bepalen van een langetermijnvisie van het grootste belang om op elk terrein te streven naar een duurzame ontwikkeling.*



*In de zomer van 1996 werden daarom door de directieraad zeven strategische doelen voor het departement bepaald die in 2002 zullen leiden tot een doorgevoerde doelmatigheid, integrale aanpak en deskundigheid in alle sectoren.*

*De volgende jaren staan onverbiddelijk in het teken van duurzame ontwikkeling, geïntegreerd werken, het uitvoeren van kerntaken en verdere interne decentralisatie.*

*Aandacht voor communicatie, maatschappij- en klantgericht werken en aandacht voor de mens in de organisatie zal de interne werking en daardoor de relatie met onze klanten -en wie is geen klant?- optimaliseren.*

*Dat woorden ook in daden worden omgezet getuigen alvast enkele voorbeelden in dit jaarboek. Zij geven een, weliswaar beperkt, beeld van de brede waaier aan activiteiten die in 1996 ontplooid werden door het departement.*

*Er werd ook intens gewerkt aan de toekomst. We vermelden het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het Milieubeleidsplan, het Stedelijk Beleid en de Mobiliteitsconvenants die ontstaan zijn door een geïntegreerde benadering van belangrijke beleidsvelden.*

*De resultaten in 1996 zijn de verdiensten van onze 5.583 personeelsleden. Ondanks de personeelsinkrimping slaagden zij er in om naast de permanente opdrachten samen te werken aan fundamentele verbeteringen en vernieuwingen. Ik wens hen hiervoor van harte te bedanken.*

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

*ir. Fernand Desmyter  
secretaris-generaal*

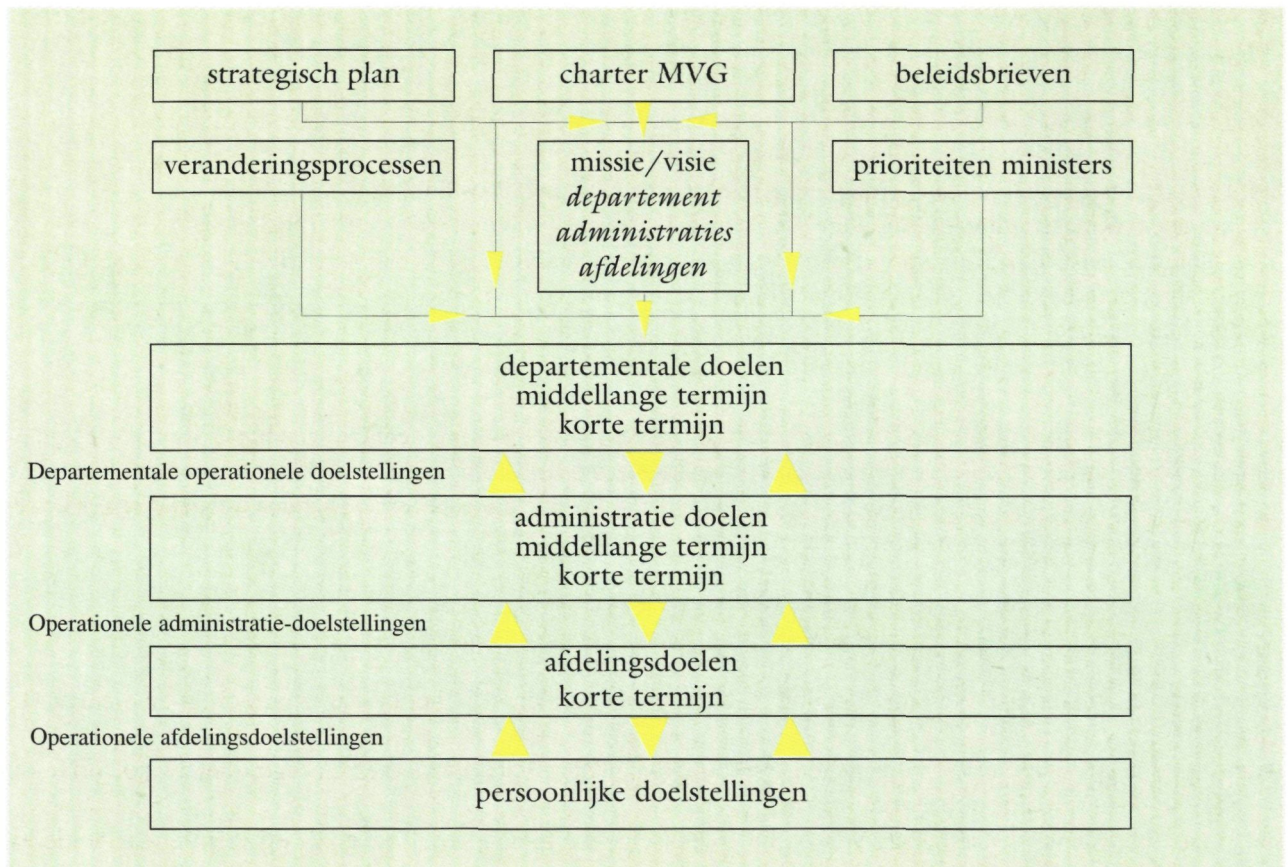
# Uitdagingen

## Verandering en vernieuwing

1996 is het jaar van beweging. De werking van de afdelingen komt op kruissnelheid; er gaat vooral aandacht naar procesmatig werken en langetermijnplanning.

Facet-dienstverlening volstaat niet langer, efficiëntie en effectiviteit worden kernbegrippen.

In het najaar wordt een duidelijk beeld geschapen over de visie, de missie en de waarden van het departement. Moeten wij immers niet instaan voor een duurzame en kwaliteitsvolle ontwikkeling van de wereld waarin wij leven, wonen en werken? Uit visie, missie en waarden volgen doelen en doelstellingen.



*Van plannen tot doelstellingen*

## Mijlpalen in het beleid

Enkele grote mijlpalen worden uitgezet: het Milieubeleidsplan, het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, de Mobiliteitsconvenants, het Stedelijk Beleid en de Vlaamse Wooncode, instrumenten om een duurzame ontwikkeling te waarborgen.

Het *Milieubeleidsplan* legt de krachtlijnen vast voor een duurzaam milieubeleid tot in het jaar 2001. Betrokkenheid inzake milieumaterialen wordt gestructureerd. De grenzen voor de belasting van het milieu worden bepaald.

Natuurbehoud en integraal bosbeheer worden toekomstgericht benaderd. De burger krijgt inspraak.

Het *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen* luidt een vernieuwde ruimtelijke planning in. Omdat de ruimte schaars is en eindig, moet in de toekomst zorgvuldig met de ruimte in Vlaanderen worden omgesprongen. Het zoeken naar oplossingen voor structurele problemen zoals verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid, stadsverval, ruimtetekort voor een aantal primaire functies staat centraal.

Het kader wordt geschapen om de visies en aanspraken vanuit diverse hoeken op de ruimte tegen elkaar af te wegen. Maatschappelijke activiteiten moeten zich optimaal kunnen ontwikkelen en de ruimtelijke aspecten van andere beleidssectoren moeten in de ruimtelijke planning geïntegreerd worden.

*Mobiliteitsconvenants* halen de harde infrastructuurwerken uit hun isolement. Een gemeente die een mobiliteitsconvenant ondertekent met "De Lijn" en het Vlaamse Gewest, verbindt zich tot het opmaken van een mobiliteitsplan, waarin rekening wordt gehouden met zoveel mogelijk facetten die een veilige en leefbare mobiliteit kunnen waarborgen. Wie zich engageert, kan garanties ontvangen voor financiële steun van het Vlaamse Gewest.

Het *Sociaal Impulsfonds* bundelt een maximaal aantal middelen ter verbetering van de leef- en omgevingskwaliteit van de steden en de gemeenten. Dit gebeurt met het oog op de herwaardering van de achtergestelde buurten, de strijd tegen de kansarmoede en de bevordering van het welzijn. Op 1 juni 1996 worden de regels inzake de werking en de verdeling van het Sociaal Impulsfonds (voor 1997, 500 miljoen extra) in het staatsblad gepubliceerd. Op basis van 10 criteria werden gemeenten geselecteerd die met het Vlaamse Gewest resultaatgerichte beleidsovereenkomsten kunnen afsluiten in ruil voor financiële ondersteuning. Het Sociaal Impulsfonds situeert zich op vele beleidsdomeinen (ook andere departementen zijn betrokken). Hierdoor is het mogelijk om samenhangende maatregelen te ontwikkelen.

En tenslotte de *Vlaamse Wooncode* die het recht op wonen vastlegt en gemeenten en andere overheden op hun verantwoordelijkheden wijst. De behoefte aan geschikte woningen van degelijke kwaliteit, in een behoorlijke woonomgeving, tegen een betaalbare prijs en met voldoende woonzekerheid, is des te belangrijker in een leefomgeving waar de ruimte schaars is.

## Betere dienstverlening

Duurzame en kwaliteitsvolle ontwikkeling tekent zich niet alleen af in het beleid maar ook in de dienstverlening.

Het departement spitst zijn aandacht toe op kerntaken. Wat elders efficiënter en tegen betere kostprijs kan worden ingevuld, wordt uitbesteed.

Doelmatigheidsanalyses helpen de verhouding weer te geven tussen het effect en de efficiëntie van de dienstverlening. Ze leiden ertoe dat middelen doelmatig kunnen worden ingezet en zorgen ervoor dat het resultaat van eventuele nieuwe beleidsmaatregelen realistisch wordt ingeschat. Doelmatigheidsanalyses zijn bovendien instrumenten voor een betere manier van begroten in functie van het gewenste maatschappelijke resultaat. In het departement lopen in 1996 enkele proeftuinen van doelmatigheidsanalyse.

In technische domeinen worden kwaliteitsbestekken opgemaakt. Integrale kwaliteitszorg is bij de overheid stilaan ingeburgerd.

Ook voor de ontplooiing van het individu in de organisatie worden nieuwe instrumenten voorzien. Jobrotatie wordt mogelijk onder het motto: "de juiste man/vrouw op de juiste plaats".

Veel aandacht wordt besteed aan communicatie. Beleid en beleidsbeslissingen worden systematisch bekendgemaakt met brochures, infosessies, vorming, beurzen en evenementen. De leidinggevendenden doen bijzondere inspanningen om de interne communicatie te verbeteren.

Verschillende projecten worden op een geïntegreerde, administratie-overschrijdende wijze benaderd.

Op internationaal vlak vervult het departement Leefmilieu en Infrastructuur een toonaangevende rol in grensoverschrijdende projecten met betrekking tot grote transportassen, telematicaprojecten, milieuzorg...



Het organogram geeft de structuur van het departement weer op 1 mei 1997, ingevuld met de namen van de afdelingshoofden en/of ad interims en personen belast met de leiding van een afdeling of cel.

departement  
Leefmilieu en Infrastructuur (LIN)

Secretaris-generaal  
ir. Fernand Desmyter

afdeling Coördinatie  
Beleidsvoorbereiding  
ir. Henri Serruys

staf Coördinatie

afdeling Coördinatie Werking  
Adelin Ghijselink

Mobiliteitscel  
ir. Reginald Keynaert

Cel Interne Audit  
ir. Joris Geets

Administratie  
Algemene Administratieve Diensten  
Dir. gen.: Luc Lathouwers  
Stafid: Magda De Haes

afdeling Logistiek  
Jacques Godts

afdeling Informatica  
ir. Yan Verbakel

afdeling Personeel  
Fredy Deprince

afdeling Boekhouding en  
Begroting  
Adriaan Janssens

afdeling Juridische  
Dienstverlening  
Jan Laga

Verticale dienstverlening

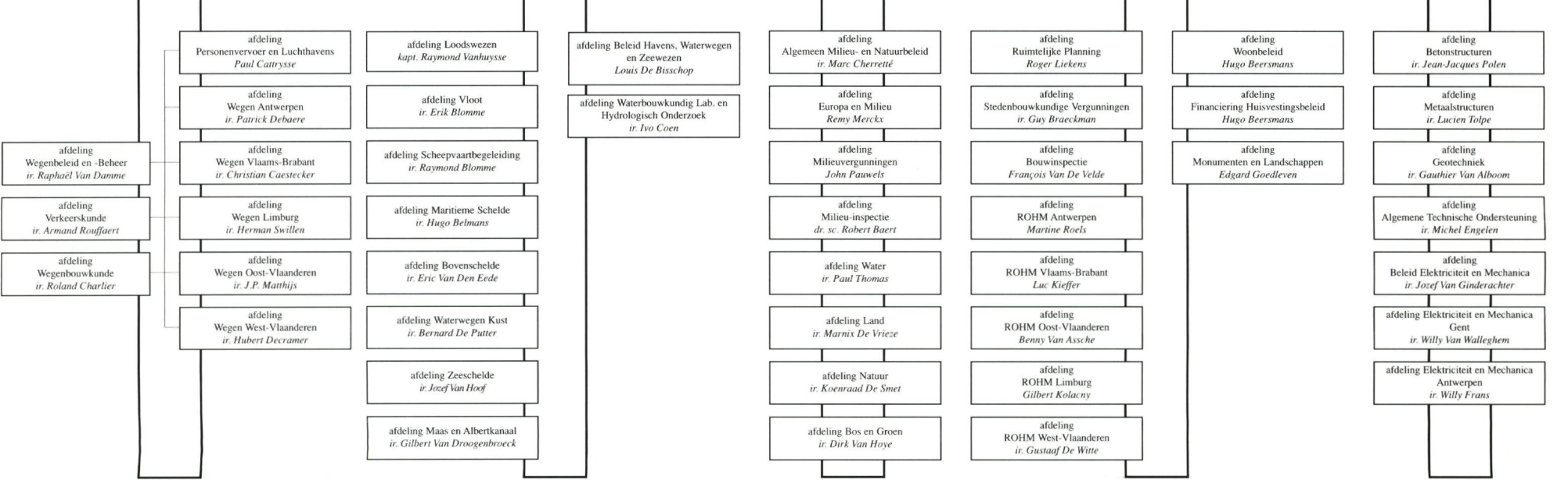
Administratie Wegen en Verkeer  
Dir.gen.: ir. Johan Vanderheyden  
Stafid: ir. Erwin Van Dessel

Administratie Waterwegen en Zeewezen  
Dir.gen.: ir. Jan Strubbe  
Stafid: Antoine Descamps

Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer  
Dir.-gen.: Jean-Pierre Heirman  
Stafid: ir. Herman De Wel

Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en  
Monumenten en Landschappen  
Dir.gen.: Josée Lemaître  
Stafid: Basiel Eeckhout

Administratie Ondersteunende Studies en  
Opdrachten  
Dir.gen.: ir. Frans Rochtus



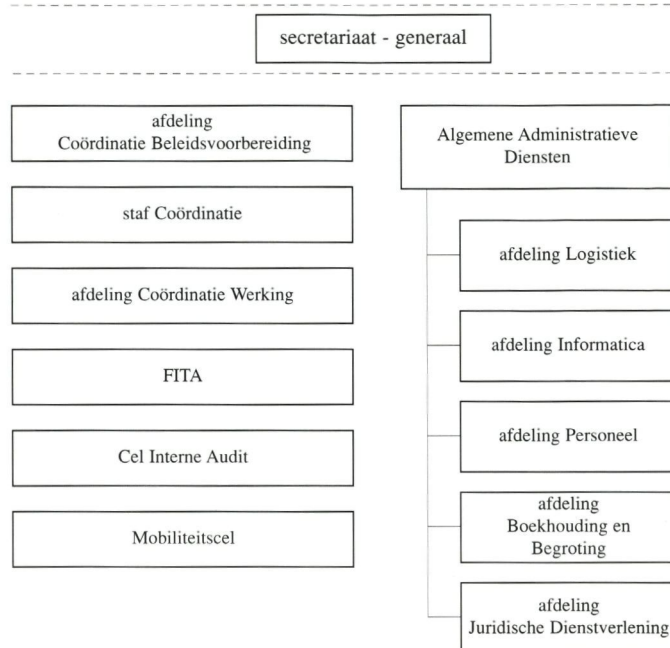
# Ondersteunende dienstverlening

In de bovenbouw worden een aantal specifieke thema's behandeld door de Mobiliteitscel, de cel Interne Audit, FITA, PIANC-PIARC. Twee afdelingen ondersteunen administratie-overschrijdende beleidsvoorbereiding en -uitvoering.

De administratie Algemene Administratieve Diensten ondersteunt de dienstverlening van de verticale administraties en verzorgt het personeelsbeleid, de informatica, de logistiek, de juridische dienstverlening en de boekhouding en begroting.

Verder bevinden zich ook de coördinatie van de integrale kwaliteitszorg (IKZ), de vorming, de communicatie, Human Resources Management (HRM) en het buitenlands beleid (zie internationale samenwerking) op dit niveau.

## Structuur horizontale dienstverlening



## Dienstverlening bovenbouw

### Beleidsvoorbereiding

Enkele belangrijke thema's zijn in 1996 verder uitgediept:

- Implementatie van het bodemsaneringsdecreet: ontwikkeling van een dienstorder met betrekking tot de toepassing van het decreet.
- Uitvoeringsplan Bouw- en Sloopafval: opvolging van de initiatieven van LIN.
- Baggerspecieproblematiek: indiening van een voorstel tot wijziging van Vlarem II inzake baggerproblematiek.
- Grensmaasproject: leiding van de Vlaamse delegatie zowel in de Vlaams-Nederlandse Coördinatiecommissie als in de Projectgroep Grensmaas met als doel een grensoverschrijdende ruimtelijke structuurvisie voor de Grensmaasvallei.
- Departementale initiatieven in het kader van de werkgroepen Financieel Management en Statistiek en input met betrekking tot de invoering van doelmatigheidsanalyses.
- Coördinatie van het veranderingsbeheer:
  - opvolging van de resultaten en de ingezette middelen;
  - methodologische ondersteuning;
  - organisatie van opvolgings- en bijsturingsoverleg.
- Koppeling van een rapporteringssysteem DeltaBel aan het dossieropvolgingssysteem Delta.
- Algemeen secretariaat van internationale of integrale werkgroepen en comités:
  - Vlaams-Nederlandse ambtelijke werkgroep HSL, Antwerpen-Rotterdam;
  - Vlaams-Nederlandse ambtelijke werkgroep Spoorvervoer (goederenspoorlijnen);
  - Flanders International Technical Agency (FITA): promotie van de Vlaamse bedrijfswereeld op het internationale forum naar infrastructuur- en leefmilieuprojecten toe;
  - Vlaams Integraal Wateroverlegcomité (V.I.W.C.).

## Integrale kwaliteitszorg (IKZ)

Naast een aantal IKZ-proefprojecten zijn ter ondersteuning van “een beter besturen” de voorbije twee jaar binnen LIN verschillende acties genomen in het kader van de invoering van totale of integrale kwaliteitszorg.

Integrale kwaliteitszorg is geen doel op zich maar moet ons toelaten om de doelen van de organisatie te realiseren door een continue verbetering. Doelen worden vertaald in functiebeschrijvingen en persoonlijke doelstellingen van alle personeelsleden.



### Formuleren en doorvertalen van doelstellingen

In 1996 tekende het departement de krijtlijnen uit over de wijze van formuleren en doorvertalen van doelstellingen. Projectteams bepaalden visie, missie, waarden en kritische succesfactoren. Hiervan werden strategische doelstellingen en acties afgeleid voor het departement, de administraties en de afdelingen. Het departement bepaalde hierdoor een langetermijn concept. De volgende jaren staan volgende thema's centraal:

- duurzame ontwikkeling;
- geïntegreerd werken;
- mensen;
- communicatie;
- maatschappij- en klantgericht werken;
- kerntaken;
- interne decentralisatie.

Voor elk van de thema's werd een projectteam samengesteld waarvan de trekker een lid is van de directieraad.

### IKZ-pilootprojecten

In het departement LIN is in 1995 en 1996 ervaring opgedaan door een 20-tal proefprojecten IKZ op te starten op het niveau van een administratie of een afdeling.

#### Kwaliteitseisen in bestekken zorgen dat de aannemer voldoet aan de gestelde eisen.

Aangepaste voorwaarden inzake kwaliteitseisen worden opgenomen in bestekken voor nieuwe werken. Daartoe dient de aannemer voor de aanvang der werken een kwaliteitshandboek op te stellen dat door de opdrachtgever wordt goedgekeurd. Dit kwaliteitshandboek bevat een kwaliteitsverklaring, een organogram van de firma('s) en een kwaliteitsplan dat de van toepassing zijnde procedures bevat.

#### Opstellen van procedurehandboeken binnen de administraties en/of afdelingen.

Het belangrijkste is dat alle procedures zijn uitgeschreven en dat alle medewerkers deze procedures hanteren en begrijpen. Procedures dienen vooral neergeschreven, toegepast en verder aangepast te worden door hen die er op de werkvloer van gebruik moeten maken.

#### Optimaliseren van de dienstverlening door klantenbevraging.

Het project “optimaliseren van de dienstverlening van de veerdiensten op het kanaal Gent-Terneuzen” heeft geleid tot een aantal verbeteringen bij het aanwenden van de middelen (personeel, veerboten, carpooling vanaf de overzet tot aan de eindbestemming...).

#### Andere verbeterprojecten.

In de afdelingen worden verbeterteams opgericht die systematisch en projectmatig werken aan allerlei punten die zij zelf in hun organisatie kunnen verbeteren. Voorbeelden zijn:

- tijdig betalen van aannemers en leveranciers;
- tijdig beantwoorden van oproepen bij defecten aan de wegverlichting, verkeerslichten, verkeerszuilen, installaties in tunnels;
- ISO-matig werken als voorbereiding op een certificaat;
- verbeteren van de interne organisatie.

## Human Resources Management (HRM), vorming en communicatie

In een sterk veranderende organisatie zijn Human Resources Management, vorming en communicatie erg belangrijke ondersteunende middelen.

### Human Resources Management

In het personeelsbeleid staat het project “interne arbeidsmarkt” centraal. Personeelsleden kunnen voortaan intern solliciteren. Het project heeft tot doel het beschikbare personeel beter in te zetten, een optimale (kwantitatieve en kwalitatieve) personeelsbezetting na te streven, m.a.w. ervoor te zorgen dat de juiste persoon op de juiste plaats terecht komt. Per jaar worden in LIN twee mutatierondes georganiseerd. Nieuw is vooral dat de sollicitaties niet via hiërarchische weg ingediend worden maar rechtstreeks bij een team van vaste deskundigen (personeel en HRM). Een 100-tal plaatsen kunnen via het project “interne arbeidsmarkt” ingevuld worden.

### Vorming

Waar vorming in de beginjaren van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap veeleer een interdepartementale aangelegenheid was, merken we de laatste jaren nogal wat departementale maatopleidingen. Zo waren er bijvoorbeeld departementale initiatieven met betrekking tot het formuleren en doorvertalen van doelstellingen.

Voorbeelden van functionele opleidingen per administratie

AMINAL :

- Vlarem I en II-bis;
- Mina-2;
- veilig omgaan met radioactiviteit.

AWV

- IKZ-projecten;
- optimaliseren klantvriendelijkheid voor wegenwachters;
- teamwork.

AROHM

- “Ruimte voor kwaliteit”;
- Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

AOSO

- praktijkgerichte grondmechanica voor ingenieurs;
- IKZ-projecten.

AWZ

- nieuwe toepassingen van de loodsbesteldienst;
- opleiding bedienaars van bruggen en sluizen;
- gespecialiseerde opleiding in de topografie en de cartografie.

### Communicatie

Alle vormen van communicatie nemen aan belang toe. De organisatie is er zich van bewust dat belangrijke beleidsbeslissingen zowel intern als extern doeltreffend gecommuniceerd moeten worden. Daarom is in de eerste plaats een structuur ontwikkeld voor het woordvoerderschap en zijn de leidinggevendenden hierin opgeleid.

Stilaan worden ook losse maar themaverwante communicatie-initiatieven samengebundeld in duidelijk gestructureerde communicatiecampagnes. Waar beleidsinitiatieven van verschillende bevoegde ministers aan elkaar aanleunen worden ze gebundeld in “clustercampagnes”.

In 1996 is ook een definitieve start gegeven aan de veralgemening van “netwerken” voor ambtenaren. Verschillende administraties van LIN hebben al dan niet in samenwerking met de Vlaamse Openbare Instellingen, een specifiek aanbod geleverd op het Internet. Intranet is in volle ontwikkeling.

Om de interne communicatie te verbeteren, zijn projecten opgestart over gegevensbeheer, aanspreekpunten, telefonische dienstverlening en het ontwikkelen van standaardsystemen die het klantgericht werken helpen verbeteren. Verschillende afdelingen organiseerden over de eigen werking een interne of externe klantenbevraging.

# Administratie Algemene Administratieve Diensten (AAAD)



Vanuit haar visie en missie wil de administratie Algemene Administratieve Diensten een motorfunctie vervullen in het geïntegreerd werken binnen het departement. Haar deskundigheid en knowhow wil zij maximaal ten dienste stellen van de interne klant. Er werden een aantal initiatieven opgestart die een optimale samenwerking met de verticale administraties moeten waarborgen. In 1997 zal de administratie de analyse rond "wie doet wat" in het departement verder uitdiepen om op korte termijn het departement efficiënter te ondersteunen, overlappend werk te vermijden en het personeel zo doelmatig mogelijk in te zetten.

## Afdeling Boekhouding en Begroting

De afdeling Boekhouding en Begroting is van plan zich meer en meer te profileren naar haar wezenlijke kerntaken toe. Kwaliteitscontrole staat hierbij centraal. Zij wil tevens bijdragen tot de responsabilisering van de administraties en de afdelingen op het vlak van het financieel management, waarbij via klare uittekening van de procedures de verdere uitbouw van gedecentraliseerde boekhoudcellen wordt overwogen.

## Afdeling Juridische Dienstverlening

De afdeling Juridische Dienstverlening werkt in overleg met de verticale administraties samenwerkingsverbanden uit om zo meer ruimte te creëren voor het formuleren van beleidsondersteunende adviezen. In dit opzicht worden goede afspraken met de eerstelijnsjuristen uit de administraties nagestreefd.

## Afdeling Logistiek

De afdeling Logistiek heeft in 1996 een belangrijke bijdrage geleverd tot de decentralisatie van logistieke kredieten naar de verticale administraties en afdelingen toe waardoor de besluitvormers in die administraties de opportuniteiten konden afwegen en hun verantwoordelijkheid konden opnemen op het vlak van de aankoop van onder andere machines en meubilair en bureelbenodigdheden.

## Afdeling Personeel

De afdeling Personeel wil zowel de eigen deskundigheid verbeteren als de interne knowhow en polyvalentie verhogen om beter de talrijke vragen te kunnen beantwoorden. Via frequente rapportering wil zij de bouwstenen voor het personeelsbeleid van het departement aanreiken.

## Afdeling Informatica

De afdeling Informatica positioneert zich op haar kerntaak nl. een optimale technische ondersteuning en wil zich profileren binnen het outsourcingteam dat in het najaar werd opgestart en die de informaticastrategie van het ministerie en het departement uitwerkt.

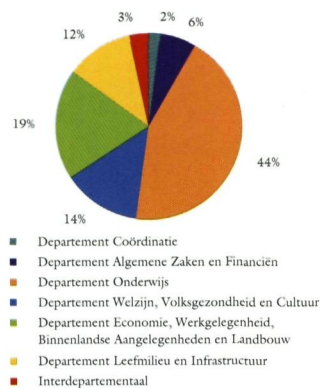
## Afdeling Boekhouding en Begroting

De afdeling Boekhouding en Begroting heeft in 1996 een belangrijke bijdrage geleverd om het financieel management van het departement te helpen sturen. De afdeling helpt mee aan het uitbouwen en verfijnen van meetfactoren om het budgetbeheer te optimaliseren want "meten is weten". Zo werden administraties /afdelingen via organisatorische maatregelen en via vooraf bepaalde meetindicatoren ( vooral naar verwijlinteressen toe ) er toe aangezet verantwoordelijkheid te dragen voor hun eigen budgetten.

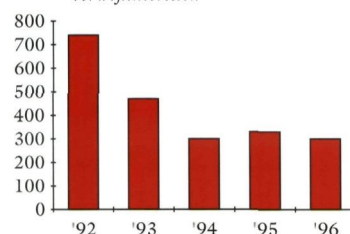
In de totale uitgavenstroom van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap vertegenwoordigt het departement LIN 11,88 % van het budget. De taartgrafiek geeft een beeld van het aandeel van elk departement in de begroting 1996 van het ministerie.

De staafgrafiek geeft de evolutie van de vastleggingskredieten weer die werden aangewend om verbintenissen inzake verwijlinteressen te honoreren. De kredieten die voor die verwijlinteressen moeten worden vastgelegd komen uiteraard in mindering van het totaalbudget zodat een aanzienlijk aantal nieuwe initiatieven niet kunnen worden waar gemaakt. Gelukkig is hier een merkbare daling waar te nemen die mede onder impuls van de afdeling Boekhouding en Begroting is tot stand gekomen.

Aandelen in de begroting 1996 van het MVG (afgeronde %)



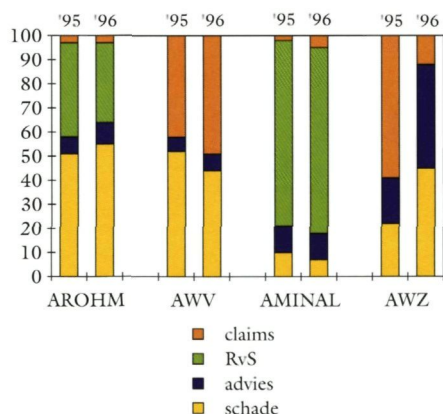
Evolutie vastleggingen inzake verwijlinteressen



## Afdeling Juridische Dienstverlening

De afdeling Juridische Dienstverlening heeft in 1996 in totaal 1.655 gerechtelijke procedures afgesloten. In 1995 bedroeg dit soort afgehandelde dossiers 1.553, een stijging met 6,57%. Uit de tabel kan worden afgeleid dat de juridische ondersteuning aan de functionele administraties onder de vorm van adviesverlening in de lift zit. De adviesaanvragen stegen met 37 % t.o.v. 1995. Meest opvallend hierbij is de toename met 50 % vanuit AROHM en de toename met 400 % vanuit AWZ. Deze toename werd opgevangen met hetzelfde aantal personeelsleden. Anderzijds dreigt de responstijd door deze toename te lang te worden, hetgeen door de andere administraties niet als echt klantvriendelijk en professioneel wordt ervaren.

Aantal geopende dossiers in 1995/1996 Procentueel (adviesaanvragen, procedures Raad van State, claims van burgers, (schade-) eisen tegen burgers)



administratie	adviesaanvragen	Procedures Raad van State	claims van burgers	(schade-) eisen tegen burgers	totaal
<b>1996</b>					
AROHM	109	422	39	692	1262
AMINAL	25	174	12	15	226
AWV	69	0	485	430	984
AWZ	59	0	16	61	136
AAD (personeel)	0	41	0	0	41
<b>totaal</b>	<b>262</b>	<b>637</b>	<b>552</b>	<b>1198</b>	<b>2649</b>
<b>1995</b>					
AROHM	72	397	31	510	1010
AMINAL	26	178	4	23	231
AWV	81	6	551	662	1300
AWZ	12	0	38	14	64
AAD (personeel)	0	38	0	0	38
<b>totaal</b>	<b>191</b>	<b>619</b>	<b>624</b>	<b>1209</b>	<b>2643</b>

Aantal geopende dossiers in 1995/1996 Absoluut (adviesaanvragen, procedures Raad van State, claims van burgers, (schade-) eisen tegen burgers)

De cijfergegevens tonen ook een toename van het aantal stedenbouwdossiers (+ 35 %). Deze toename wordt echter qua work-load gecompenseerd door een evenredige afname van het aantal ongevallendossiers bij AWV, dankzij het verbeterde onderhoud van het wegennet.

De afdeling Juridische Dienstverlening leverde in 1996 een essentiële bijdrage tot het tot stand komen van belangrijke regelgeving zoals het duinendecreet, het retributiereglement voor het privaat gebruik van het openbaar domein en het ontwerpdecreet ruimtelijke ordening.

## Afdeling Logistiek

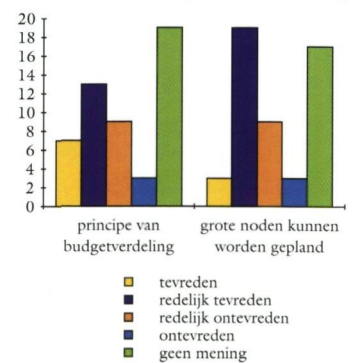
De afdeling Logistiek ondersteunt de verticale administraties via zijn dienstverleningspakketten als aankopen, drukkerij, gebouwen, archivering, fotografie, video en logistieke dienstverlening.

Via een geïntegreerde manier van werken - op basis van samenspraak met de verticale administraties - worden de diverse budgetten zo optimaal mogelijk toegewezen.

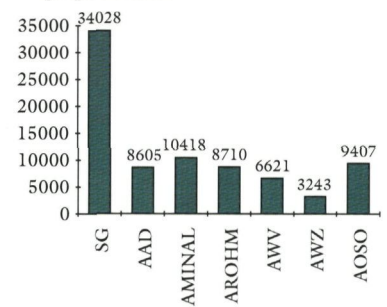
Zo werd in 1996 voor het eerst een budget voor machines, meubilair en werk- en beschermkledij verdeeld over de administraties en/of afdelingen. Op basis van deze verdeling kon elke verantwoordelijke zijn prioriteiten zelfstandig bepalen.

Op het einde van 1996 werd door de afdeling een klantenenquête georganiseerd. Hierin werd o.m. gepeild naar de tevredenheid van de klanten over het nieuwe systeem van nodenopvraging. De grafiek geeft een beeld van de visie van de klanten op het principe van de budgetverdeling en de vraag of dit systeem het mogelijk maakt noden op langere termijn te plannen. Het grootste gedeelte van het budget voor bureelbenodigdheden, wordt gespenseerd aan papier. De administraties van LIN verbruikten in 1996 samen, zonder de wetenschappelijke instellingen, 37.523.000 vellen standaard wit A4-papier, bestemd voor de fotokopieermachines en de printers. Gemiddeld betekent dit 6.720 vellen papier per ambtenaar per jaar, zonder rekening te houden met het verbruikte gekleurde papier of papier in speciale grammages.

Klantentevredenheid (machines-meubilair)

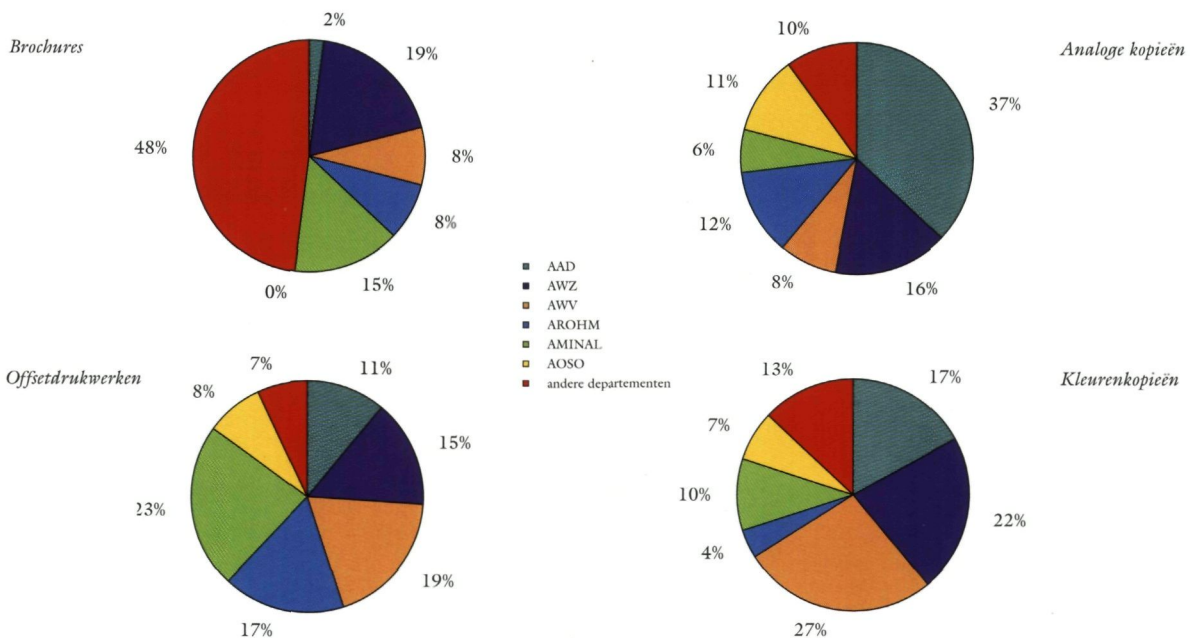


Papierverbruik A4 -wit per administratie per personeelslid.



De grafiek geeft weer hoeveel vellen standaard wit A4-papier worden verbruikt per personeelslid voor de verschillende administraties. Het spreekt voor zich dat de aard van de activiteiten van de administraties de grote verschillen kunnen verklaren, maar de cijfers geven toch stof tot nadenken over een minder papierverbruikende wijze van werken.

Aandelen bestellingen uitgevoerd door de sectie "drukkerij" voor de verschillende administraties van LIN en de andere departementen.

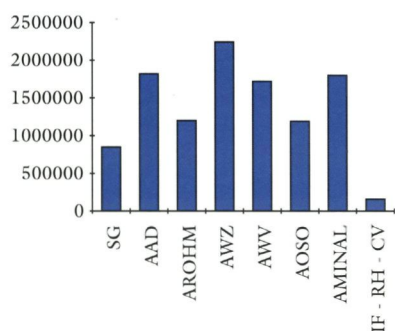


Gedurende het jaar 1996 werd gevolg gegeven aan 1.363 aanvragen tot vermenigvuldiging en/of opmaak van drukorders. Briefpapier, naamkaartjes, fardes, doorschrijfsets, formulieren en enveloppen waren goed voor 579 aanvragen, die gerealiseerd werden via offset.

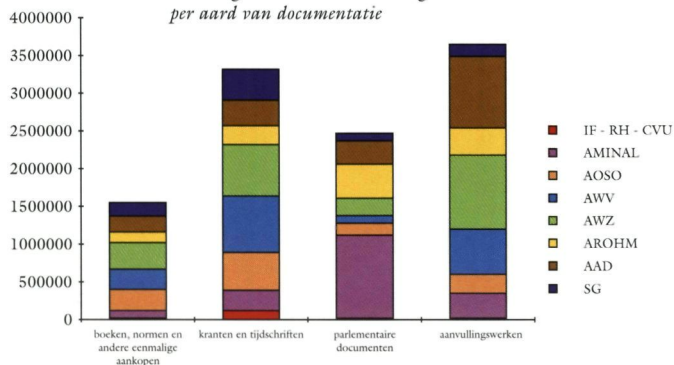
Er werden 31 aanvragen behandeld tot het drukken van brochures grotendeels in quadri. Via fotokopie werd gevolg gegeven aan 345 aanvragen, goed voor ongeveer 6,5 miljoen kopies, terwijl 259 aanvragen voor kleurenkopieën resulteerden in ongeveer 300.000 prints.

De bibliotheek koopt boeken en tijdschriften aan voor de verschillende administraties. De bijgevoegde grafieken geven de verdeling weer over de verschillende administraties en per aard van documentatie.

Verdeling van het bibliotheekbudget over de verschillende administraties



Verdeling van het bibliotheekbudget per aard van documentatie

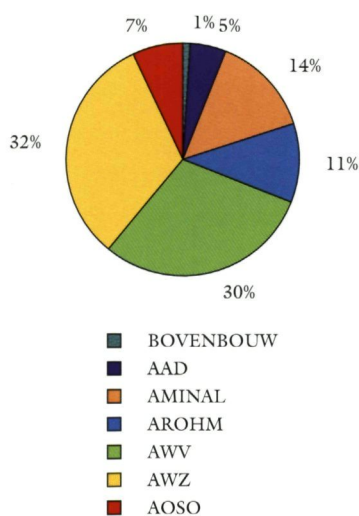


## Afdeling Personeel

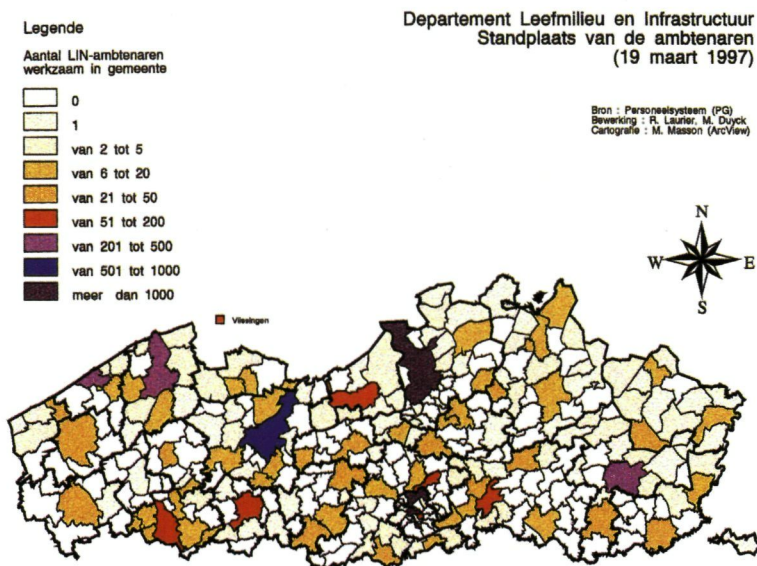
De afdeling Personeel heeft de horizontale opdracht om de personeelsdossiers van de verticale administraties te behartigen vanaf werving tot pensionering, de betaling van salaris en vergoedingen te organiseren en de departementale vorming te begeleiden. Dat deze afdeling een cruciale rol vervult in het personeelsbeleid van het departement wordt duidelijk aan de hand van de cijfergegevens, de kaart, taartdiagrammen en staafdiagrammen. Rapporteren over de personeelsbezetting en de verschuivingen en tendensen terzake wordt een kerntaak van de afdeling.

Op 30.11.1996 waren er in het departement LIN 5.583 ambtenaren tewerkgesteld. De bijhorende taartdiagram toont het aandeel van elke administratie met betrekking tot deze personeelsbezetting.

De kaart van Vlaanderen toont dan weer aan dat het departement LIN met zijn 795 lokaties, waar ambtenaren hun standplaats hebben, vrij gedeconcentreerd werkt en overall in het Vlaamse landschap aanwezig is (van regiepost tot boswachtershut).

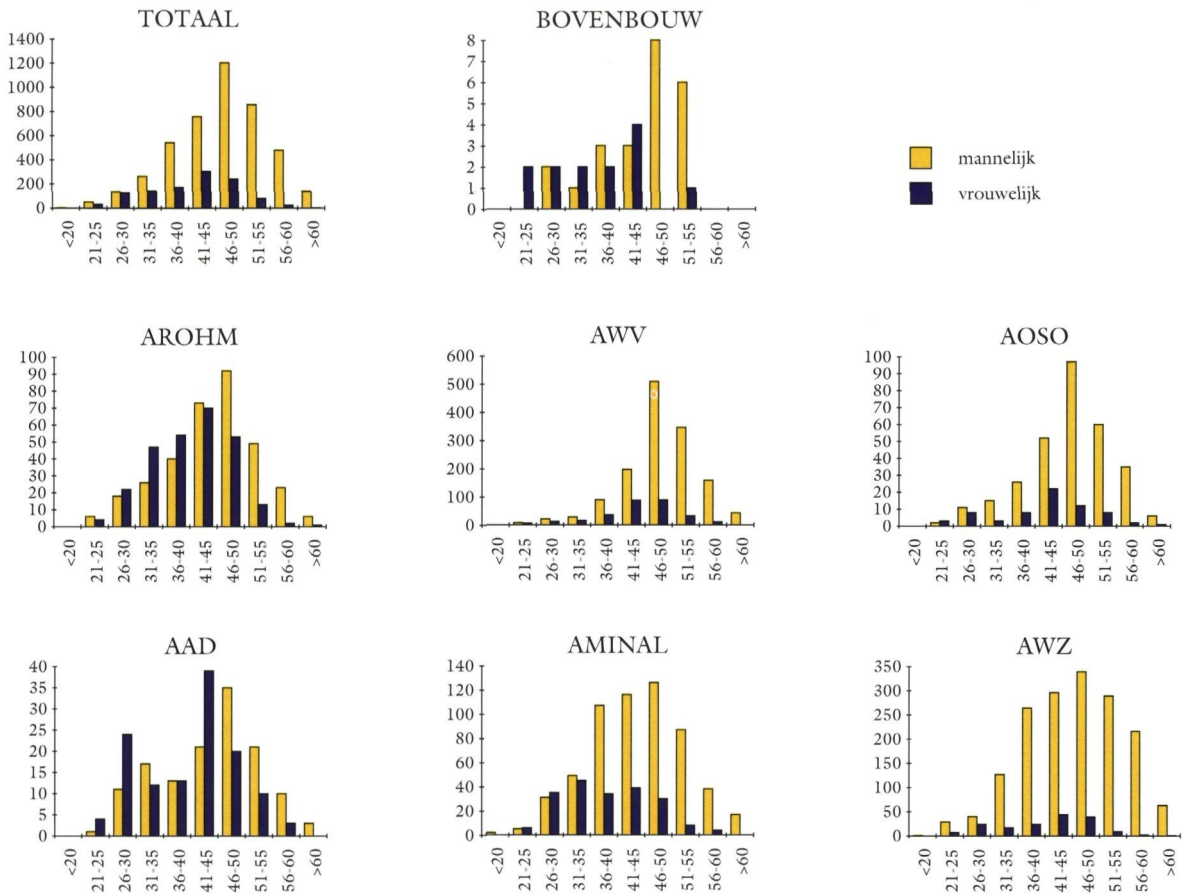


Aandeel personeelsleden per administratie



De staafgrafieken laten de ontwikkeling zien van de leeftijdsopbouw in de onderscheiden administraties. Tevens wordt de uitsplitsing naar mannen en vrouwen toe in beeld gebracht. Het uitgesproken overwicht van mannen in het departement zal stilaan verminderen. De tendens is echter het kleinst in de traditionele infrastructuuradministraties.

Leeftijdsopbouw, uitgesplitst naar geslacht

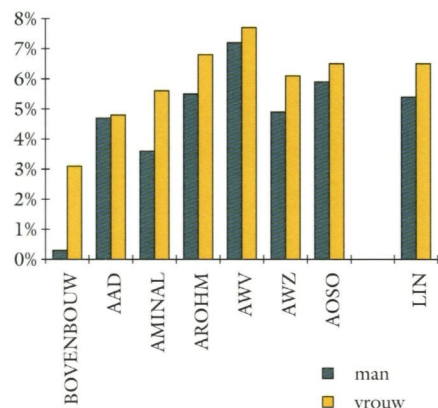


In het jaar 1996 was een personeelslid van het departement LIN gemiddeld 13,46 werkdagen afwezig wegens ziekte, waardoor gemiddeld 5,7 % van de te verrichten arbeidsprestaties verloren is gegaan. Wanneer men dit ziekteverzuim vergelijkt met het ziekteverzuim van gelijkaardige grote organisaties, zoals bv. Belgacom, kan men stellen dat deze cijfers dicht bij elkaar liggen.

Voor Belgacom bedroeg het werkverlet 5,71% in 1996 en voor het Nederlandse ministerie Rijkswaterstaat bedroeg dit werkverlet 5,25%.

De grafiek geeft een overzicht van het ziekteverzuim in de onderscheiden administraties waarbij niet het aantal werkdagen maar wel het gemiddeld percentage werkverlet wegens ziekte in kaart wordt gebracht, opgesplitst naar mannen en vrouwen toe.

Ziekteverzuim: gemiddeld percentage werkverlet (m/v)

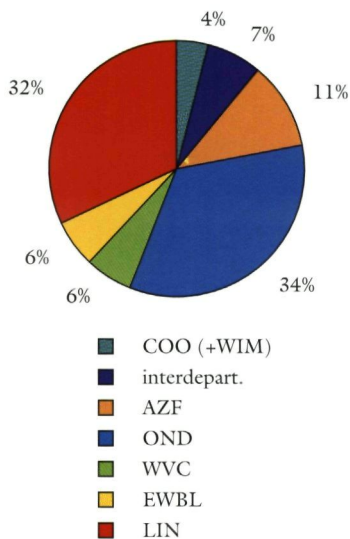


## Afdeling Informatica

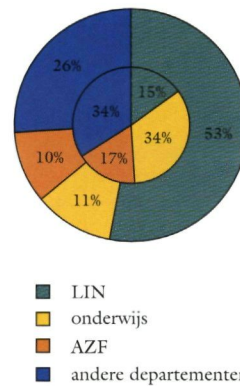
Los van iedere outsourcing discussie zorgde de afdeling Informatica ook in 1996 voor de aanmaak en opvolging van de informatiestuurplannen en de informaticaplannen van het departement LIN. Zij verstevigde de projectmatige werking en bouwde de netwerken verder uit. Via systeemspecifieke opleiding, vorming en informatie-uitwisseling heeft de afdeling bijgedragen tot een intensifiëring van de gebruikersondersteuning en tot een klantvriendelijk imago van de AAAD.

In 1996 heeft het departement LIN 32% van de IP bestedingen van het Vlaamse ministerie voor zijn rekening genomen. Hierdoor wordt nog eens duidelijk dat de IT ambtenaren van LIN met minimale man/vrouwkracht t.o.v. het hele ministerie proberen borg te staan voor een maximale klantvriendelijke output.

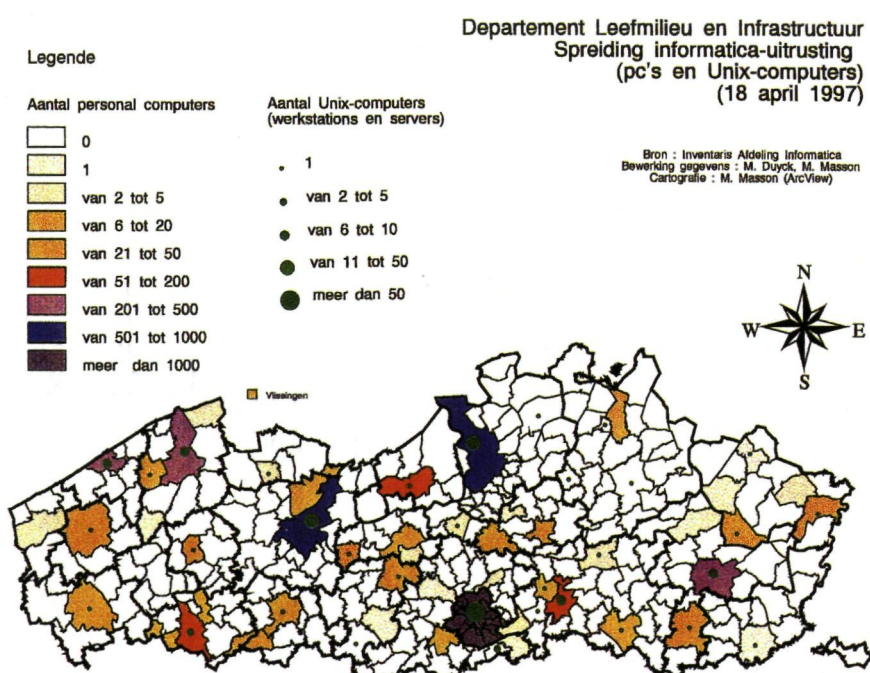
Aandelen IP bestedingen (MVG)



Verhouding ten opzichte van het totaal aantal ambtenaren (buitenring) tot de hoeveelheid IT-ambtenaren (binnenring) per departement



De spreiding van de informatica-uitrusting (PC's en unix-computers) van het departement wordt weergegeven in bijhorende kaart.



# Administratie-overschrijdende Dienstverlening

## Mobiliteitsbeleid

Om een gecoördineerde benadering van de mobiliteitsproblematiek mogelijk te maken, ontwikkelt de Mobiliteitscel een aantal gerichte projecten, studies en opdrachten.

2.500 Vlaamse gezinnen werden bevraagd naar hun verplaatsingsgedrag. Zo kon het gewicht van werk- en schoolgebonden verkeer, winkel-, en dienstenverkeer en vrijetijdsverkeer bepaald worden in het totaal aantal verplaatsingen.

### Onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van Vlamingen of “hoe het vooruitgaat”.

Tussen april 1994 en april 1995 organiseerde de Mobiliteitscel een rondvraag bij ongeveer 2.500 Vlaamse gezinnen. Doel van het onderzoek was precieze cijfers te krijgen om het mobiliteitsbeleid voor een aantal sectoren (o.a. strategische studies over het openbaar vervoer) te onderbouwen. De resultaten van het onderzoek zijn in 1996 in kaart gebracht. Er werd bepaald welk gewicht het werk- en schoolgebonden verkeer, het winkel- en dienstenverkeer en het vrijetijdsverkeer hebben in het totaal aantal verplaatsingen. Ook het gebruik van de verplaatsingsmiddelen werd bestudeerd en er volgden accenten naar een aantal socio-economische aspecten: het man-vrouw verschil in verplaatsing, het statuut op de arbeidsmarkt en de samenstelling van het gezin.

Belangrijke resultaten zijn o.m. dat het werk- en schoolgebonden verkeer geen groter aandeel heeft in het totaal aantal verplaatsingen als het winkel-, dienstenverkeer en vrijetijdsverkeer. Bijna de helft van de Vlamingen woont op minder dan 10 km van de werkplaats. 43% van de Vlamingen woont op minder dan 300 m van een bushalte. Toch neemt bijna 80% van deze 43% nooit of slechts enkele malen per jaar de bus. De resultaten van het onderzoek zijn verwerkt tot een analyserapport en samengevat in een brochure: “Hoe het vooruit gaat. Vlamingen en hun verplaatsingsgedrag”. Beide documenten zijn beschikbaar bij de Mobiliteitscel.

#### Hoe het VOORUIT gaat

Vlamingen  
en hun  
verplaatsingsgedrag



Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap  
Verkeersmiddelen, Verkeer en Mobiliteit

Een doorgedreven onderzoek moet op termijn leiden tot een verantwoorde afweging voor de invoering van rekeningrijden in Vlaanderen.

### Rekeningrijden

Binnen het departement LIN is op initiatief van de secretaris-generaal en onder zijn voorzitterschap een stuurgroep “Verkeersbeheersing” opgericht, waarbinnen twee subwerkgroepen actief zijn, de werkgroep “Verkeersbeheer door telematica” en de werkgroep “Rekeningrijden”.

De werkgroep “Rekeningrijden” is samengesteld uit een afgevaardigde van de betrokken administraties binnen het departement LIN en heeft op basis van de problemen, verbonden aan de invoering van rekeningrijden in Vlaanderen, een overzicht gemaakt van de onderzoeken/onderzoeksvragen, die voorafgaandelijk dienen uitgevoerd en beantwoord te worden. Dit verkennend onderzoek resulteerde in een uitgebreide nota als basis van een voorstel tot onderzoeksprogramma eerste fase. Het doel van deze eerste fase is inzicht te krijgen hoe de invoering van rekeningrijden in Vlaanderen kan gebeuren. Aan dit onderzoeksvoorstel, dat aan de bevoegde minister werd overgemaakt, is een concreet onderzoeksbudget en een fasering gekoppeld. Over het onderzoek is een principieel akkoord vanwege de minister.

## Studie ontsluiting van de haven van Brugge-Zeebrugge

Deze studie had een dubbel doel. Enerzijds is bepaald welke verkeersstromen de geplande uitbreiding van roll-on/roll-off trafiek en containeroverslag in de westelijke voorhaven genereert op de voornaamste toegangswegen van de haven van Brugge-Zeebrugge. Anderzijds is onderzocht hoe het regionale, nationale en Europese transportbeleid en aanpassingen van de toegangswegen van de haven kunnen bijdragen tot een vlotte afwikkeling van dat verkeer.

Uitgaande van de ontwikkelingen van de haven, de toegangswegen en het achterlandvervoer wordt het verkeer op de toegangswegen gesimuleerd met een verkeersmodel voor drie toekomstscenario's. Deze scenario's verschillen onderling inzake modal-split van het hinterlandvervoer voor roll-on/roll-off van vrachtwagens, containers en stortgoederen en inzake aanpassing van de infrastructuur voor weg, spoor en binnenvaart.

Het uitvoeren van deze studie is zowel voor het economisch als het mobiliteitsbeleid belangrijk in die zin dat voor het eerst investeringen binnen de havens gekoppeld worden aan beschouwingen met betrekking tot de problematiek van de hinterlandverbindingen.

Een studie over de ontsluiting van de haven van Brugge-Zeebrugge koppelt voor het eerst investeringen binnen de havens aan beschouwingen m.b.t. de problematiek van de hinterlandverbindingen.



Containerkade Zeebrugge  
(Foto Henderyckx)

## Ontwikkeling van ARC-MER-instrument (Milieu-effecten-rapportering op basis van ARC-info)

Met betrekking tot de afweging van alternatieven voor een tracé (bv. een wegtracé), bestaat in Vlaanderen geen officiële procedure (bv. de traceringsprocedure in Nederland). Toch blijkt uit reeds opgedane ervaringen op het vlak van de MER-projecten dat het systematisch en gestructureerd betrekken van milieuaspecten in het stadium van het onderzoek naar een tracé veel efficiënter kan zijn, niet alleen naar het milieu toe maar ook ten aanzien van de doorzichtigheid van de besluitvorming.

Vanuit deze bekommernis is gestart met de ontwikkeling van een instrument dat moet toelaten milieuaspecten (in de ruime betekenis van het woord) beter te integreren in de besluitvorming en dit op een transparante manier.

Op methodologisch vlak is geopteerd voor de kwetsbaarheidsbenadering, dit in tegenstelling tot een effectgerichte benadering, die concrete effecten tracht te bepalen (bv. Project-MER). De kwetsbaarheidsmethode gaat uit van de karakteristieken van milieusystemen waaraan zij een kwetsbaarheid koppelt met betrekking tot een specifiek effect. Ze veronderstelt dat de ingreep een potentieel negatief effect zal hebben op het milieu. Essentieel in deze benadering is dat kwetsbaarheid gedefinieerd wordt als een gevoeligheid van een milieusysteem én een waardering van dat systeem. Het werken met kwetsbaarheden is belangrijk in een stadium waarin nog niet alle elementen van het project exact gekend zijn.

De ontwikkeling van een ARC-MER-instrument kan in een vroeg stadium en op een gestructureerde manier milieu-aspecten betrekken in de besluitvorming.

De heringebruikname van de IJzeren Rijn, “de spoorlijn die Antwerpen potentieel kan verbinden met het Duitse Ruhrgebied” kan een deel van het wegvervoer overhevelen naar spoorverkeer.

Gedurende het jaar 1996 werd een studie uitgevoerd naar de eventuele heringebruikname van de zogenaamde IJzeren Rijn, waar sinds 1991 geen doorgaande goederentreinen meer rijden (delen van de lijn zijn nog wel in gebruik). De IJzeren Rijn vormt nochtans de kortste verbinding tussen Antwerpen en de Ruhr. Voor grote havens, zoals Antwerpen en Rotterdam, is het in toenemende mate belangrijk om over goede hinterlandverbindingen te beschikken, voor wegvervoer, maar ook voor spoor en binnenvaart. Zowel het Vlaamse als het Europese vervoerbeleid poogt een deel van het wegvervoer over te hevelen naar spoor en binnenvaart. Dit kan echter maar slagen als deze vervoermodi ook concurrentieel zijn. Korte, snelle verbindingen zijn dan aangewezen. Tenslotte biedt de door de Europese Unie opgelegde liberalisering van de spoorwegen kansen aan privé-vervoerders om ook spoorvervoer te organiseren.

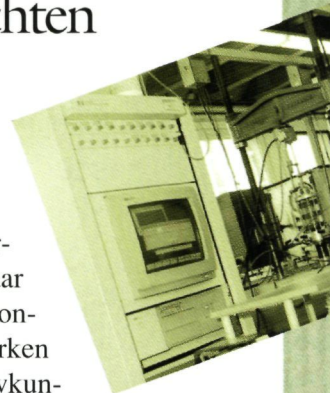
De studie ging na of de IJzeren Rijn voldoende potentieel bezit om hierop in te spelen. Naargelang de schattingen zal er in 2020 tussen België en Duitsland ca. 101 à 107 miljoen ton vervoerd worden, waarvan 11,5 à 20 miljoen ton per spoor. Ongeveer de helft hiervan wordt het snelst via de IJzeren Rijn vervoerd, wat neerkomt op 35 à 75 treinen per dag.

De nodige investeringen bedragen minimaal 1,3 miljard BEF en maximaal 3,4 miljard BEF, waarbij nog eens 2,3 miljard BEF komt voor elektrificatie (die echter niet voor 2010 moet uitgevoerd worden). Uit de kosten-batenanalyse blijkt dat alle varianten een positief rendement vertonen, maar dat varianten met investeringen die nauw aansluiten bij de ontwikkeling van de vraag het grootste rendement vertonen. Dit geldt zowel voor een privé-exploitant als voor een publieke spoorwegmaatschappij. Het berekende maatschappelijke rendement (o.a. minder luchtvervuiling en ongevalen) loopt op tot 1 à 1,3 miljard BEF over de onderzochte periode (tot 2020).

Bij deze evaluaties werd uitgegaan van het bestaande tracé. Voor enkele knelpunten werden tevens een aantal varianten onderzocht die echter niet wezenlijk beter scoren qua omgevingsimpact en bovendien grote extra kosten meebrengen.

# Administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten (AOSO)

De administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten beweegt zich op alle terreinen van het departement. Studies en ondersteuning voor geïntegreerde concepten tussen de verschillende beleidssectoren zowel naar planning als naar uitvoering toe behoren tot haar domein. AOSO voert technische studies en opdrachten uit, maakt ontwerpen op, voert controle opdrachten uit en verstrekt advies met betrekking tot nieuwe of te herstellen kunstwerken (bruggen, viaducten, tunnels, steunmuren, stuwen, sluisen en werken van algemene bouwkunde). De administratie onderzoekt de kwaliteit en het draagvermogen van de grond, bepaalt funderingstechnieken en heeft milieu-geotechniek onder haar bevoegdheid. Concreet staat ze in voor het ontwerpen, bouwen, beheer en onderhoud van elektronische, elektrische en mechanische uitrustingen van wegen, waterwegen en gebouwen. Op het vlak van telecommunicatie wordt onderzoek verricht naar innoverende technieken, die op hun beurt bijdragen tot een verbeterde mobiliteit en ruimtelijke ordening. Oppervlakte- en hoogtegegevens van de bodemtoestand gebeuren met topografie en fotogrammetrie. AOSO ondersteunt projecten inzake certificering en IKZ (integrale kwaliteitszorg).



## Infrastructuur, inspecties

## Elektrische en Elektromechanische uitvoeringen

**Project verkeerslichtenbeïnvloeding voor het openbaar vervoer**

**Project aswegers voor overladen vrachtwagens**

**Telematicaprojecten**

**Project meetnetten luchtkwaliteit**

**Projecten elektromechanische uitrusting voor AMINAL**

**Project technische aspecten rekeningrijden**

## Geotechniek

## Ondersteuning IKZ

## Infrastructuur, inspecties

In de HOOP-protocol-  
len werden de te volgen  
procedures bij ontwerp  
of herstelling vastge-  
legd. Inspecties,  
onderhoud en beheer  
van de infrastructuur  
worden systematisch  
aangepakt.



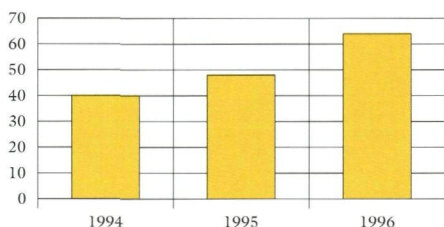
Medewerkers van AOSO voeren inspecties uit naar de technische kwaliteit van allerlei kunstwerken. Hier wordt de dikte gemeten van een draagbalk in de luchtkist van een sluisdeur

Op verzoek van externe  
klanten worden  
materiaalkeuringen en  
toezicht op constructie-  
elementen uitgevoerd.

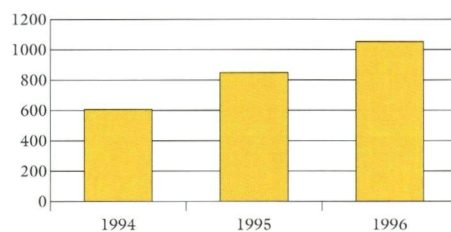
In 1996 werd op een  
100-tal kruispunten met  
verkeerslichtenbeïnvloeding gestart. Vooral  
voorrangsregeling voor  
het openbaar vervoer  
wordt belangrijk.

Bij het ontwerpen van nieuwe infrastructuur of het uitvoeren van belangrijke herstellingen wordt zeer nauw samengewerkt met de administraties Wegen en Verkeer (AWV) en Waterwegen en Zeewezen (AWZ). Deze samenwerking werd in 1996 geformaliseerd in de zogenoemde HOOP-protocollen 3bis en 3ter. Deze protocollen beschrijven de te volgen procedures vanaf het eerste contact met de klant tot de oplevering der werken. Ook controle van en advies over het kunstwerkenbestand bruggen, tunnels en keermuren gebeurt in nauw samenwerkingsverband. Bij moeilijke gevallen voert AOSO zelf gespecialiseerde B-inspecties uit, met aansluitend een herstellingsadvies.

Vanaf 1996 ondersteunt AOSO het systematiseren van de processen "onderhoud infrastructuur wegen" van AWV en "onderhoud infrastructuur waterwegen" van AWZ. Vanaf 1997 zal ook advies worden verleend bij inspectie van sluisen en stuwen en voert ze zelf gespecialiseerde inspecties uit op sluisen, stuwen, kaaimuren en aanlegsteigers.



Bij AOSO geadviseerde B-inspectiedossiers  
B-inspecties zijn bijzondere inspecties van een  
bepaald gedeelte van de constructie, altijd  
uitgevoerd in samenwerking met AOSO



Geadviseerde A,C,O-inspectiedossiers  
Algemene inspecties van de gehele constructie, meest  
al uitgevoerd door de beheernde afdeling

Op verzoek van externe klanten worden materiaalkeuringen uitgevoerd, vaak ook door toezicht op de verwezenlijking van constructie-elementen in de fabrieken. Beide activiteiten leiden tot toezichtsverslagen en keuringsverslagen. AOSO vertegenwoordigt het MVG in vele certificeringsinstellingen, voor wie ze inspectie-activiteiten uitvoeren bij de producenten. Te citeren zijn het OCBS (BENOR-merk voor betonstaal, voorspanstaal en constructiestaal), Probeton (BENOR-merk voor breedplaten en holle vloerelementen), CRIC (BENOR-merk voor cement, beton, granulaten, hulpstoffen) en de activiteiten voor de toekenning van het ATG-merk (technische goedkeuring) aan niet benormiseerbare producten (dichtingslagen, betonreparatie-producten, betonbescherming).

## Elektrische en Elektromechanische uitvoeringen

AOSO voert verschillende projecten uit in opdracht van verschillende administraties. Enkele voorbeelden zijn hier uitgewerkt.

### Project verkeerslichtenbeïnvloeding voor het openbaar vervoer

Om een multimodale bereikbaarheid te verbeteren wordt er gestreefd naar een betere doorstroming van het openbaar vervoer met trams, of bussen van "De Lijn" ter hoogte van kruispunten uitgerust met verkeerslichten. Dit gebeurt door een voorkeursbehandeling ter hoogte van de verkeerslichten waardoor vertragingen op het uurrooster kunnen verhinderd worden, de commerciële snelheid kan opgedreven worden en het openbaar vervoer meer reizigers kan aantrekken.

De voorrangsregeling omvat bv. de verlenging van de groene fase wanneer een voertuig van het openbaar vervoer in aantocht is in de corresponderende richting of het vlugger beëindigen van een groene fase in de dwarsende richting. Hiervoor wordt samengewerkt met de administratie Wegen en Verkeer en "De Lijn".

AWV staat in voor het concept van de ingrepen in de verkeerscyclus. De afdelingen Elektriciteit en Mechanica plaatsen op het terrein bijkomende elektrische en elektronische apparatuur

voor detectie, transmissie en signaalverwerking. "De Lijn" staat in voor de uitrusting van de bussen en trams met de nodige zendapparatuur.

In de loop van 1996 is een eerste studie- en uitvoeringscyclus voor verkeerslichtenbeïnvloeding van circa 100 kruispunten opgestart.

Op de begroting 1997 wordt een aanzienlijk budget (150 miljoen) voor de uitvoering van de werken uitgetrokken. Het streefdoel is om binnen de twee jaar de kruispunten op alle belangrijke lijnen van het openbaar vervoer uit te rusten met de verkeerslichtenbeïnvloeding.

### **Project aswegers voor overladen vrachtwagens**

Het project aswegers voor overladen vrachtwagens heeft de bedoeling om vroegtijdige slijtage van het wegdek (door spoorvorming) en het toenemen van de verkeersonveiligheid (door o.a. verhoogde remafstand) te voorkomen door het handhaven van de wettelijke voorschriften inzake maximale asbelasting en zo nodig door beboeting van de overtreders. Voor het succesvol installeren en exploiteren van deze weegsystemen wordt nauw samengewerkt tussen verschillende Vlaamse en ook federale administraties en diensten:

- de administratie Wegen en Verkeer die de toegangswegen naar de weegtoestellen en het eigenlijke weegvlak (volgens strenge effenheidsvoorschriften) aanlegt;
- de afdeling Gebouwen (departement Algemene Zaken en Financiën) die de dienstgebouwen opricht;
- de afdelingen Elektriciteit en Mechanica van AOSO, die instaan voor de opstelling van de weeg- en verwerkingsapparatuur;
- het ministerie van Economische Zaken dat de ijkingsverslagen opstelt;
- de Rijkswacht die de weggingen verricht en eventueel overtreders verbaliseert.

Het geheel wordt opgevolgd en gecoördineerd door AOSO. Einde 1996 waren 10 installaties volledig opgesteld en van een 20-tal andere is de bouw nog in uitvoering. Om een soepele preselectie van de overladen vrachtwagens te kennen zijn, naast deze vaste aswegers, enkele verplaatsbare toestellen vereist (met lagere nauwkeurigheid). In 1996 werden twee dergelijke mobiele toestellen aangeschaft. Het is de bedoeling om vanaf 1997 het net van vaste aswegers uit te breiden met locaties langs de gewone gewestwegen.

### **Telematica-projecten**

In de afdelingen Antwerpen en Gent van AOSO-Elektriciteit en Mechanica werden de systemen voor Automatische Besturing en Bewaking op Afstand, opgestart in 1990, volledig operationeel in 1996. Deze systemen integreren de volgende subsystemen in één geheel :

- de afstandscontrole van elektromechanische uitrustingen langs wegen (vnl. tunneluitrustingen, pompstations en defectmeldingen aan verkeerslichten);
- de verkeerstellingen langs autosnelwegen;
- de afstandscontrole van de veranderlijke signalering langs autosnelwegen (voornamelijk aan verkeerstunnels) en in steden (o.a. de rampensignalering in het Antwerpse Havengebied, voor rekening van het federaal ministerie van Binnenlandse Zaken);
- de afstandscontrole en de meting van het energieverbruik van de hoogspanningscabines voor de wegverlichting;
- de afstandsbevoering van de stuwen, van de automatisch of op afstand bediende bruggen en de afstandsmeting van de waterpeilen op de waterwegen;
- de bewaking van het teletransmissienet langs wegen en waterwegen.

Om spoorvorming tegen te gaan werden weegsystemen opgesteld om overladen vrachtwagens op te sporen en te beboeten

Verschiedende systemen voor Automatisatie, Besturing en Bewaking op Afstand werden geïntegreerd in één groot telematicawerktuig



Wegverlichtingspunten

Diverse diensten, binnen en buiten het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, maken gebruik van dit telematica-werktuig:

- de permanente wachtdiensten van de afdelingen EM van AOSO;
- de meeste onderhoudsdiensten van deze afdelingen;
- de provinciale Verkeersdispatchings van de Rijkswacht;
- de stedelijke politie van Antwerpen;
- de dienst Antwerpen van de afdeling Water van AMINAL.

Uitbreiding naar andere diensten zoals BRTN (VRT) of afdelingen van de administratie Wegen en Verkeer wordt overwogen.

Technisch is het project uitgebouwd rond een 10-tal centrale computers die met elkaar gekoppeld zijn. Elk van deze computers verzorgt bepaalde diensten (werkt als een server) zoals het dialogeren met lokale computers (bv. deze die de tunneluitrustingen sturen) of het verzamelen van meetgegevens (energieverbruik, waterpeilen). Aan de centrale computers zijn operatorposten gekoppeld (in totaal een 30-tal verspreid over de vijf provincies).

### Project meetnetten luchtkwaliteit

Op vraag van en in nauwe samenwerking met de VMM (Vlaamse Milieumaatschappij) voeren de buitenafdelingen van AOSO-EM een project uit voor de vernieuwing en de uitbreiding van het dataverwervings- en verwerkingssysteem van de meetnetten luchtkwaliteit.

De dienst Lucht van de VMM beheert een uitgebreid net van een 60-tal meetstations, verspreid over het Vlaamse grondgebied, die continu de luchtkwaliteit in Vlaanderen bewaken en daartoe o.a. de concentraties aan SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, koolwaterstof, ozon en stof meten. Deze meetwaarden worden in de meetstations bijgehouden en geregeld automatisch van op afstand opgevraagd door een netwerk van computers, die de gegevens verzamelen en verwerken. De verwerkte gegevens worden niet enkel door de VMM zelf gebruikt, maar ook op computer ter beschikking gesteld van derden. De apparatuur, die instaat voor het ophalen van de meetwaarden in de stations en voor het verwerken ervan tot bruikbare gegevens over de luchtkwaliteit, wordt in genoemd project vervangen door een moderner en krachtiger systeem.

### Projecten elektromechanische uitrusting voor AMINAL

Voor AMINAL, afdeling Water, doet AOSO de studie en uitvoering van de projecten elektromechanische uitrusting van pompstations, automatisch gereinigde krooshekken, stuwen en schuiven op onbevaarbare waterlopen. In 1996 werden zes projecten beëindigd voor een totaal van 75 miljoen. Er werden ook zes nieuwe projecten in aanbesteding gesteld (o.a. stuwen op de Grote Gete, stuwen op wachtbekkens en pomp-gemaal te Dendermonde), eveneens voor een totaal bedrag van 75 miljoen.



Automatische reinigingsinstallatie op het Schijn te Antwerpen (uitgevoerd in samenwerking met de afdeling Water van AMINAL).

Ook het dataverwerkings- en verwerkings-systeem van het meetnet voor luchtkwaliteit werd uitgebreid en gemoderniseerd.

In 1996 werden verschillende projecten voor elektromechanische uitrusting van pompstations, automatisch gereinigde krooshekken, stuwen en schuiven uitgevoerd.

## Project technische aspecten rekeningrijden

In het raam van de geplande invoering van rekeningrijden in Vlaanderen, werkt AOSO-EM onder de coördinatie van de Mobiliteitscel mee aan de noodzakelijke voorbereidende werkzaamheden, vooral wat de technische aspecten betreft. Omdat één van de zorgen bij de implementatie van rekeningrijden zal zijn een interoperabiliteit te realiseren met de ons omringende landen, houdt dat voorbereidend werk ook overleg in met andere Europese landen en het meewerken aan Europese projecten.

Aan de technische kant van rekeningrijden werd in 1996 veel aandacht besteed.

## Geotechniek

Het kennen van geotechnische randvoorwaarden is enerzijds belangrijk om te komen tot een verantwoord ontwerp, anderzijds om goede controles te kunnen verrichten of om bij te dragen tot de oplossingen van probleemsituaties in de uitvoeringsfase.

In 1996 werden 161 opdrachten voor geotechnisch onderzoek aan AOSO toevertrouwd. Klanten waren AWZ (30%), AWV (23%) en AMINAL (7%). Ook voor AROHM, AZF (departement Algemene Zaken en Financiën) en EWBL (departement Economie, Werkgelegenheid, Binnenlandse Aangelegenheden en Landbouw) zijn opdrachten uitgevoerd, samen 68% van de geotechnische studies. De resterende opdrachten (32%) gaan uit van externe klanten, waaronder als belangrijkste: Tuc Rail en de Regie der Gebouwen. Van Tuc Rail werd in 1996 een globaal pakket opdrachten ontvangen voor de aanleg van de HSL, vakken Diegem-Opheyllissem, Berchem-Antwerpen Centraal-Luchtbal, dat nog verder doorloopt in 1997. Vermeldenswaard is ook de uitvoering en opvolging van een proefophoging te Hoegaarden voor de aanleg van de HSL-bedding langs de E40 tussen Brussel en Luik.

Meer en meer wordt in de ontwerp- en uitvoeringsfase van belangrijke infrastructuurwerken een beroep gedaan op de ingenieurs van GEO. Zij nemen o.a. deel aan verschillende projectgroepen, zoals de projectgroep Containerkaai Noord, Omlegging Zeekanaal naar de Schelde te Hingene, Straatsburgbrug, Royerssluis, ... Om de adviezen beter te kunnen onderbouwen werden de rekentechnische mogelijkheden verder uitgebreid met een driedimensionaal grondwaterstromingsmodel. Na een uittestfase wordt dit model toegepast voor de bemalingsstudie van het te bouwen Containerdok West te Antwerpen.

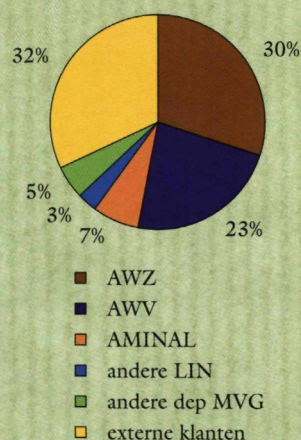
Bij AMINAL werd de milieusondering geïntroduceerd, een methodiek die uitgetest werd op een proefsite te Aarschot. De techniek is veelbelovend, maar nader onderzoek dringt zich op.

Interdepartementaal werd tussen de departementen EWBL en LIN een samenwerkingsprotocol opgesteld tot het ontwikkelen van de databank ondergrond Vlaanderen. De betrokken afdelingen zijn de afdelingen Natuurlijke Rijkdommen en Energie van het departement EWBL en de afdelingen Geotechniek, Water en Informatica van het departement LIN.

Sinds mei is er een databank in ontwikkeling met geologische, geotechnische en hydrogeologische gegevens.

Geotechniek levert kwaliteitsvolle ondersteuning aan interne of externe klanten. Meer en meer wordt de afdeling ingezet bij belangrijke infrastructuurwerken en onderzoeksmethodieken voor milieu. Interdepartementaal wordt een protocol opgesteld om een databank ondergrond Vlaanderen op te stellen.

Verdeling opdrachten GEO



## Ondersteuning IKZ

Om tot een betere dienstverlening te komen werd "Integrale Kwaliteitszorg" uitgetest en veralgemeend. In 1997 zal veel aandacht gaan naar kennisoverdracht.

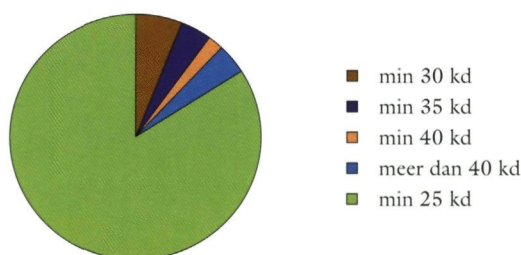
In 1995 werd bij de administratie de filosofie van "Integrale Kwaliteitszorg" geïntroduceerd. Drie proeftuinen startten bij de afdeling Elektriciteit en Mechanica Antwerpen:

- tijdig betalen;
- afhandeling meldingen;
- opmaak bestek.

De resultaten waren uitermate bevredigend zodat een veralgemeende toepassing van integrale kwaliteitszorg regel werd.

In 1997 zal vooral de overdracht van de opgedane kennis door de A1's naar de andere medewerkers centraal staan.

TIJDIG BETALEN 1996  
Aantal betalingen: 2.237

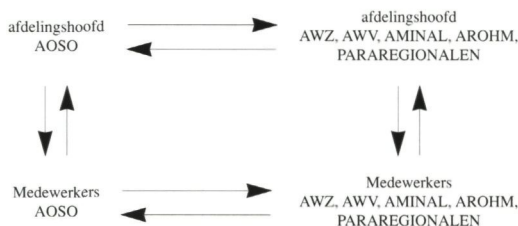


Er werd een klantenbevraging georganiseerd om de dienstverlening van AOSO verder te optimaliseren.

In het najaar van 1996 organiseerde AOSO een klantenbevraging bij afdelingen van AWV-AWZ-AMINAL-AROHM en externe organisaties waarmee de diensten van AOSO veel te maken hebben. Bij elke vraag diende men twee scores te geven per afdeling van AOSO of per sector: een cijfercode voor het niveau van de geleverde diensten en een lettercode voor het belang.

De vragen werden ingedeeld in een aantal categorieën:

- naar inhoudelijke kwaliteit en de mate waarin ze beantwoorden aan behoeften;
- wijze van dienstverlening (tijdigheid, communicatie, mate van ondersteuning);
- dienstorders, technische voorschriften, bestekteksten: bruikbaarheid en toepasbaarheid;
- dienstverlening in de toekomst: suggesties en verwachtingen.



Communicatie tussen AOSO en de andere administraties

Aan de hand van de resultaten worden de afdelingen, die minder dan zes of minder dan zeven voor aspecten met A-prioriteit scores, geïnformeerd en worden waar nodig de juiste acties ondernomen om de dienstverlening te verbeteren.

In eerste instantie zullen de afdelingshoofden van AOSO contact opnemen met de afdelingshoofden van de bevraagde afdelingen voor de nodige terugkoppeling. Het is de bedoeling dat de communicatie tussen de respectievelijke medewerkers in een steeds betere verstandhouding plaatsvindt om te werken aan een continue verbetering en ook om teamwork te bevorderen.

## ■ Verticale Dienstverlening

### Administratie Wegen en Verkeer (AWV)

De administratie Wegen en Verkeer staat in voor een optimale verkeersstructuur, die de mobiliteit bevordert en gelijktijdig beheerst, om de stedelijke leefbaarheid te waarborgen. Het verzekeren van een basismobiliteit voor alle doelgroepen en het selectief bereikbaar houden van alle doelgebieden (wonen, werken, ontspannen, ...) zijn haar eerste opdrachten. Verder dient ook de milieuhinder beperkt te blijven en zijn inspanningen nodig om de veiligheid te verhogen.

Toekomstgerichte planning, aandacht voor alternatieve vervoersvormen, bestrijding van geluidshinder, sturing van het verkeer, verdere ontplooiing van de regionale luchthavens, natuur in de infrastructuur, ... zijn enkele voorbeelden van de ontwikkelingen in 1996.



Het mobiliteitsconvenant,  
een contract voor duurzame mobiliteit

Multimodale verkeers- en vervoersmodellen

Categorisering van wegen

Veiligheid bij wegenwerken

Standaardstructuren  
voor wegen en registratie van asfaltmengsels

Rotondes

Carpooling

Strijd tegen de geluidshinder

Verkeersregeling en -afwikkeling

Intelligente verkeerslichten

Wegenwerken op Internet

Natuur in de infrastructuur

Optreden tegen reclame

Onderhoud en beheer van de infrastructuur

Standaardbestek 250 voor de wegenbouw

Infrastructuurwerken

Regionale luchthavens

## Het mobiliteitsconvenant, een contract voor duurzame mobiliteit

Met het afsluiten van mobiliteitsconvenants tussen de Vlaamse Gemeenschap, de gemeenten en “De Lijn” wordt getracht een ruimere visie op het mobiliteitsbeleid over te brengen. De gemeenten worden ondersteund bij het opstellen van hun eigen mobiliteitsplan.

Op 2 april 1996 keurde de Vlaamse regering het concept van mobiliteitsconvenants goed. Het convenantbeleid heeft uitdrukkelijk tot doel de gemeenten aan te zetten tot het opmaken van een gemeentelijk mobiliteitsplan waarbinnen een globale mobiliteitsvisie en een planmatige en multimodale aanpak centraal staan.

De vernieuwde aanpak past in het streven van de Vlaamse regering om de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid te verbeteren en de multimodale bereikbaarheid te verhogen en heeft dan ook in de eerste plaats betrekking op de bebouwde omgeving. De meeste uitvoeringsprojecten zijn voortaan slechts uitvoerbaar nadat vooraf tussen het Vlaamse Gewest, de openbaar vervoermaatschappij “De Lijn” en het betrokken lokale bestuur een mobiliteitsconvenant is afgesloten, en één of meer van de 15 toepasbare bijakten.

De mobiliteitsconvenants hebben betrekking op:

- het strategisch plannen: concreet gemaakt in een gemeentelijk mobiliteitsplan;
- doortochten, stedelijke invalswegen, verbindingswegen, ontsluitingen...;
- leefbaarheidsprojecten: geluidswering en netheid van wegen, aangename woonomgeving...;
- de bevordering van auto-alternatieven: eigen bus- en trambanen, verhoging van het openbaar vervoersaanbod, aanleg van vrij liggende fietspaden, verbetering van de informatieverstrekking.

Tegenover het extra administratieve werk staat de meerwaarde van een met alle betrokken partijen goed overlegd project, een ruimere visie op het mobiliteitsgebeuren op lokaal en bovenlokaal niveau met aandacht voor alle vervoerswijzen.

Als begeleiding voor de nieuwe aanpak werd een mobiliteitshandboek opgestart, dat stelselmatig met nieuwe informatie wordt aangevuld.

In het kader van het convenantbeleid zijn in 1996 tal van projecten goedgekeurd, zoals:

- doortochtprojecten in Brugge, Veurne, Beveren, Eeklo Markt, Koolskamp, Anzegem en Bissegem;
- de aanleg van fietspaden in Hoogstraten en Maasmechelen;
- de uitbreiding van het openbaar vervoersaanbod in verschillende steden: Leuven, Mechelen, Antwerpen-Zuid, Gent, Oostende, Hasselt, het Meetjesland en de Westhoek en ook de autobusverbinding Vilvoorde-Luchthaven-Zaventem;
- de heraanleg van de binnenring van Hasselt, gekoppeld aan de doortochten N20 en N80;
- de heraanleg van delen van de Tiensesteenweg en de Naamsepoort te Leuven.

In 1997 zal de concrete uitwerking van gemeentelijke mobiliteitsplannen veel aandacht vragen. Van de administratie Wegen en Verkeer wordt een belangrijke inbreng verwacht met betrekking tot:

- het leveren van verkeers- en ongevalgegevens;
- het maken van prognoses op basis van de provinciale multimodale modellen;
- het bevorderen van de intergemeentelijke samenwerking, de samenhang van de mobiliteitsplannen en de evaluatie ervan.

Het mobiliteitsconvenantbeleid zal op termijn een meer globaal mobiliteitsgericht denken en handelen in grote mate versterken en versnellen.

## Multimodale verkeers- en vervoersmodellen

Multimodale verkeers- en vervoersmodellen kunnen oplossingen simuleren voor het complexe patroon van verkeer en mobiliteit.

Voor het maken van simulaties kan ingespeeld worden op demografische en socio-economische ontwikkelingen, ruimtelijk beleid, infrastructuur, openbaar vervoerlijnen, prijsbeleid (zoals brandstoffen, openbaar vervoertarieven, parkeertarieven, ..), rekeningrijden of tolpunten en parkeerbeperkingen. Om de complexe realiteit te modelleren moet ze noodgedwongen gevat worden in benaderingen.

De modellen beperken zich in Vlaanderen tot de wegen met een duidelijke verkeers- of verbindingfunctie, wat toelaat de effecten op regionaal of gewestelijk niveau in te schatten. Ze worden opgemaakt per provincie. Omdat ze vertekenend werken voor bepaalde details, worden deze provinciale multimodale modellen best verfijnd om lokale interpretatie mogelijk te maken.

Het bestudeerde gebied voor het model Antwerpen werd ingedeeld in een aantal (1.137) zones, waarvan men het verplaatsingsgedrag registreerde en waarvoor mogelijke alternatieven werden voorgesteld. Het provinciaal vervoersmodel werd eind 1996 operationeel.

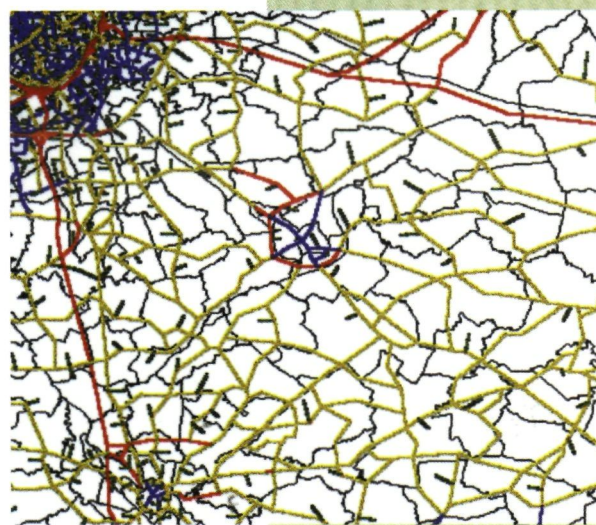
De evaluatie van een aantal grote scenario's van het model Antwerpen leidt tot volgende vaststellingen:

- als de huidige trends zich doorzetten zullen er vooral problemen optreden op het gebied van congestie, bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid;
- als een sterk volgend beleid wordt aangehouden, houdt dit een sterke uitbreiding van infrastructuur en afbouw van niet rendabel openbaar vervoer in;
- een sterk sturend beleid leidt tot extreme uitbreiding van het openbaar vervoer, gekoppeld aan een autowerend prijsbeleid.

*Multimodaal model voor de provincie Antwerpen. Heel het studiegebied (provincie Antwerpen en arrondissement St. Niklaas) werd opgedeeld in zones (zwart). De indeling van de zones wordt fijner naargelang de concentratie van het te verwachten verkeer.*

*Het groene korte streepje geeft aan op welk stuk wegmenet de zone het meest betrokken is voor trek en aankomst van bestemming.*

*Per zone worden ook de tijd en het vervoermiddel opgenomen. De tijd wordt berekend als een gewone combinatie van reistijd en reiskosten, uitgedrukt in één tijdseenheid. Op basis hiervan en door uitvoerig onderzoek naar het verplaatsingsgedrag kan men in scenario's bepalen hoeveel personen er voor de auto, de fiets of het openbaar vervoer zullen kiezen.*



Multimodale verkeers- en vervoersmodellen kunnen gebruikt worden om complexe situaties en mogelijke oplossingen te simuleren. In 1996 werd het multimodale model voor de provincie Antwerpen uitgewerkt en werden een aantal scenario's geëvalueerd.

## Categorisering van wegen

Door alle wegen te selecteren en in te delen in categorieën overeenkomstig hun functie wordt het mogelijk om functioneel en beleidsmatig de juiste investeringen te plannen. De categorisering geeft het belang van de weg aan o.a. in functie van bereikbaarheid en leefbaarheid. Zo kunnen wegen een verbindingfunctie, een verzamel-functie of een toegangsfunctie hebben.

De hoofdwegen en primaire wegen worden geselecteerd door het Vlaamse Gewest, de secundaire wegen, met het merendeel van de Vlaamse gewestwegen, worden gerangschikt door de provincies (met inspraak van AWV) volgens de provinciale ruimtelijke structuurplannen. De lokale wegen worden behandeld in de gemeentelijke structuurplannen.

Wegen worden in vier categorieën ingedeeld volgens functie en belang.

Hierdoor wordt het mogelijk om functioneel en beleidsmatig de juiste investeringen te plannen

In het ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden vier hoofdcategorieën van wegen voorzien:

- Een hoofdweg is een verbindingsweg op internationaal niveau, bv. de autosnelwegen.
- Een primaire weg situeert zich op Vlaams niveau en kan tot twee categorieën behoren, elk met een eigen specialiteit: verbindingsweg of verzamelweg op Vlaams niveau.
- Een secundaire weg is een verbinding- of verzamelweg op lokaal en bovenlokaal niveau, die toegang geeft en de bereikbaarheid verzorgt van hogere categorieën wegen.
- Een lokale weg heeft als belangrijkste functie toegang geven tot percelen.

## Veiligheid bij wegenwerken

Een reglementaire en goed onderhouden signalisatie is noodzakelijk om de veiligheid van het werfpersonnel en de weggebruiker te helpen verzekeren. Zij helpt bovendien beschadiging van de werken zelf te voorkomen.

Ondanks een afdoende en uitgebreide reglementering (Wet, KB, MB, Algemene Omzendbrief) wordt nog te dikwijls vastgesteld dat signalisatie van werken onverzorgd en onreglementair is. Om hieraan te verhelpen zijn in het voorbije jaar volgende initiatieven genomen:

- de verspreiding van het dienstorder LI 96/56 betreffende de signalisatie van werken;
- richtlijnen betreffende toepassingen van signalisatie;
- de richtlijnen worden in 1997 verwerkt in een nieuw standaardbestek 250 voor de wegenbouw;
- het meewerken aan de realisatie van een vernieuwde "Praktische handleiding ten gerieve van aannemers en hun verantwoordelijken voor het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen", die uitgegeven wordt door het "Provinciaal veiligheidscomité Limburg";
- aandacht voor het thema op studiedagen (o.a. de opendeurdag van 3 december 1996).

In afwachting van een herziening van het Ministerieel Besluit van 25.03.1977 betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen voorziet het departement Leefmilieu en Infrastructuur in bijkomende voorschriften over:

- het invoegen bij vermindering van rijstroken;
- verlichting van signalisatiepanelen;
- het aanbrengen van aangepaste markeringen en verlichting voor werken die meer dan één week duren;
- het gebruik van botsabsorbeers;
- de uitrusting van het signalisatievoertuig met beurtelings knipperende halogeenlampen;
- de uitrusting van het signalisatievoertuig voorzien bij werken van de vijfde categorie op wegen met een hoogst toegelaten snelheid van 90 km/u en minder (opvallender gemaakt);
- een hoog retroflecterend vermogen voor oranje verkeersborden.

Goede signalisatie bij wegenwerken verzekert de veiligheid van werfpersonnel en weggebruikers. Er wordt bij de aannemers aangedrongen om de signalisatie zo goed mogelijk te verzorgen.



Signalisatiepanelen voor:  
• wegen met afgesloten linker rijstrook  
• eerste hinderend voertuig op autosnelwegen  
• met minder dan twee rijstroken per rijrichting

## Standaardstructuren voor wegen en registratie van asfaltmengsels

In 1996 zijn dienstorders verschenen over de standaardstructuren voor wegen en de registratie van asfaltmengsels. De Commissie voor de kwaliteit van bitumineuze verhardingen werkte een registratieprocedure uit voor asfaltmengsels met o.a. als oogmerk een betere weerstand tegen spoorvorming. Zij kon voor de talrijke aanvragen tot registratie gebruik maken van een bijkomende nieuwe verkeerssimulator.

## Rotondes

De trend voor het vervangen van kruispunten door rotondes zet zich voort. In 1996 groeit het aantal rotondes op Vlaamse gewestwegen aan met 32 tot een totaal van 167. Half december 1996 is een tussenrapport klaar over het Vademecum voor Rotondes. Een eerste vaststelling is dat rotondes die werden aangelegd volgens de richtlijnen vervat in het tussenrapport beter scoren dan deze waar hiervan wordt afgeweken. Een tweede vaststelling is dat er dringend richtlijnen nodig zijn voor de plaats van de fietser op de rotonde.

Het tussenrapport is hierin heel duidelijk. Voor kleinere rotondes in een stedelijke omgeving met veel fietsverkeer is gemengd verkeer aangewezen, bij grotere rotondes in verkeersgebieden wordt geopteerd voor vrij liggende fietspaden met fietsers uit de voorrang.

Uit de eerste evaluaties blijkt ook dat aanliggende fietspaden het onveiligst zijn voor fietsers.

Een andere hoofdbekommering blijft de aangepaste verlichting op en nabij het middeneiland van de rotonde, zodat het middeneiland en dus ook de rotonde tijdig opgemerkt wordt. Dit kan bijvoorbeeld door een centraal element (monument, kunstwerk, fontein, beplanting, ...) aan te brengen, dat duidelijk wordt verlicht. Speciale aandacht dient te gaan naar de discontinuïteit in de verlichting met betrekking tot de toekomstige wegen.

Tenslotte moeten de afmetingen rekening houden met het grootste voertuig dat toegelaten wordt op de rotonde.

Op dit ogenblik wordt in samenwerking met het federaal ministerie van Verkeer een computerprogramma op punt gesteld om de ontwerper in staat te stellen de afmetingen van de rotonde te bepalen, rekening houdend met de te verwachten voertuigen.

De registratie van de asfaltmengsels en de nieuwe standaardstructuren moeten bijdragen tot een verbetering van de kwaliteit van de gewestwegen.

Rotondes, aangelegd volgens de richtlijnen van het Vademecum, zijn veiliger.



*Vrij liggend fietspad bij aanleg van rotonde (Bilzen).*

## Carpooling

Carpooling werd verder gestimuleerd door de aanleg van carpoolparkeerplaatsen en een grootse sensibiliseringscampagne.



Carpooling is een belangrijk instrument om de verkeersleefbaarheid te verbeteren. Tot eind 1996 werden een 23-tal goed uitgeruste en gesignaleerde carpoolparkeerplaatsen aangelegd met ruimte voor ongeveer 1.500 voertuigen. Vanaf die parkeerplaatsen is een multimodale vervoerswijze mogelijk: men kan samen verder rijden of overstappen op het openbaar vervoer.

Er zijn in de nabije toekomst nog zo een 13-tal parkings gepland, goed voor ongeveer 1.220 parkeerplaatsen. Met een actieve sensibiliseringscampagne, via 322 grote borden langs de belangrijkste verkeersaders, via radio- en televisieprogramma's ("De Droomfabriek") en advertentiecampaagnes in de geschreven pers, werd in 1996 het carpoolen warm aanbevolen.

## Strijd tegen de geluidshinder

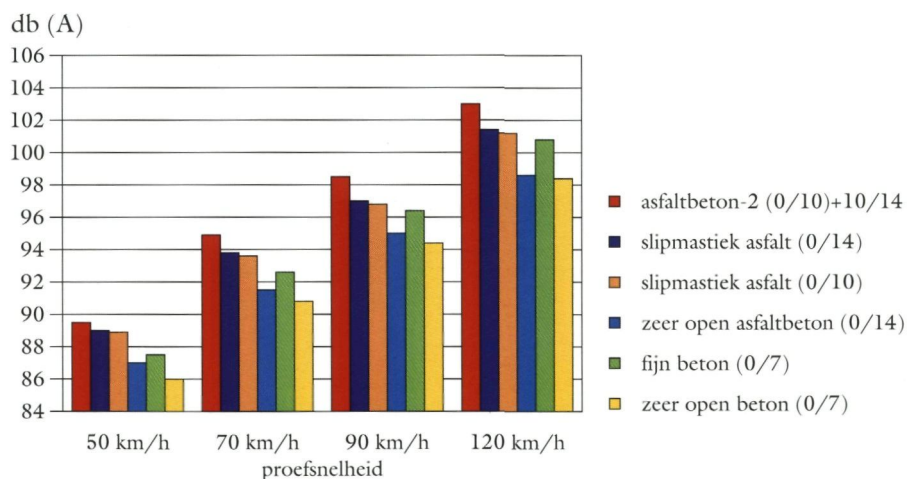
In de strijd tegen de geluidshinder is er een verschuiving van bestrijding naar aanpak bij de bron. Het gebruik van nieuwe asfaltmengsels bij het revaloriseren van bestaande wegen en het gebruik van geluidsarm cementbeton bij aanleg van nieuwe wegen leidt tot resultaten.

In de buurt van luchthavens worden geluidsmetingen uitgevoerd. Ook trillingshinder veroorzaakt door het verkeer wordt onderzocht.

De strijd tegen de geluidshinder evolueert van het plaatsten van geluidsschermen naar een meer structurele aanpak van geluidshinder bij de bron. Belangrijk hierbij is de aanleg van zeer open asfalt, splitmastiakasfalt (dat tot nu toe vooral bedoeld was om wegvakken in slechte staat te revaloriseren en niet in de eerste plaats om akoestische redenen) en het gebruik van geluidsarm cementbeton bij de constructie van nieuwe wegen. Bij bestaande wegen wordt bij de bestrijding van de geluidshinder o.a. het grinden en frezen van dwarsgegroefd cementbeton toegepast. Metingen op het effect van die toepassingen gebeuren met de Statistical Pass-By-meetmethode, de bepaling van het rolgeluid met de meetaanhangwagen en de bepaling van de absorptiekenmerken in situ.

Voor de studie van de geluidshinder in de omgeving van de luchthavens werd in 1996 een meetwagen uitgerust, die de eigen karakteristieken van het vliegtuiglawaai kan omschrijven. Na een testperiode zal ook de geluidsbelasting van individuele vliegtuigen kunnen vastgelegd worden.

Er gaat ook aandacht naar het meten van trillingshinder veroorzaakt door het verkeer. Dit onderzoek wordt voorlopig nog uitgevoerd volgens de Duitse norm DIN 4150-deel 2, voor de trillingshinder voor personen in gebouwen en volgens DIN 4150-deel 3, voor eventuele schade aan de gebouwen. Uit de metingen blijkt dat er in meerdere gevallen sprake is van trillingshinder voor personen maar dat de grenswaarden voor eventuele schade aan gebouwen nog niet bereikt worden.



Rolgeluid volgens de trailer-methode, metingen verricht door FIGE (Forschungsinstitut Geräusche und Erschütterungen). Aantal dB bij verschillende wegtypes en verschillende proefsnelheden.

## Verkeersregeling en -afwikkeling

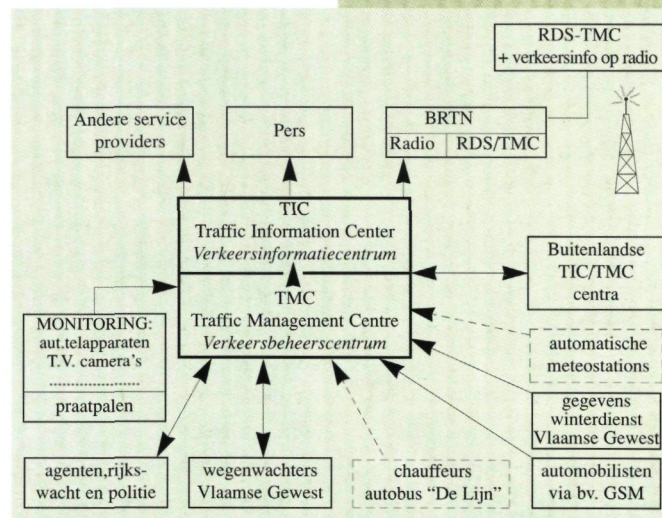
Voor verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid is een goede verkeersafwikkeling van belang. Rotondes en herinrichtingen van wegen in doortochten van bebouwde kommen kunnen hiertoe een belangrijke bijdrage leveren. De administratie geeft permanente ondersteuning bij het opstellen van richtlijnen en het initiëren van en toezien op de uitvoering. Bij verkeersregeling zijn, naast de permanente actualisatie van de werkingscycli van verkeerslichten, ook de bewegwijzering en signalisatie van belang. Onder verkeersmanagement wordt het verzamelen en verwerken van alle mogelijke verkeersgegevens verstaan en het doorspelen op verschillende manieren van deze gegevens aan de weggebruikers. De weggebruiker kan zo via radio, Internet of boodschappen langs de weg geïnformeerd worden, zodat de verkeersafwikkeling optimaal kan gebeuren.

Een nieuwe vorm van verkeersinformatie via de radio is RDS-TMC. Hierbij wordt informatie in gecodeerde vorm uitgezonden naar het aangepaste radiotoestel, dat de boodschap zal omzetten in de moedertaal van de gebruiker, in de vorm van teksten op een scherm, informatie op een kaart of zelfs in gesproken vorm. De invoering ervan, die ook in Vlaanderen is gepland tegen eind 1997, werd intens voorbereid samen met de andere leden van de Europese Unie.

De gegevens op informatieborden langs de kant van de weg, gevoed op basis van automatische telapparaten en TV-camera's, kunnen de snelheid over lange afstand harmoniseren, de capaciteit optimaliseren en de veiligheid verhogen. Zo kan de staart van files aangekondigd worden of kunnen bepaalde rijstroken aangekruist worden.

Het verzamelen van dergelijke informatie en de uitwisseling ervan wordt vooral voorbereid op het net van Europese autosnelwegen en dient dus in standaardvorm en taalafhankelijk te gebeuren. Hiervoor is ruime samenwerking nodig, zowel op technisch als op organisatorisch gebied.

Een goede verkeersafwikkeling is noodzakelijk voor de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Instrumenten voor veiligheid en leefbaarheid zijn sturing en informatie bijvoorbeeld: Internet, RDS-TMC, aanpasbare informatieborden langs de weg.



Gegevensstroom verkeersinfo

## Intelligente verkeerslichten

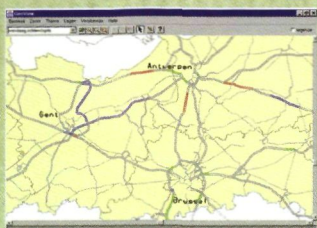
Ook de verkeerslichten op de gewone gewestwegen en in stedelijke gebieden worden op een intelligente manier aangestuurd. De duur van het groene verkeerslicht wordt reeds geruime tijd automatisch afgestemd op de verkeersdruk. Op hoofdassen en in stedelijke gebieden worden de cycli van een aantal of van een hele reeks verkeerslichten optimaal op elkaar afgestemd. Een vrij nieuwe toepassing is de afstemming van verkeerslichten op het openbaar vervoer. Een dergelijk systeem zorgt ervoor dat de aankomende bus of tram maximale kans heeft op groen licht wanneer hij bij het verkeerslicht aankomt.

Maar verkeerslichten kunnen ook gebruikt worden om het verkeer naar een gebied of een belangrijke hoofdverbinding te doseren. Dit doseren slaat dan op het beperkt aantal voertuigen dat men doorlaat en de gelijkmatigheid waarmee dit kan gebeuren. Op die manier voorkomt men dat het verkeer daar oververzadigd geraakt en vastloopt. Voor de toegang naar autosnelwegen bestaat een dergelijk systeem al lang in de Verenigde Staten en sedert enkele jaren ook in Nederland. In Vlaanderen wordt de invoering ervan overwogen op de autosnelwegen in het drukke gebied Antwerpen-Gent-Brussel-Leuven.

Intelligente verkeerslichten zorgen voor een betere en veiliger verkeersdoorstroming. In de toekomst kunnen ze ook gebruikt worden om het verkeer te doseren.

## Wegenwerken op Internet

Om snel veranderende en complexe informatie door te spelen aan de weggebruiker is o.a. Internet een geschikt kanaal. Op de Internetsite van de mobiliteitskrant wordt vooral "pre-trip" informatie aangeboden over de belangrijkste knelpunten op de weg.



Internet mobiliteitskrant

In het najaar werd een Internetsite voor de "Mobiliteitskrant" ontwikkeld. Op deze site kan men informatie over wegwerkzaamheden en de daaruit voortvloeiende verliestijd opvragen, zodat de weggebruiker hiermee rekening kan houden. Gezien het verband met het ogenblik van doorkomen, de rijrichting en de seizoensgebonden verkeersdrukte, is de voorstelling ervan nogal complex en is een medium nodig dat toelaat erg snel wijzigingen kenbaar te maken. Internet leent zich hiertoe bij uitstek.

De elektronische mobiliteitskrant biedt "pre-trip informatie" waardoor ze bijdraagt tot een betere spreiding van het wegverkeer en een verschuiving in het verplaatsingsgedrag. De informatie laat de gebruiker immers toe om een ander ogenblik voor zijn verplaatsing te kiezen, een andere reisweg of een ander vervoermiddel.

De informatie wordt aangeboden hetzij op een wegenkaart waarop bepaalde segmenten zijn ingekleurd, hetzij in tabelvorm. Er kan ook gekozen worden tussen het niveau "Vlaanderen" en het niveau "provincie". In dit laatste geval worden naast de activiteiten op de voornaamste wegen (de hoofdwegen en primaire wegen) ook deze op minder belangrijke wegen (de secundaire wegen) hernomen.

Alle informatie over werkzaamheden die verkeersafwikkeling op de wegen kan beïnvloeden, wordt opgenomen.

De toepassing herneemt vooralsnog enkel de wegwerkzaamheden die plaatsvinden op de voornaamste wegen van het Vlaamse Gewest, die minstens één dag duren en waarbij tenminste één rijstrook wordt afgesloten. Uitbreiding naar structurele files, knelpunten voor doorgang van omvangrijke wegtransporten of gevaarlijke ladingen wordt in de nabije toekomst niet uitgesloten.

De site is bereikbaar op het volgende adres: "<http://www.vlaanderen.be>" onder de rubriek "milieu en verkeer".

## Natuur in de infrastructuur

De bermbeheersplannen startten definitief. Vooral de functionele beplanting op rotondes en bebossing van de middenberm van de E19 kwamen aan de orde.



Sinds enkele jaren werkt de administratie op kleine schaal met bermbeheersplannen. Doorbraak kwam er in 1996, dat als jaar van de definitieve start van bermbeheersplannen kan worden beschouwd.

Enkele voorbeelden van bermbeheer en functionele beplanting:

- Kleine functionele beplanting wordt aangewend voor beplanting van geluidsschermen langs de autosnelwegen of om de doorgang of toegang tot autosnelwegen te verhinderen.
- In talrijke doortochten van gewestwegen door bebouwde kommen ondersteunt de beplanting het poorteffect, een snelheidsremmer. Hetzelfde effect wordt beoogd met het gebruik van beplanting als afscheiding tussen het autoverkeer en de zwakke weggebruiker.
- De idee groeide om grote stukken van de middenberm van de autosnelweg Brussel - Mechelen - Antwerpen te "bebossen".
- De richtlijnen, die werden opgesteld om verkeerstechnisch verantwoorde rotondes op te richten, werden in 1996 aangevuld met aandacht voor het aanbrengen van beplanting op de rotondes.

## Optreden tegen reclame

De commerciële reclame verstoort reeds lang het uitzicht langs de wegen. Nochtans verbiedt de reglementering in de meeste gevallen het aanbrengen van reclame of publiciteit langs toeristische wegen, van zodra zij vanaf de weg herkenbaar is.

Naast meerdere gewestwegen zijn ook de autosnelwegen op te vatten als zo'n toeristische verkeerswegen. In 1996 werd voor het eerst systematisch actie gevoerd om deze vervuiling tegen te gaan. Er kwamen richtlijnen en die hadden resultaat.

Heel wat storende reclame langs onze autosnelwegen werd verwijderd. Toch is men er in bepaalde gevallen nog niet in geslaagd de onwettig geplaatste publiciteit te verwijderen en moet men zijn toevlucht nemen tot het uiterste middel, nl. een gerechtelijke procedure.

In 1996 werd systematisch actie gevoerd tegen commerciële reclame langs autosnelwegen en gewestwegen.

## Onderhoud en beheer van de infrastructuur

De administratie Wegen en Verkeer beheert een uitgebreid en divers patrimonium dat bestaat uit 5.100 km gewone wegen en 900 km autosnelwegen. Verder behoren ook bruggen, tunnels, fietspaden, signalisatie, enz.. tot het te onderhouden patrimonium. Om de onderhoudsinspanning voor dit patrimonium zo rationeel mogelijk te organiseren en om de veiligheid zo hoog mogelijk te houden is systematische inspectie met daaraan gekoppeld onderhoud wenselijk.

Daarom werd een concept ontwikkeld voor een onderhoudsprogramma. In zo'n programma wordt per type infrastructuur de inspectie vastgelegd alsook de inhoud, de periodiciteit en de organisatie van het preventief onderhoud. Vanaf nu beschikken de buitendiensten over een duidelijke systematiek om inspecties en onderhoud voor het hele patrimonium uit te voeren.

Naar analogie met de termen uit de reeds lang ingeburgerde "bruginspecties" worden de verschillende inspecties per soort infrastructuur omschreven in inspectiefiches.

- De routine inspectie betekent een dagelijkse tot wekelijkse controle van de staat van de infrastructuur. Bij zo'n inspectie wordt enkel een nota gemaakt indien een gebrek wordt vastgesteld.
- De R-inspecties worden uitgevoerd door de wegenwachters van districten onder leiding van de districtchef.
- De occasionele inspectie is een gerichte inspectie die wordt uitgevoerd ingevolge buitengewone omstandigheden zoals storm, overvloedige regens, uitzonderlijke hitte, ongevallen enz. Hierbij wordt specifiek gekeken naar die onderdelen van de infrastructuur die door deze omstandigheden beschadigd kunnen zijn.
- De algemene inspectie is een periodieke globale inspectie van de infrastructuur. Door haar periodiek karakter vormt zij de basis voor een beleid gericht op een systematisch onderhoud van het patrimonium.
- De bijzondere inspectie is een meer gedetailleerde inspectie. Zij wordt uitgevoerd wanneer de hulp van gespecialiseerde personen en (of) materieel noodzakelijk is om een vastgesteld gebrek beter te omschrijven en naar oplossingen te zoeken. Meestal wordt zij uitgevoerd door de afdeling Wegenbouwkunde.

De volgende types infrastructuur worden onderscheiden :

- Verhardingen
- Riolerings en afvoer van water
- Lijnvormige elementen
- Signalisatie
- Groen
- Kunstwerken
- Restgronden

Onderhoudsprogramma's leiden tot systematische inspecties en preventief onderhoud.

De systematische inspecties moeten het mogelijk maken om het juiste onderhoud op de juiste plaats en op het juiste moment uit te voeren.

### Proefproject inspectie fietspaden

De nieuwe systematiek is in alle afdelingen uitgetest op de fietspaden.

De wegenwachters noteerden de vastgestelde gebreken op de inspectieformulieren en de districtchef plande de nodige herstellingen. Hieruit volgde een inhaaloperatie waarbij om budgettaire redenen voorrang werd gegeven aan de fietspaden met intens woon-werk- en woon-schoolverkeer. Zo kon in 1996, 60% van het fietspadpatrimonium "versneld" onderhouden worden.

De kosten voor deze onderhoudswerken werden per afdeling geraamd op :

• Antwerpen:	18,5 miljoen
• Limburg:	8,5 miljoen
• Oost-Vlaanderen:	20,0 miljoen
• Vlaams-Brabant:	30,7 miljoen
• West-Vlaanderen:	11,0 miljoen
<b>Totaal:</b>	<b>88,7 miljoen</b>

### Standaardbestek 250 voor de wegenbouw

Het typebestek voor de uitvoering van werken aan gewestwegen en het typebestek voor gesubsidieerde infrastructuurwerken worden geïntegreerd tot een "eenheidsbestek".

In de jaren tachtig waren er ingevolge de gewestvorming twee typebestekken van toepassing:

- het typebestek nr. 150 voor de uitvoering van werken aan de gewestwegen;
- het typebestek nr. 200 voor gesubsidieerde infrastructuurwerken.

Zowel het ministerie als de sociale partners in de schoot van het Vlaams Bouwoverlegcomité vonden de behoefte aan een "eenheidsbestek" reëel en zeer groot. De bestaande documenten waren niet gecoördineerd en dienden aangepast te worden aan de evolutie in technieken en de wenselijkheid om sommige (nieuwe) recyclagematerialen ingang te doen vinden. Samenvoeging van de stuurgroepen typebestek nr. 200 en typebestek nr. 150 leidde tot een nieuwe stuurgroep die de totstandkoming van het "eenheidsbestek" - later standaardbestek nr. 250 genoemd - moest verwezenlijken.

Buiten de departementen AZF en LIN waren hierin vertegenwoordigd: de provinciale technische diensten, het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw en de Belgische federatie van aannemers van wegenwerken. Binnen de schoot van de stuurgroep werden 10 werkgroepen opgericht.

Het standaardbestek nr. 250 bestrijkt 1.236 bladzijden, verdeeld over 14 hoofdstukken. Daarin zijn tevens 116 afzonderlijke bladzijden voor de genormaliseerde posten begrepen.

De Vlaamse regering keurde het document goed in zitting van 19 december 1996. Het wordt van kracht op 1 juli 1997.

## Infrastructuurwerken

### Afdeling Wegen Antwerpen

#### **E313 Werken aan de Boudewijnautosnelweg.**

##### 1. Wegenwerken:

Steeds volgens hetzelfde stramien zijn dit jaar werken uitgevoerd tussen Grobbendonk en Herentals. De bestaande rijweg in beton dient als fundering voor de nieuwe wegverharding in koolwaterstoffen. Telkens wanneer een bepaalde rijrichting wordt aangevangen, wordt alle verkeer omgeleid op de rijbaan van de andere richting, die hiertoe in drie rijstroken wordt ingedeeld: de twee buitenste voor het verkeer in elke richting en de middelste voor de hulpdiensten. Als reservemaatregel wordt een (niet verplichte) alternatieve route aangeduid.

##### 2. Herbouwen van bruggen

Hoofdzakelijk in 1996 zijn verschillende bruggen van de Boudewijnautosnelweg gesloopt en herbouwd. De vernieuwing van de bruggen (ongeveer 45 jaar oud) betekent dat de eerste 20 jaar geen bestedingen meer dienen te gebeuren in het onderhoud.

#### **Kempense Noord-Zuidverbinding**

Er is in de Antwerpse Kempen reeds lang vraag naar een Noord-Zuidverbinding tussen de E34 (Turnhout) en de A2 (Aarschot). Het tracé zou moeten lopen langs Kasterlee, Geel, Geel-Punt en Herselt.

De aanzet is ten zuiden van de E34 te Turnhout reeds gegeven. Een weg van 2 x 2 rijstroken stopte tot voor kort op enkele honderden meters van het Kastelse dorpscentrum.

In 1996 werd ook dit deel van de "travaux inutiles" in gebruik genomen. Het verbindt de N19, vanuit Turnhout, met de N123, richting Lichtaart. Het belangrijke verkeer naar Bobbejaanland wordt daarmee buiten het dorpscentrum van Kasterlee gehouden.

Twee rotondes vormen het begin en het einde van de nieuwe weg. Twee kunstwerken die de toeristische troeven van Kasterlee in het licht stellen sieren deze rotondes. Ze werden integraal gesponsord door het VVV van Kasterlee. De weg dient nog doorgetrokken ten zuiden van de N123, hiervoor moet de Kempense heuvelrug ondertunneld worden om natuur en recreatie te sparen.

De verdere doortrekking via Geel en Geel-Punt wordt in 1997 verder bestudeerd in het kader van een MER-studie, het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de categorisering der Wegen.

De pas opengestelde en de nog nieuw te realiseren wegen zijn als "stroomweg" opgevat. Dit betekent een 2 x 1 weg, zonder lokale aansluitingen, met parallelwegen waar nodig en met op regelmatige afstanden rotondes voor de verbinding met de wegen van lagere orde. Aandacht wordt besteed aan de geluidsmaatregelen op deze nieuwe secties door toepassing van geluidsbermen en geluidsarme beton.

#### **A12 Ondertunneling van de Pierstraat**

Ten noorden van de Rupeltunnel rijdt het verkeer op de A12 in een open sleuf tussen betonnen keerwanden. Deze sleuf kwam terug op maaiveldhoogte juist voor de kruising met de Pierstraat op de grensscheiding Aartselaar-Reet.

Hoewel het beveiligd is met een driekleurige lichtsignalering, was dit kruispunt jaren lang een zwart punt. Toen een aantal aanpassingswerken niet voldoende resultaten afwierpen inzake veiligheid, werd beslist om de kruising ongelijkvloers te maken door de sleuf een kleine kilometer naar het noorden toe te verlengen.

## Afdeling Wegen Oost-Vlaanderen

### **N43 : Gent - Kortrijk**

Bij de herinrichting van de Kortrijkse Steenweg (N43) op het grondgebied Sint Denijs-Westrem werden volgende doelstellingen beoogd:

- de snelheid van het doorgaand verkeer reduceren;
- de zwakke weggebruiker scheiden van het gemotoriseerd verkeer;
- het oversteken van voetgangers vergemakkelijken;
- conflictsituaties tussen doorgaand verkeer en fietsersverkeer op kruispunten beveiligen;
- het verbeteren van de verkeersleefbaarheid.

Het wegprofiel werd herleid tot 2 x 1 rijstrook, fysisch gescheiden door een middenberm.

Over het gehele traject werd langs beide zijden van de weg tussen de parkeerstrook en de zijberm een breed fietspad aangelegd in rode betonkeien.

Er werd veel aandacht besteed aan een oordeelkundige inplanting van de voetgangersoversteekplaatsen. Rijstroken werden heringedeeld voor afslaand verkeer. Ter verbetering van de verkeersleefbaarheid werden twee kruispunten omgevormd tot rotondes en werden de rijwegverhardingen in de laatste fase van de werken voorzien van een toplaag van geluidsarm open asfalt en ter hoogte van de kruispunten met splitmestiekasfalt (SMA). Gelijktijdig werden collector- en rioleringswerkzaamheden uitgevoerd.

## Afdeling Wegen Vlaams-Brabant

### **N 255 Proefvlakken geluidsarme cementbetonverhardingen.**

In Herne en Galmaarden, op 30 km ten zuidwesten van Brussel, diende over een lengte van iets meer dan 3 km, de verharding van de N255: Edingen - Ninove te worden vernieuwd.

De afdeling Wegen Vlaams-Brabant nam de gelegenheid te baat om door proefvakken aan te leggen, geluidsarme cementbetonverhardingen te testen en de akoestische, wegenbouwtechnische en financiële aspecten ervan te vergelijken met deze van geluidsarme bitumineuze verhardingen.

Internationaal wordt veel belangstelling betoond voor de verwezenlijking van deze proefvakken en voor de resultaten van de uitgevoerde proeven.

Als voorsmaakje wordt onder het artikel "strijd tegen geluidshinder" een gedeelte van de resultaten getoond van de geluidsmetingen uitgevoerd door FIGE (Forschungsinstitut Geräusche und Erschütterungen).

De metingen zijn uitgevoerd volgens de trailer-methode.

Het principe van deze methode bestaat erin dat 4 verschillende testbanden, op 2 hydraulisch verstelbare assen, gemonteerd in een akoestisch geïsoleerde aanhangwagen, met een bepaalde constante snelheid over elke rijstrook rijden.



## Afdeling Wegen West-Vlaanderen

### **Overlagen van de startbaan op de luchthaven van Oostende.**

Op 25 januari 1996 werd overgegaan tot de aanbesteding voor het overlagen van het tweede gedeelte van de startbaan 08 en de verlenging van de rolbaan naar het bedrijventerrein (tweede fase) op de luchthaven van Oostende.

Voorafgaand aan de eigenlijke werken werd een volledige topografische opmeting uitgevoerd.

Werkwijze en timing:

Zowel wat werkwijze als timing betreft werden heel wat belangrijke voorzorgen genomen om de exploitatie van de luchthaven overdag probleemloos te laten verlopen :

- er was steeds een reserve aan reeds geproduceerde maar nog niet geplaatste asfalt;
- er werd tijdig begonnen met produceren op de asfaltcentrale; de wachtsilo's hadden altijd volle capaciteit; een deel was permanent in de vrachtwagens (nog eens  $\pm$  350 ton) opgeslagen;
- van alle gebruikte machines was minstens één ter plaatse in reserve;
- wachtdienst voor mecaniciens, zowel voor de asfaltcentrale als voor de finisher en walsen;
- alle machines waren vooraf in het atelier stuk voor stuk grondig nagezien;
- topografische metingen na elke behandeling maakten het mogelijk het profiel te optimaliseren en bij te sturen waar nodig;
- aslijnmarkering werd voor het opnieuw in gebruik nemen telkens herschilderd;
- een maximale inzet van machines en mensen was onontbeerlijk voor een op de minuut uitgestipelde timing en organisatie;
- alle machines (8 finishers, 16 walsen (reserve inbegrepen), mobiele verlichting, freesmachines, borstels, spuitwagens) bleven op een wachtplateau, geplaatst buiten de startbaan;
- vanaf het startsein (22 u. 's avonds) werden machines naar duidelijk gemarkeerde plaatsen (tot 1 m nauwkeurig) overgebracht;
- de asfaltproductie werd verzorgd vanuit twee asfaltcentrales (Brugge en Gent), waarbij de meer dan 50 opleggers voor een constante aanvoer zorgden.

### **Autosnelweg E40 - A18 - vak Veurne - Adinkerke.**

De voltooiing van de E40-A18, zowel in Frankrijk als in België, zal de Kanaaltunnel en de haven van Duinkerke rechtstreeks verbinden met de havens van Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam en met de dichtbevolkte regio's en belangrijke industriegebieden in België, Nederland en Duitsland. Deze explosieve gebieden worden daarbij nog verbonden met Groot-Brittannië via de kanaaltunnel.

De Commissie van de Europese Gemeenschap voorzag met haar beslissing d.d. 20.12.1988 in een toekenning van 3 miljoen ecu's financiële ondersteuning voor de verwezenlijking van het 8 km lange sluitvak tussen Veurne en de Franse grens.

In 1992 werd een MER opgemaakt betreffende de uitvoeringsmodaliteiten van dit vak. In de MER werden de randvoorwaarden vastgelegd.

Al het huidige, hoofdzakelijk zwaar verkeer, op de A18 met bestemming Noord-Frankrijk (en vice versa) dient vanaf Veurne tot Adinkerke nog door de niet aangepaste weg N39 naar Ghyvelde (in Frankrijk) te rijden om daar terug de E40 te vervoegen.

Deze N39 is tussen Veurne en Adinkerke ronduit kapot gereden en vertoont een verregaande spoorvorming, die de verkeersveiligheid ten zeerste in gevaar brengt.

Gezien de hoge verkeersintensiteit en het ontbreken van een alternatieve omleidingsroute was het tot op heden onmogelijk om aan deze weg enig grondig herstel aan te brengen zolang het vak A18 Veurne - Adinkerke niet open was. Dezelfde intensiteit van (hoofdzakelijk) zwaar vervoer schrikt eveneens de fietsers af om deze weg te gebruiken terwijl personen die langs die route wonen al jaren klagen over verkeersoverlast en milieuhinder. Pas na openstelling van het vak A18 Veurne - Adinkerke (op 27 juni 1997) zal de N39 tussen Veurne en Adinkerke definitief hersteld en vernieuwd kunnen worden.

### N35 - Omleiding Lichtervelde

De huidige doortocht van Lichtervelde, bestaande uit de N370 en de N35b krijgt dagelijks ongeveer 9.500 voertuigen te verwerken waarvan ca. 1.700 (of 18 %) vrachtwagens.

De gelijkvloerse spooroverweg aan het station te Lichtervelde, een knooppunt van de spoorwegen in West-Vlaanderen, gaat 100 maal per etmaal dicht en is in de regio alom bekend (en berucht) als flessenhals in hogergenoemde belangrijke verbindingen. Bovendien wordt de omgeving omschreven als een niet-leefbare doortocht.

De aanleg van de Zuidelijke omleidingsweg stelt eindelijk een einde aan deze toestand tot grote opluchting van de weggebruiker en de bewoners van Lichtervelde-centrum. Op 17 april 1996 werd de nieuwe Zuidelijke omleidingsweg opengesteld.

Voorafgaand aan de aanleg van de eigenlijke omleidingsweg werd een lange discussie gevoerd omtrent het tracé. Deze discussie heeft er evenwel voor gezorgd dat het tracé dan ook goed overwogen was en dat, eenmaal de beslissing gevallen, de onteigeningen op een vlotte manier konden verlopen.

## Afdeling Wegen Limburg

### Herinrichting van het kruispunt van de Kuringersteenweg (N2) met de Grote Ring (R71) te Hasselt.

Met ca. 6.000 voertuigen per uur in de ochtend- en avondspits is dit kruispunt een van de drukste in Limburg. Tot voor de herinrichting was het in elk geval het meest onveilige: gemiddeld 14 ongevallen per jaar in de periode 1991-1994.

Om het verkeer vlotter en veiliger te laten verlopen werden de volgende maatregelen genomen:

- de aanleg van twee tunnels voor fietsers en voetgangers onder de Grote Ring;
- de aanleg van twee rijstroken voor linksaf verkeer op de Ring richting Diest en op de Kuringersteenweg, komende van Diest;
- de plaatsing van driekleurige verkeerslichten met een conflictvrije regeling.

Speciale aandacht werd besteed aan de gebruikers met een handicap, slechtzienden, rolstoelgebruikers... In overleg met het Toegankelijkheidsbureau uit Kermt werden volgende maatregelen genomen:

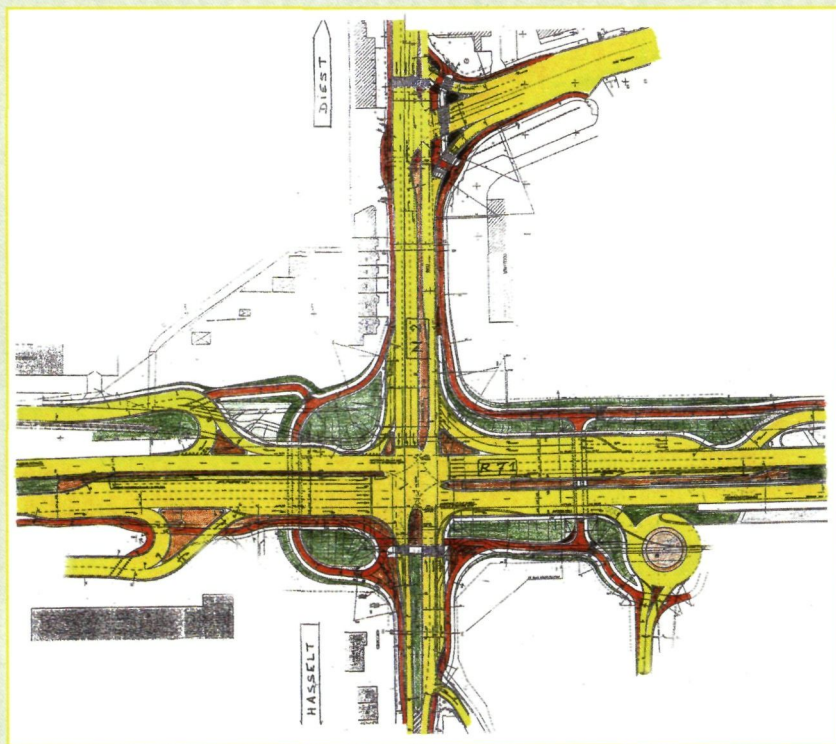
- obstakelvrije looprouten;
- verlaagde trottoirbanden in combinatie met geleidelijnen en waarschuwingsmarkering;
- verkeerslichten met akoestisch signaal voor de overstekende voetgangers.

De werken startten in maart 1996 en zullen voltooid zijn in april 1997.

Stad Hasselt

Legende nieuwe toestand

- rijwegen
- berm - taluds
- verkeersgeleiders
- fietspaden



## Regionale luchthavens

De Vlaamse luchthavens van Antwerpen en Oostende krijgen een gepaste plaats in het Vlaams strategisch infrastructuurprogramma. Beide luchthavens behoren tot het Europese luchthavennetwerk en betekenen een belangrijke toegevoegde waarde voor Vlaanderen. Zij zijn onmisbare schakels geworden in de economische ontwikkeling. Voor beide luchthavens werd een instandhoudingsprogramma opgemaakt om de luchthavenexploitatie te garanderen en aan te passen aan de huidige luchtvaartnormen. De beheersformule DAB (dienst met afzonderlijk beheer) laat de luchthavens toe met een zekere autonomie te opereren en een eigen commercieel beleid te voeren.

### Antwerpen

De Internationale Luchthaven Antwerpen profileert zich als een snelle comfortabele regionale luchthaven door zijn kleinschaligheid, punctualiteit, klantvriendelijkheid. Doelgroep is het passagiers- en zakenvervoer binnen Europa. De luchthaven is centraal gelegen en beschikt daardoor over uitstekende weg- en spoorverbindingen. Dagelijkse lijndiensten van KLM, VLM, British Airways en Base Airlines zorgen voor een belangrijk marktaandeel in het reizigersvervoer.

De privé-zakenvluchten bieden een netwerk aan van meer dan 2000 Europese luchthavens. De diamantsector is de belangrijkste klant voor invoer en uitvoer, Antwerpen neemt 85% van de wereldhandel in ruwe diamant en 50% van de wereldhandel in geslepen diamant voor zijn rekening.

Op het vlak van het milieu is vermeldenswaard dat alleen gevlogen wordt tussen 06.30 en 23.00 uur. Rond de luchthaven werden in 1996 ook geluidsmetingen uitgevoerd om aangepaste start- en landingsprocedures te ontwikkelen.

Inzake werkgelegenheid zijn er 54 bedrijven actief, 460 mensen zijn er direct tewerkgesteld, 1.600 indirect door nevenactiviteiten. De DAB telt 60 personeelsleden.

### Oostende

De Internationale Luchthaven Oostende profileert zich als een distributiecentrum voor de wereldwijde industrie van luchtvracht en heeft een belangrijk marktaandeel in de "full-freighter"-operaties. Oostende heeft de nodige infrastructuur om de grootste vliegtuigtypes af te handelen. De luchthaven is 24 uur op 24 operationeel, heeft geen slots of overbelasting van het luchtruim en is ideaal gelegen aan zee, in een beperkt woongebied. De luchthaven behoort tot het "global" netwerk van air cargo en heeft zich in 1996 bij de top 20 geplaatst van de Europese luchthavens op luchtvrachtgebied. Uit Oostende vertrekken geregelde vrachtlindiensten van Ethiopian Airways en Uzbekistan Airlines en verscheidene vrachtoperators hebben er hun basis.

De regionale luchthavens van Antwerpen en Oostende betekenen een duidelijke meerwaarde voor Vlaanderen. Er worden belangrijke investeringen gedaan om de veiligheid en het comfort te verbeteren.

### Statistiek :

Passagiers van 181.419 in 1992 naar 272.980 in 1996.

Bewegingen van 65.590 in 1992 naar 61.182 in 1996.

Aircargo (Metric Ton) van 1.300 in 1992 naar 9.883 in 1996.

Diamant in 1996: totale export 14.606 kg (12.666 zendingen).  
totale import 12.073 kg ( 8.541 zendingen).

### Investerings :

Belangrijke infrastructuurwerken werden uitgevoerd om de veiligheid en het comfort van de gebruikers te verzekeren en de ICAO (International Civil Aviation Organisation) normen te volgen op luchtvaarttechnisch vlak. De investeringen bedroegen 386,1 miljoen BEF. voor de periode 1992-1996.



Meetwagen voor het uitvoeren van geluidsmetingen in de omgeving van de regionale luchthavens

Vanaf 1993 begon de luchthaven zich sterker te profileren als vertrekpunt voor passagierscharters. Alle grote touroperators hebben reeds een programma vanaf de luchthaven Oostende. Thans wordt ook intens geprospecteerd met het oog op het inrichten van lijndiensten.

De aanleg van een rolbaan met een nieuwe zone van 35 ha voor luchthavengebonden activiteiten past in de verdere ontwikkeling van de luchthaven.

Op het vlak van milieu zorgen speciale aanvliegrotes en -procedures en verhoogde tarieven voor nachtoperaties voor soelaas. Het nachtverkeer vertegenwoordigde 3,6% van het totaal aantal bewegingen in 1996, met een gemiddelde van 3,58 bewegingen per nacht. Eind 1996 werd een nieuwe geluidsmeter operationeel. De luchthaven zorgt voor werkgelegenheid van 97 personeelsleden van de DAB. 45 bedrijven stellen er 466 personen direct tewerk, indirect zijn 2.300 personen aan de slag door nevenactiviteiten in de dienstensector, passagiers- en distributiemarkt.

**Statistiek:**

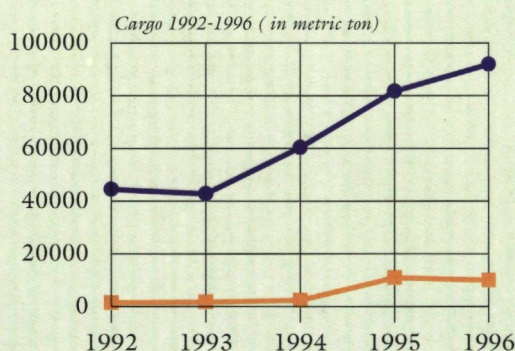
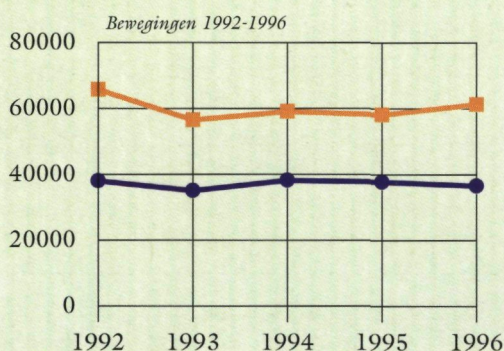
Passagiers van 85.731 in 1992 naar 90.474 in 1996.

Bewegingen van 37.826 in 1992 naar 36.390 in 1996.

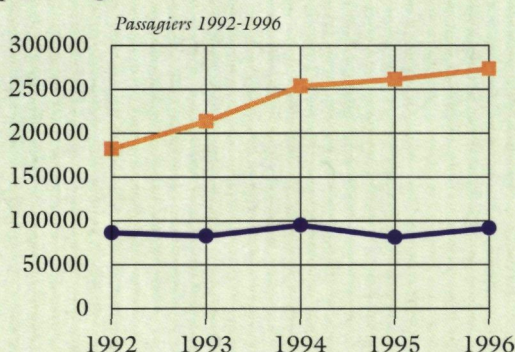
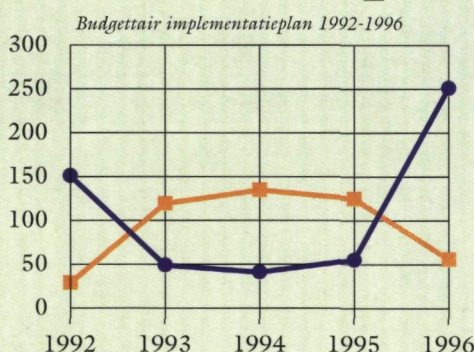
Aircargo (Metric Ton) van 44.283 in 1992 naar 91.769 in 1996.

**Investeringen:**

Belangrijke infrastructuurwerken werden uitgevoerd om de exploitatie te verzekeren nl. voor een totaal van 610,5 miljoen BEF. tussen 1992 en 1996. Voor het bedrijfsterrein en rolbaan werd een totaal van 393 miljoen ter beschikking gesteld (84 miljoen van het eigen investeringsprogramma, 150 miljoen van de West-Vlaamse Intercommunale voor Regionale Reconversie, 47 miljoen als subsidie voor Economische expansie en 112 miljoen in het kader van het Impulsprogramma).



■ Antwerpen ● Oostende



# Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ)

De administratie Waterwegen en Zeewezen is een organisatie van een 2.000-tal personen die samen werken aan de realisatie van het Vlaams beleid inzake de Vlaamse zeehavens, de bevaarbare waterwegen en het Zeewezen.

Hiervoor is de administratie gestructureerd in 10 afdelingen, die gecoördineerd worden door het directoraat-generaal. Om de dienstverlening te verbeteren wordt vanaf 1 mei 1997 de structuur van de vleugel Zeewezen gewijzigd. Het beleid wordt gecentraliseerd in één afdeling, verder blijft de studieafdeling bestaan, maar de specifieke dienstverleningspakketten van de nu acht beleidsuitvoerende afdelingen zijn voortaan niet meer alleen op basis van geografische criteria georganiseerd.

De vroegere afdeling Beleid Havens en Waterwegen wordt omgevormd tot de afdeling Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen. De uitvoerende taken van het Zeewezen, van de afdeling Zeewezen Kust en Zeewezen Schelde worden functioneel herschikt tot 3 nieuwe afdelingen: Loodswezen, Vloot en Scheepvaartbegeleiding.

De beleidsafdeling bekommert zich over de Vlaamse zeehavens, de maritieme toegangswegen en het zee-wezen, de regelgeving, exploitatie, commercialisering en promotie van binnenvaartwegen, de beheersing van de waterkwantiteit in de binnenwateren en de kustverdediging en zeegebonden aangelegenheden. Acht afdelingen voeren het beleid uit: de afdelingen Waterwegen Kust, Maritieme Schelde, Zeeschelde, Bovenschelde en de afdeling Maas en Albertkanaal en ook de nieuwe afdelingen Loodswezen, Vloot en Scheepvaartbegeleiding die respectievelijk instaan voor het loodsen en beloodsen van zeeschepen; het slepen en redden op zee en het markeren van vaarwegen; de dienstverlening aan andere diensten en de verkeersbegeleiding van de scheepvaart (verstrekken van informatie vanuit de walradartorens - beheer van Schelderadarketen).

Daarnaast is er nog de afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek. Zij verricht hydraulische, hydrologische, nautische en natuurtechnische milieustudies voor andere afdelingen maar ook voor derden, zowel in binnen- als buitenland. Het beheer van een limnietrisch en pluviografisch meetnet van de bevaarbare en niet bevaarbare Vlaamse rivieren en kanalen valt onder de bevoegdheid van de Dienst voor Hydrologisch Onderzoek te Brussel. Deze dienst is ook een informatiecentrum dat actief is in tijden van overstromingen. In 1996 werd de monitoring van het meetnet op de onbevaarbare waterlopen (beheerd door de afdeling Water) aan deze cel toevertrouwd.



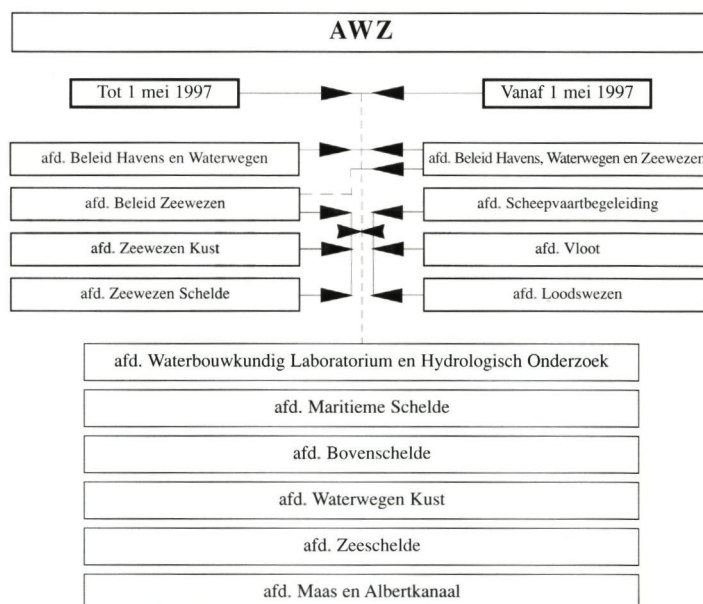
## Ontsluiting en toegankelijkheid havens

- Inhuldiging Mercatordok**
- Eerste fase werken Kluizendok**
- Start werken Verrebroekdok**
- Verruiming van de Westerschelde**

## Reddingsdienst

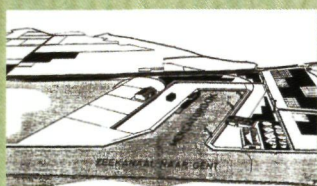
## Technologie en Kwaliteitszorg

- Scheldekaarten**
- Schelderadarketen**
- IKZ-project Kanaal Gent-Terneuzen**
- Onderhoud Hoop 20**
- Vernieuwing van de simulator**

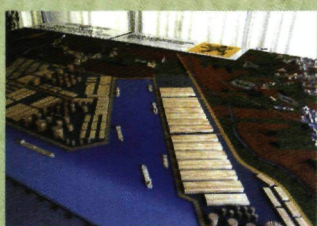


## Ontsluiting en toegankelijkheid havens

Om de havens van Gent en Antwerpen toegankelijker te maken werden nieuwe dokken aangelegd of oude dokken aangepast. Dat dit nodig was blijkt uit het feit dat de ontstane gronden onmiddellijk in exploitatie werden genomen.



Mercatordok  
afdeling Bovenschelde



Maquette Kluizendok  
afdeling Bovenschelde



Verrebroekdok  
afdeling Zeeschelde  
(Foto Guido Coolens n.v.)

### Inhoudiging Mercatordok

Op 3 september 1996 werd in de Gentse haven het Mercatordok plechtig heropend na de aanleg van 2 km nieuwe kaaimuur en belangrijke baggerwerken. Het Petroleum-dok werd herdoopt tot Mercatordok als eerbetoon aan de wereldberoemde cartograaf. Door het openen van dit dok krijgt de Gentse haven er 50 ha watergebonden gronden bij. De gronden zijn in concessie genomen door havenbedrijven als Sea Invest, Honda Europe en Stukwerkers Havenbedrijf. Daarnaast zal het dok ook nog een belangrijke rol spelen in de aanvoer van personenwagens aangezien zowel Honda als Volvo hun West-Europese vestigingen van hieruit bevoorraden.

De Gentse haven zal onder meer dankzij deze realisatie een belangrijke rol gaan spelen in de verdere uitbouw van de Vlaams-Europese hoofdtransportas.

### Eerste fase werken Kluizendok

Op 4 oktober 1996 werd gestart met de werken voor de aanleg van het Kluizendok in de Gentse haven. Het Kluizendok past in het beleid om de internationale positie van de Vlaamse zeehavens te versterken. De werken zullen fasegewijs worden aangepakt en zeven tot tien jaar duren.

Als verschillende fasen onderscheiden we: het bouwen van de kaaimuren, het (vrij)baggeren en het deponeren van de specie, de conditionering van het stort Geuzenhoek, de verplaatsing van het executieoord Ertvelde-Rieme, de aansluiting van het complex aan de bestaande wegenis, de sanering van het stort Floridienne, de omlegging van spoorlijn L55 en de verplaatsing van een aantal belangrijke gasleidingen.

De totale kostprijs wordt geraamd op 5,6 miljard BEF.. Het Kluizendok is een zogenaamd "insteekdok" en zal worden aangelegd in een L-vorm. Deze lay-out laat toe terreinen te ontwikkelen met een diepte van zowel 300 als 600 m.

Langsheen het kanaal wordt een 1200 meter lange kaaimuur aangelegd. Deze eerste fase, die bijna een miljard kost moet over twee jaar klaar zijn. Het dok zelf zal zich uiteindelijk 1500 meter landinwaarts uitstrekken en 280 ha watergebonden gronden vrijmaken voor industriële activiteiten. Eenmaal het Kluizendok voltooid, moet dit project 2.000 arbeidsplaatsen creëren.

### Start werken Verrebroekdok

De start van de werken aan het Verrebroekdok (eerste spadesteek op 7 oktober 1996) past in de uitbouw van de haven van Antwerpen. Het dok wordt voltooid in verschillende fasen waarbij, telkens een deel vrijkomt, het wordt uitgebaggerd en in dienst genomen door de overslagbedrijven. De inplanting van het Verrebroekdok werd bepaald door de wens twee gelijkaardige insteekdokken te kunnen realiseren aan de Zuidzijde van het Waaslandkanaal. Het dok werd asymmetrisch ingeplant om het haventerrein maximaal te benutten en om diverse soorten overslagbedrijven mogelijkheden te bieden. Het dok heeft een lengte van ca. 2.000 meter, wat overeenkomt met een aanlegcapaciteit van negen klassieke schepen aan elke zijde van het dok. De ontwerpdiepte bedraagt 18 meter over de volledige oppervlakte. Het is aan de voorzijde 470 meter breed en wordt langzaam vernauwd tot 350 meter. De eindafmeting laat een schip toe te draaien en verschaft tevens een frontale aanlegplaats aan het zuiden van het dok. Naast het dok wordt een brede havenbedieningsweg voorzien met inbegrip van een parkeerstrook. Daarnaast is er eveneens voldoende mogelijkheid om het dok te laten aansluiten op het spoorwegnet en is er ook ruimte voor kabels en leidingen. De volledige voltooiing van het Verrebroekdok wordt verwacht voor 2001.

## Verruiming van de Westerschelde

Op 17 januari 1995 werd te Antwerpen het verdrag tussen Nederland en Vlaanderen omtrent de "Verruiming van de Vaarweg in de Westerschelde" plechtig ondertekend. Die verruiming beoogt niet alleen een verdieping van de eigenlijke vaarweg, maar voorziet ook in het bergen van oude wrakken en wrakresten, in oeverwerken (versterking tegen groter wordende erosie) en in herstelmaatregelen van de natuur in het Scheldegebied.

Op 22 december 1995 werd het officiële startsein gegeven tot het bergen van de wrakken m.s. Australia en m.s. Maria, gelegen in de Beneden-Zeeschelde nabij de Zandvliet- en Berendrechtluizen. Deze bergingswerken verliepen vlot en deskundig zodat reeds half 1996 alle wrakresten waren opgeruimd. In diezelfde buurt werd de Drempel van Zandvliet meteen op nodige diepte gebaggerd. Zo was op Vlaams gebied reeds het grootste werk van de verruiming een feit. Half 1996 werd begonnen met het bergen van een wrak afwaarts van de Zandvlietsluis, m.n. de m.s. Paranaguya, werken die tot het voorjaar 1997 doorlopen.

In 1996 werd het verdrag inzake de Verruiming van de Vaarweg in de Westerschelde door het Vlaams Parlement goedgekeurd. In Nederland was dit niet het geval gelet op de juridische problemen. In het najaar van 1996 toonde de Nederlandse regering haar goede wil met een wetsontwerp tot een uitzonderlijke bundelingswet die voor de verruimingswerken in de Westerschelde - en enkel daartoe - meteen al vergunningen aflevert. De goedkeuring van deze speciale wet gebeurt in mei 1997 door de Nederlandse Tweede Kamer, waarna de procedure bij de eerste Kamer wordt ingezet. De hoop bestaat om de verruimingswerken in de Nederlandse Westerschelde in de tweede helft van 1997 daadwerkelijk aan te vatten.

In 1996 werd in Nederland al wel begonnen met de opruiming van het wrak "Fort Maisonneuve" en met de eerste oeverwerken in het kader van het verruimingsverdrag nl. aan de Bocht van Bath, en wel door een Vlaamse aannemer.

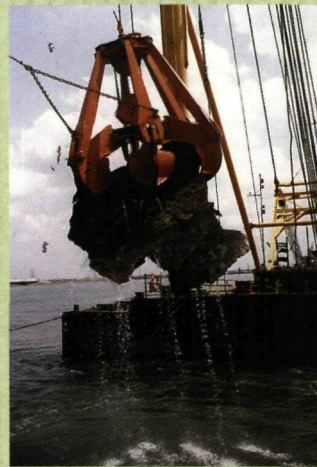
## Reddingsdienst

In België is de zeereddingsdienst een openbare dienst. Eén van de opdrachten van de afdeling Zeewezen Kust is bijdragen tot de veiligheid op zee (vanaf 1 mei 1997 wordt deze bevoegdheid uitgeoefend door de afdeling Vloot). Dit gebeurt door het slepen van vaartuigen en redden van personen in nood. In de loop van 1996 heeft de zeereddingsdienst 210 tussenkomsten van allerlei aard uitgevoerd.

De acties worden gecoördineerd door het Zee- Reddings- en Coördinatie Centrum of kortweg ZRCC, dat gevestigd is in het Loodswezengebouw te Oostende. Het ZRCC is via een rechtstreekse telefoonlijn met Oostende-Radio verbonden. Langsheen de Vlaamse kust zijn er drie reddingsstations: Oostende, Nieuwpoort en Zeebrugge. Elk van deze posten beschikt over een speciaal ontworpen reddingsboot en wordt bemand door goed opgeleide vrijwilligers onder het nautische personeel. Deze reddingsploegen worden opgeroepen van zodra de wind een kracht van zes à zeven beaufort bereikt.

Er bestaat een nauwe samenwerking tussen het ZRCC en het reddingscoördinatiecentrum van de Belgische luchtmacht en vooral met de basis te Koksijde. Dit laat toe om helikopters bij reddingsoperaties in te zetten. Er wordt ook nauw samengewerkt met de reddingsdiensten van de ons omringende landen.

De verruiming van de vaarweg in de Westerschelde beoogt niet alleen de verdieping van de eigenlijke vaarweg maar voorziet ook in het bergen van oude wrakken, in oeverwerken en in herstelmaatregelen van de natuur in het Scheldegebied.



Ruimen van wrakken in de Westerschelde

De zeereddingsdienst noteerde 210 interventies in 1996. De acties worden gecoördineerd door het Zee-Reddings- en Coördinatiecentrum te Oostende.



De reddingsoperaties worden gecoördineerd door het ZRCC, dat zich bevindt in de Maritieme Verkeersleiding van het gebouw van de afdeling Vloot.



### Scheldekaarten

De afdeling Maritieme Schelde is verantwoordelijk voor het beheer en de exploitatie van de bedding van de Beneden-Zeeschelde. Dit houdt o.a. baggerwerk, wrakberging, registratie van het tijregime, stormvloedwaarschuwing, peilen van de rivier en het in kaart brengen van de rivierbodemplaan. Regelmatig worden er dan ook gedetailleerde kaarten van de meest kritieke drempels in de vaargeul uitgegeven. Vanaf 1939 worden jaarlijks nautische kaarten van de Schelde gepubliceerd die een onmisbaar hulpmiddel vormen voor de zeevaart, de binnenvaart en de yachting. Waar vroeger deze kaarten manueel werden aangemaakt, besloot men in 1992 een GIS-systeem aan te kopen en op basis van digitale informatie kaarten te produceren.

In 1995 publiceerde men de eerste automatisch ontwikkelde kaart die mede dankzij de zelf ontwikkelde programmatuur qua lay-out niet onder doet voor de manueel vervaardigde kaarten. Dankzij het geografisch informatiesysteem is het mogelijk geweest de kaart "103 Westerschelde Antwerpen-Vlissingen" opnieuw en met succes in gebruik te nemen. De uitgave 1996 is sinds enkele maanden beschikbaar.

Regelmatig worden gedetailleerde kaarten van de vaargeulen uitgebracht. Jaarlijks verschijnen nautische kaarten van de Schelde. Deze kaarten worden met een GIS-systeem ontwikkeld.

Tijdens een deelname van de afdeling Maritieme Schelde aan een conferentie i.v.m. GIS-systemen in Londen werd beslist de kaart "103 Westerschelde Antwerpen-Vlissingen" in te schrijven voor de "Chart competition". De kaart viel zodanig in de smaak dat ze werd bekroond met een "Special Award". De kaart kan zonder meer revolutionair genoemd worden qua concept. De programmatuur leest namelijk de gegevens rechtstreeks uit de databank zodat men op elk ogenblik beschikt over de meest recente gegevens en tevens in geen tijd een geactualiseerde kaart kan produceren.

### Schelderadarketen(SRK)

De scheepvaart op de Schelde en haar mondingen beschikt over een van de modernste radarketen ter wereld. De Schelderadarketen, een gezamenlijk project van de administratie Waterwegen en Zeewezen en de (Nederlandse) Rijkswaterstaat, bevordert een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer door de instellingen van "Vessel Traffic Services Schelde en Mondingen". Deze verkeersdienst begeleidt de scheepvaart naar de havens Zeebrugge, Vlissingen, Terneuzen, Gent en Antwerpen. Dankzij de infrastructuur en de informatietechnologie van de SRK verwerven de VTS-operators een correct beeld van de verkeerssituatie en kunnen zij adequate informatie aan de scheepvaart verstrekken.

Nieuwe investeringen zijn vereist voor de updating van de drie SRK-subsystemen, het radar-, het communicatie- en het informatieverwerkend systeem. De belangrijkste investeringen in 1996 betroffen: nieuwe hardwarecomponenten, communicatieverbindingen en aanpassingswerken als gevolg van de bouw van de Noordzeeterminal langs de Beneden-Zeeschelde. De kosten voor de vernieuwings- en vervangingsinvesteringen bedroegen 147 miljoen gulden in 1996, waarvan op grond van de verdragsrechtelijke verdeelsleutel 83,5% door Vlaanderen en 16,5% door Nederland is betaald.

De Schelderadarketen, een gezamenlijk project van AWZ en de Rijkswaterstaat bevordert de vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

In het kader van de "Integrale Kwaliteitszorg" werd een enquête gehouden onder de gebruikers van de veerdiensten op het kanaal Gent-Terneuzen.

Uit studies in verband met het onderhoud blijkt dat een aantal kleine herstellingen goedkoper uitkomt dan één grootschalige herstelling.

De vernieuwde scheepsmanoeuvresimulator wordt meer en meer gebruikt voor opleiding maar is ook nuttig bij het ontwerp van waterbouwkundige werken.

### **IKZ- project Kanaal Gent-Terneuzen**

In de loop van 1996 werd een onderzoek gevoerd naar de tevredenheid van de gebruikers van de beide veerdiensten op het kanaal Gent-Terneuzen. Zowel het veer van Langerbrugge als het veer van Terdonk worden immers druk gebruikt door mensen die werken in de Gentse kanaalzone. Uit de enquête blijkt dat de gebruikers over het algemeen tevreden tot zeer tevreden zijn over de veerdienst.

### **Onderhoud HOOP 20**

1996 was ook het jaar waarin de administratie Waterwegen en Zeewezen het onderhoud van haar immens patrimonium onder de loep nam. Uitgangspunt van dit project was het registreren van kwaliteitsniveaus (vijf in totaal) en het vaststellen waar en wanneer welke onderhoudswerken nodig zijn. Dit resulteerde in een onderhoudscyclus, omdat systematisch onderhoud niet alleen leidt tot een verhoogde kwaliteit maar tevens tot een daling van de kosten. Er werd bewezen dat een aantal kleinere herstellingen in een eerdere fase goedkoper uitkomen dan één grootschalige herstelling.

### **Vernieuwing van de simulator**

De scheepsmanoeuvresimulator, beheerd door de afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek, wordt meer en meer gebruikt voor opleiding. Zowel rivierloodsen, zeeloodsen, havenloodsen als studenten van de Hogere Zeevaartschool komen er trainen. Om te voldoen aan de eisen van de Internationale Maritieme Organisatie werd de simulator vernieuwd. Zo werden onder meer de simulatorbrug en het buitenbeeld gemoderniseerd. Dankzij de simulator kan men in veilige omstandigheden verschillende manoeuvres uitvoeren. Op die manier kunnen de aspirant-loodsen zonder risico de knepen van het vak leren. De toepassingsmogelijkheden van de simulator zijn legio. Als voornaamste onderscheiden we : het ontwerp van waterbouwkundige werken, het ontwerpen en testen van nautische procedures en het bepalen van grenzen voor veilig verkeer.



*Veerdienst Langerbrugge (afd. Bovenschelde)*



*Vernieuwde scheepsmanoeuvresimulator*

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

AROHM voert een samenhangend beleid voor een op duurzame ontwikkeling gerichte ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving in Vlaanderen. De administratie doet dit door de ruimtelijke afspraken van de verschillende beleidssectoren af te wegen, af te stemmen en waar nodig in te vullen. AROHM draagt bij tot de beleidsvoorbereiding en -uitvoering op drie domeinen.



## Ruimtelijke ordening

Ruimtelijke ordening bestaat uit drie pijlers:

*Planning:* in de planningsfase wordt nagedacht welke de gewenste ruimtelijke ontwikkeling is van een gebied op middellange termijn en krijgen de gewenste ontwikkelingen hun neerslag in structuur- en uitvoeringsplannen.

*Vergunningen:* bouw- en verkavelingsaanvragen worden getoetst aan de voorschriften van de betreffende uitvoeringsplannen.

*Handhaving:* het handhavingsbeleid moet ervoor zorgen dat bouwactiviteiten conform de vergunningen worden gerealiseerd en dat bouwovertradingen worden bestraft en de vonnissen en arresten worden uitgevoerd.

1996 betekent vooral een keerpunt met betrekking tot planning. De nieuwe planningsmechanismen krijgen vorm in het planningsdecreet en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Sluitstuk wordt het nieuwe decreet op de ruimtelijke ordening dat ook het nieuwe vergunningen- en handhavingsbeleid zal vastleggen voor de toekomst.

Het planningsdecreet

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Gecoördineerde wet op de ruimtelijke ordening

Gewestplanwijzigingen

Ruimtelijke databank

Grond- en pandenbeleid

Verlaten bedrijfsruimten

Beroepen 1996

Schorsingen 1996

Bouwinspectie

## Huisvesting

Naast de ordening van het gebied wordt intensief gewerkt aan een woonbeleid dat er toe bijdraagt dat vooral de zwakkeren hun recht op een aangepaste woning kunnen doen gelden. Naast voldoende aanbod wordt ook aandacht gevraagd voor de kwaliteit van de huisvesting.

Vlaamse Wooncode

Heffing op leegstand en verkrotting

Vereenvoudiging procedures

## Monumenten en Landschappen

Het uitzicht van Vlaanderen wordt bepaald door haar historische gebouwen en haar kenmerkende landschappen. In 1996 gaat de aandacht vooral naar landschapszorg en kleur in de monumenten.

Decreet en regelgeving 1996

Kleur in Monumenten

## Ruimtelijke ordening

### Het planningsdecreet

Het planningsdecreet geeft de structuurplannen op de verschillende niveaus een wettelijke basis. Nieuw is dat voortaan ook provincies plannen moeten opmaken. De structuurplannen vinden hun uitvoering in de bestaande plannen van aanleg. Later zullen nieuwe uitvoerende plannen de structuurplannen mee helpen realiseren.

Met de goedkeuring van het zogenaamde “planningsdecreet” op 24 juli 1996 wordt in Vlaanderen de wettelijke basis gelegd voor ruimtelijke structuurplannen. Een ruimtelijk structuurplan kan omschreven worden als een ruimtelijk beleidsplan dat het kader aangeeft voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van een gebied.

Het decreet voorziet dat er structuurplannen komen op drie niveaus. Zowel het Vlaamse Gewest, de provincies en de gemeenten moeten elk een ruimtelijk structuurplan opmaken, en dit telkens voor hun volledige grondgebied. Nieuw is dat ook de provincies aan ruimtelijke planning doen, terwijl in het verleden hun taak beperkt was tot het vergunningenbeleid.

Een structuurplan bestaat uit drie luiken:

- een informatief deel met een beschrijving van de bestaande toestand, het gevoerde beleid, de ramingen van de ruimtelijke behoeften en de relaties tot andere plannen;
- een richtinggevend deel met een beschrijving van het gewenste resultaat en de maatregelen en acties die hiervoor gebruikt worden;
- een bindend gedeelte met de voor de overheid belangrijkste beleidsmaatregelen.

Het planningsdecreet legt tenslotte ook een hiërarchie vast tussen de structuurplannen. De provinciale en gemeentelijke structuurplannen moeten zich richten naar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het gemeentelijk plan moet zich richten naar het provinciaal plan.

Belangrijk is ook dat het planningsdecreet slechts een aanvulling is op de wet op de stedenbouw en ruimtelijke ordening uit 1962 en deze wet niet vervangt. De huidige gewestplannen en plannen van aanleg blijven dus van kracht. Op middellange termijn wil men komen tot een nieuw algemeen decreet op de ruimtelijke ordening met o.a. nieuwe uitvoerende plannen die eventueel wel de gewestplannen kunnen vervangen. Men zou dus kunnen stellen dat in een eerste fase de gewestplannen en algemene en bijzondere plannen van aanleg dienen als uitvoering van de structuurplannen, en dat in een tweede fase nieuwe uitvoerende plannen de structuurplannen zullen helpen realiseren.



Gemeentelijke structuurplanning als instrument voor ruimtelijke ordening.  
Gewenste structuur Overijse. Studiegroep Omgeving, Morsel

## Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Sinds enkele jaren werkt men op Vlaams niveau aan een Ruimtelijk Structuurplan voor Vlaanderen. In het voorjaar van 1996 werd het ontwerp van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) afgerond. Het werd, gelijktijdig met de goedkeuring van het planningsdecreet, op 24 juli 1996 voorlopig vastgesteld. Op 1 december startte het openbaar onderzoek. Besturen en administraties maar ook de bevolking konden bezwaren formuleren. De Vlaamse regering stelt het RSV definitief vast in 1997, het Vlaams Parlement bekrachtigt alleen de bindende bepalingen.

Centrale krachtlijnen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen situeren zich binnen een duurzame ruimtelijke ontwikkeling door:

- een selectieve uitbouw van stedelijke gebieden door verweving en bundelen van functies en voorzieningen en een optimaal gebruik en beheer van de bestaande stedelijke structuur;
- het behoud en de versterking van het buitengebied met een bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied;
- een selectieve concentratie van economische activiteiten;
- een optimalisering van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur met aandacht voor verbetering van het collectief vervoer en de inplanting van activiteiten die een vervoersstroom kunnen genereren op punten die ontsloten worden door openbaar vervoer.

Via de structuurplanning wil de overheid in de toekomst de ruimte op een meer dynamische wijze ordenen. Ruimtelijke ordening louter en alleen op basis van de bestaande bestemmingsplannen brengt immers heel wat problemen mee:

- heel wat van de huidige bestemmingsplannen zijn achterhaald en dringend aan herziening toe;
- om de gronden een andere bestemming te geven, moet een omvangrijke en tijdrovende procedure doorlopen worden;
- vaak overheerst een ad hoc benadering bij de aanpak van ruimtelijke problemen : geval per geval worden de ruimtelijke problemen aangepakt en dit soms op een zeer verscheiden wijze;
- de vraag naar bestemmingswijzigingen neemt almaar toe, er ontbreekt echter een globaal ruimtelijk kader met behoeften bepalingen, éénduidige objectieven, criteria en interpretatiemarges.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen maakt het mogelijk om duidelijke standpunten te bepalen. De overheid moet een betrouwbare partner zijn in het zoeken naar oplossingen van structurele problemen zoals de verkeersonveiligheid, het stadsverval, de nood aan industriële en ambachtelijke terreinen.

Alle provincies zijn ondertussen uit de startblokken geschoten met hun provinciaal structuurplanningsproces.

Met betrekking tot de gemeentelijke structuurplanning vervult de Vlaamse overheid, gedeeltelijk in afwachting van de provinciale structuurplannen, eveneens een belangrijke intermediaire rol. Er is immers voorzien dat bestaande gemeentelijke structuurplannen door de Vlaamse overheid kunnen worden erkend. In het kader van artikel 25 van het planningsdecreet hebben enkele gemeenten in 1996 reeds een aanvraag gedaan om erkenning. Bovendien begeleidt de administratie gemeenten die een structuurplanningsproces hebben opgestart.

Het RSV geeft een globaal kader voor de ontwikkeling van stedelijke gebieden, het buitengebied, de gebieden voor onderzoek, economische activiteiten en verkeers- en vervoersinfrastructuur.

Dit kader was nodig want de invulling van de ruimte gebeurde tot op heden vaak ad hoc.

### Ruimtebalans voor Vlaanderen

#### Bestemming wonen

227.500 ha.  
bestaand: 227.500

#### Bestemming bedrijventerrein

62.000 ha.  
bestaand: 55.000  
plus: 7.000

#### Bestemming N- en R- gebied

150.000 ha.  
bestaand: 112.000  
plus: 38.000

#### Bestemming bosgebied

53.000 ha.  
bestaand: 43.000  
plus: 10.000

#### Bestemming groengebied, parkgebied, buffer, ...

34.000 ha.  
bestaand: 34.000

#### Bestemming agrarisch gebied

750.000 ha.  
bestaand: 806.000  
min: 56.000

## Gecoördineerde wet op de ruimtelijke ordening

Het decreet van 4 maart 1997 bepaalt de coördinatie van de wet van 29 maart 1962 en stemt de wet af op de wetten tot hervorming van de instellingen.

Op 4 maart 1997 wordt het decreet bekrachtigd dat de coördinatie verzorgt van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw en haar herhaalde aanpassingen. Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om de wet af te stemmen op de wetten tot hervorming van de instellingen.

De coördinatie sluit zo dicht mogelijk aan bij de structuur van de wet van 29 maart 1962. De coördinatie wijzigt de wet niet, ze is gericht op het herschrijven en herordenen van de bestaande wetgeving en is dus in de eerste plaats te beschouwen als een werkinstrument. Daarnaast zijn de werkzaamheden opgestart om de wet van 1962 te vervangen.

## Gewestplanwijzigingen

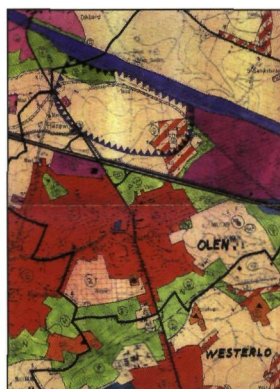
In 1996 heeft de Vlaamse regering 18 gewestplanwijzigingen goedgekeurd.

Bestemmingswijziging door herziening van gewestplannen blijft in de actualiteit. In 1996 heeft de Vlaamse regering 18 gewestplanwijzigingen goedgekeurd. Deze wijzigingen hadden vooral betrekking op:

- de herbestemming van militaire domeinen, met de nodige aandacht aan de bestemming natuur;
- Tracé Hogesnelheidslijn Antwerpen-Nederland;
- Hoogspanningsleiding Izegem-Zedelgem;
- aardgasleiding Kluisbergen-Wevelgem en Kruikeke-Ham;
- industrieterreinen (bv. Nieuwpoort-Veurne, Ieper).

Deel van het gewestplan Herentals - Mol (grondgebied Olen en Westerlo): voor en na een gewestplanwijziging naar aanleiding van de herbestemming van een militair domein.

- natuur
- lokaalbedrijventerrein
- gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut
- wonen
- dagrecreatie



Voor



Na

## Ruimtelijke databank

De gegevens die verzameld werden voor het RSV worden bewaard in een ruimtelijke databank. Deze databank bevat morfologische, functionele en juridische gegevens die opgeslagen worden in een GIS-systeem.

In het raam van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd de ruimtelijke databank ontwikkeld die alle gegevens uit het voorbereidend onderzoek samenbrengt. De databank is ontwikkeld in een GIS omgeving zodat de ruimtelijke component van de gegevens kan gebruikt worden voor bijkomende analyses. Het datamodel dat hiervoor gebruikt is, bleek ook nuttig voor andere toepassingen dan louter voor het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Daarom werd het beheer van de databank voortgezet door het Instituut voor Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening van de KULeuven. De aanvulling en actualisering van de gegevens werd mogelijk gemaakt dankzij uitwisselingsakkoorden die met derde instanties werden gesloten. Vanaf januari 1995 beheert de administratie de ruimtelijke databank.

De databank bestaat momenteel uit drie luiken: morfologische, functionele en juridische gegevens. Morfologische gegevens omvatten niet alleen zichtbare vormelijke kenmerken van de omgeving zoals de waterlopen en afbakening van akkers, velden en weiden, maar ook interpretaties van omgevingskenmerken zoals traditionele landschappen en niet-zichtbare fysische kenmerken van een gebied zoals de grondkwetsbaarheid.

Tot de functionele gegevens behoren o.a. de socio-economische gegevens en de erop gebaseerde analyses en prognoses.

Bodembestemmingsplannen met een juridische kracht worden afzonderlijk opgenomen in de ruimtelijke databank. In 1996 werd gewerkt aan digitale versies van gewestplannen en gewestplanwijzigingen.

In de loop van 1994 werd een bibliotheekstelsel ontwikkeld dat gebruikt wordt voor het beheer van min of meer stabiele basisbestanden. De bibliografie van de databank is gebaseerd op een indeling van de cartografische cijfers op basis van 10km x 8km. (gebruikt coördinatenstelsel = Lambert 72)

Omwille van de complexiteit van de gegevens van de ruimtelijke databank gaat er veel aandacht naar een goede datadocumentatie. Dit is van een groot belang wanneer de eigenlijke data geraadpleegd of gebruikt wordt door interne of externe gebruikers. De metadata (informatie over de data) worden gestockeerd in een eigen ontworpen documentatiesysteem op maat van de ruimtelijke databank. Dit systeem bestaat in een relationele databank van metagegevens gebaseerd op de Amerikaanse FGDC-standaard, waarop een gebruiksvriendelijke interface gebouwd werd. In de nabije toekomst zullen deze metadata afgestemd worden op het in opbouw zijnde meta-informatiesysteem van het Ondersteunend Centrum GIS-Vlaanderen.

Voorbeelden van toepassing zijn de digitale gewestplannen met een belangrijke grafische informatielaag in de ruimtelijke databank. De 25 Vlaamse gewestplannen werden bij KB vastgesteld in de periode 1976-1980. In diezelfde periode werden alle gewestplannen ook gedigitaliseerd. Om allerlei redenen konden de digitale gewestplannen echter niet verder verbeterd en benut worden en hebben dus een hele tijd (ongeveer dertien jaar) stilgelegen. Een nieuwe stap was het project GWPL, dat tot doel had de operationalisering en kwaliteitsverhoging van het digitaal grafisch bestand van de 25 gewestplannen als belangrijke grafische legger in de ruimtelijke databank en voor GIS-Vlaanderen. Het werd eind 1994 opgestart door Eurosense samen met AROHM en was vooral gericht op de kwaliteitsverhoging, geometrische nauwkeurigheid en volledigheid. Er zullen o.a. ook nog enkele bodembestemmingen toegevoegd worden die in het oorspronkelijke digitale bestand niet werden opgenomen zoals de landschappelijk waardevolle gebieden en een aantal bijzondere planologische voorschriften. Eind 1996 waren 17 van de 25 gewestplannen geometrisch gecorrigeerd en 9 gewestplannen aangevuld met de in de eerste versie ontbrekende bodembestemmingen. In 1997 zullen de digitale gewestplannen met externe hulp (Vlaamse Landmaatschappij) definitief worden afgewerkt en zullen de nog ontbrekende lijnelementen (infrastructuur, erfdiensbaarheden, leidingen enz.) toegevoegd worden. Ook zullen de digitale gewestplannen geactualiseerd worden in functie van de recentere gewestplanwijzigingen. Vooral in het kader van het RSV kan de databank dienen voor beheer en exploitatie.

Een belangrijke toepassing van het GIS-systeem is de digitalisering van de gewestplannen van het Vlaamse landgedeelte.

## Grond- en pandenbeleid

Inzake het grond- en pandenbeleid is op Vlaams niveau vooral aandacht besteed aan de voorbereiding van een nieuw decreet grondbeleid. In het kader van de voorbereidingen van een nieuw algemeen decreet op de ruimtelijke ordening (ter vervanging van de stedenbouwwet uit 1962) zullen een aantal elementen van een grond- en pandenbeleid worden opgenomen. In uitvoering van het Besluit van de Vlaamse regering van 24 juni 1996, houdende maatregelen voor een grond- en pandenbeleid, werden voor ruim 25 miljoen BEF kredieten vastgelegd op basis van vijf aanvragen voor tegemoetkoming inzake verwerving van gronden met het oog op de realisatie van een aantal strategische projecten :

- Leuven: Glasblazerijstraat, Penitentienlaan, Mechelsestraat-Klein Begijnhof;
- Gent: Sas en Bassijnwijk;
- Deerlijk: gemeentelijk centrumpark.

In 1996 werd aandacht besteed aan de voorbereiding van een nieuw decreet grondbeleid. Tevens werd 25 miljoen BEF vastgelegd voor het verwerven van gronden voor een aantal strategische projecten.

## Verlaten bedrijfsruimten

De inventaris van leegstaande en verwaarloosde bedrijfsruimten bleek een moeilijke zaak voor de gemeenten. Toch werden de kredieten voor vernieuwingsprojecten ten volle benut en werden enkele pilotprojecten goedgekeurd.

Als gevolg van het feit dat 60% van de 308 gemeenten van het Vlaamse Gewest in de onmogelijkheid bleken om een gemeentelijke lijst van leegstand en verwaarlozing op te maken, heeft de Vlaamse regering beslist om de toepassing van het decreet van 19 april 1995, houdende maatregelen ter bestrijding en voorkoming van leegstand en verwaarlozing van bedrijfsruimten, met één jaar uit te stellen.

Van die gelegenheid werd door de administratie gebruik gemaakt om een aantal aanpassingen binnen voornoemd decreet voor te stellen.

Om de continuïteit in het beleid ter bestrijding van leegstand te verzekeren werd beslist om het besluit van de Vlaamse regering van 19 mei 1993 tot regeling van de tegemoetkoming van het Vlaamse Gewest voor de uitvoering van vernieuwingsprojecten van verlaten bedrijfsruimten, verder in uitvoering te laten gaan.

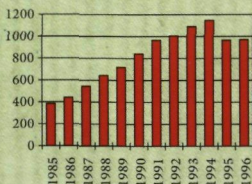
De voorziene vastleggingskredieten werden ten volle benut. Volgende projecten werden als pilotprojecten goedgekeurd:

- Beveren: project "Merodestraat-Kouterstraat";
- Izegem: project "Nederweg";
- Waasmunster: project "Ex-Manta";
- Leuven: project: "De Stordeur";
- Destelbergen: project "Royal Axminster";
- Kortrijk: project "Vetex";
- Gent: project "SPE";
- Wingene: project: "Seyntex".

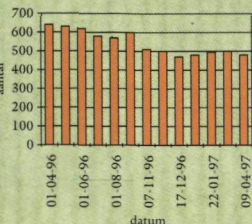
## Beroepen 1996

In 1996 werden, in het kader van artikel 55, §2 van de wet van 29 maart 1962, 972 beroepen inzake bouw- of verkavelingsaanvragen bij de Vlaamse regering ingesteld.

- 33,1 % (322) van die beroepen betrof de provincie Oost-Vlaanderen, 20,9 % (203) de provincie Vlaams-Brabant, 19,3 %, 16,9 % en 9,8 % betrof respectievelijk de provincies Limburg (188), Antwerpen (164) en West-Vlaanderen (95);
- 68,9 % (670) van die beroepen werden ingediend door een particulier, 4,8% (47) door colleges van burgemeester en schepenen, 24,2 % (235) door de gemachtigde ambtenaren en 2,1 % (20) betrof gecombineerde beroepen (college van burgemeester en schepenen + gemachtigde ambtenaar, particulier + gemachtigde ambtenaar).



Evolutie aantal beroepen per jaar



Evolutie nog te behandelen dossiers

Aantal beroepen 1996	Antw.	VI.-Brab.	Limb.	Oost-Vl.	West-Vl.	TOTAAL
Particulier	116	151	137	211	55	670
College van burgemeester en schepenen	12	7	7	17	4	47
Gemachtigde ambtenaar	31	44	41	88	31	235
College B.+S.						
+ gem. ambt.	3	1	1	6	5	16
part. + gem. ambt.	2	0	2	0	0	4
<b>TOTAAL</b>	<b>164</b>	<b>203</b>	<b>188</b>	<b>322</b>	<b>95</b>	<b>972</b>

Wanneer het aantal beroepen van 1996 wordt vergeleken met dat van de voorbije jaren kan worden vastgesteld dat tot en met 1994 er een steeds stijgende trend was. In 1995 was er een forse daling, vooral door de gewijzigde wetgeving (afschaffing "opvulregel" en wijziging "minidecreet").

Het aantal beroepen is in 1996 nagenoeg op hetzelfde peil gebleven. Verwacht wordt echter dat in de volgende jaren het aantal beroepen opnieuw zal stijgen. Ruim 1.100 beroepen worden voor het jaar 2000 verwacht.

De gemiddelde behandelingstermijn van een beroep bedraagt momenteel ca. zes maanden. Deze achterstand in de behandeling is er vooral gekomen door het stijgend aantal beroepen in de loop der jaren. Door onder meer organisatorische ingrepen wordt deze achterstand binnen afzienbare tijd weggewerkt.

## Schorsingen 1996

In 1996 werden, in het kader van de artikelen 45 en 46 van de wet van 29 maart 1962, door de gemachtigde ambtenaar 920 door colleges van burgemeester en schepenen verleende bouw- of verkavelingsvergunningen geschorst. Dit aantal stijgt jaarlijks. In circa 80% van de gevallen gaat de gemeente over tot de intrekking van de vergunning. De opvolging en afhandeling van dergelijke dossier behelst dus louter opvolgings- en secretariaatswerk. In ongeveer 10 % van de gevallen dient een ministerieel besluit tot vernietiging van de vergunning opgesteld. In de overige 10 % blijkt na inhoudelijk onderzoek van het dossier dat de vergunning onterecht was geschorst.

## Bouwinspectie

Bouwinspectie beoogt onder meer het verdedigen van de belangen van het Vlaamse Gewest in rechtsgedingen inzake ruimtelijke ordening, de coördinatie van planschade-eisen en het toezicht op de naleving van de stedenbouwkundige voorschriften. Als verwerende partij namens het Vlaamse Gewest bij de Raad van State werden in totaal 403 nieuwe dossiers geopend op het vlak van de ruimtelijke ordening. Sedert de invoering van het administratief kortgeding is er een sterke toename van het aantal beroepen. Als 1994 als referentiejaar wordt genomen, merkt men dat het stijgingspercentage nagenoeg 60 % bedraagt.

Van grote betekenis zijn de arresten BLOCKX e.a., DEVISCH e.a., waarin schending wordt vastgesteld van de verplichting advies in te winnen van de afdeling Wetgeving van de Raad van State in het kader van procedures leidend tot wijziging van de gewestplannen.

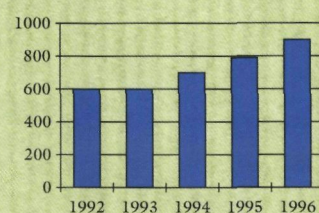
Als gevolg van deze uitspraken legt de Vlaamse regering voortaan de gewestplannen, met bijzondere stedenbouwkundige voorschriften die niet in het inrichtingsbesluit voorkomen, voor aan de Raad van State met het oog op advies van de afdeling Wetgeving

Bij de rechtbanken werden er 34 nieuwe vorderingen inzake planschade ingeleid. Er werd voor circa 26 miljoen BEF. effectieve planschade uitbetaald. Verder is gestart met een werkgroep die voor het volgende jaar een bijstelling van het planschadebeleid moet onderzoeken onder meer om de verdediging van het Vlaamse Gewest te optimaliseren. Ingevolge klachten die rechtstreeks aan de kabinetten van de Koning of de Minister gericht waren, werden 484 nieuwe dossiers inzake bouwovertreden centraal geopend. De contacten tussen de parketten-generaal, het kabinet en de administratie werden verder verbeterd.

In samenwerking met alle afdelingen ROHM startte een inventarisatie van de niet uitgevoerde afbraakvonnissen of arresten die in kracht van gewijsde zijn gegaan over de jaren 1994, 1993 en 1992. Deze zijn de aanloop om in het voorjaar 1997 een aanvang te kunnen nemen tot ambtshalve uitvoering van de vonnissen waarbij de veroordeelde zelf niet uit eigen beweging tot uitvoer is overgegaan.

Onder druk van de dwangsommen, die systematisch door de afdeling Juridische Dienstverlening via deurwaarder worden geïnd, gaan veel overtreders tot spontane afbraak over. Deze afdeling voert eveneens de procedure die moet leiden tot ambtshalve uitvoering van de afbraakvonnissen, opgenomen in de inventaris, uit.

In 1996 werden 920 door colleges van burgemeester en schepenen verleende bouw- of verkavelingsaanvragen geschorst.



Evolutie schorsingen per jaar

Sinds de invoering van het administratief kortgeding is er een sterke toename van het aantal beroepen bij de Raad van State. Er werd voor 26 miljoen effectieve planschade uitbetaald. Er werd ook gestart met de inventarisatie van niet uitgevoerde afbraakvonnissen of -arresten.

## Huisvesting

### Vlaamse Wooncode: naar een samenhangend woonbeleid

De Vlaamse Wooncode moet er voor zorgen dat iedereen een degelijke woning in een goede woonomgeving tegen betaalbare prijs en met voldoende woonzekerheid heeft.

De middelen om dit te bereiken gaan van de traditionele aspecten, zoals premies en subsidies van bouwprojecten, tot nieuwe elementen zoals de systematische kwaliteitsbewaking van de woningen, het wederinkooprecht, het voorkooprecht en het sociaal beheersrecht.

Op panden, die leegstaan of verwaarloosd zijn, wordt voortaan een heffing geïnd.

Verschillende subsidieprocedures in de sociale huisvestingssector worden voortaan door één enkel dossier ondersteund.

Met de goedkeuring door de Vlaamse regering van het voorontwerp van de Vlaamse Wooncode is een fundamentele stap gezet in het waarborgen van het grondwettelijke recht op een behoorlijke huisvesting. Dit betekent het recht op een geschikte woning van degelijke kwaliteit, in een behoorlijke woonomgeving, tegen een betaalbare prijs en met voldoende woonzekerheid voor iedereen.

De Vlaamse Wooncode is een kaderdecreet. Hij biedt aan de verantwoordelijke beleidsniveaus een aantal instrumenten aan, waaruit ze zelf kunnen kiezen. De wooncode behandelt op samenhangende wijze alle aspecten van het Vlaamse woonbeleid, zowel de traditionele als de nieuwe.

Tot de traditionele aspecten van het woonbeleid behoren de toekenning van allerhande premies en sociale leningen aan particulieren, de opdrachten van de institutionele partners en subsidies die ze kunnen ontvangen voor de realisatie van sociale woonprojecten. Die aspecten worden op een eigentijdse manier aangepast en aangevuld. Zo worden de sociale verhuurkantoren (SVK) en de huurdersorganisaties als nieuwe institutionele partner erkend, naast de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij, sociale huisvestingsmaatschappijen en het Vlaams Woningfonds. De gemeenten krijgen de opdracht de woonprojecten van deze organisaties en van de gemeenten, OCMW's en Intercommunales onderling op elkaar af te stemmen.

Tot de nieuwe elementen behoren de systematische kwaliteitsbewaking van de woningen, het wederinkooprecht, het recht van voorkoop en het sociaal beheersrecht. Ze worden ingevoerd om de woonsituatie op de privé-woningmarkt te verbeteren. Anderzijds levert de sector van sociale woningen instrumenten om krachtadiger op te treden. Het ontwerp Vlaamse Wooncode wordt eind april 1997 ingediend bij het Vlaams Parlement.

### Heffingen op leegstand en verkrotting

In april 1996 verschenen de uitvoeringsbesluiten die bij het Programmadecreet van 22 december 1995 een heffing opleggen aan iedereen die een gebouw of woning laat leegstaan of verwaarloosd. Dit heeft als doel onbenutte woningen opnieuw ter beschikking te stellen mede in het kader van de bestrijding van de kansarmoede.

### Vereenvoudiging procedures

De Vlaamse regering keurde een vereenvoudiging goed voor de procedures in de sociale huisvesting. De vereenvoudiging zal de tijd tussen het indienen van een project en de aanzet tot uitvoering ervan halveren. Dit moet de dynamiek van de hele huisvestingssector aanzwengelen.

Voor het bouwen van sociale woningen zijn in de loop der jaren verscheidene subsidiemechanismen uitgedacht. Elk van die subsidies kan tot vandaag maar worden toegekend als een speciale procedure is opgestart. Om bijvoorbeeld een nieuw project te realiseren op een terrein waar er eerst krotwoningen moeten worden afgebroken, duurt het gemiddeld 700 dagen om alle stappen te doorlopen en de nieuwbouwwerken te starten. Met het nieuwe procedurebesluit kan die termijn in de toekomst gehalveerd worden. Er is slechts één dossier dat het volledige project ondersteunt. Ook de subsidieregelingen werden beter op elkaar afgestemd, met als rode draad het verloop van een project en het bouwproces.

## Enkele belangrijke elementen uit het ontwerp van de Vlaamse Wooncode

### **Kwaliteitsbewaking:**

Elke woning zal moeten voldoen aan veiligheids-, gezondheids- en woonkwaliteitsnormen. Woningen die daaraan niet voldoen kunnen ongeschikt of onbewoonbaar verklaard worden. Voor het verhuren van woningen wordt geleidelijk een stelsel van conformiteitsattesten ingevoerd. Het verhuren van niet-conforme woningen wordt strafrechtelijk bestraft. De eigenaar kan zich aan een mogelijke vervolging onttrekken wanneer hij een geldig conformiteitsattest kan voorleggen. Het conformiteitsattest is geen verplichte vergunning die verhuring toelaat. Een woning kan zonder attest worden verhuurd, maar dan op risico van de verhuurder. Het gewest zal het gehele systeem controleren.

### **Wetenschappelijke onderbouwing van het woonbeleid:**

Door de wetenschappelijke onderbouwing wordt een betere financiële en territoriale planning mogelijk. De Vlaamse Woonraad en een wetenschappelijke cel in de administratie moeten daarvoor de Vlaamse regering de noodzakelijke objectieve adviezen en gegevens verstrekken. De beschikbare middelen, die evenwichtig over de provincies verdeeld worden op basis van de woonbehoeften, zullen gericht worden ingezet in woonvernieuwings- en woningbouwgebieden. In de woningbouwgebieden wordt via subsidies de nieuwbouw gestimuleerd. Bij de VHM en de erkende sociale huisvestingsmaatschappijen doen de bestuursovereenkomsten hun intrede. Bovendien zal het toezicht op de VHM en haar erkende huisvestingsmaatschappijen gebeuren door een korps van ca. 15 voltijdse, gespecialiseerde opdrachthouders voor de sociale huisvesting. Ze moeten erop toezien dat het Vlaamse en het lokale woonbeleid op elkaar worden afgestemd en ook daadwerkelijk worden uitgevoerd op het terrein. De Vlaamse Wooncode duidt de institutionele partners voor de uitvoering van het Vlaamse woonbeleid aan en omschrijft de subsidiemogelijkheden voor bepaalde verrichtingen van de incidentele partners, zoals gemeenten en OCMW's. De erkende sociale huisvestingsmaatschappijen, de VHM, het Vlaams Woningfonds en de erkende huurdiensdiensten met name sociale verhuurkantoren en huurdersorganisaties, behoren tot de institutionele partners. Ook zij kunnen een beroep doen op projectsubsidies voor specifieke verrichtingen, naast de financiering van hun permanente opdracht.

### **Recht van wederinkoop - sociaal beheersrecht- recht van voorkoop:**

Sociale woningen kunnen gedurende een periode van twintig jaar tegen - in principe - de oorspronkelijke verkoopprijs teruggekocht worden door de verkopende initiatiefnemer (in de regel de sociale huisvestingsmaatschappij), zodat de verkoop op de vrije markt minder lucratief wordt voor de eerste koper/bewoner ervan. De gelden die de overheid in de sociale huisvesting investeert, kunnen op die manier in de sector worden gehouden. Vooral in streken zoals Vlaams-Brabant, met zijn steeds duurder wordende woningmarkt, zal dit instrument nuttige diensten kunnen bewijzen. Het recht van voorkoop heeft dan weer betrekking op bepaalde woningen uit de privé-woningmarkt. Bij een onderhandse of openbare verkoop van leegstaande of verwaarloosde woningen (die in het kader van de gewestelijke heffingen op leegstand en verkrotting zijn geïnventariseerd), van percelen die vrijkomen na een verplichte sloping en van woningen die door de VHM, de erkende huisvestingsmaatschappijen, de gemeenten of de OCMW's werden gerenoveerd, genieten vermelde instanties een recht van voorkoop. Dit wil zeggen dat de verkoper van deze woningen verplicht is om voor het afsluiten van een verkoop met een derde de woning tegen de prijs, die deze derde officieel heeft aangeboden, aan hem aan te bieden. Het sociaal beheersrecht is een bijkomend instrument om de leegstand en de verkrotting (om speculatieve of andere redenen) te bestrijden. Leegstaande woningen (geïnventariseerd volgens de gewestelijke heffingen op leegstand) en woningen die niet beantwoorden aan de kwaliteitsnormen en waaraan de opgelegde renovatiewerken niet tijdig worden uitgevoerd, kunnen onder bepaalde voorwaarden voor minstens negen jaar in beheer worden genomen door een OCMW, een gemeente, de VHM, een sociale huisvestingsmaatschappij, het Vlaams Woningfonds of een SVK. In die tijd worden ze, eventueel na renovatie, als sociale huurwoning op de markt gebracht. Het sociale beheersrecht is geen onteigening, omdat de eigenaar zijn woning na het verstrijken van de termijn (gerenoveerd) terugkrijgt en hij ze ten allen tijde kan verkopen. Het beheersrecht kan maar worden uitgeoefend als de onderhandelingen met de eigenaar niet tot resultaat hebben geleid. De eigenaar ontvangt ook een vergoeding voor het in sociaal beheer genomen pand. Deze vergoeding wordt vastgesteld volgens objectieve criteria. Alleszins wordt rekening gehouden met de heffing die normaal gezien verschuldigd zou zijn geweest.

### **Verhuring van sociale woningen:**

Op dit ogenblik kunnen sociale woningen volgens uiteenlopende stelsels worden verhuurd. De Vlaamse Wooncode brengt eenvormigheid in deze reglementeringen, door de uitvaardiging van een algemene decretale basisregeling, die geldt voor de VHM, de sociale huisvestingsmaatschappijen, het Vlaams Woningfonds, de gemeenten, de OCMW's en - met uitzondering van enkele bepalingen- de SVK's. Door het transparant en uniform maken van de reglementering wordt het bestaande beleid van de gecontroleerde objectieve toewijzing van sociale woningen nog versterkt. De kandidaat-huurder krijgt eindelijk een overzicht.

## Monumenten en Landschappen

### Decreet en regelgeving 1996

#### Landschapszorg

De wet van 7 augustus 1931 op het behoud van Monumenten en Landschappen, die zowat 65 jaar de overheidszorg voor ons landelijk erfgoed heeft beheerst en die al geruime tijd inadequaat werd bevonden, is opgeheven en vervangen door het decreet van 16 april 1996 houdende bescherming van landschappen.

Het nieuwe decreet is vooral belangrijk omdat het voorziet in een regeling voor landschapsbeheer, met de oprichting van beheerscommissies en de introductie van het premiestelsel. De uitvoeringsbesluiten, die in 1997 worden verwacht, moeten het decreet zijn volle uitwerking geven.

#### Restauratiepremie

De oprichting van Vlaamse autonome hogescholen en van de Investeringsdienst voor de Vlaamse Autonome Hogescholen (IVAH) met ingang van 1 januari 1996 maakte de aanpassing noodzakelijk van het bestaande stelsel voor de toekenning van restauratiepremies. Dit gebeurde bij besluit van de Vlaamse regering van 15 oktober 1996. Het belang van dit besluit is derhalve dat het premiestelsel voor werken aan beschermde monumenten nu op alle onderwijsgebouwen zonder onderscheid van toepassing is.

### Kleur in Monumenten

Omdat er nogal misverstanden bestaan rond het idee dat bouwmaterialen vroeger zichtbaar waren, werd in 1996 vooral sensibiliserend gewerkt rond de eigenheid van de afwerking van interieur en exterieur. In regel was immers het bouw materiaal, zeker in binnenruimten van kerken en burgershuizen, tot laat in de 19de eeuw altijd onzichtbaar en in kleur afgewerkt.

Vooraf van belang was het promoten van het respect voor de originele kleurstellingen bij restauratie van monumenten. Die aandacht kwam er vooral door het kunsthistorisch, archeologisch en materiaaltechnisch wetenschappelijk onderzoek van de laatste jaren. Dit onderzoek kon historisch onjuiste materiaalromantiek stilaan verdringen. Een pleidooi voor meer kleur helpt ook een goede ruimtelijke ordening. Het stads- en dorpsbeeld wordt vaak bepaald door de kleuren van gebouwen. Die doorbreken steevast de monotonie van de omgeving. Omzichtigheid is dus geboden als tot restauratie wordt beslist.

Het nieuwe landschapsdecreet betekent een belangrijke stap voor het landschapsbeheer.

Voor alle "beschermd" onderwijsgebouwen kan voortaan een premie worden uitgekeerd.

Originele kleurstellingen bij restauratie van monumenten krijgt meer aandacht.



Het Stedelijk Museum van Kortrijk werd gerestaureerd met aandacht voor de oorspronkelijke kleurstelling.

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

1996 was ongetwijfeld het jaar van het Milieubeleidsplan (MBP). In uitvoering van het decreet van 5 april 1996 werd het milieubeleid voor de periode 1997-2001 uitgestippeld. De afdelingsoverschrijdende aanpak, de betrokkenheid van gespecialiseerde VOI's (VMM, VLM, OVAM) en het openbaar onderzoek naar de burger toe, duidt op een manifeste wil om een zo compleet mogelijk plan aan het Vlaams parlement voor te leggen.

Het superieure belang van en de mediabelangstelling rond het MBP heeft zeker niet geleid tot onderschatting van de reeds bestaande activiteiten binnen de administratie AMINAL. Het gemeentelijk natuurontwikkelingsplan (GNOP), het Rio-plan (zie internationale samenwerking), de natuurtechnische milieubouw (NTMB), de stadsrandbebossing, de bedrijfsinterne milieuzorg (BIMZ), de kleinschalige waterzuivering, de Commission on Sustainable Development (CSD, zie internationale samenwerking), de "nieuwe" ruilverkaveling, de bodem- en grondwaterverontreiniging zijn slechts een aantal blikvangers die hierna verder worden toegelicht.

De introductie van integrale kwaliteitszorg (IKZ), de verdere uitbouw van de milieu informatie-stuurgroep (MIS) en de netwerken binnen AMINAL zorgen respectievelijk voor een optimalisering van het principe "de juiste persoon op de juiste plaats" en een optimale interne en externe communicatie van heel het milieubeleid.

GNOP: het Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan

Vademecum Natuurtechniek: inrichting en beheer van wegen

Stadsbosprojecten

Waterbeheer

40 jaar ruilverkaveling

Bodem- en grondwaterverontreiniging: inspectie

Bedrijfsinterne milieuzorg



## GNOP: het Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan

In 1996 werd het nieuwe milieuconvenant 1997-1999 goedgekeurd. De GNOP's maken hier integraal deel van uit. Eind 1996 waren reeds 79% van de GNOP's ingediend.

Het opstellen van een Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan (GNOP) is een onderdeel van het milieuconvenant dat afspraken vastlegt tussen het Vlaamse Gewest en 294 gemeenten.

Het GNOP beschrijft het beleid dat de gemeente voor haar grondgebied zal voeren op het vlak van natuurbehoud en is in het bijzonder gericht op het ontwikkelen en het vergroten van de natuurwaarden. Door de planmatige aanpak en de gebiedsgerichte visie op korte en middellange termijn heeft het GNOP in de gemeente vaak een enorme stimulerende en sensibiliserende werking niet in het minst voor de beleidsmedewerkers zelf. Zij worden soms voor het eerst aangezet om na te denken over het natuurbehoud en de natuurontwikkeling op hun grondgebied. Het GNOP wordt uitgewerkt samen met verschillende sectoren: de lokale beleidsmensen, landbouwers en natuur- en milieufagevaardigden. Door samen rond de tafel te zitten, wordt getracht de tegenstellingen te overbruggen en concrete acties inzake natuur op het gemeentelijk grondgebied uit te werken. Ondersteuning komt er vanuit de provincie en het Vlaamse Gewest. Het milieuconvenant liep in haar eerste fase tot 31 december 1996. Op 3 december 1996 werd het nieuwe milieuconvenant 1997-1999 goedgekeurd. Voor het GNOP betekent dit de concrete uitwerking van eenmalige inrichtingsacties. De voortzetting van het convenant na 1996 onderstreept hierbij de geloofwaardigheid van het Vlaamse beleid.

Stand van zaken van ingediende GNOP's op 31 december 1996, opgedeeld per provincie :

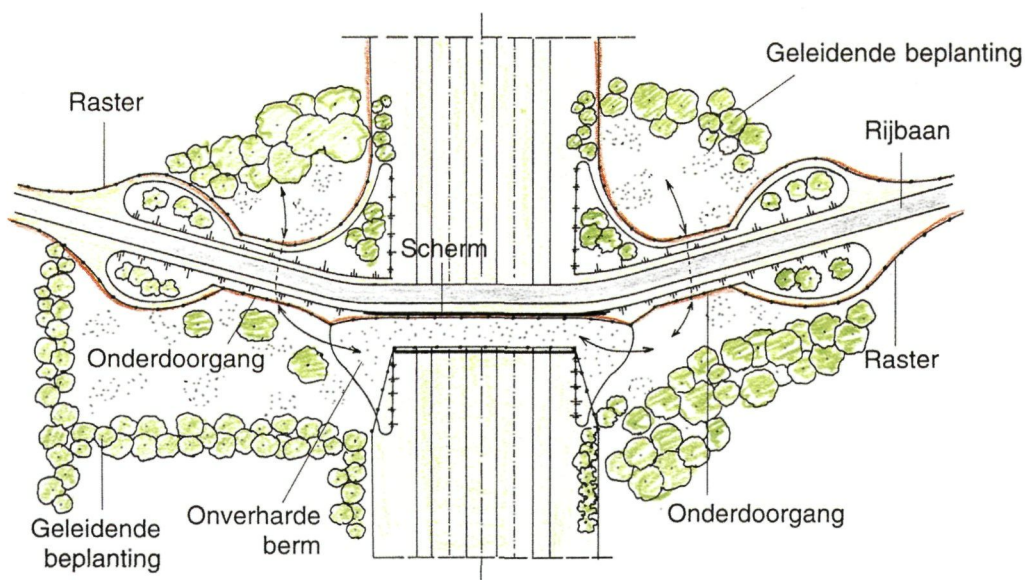
	Aantal ingediende GNOP's	Sloten een convenant af	% ingediende GNOP's
Antwerpen	61	70/70	87%
Vlaams-Brabant	49	63/65	78%
Limburg	38	42/44	90%
Oost-Vlaanderen	48	61/65	79%
West-Vlaanderen	37	58/64	64%
Totaal	233	294/308	79%

## Vademecum Natuurtechniek: inrichting en beheer van wegen

Een geïntegreerd beleid houdt o.a. grondig rekening met milieu-elementen bij elke vorm van planningsproces. Een gezond milieu is immers een kernvoorwaarde voor leefbaarheid.

De werkgroep Natuurtechnische Milieubouw integreert door overleg bv. natuur in de planning van de meer hardere sectoren zoals de wegen- en waterwegenaanleg. In 1994 werd een eerste "Vademecum Natuurtechniek: inrichting en beheer van waterlopen" opgemaakt en dit was meteen een groot succes. Een nieuw "Vademecum Natuurtechniek: inrichting en beheer van wegen" lag dus voor de hand. Op 11 oktober 1996 werd dat vademecum aan het brede publiek voorgesteld. Beide vademecums gaan in op de noodzaak van een goede samenwerking tussen alle betrokken sectoren binnen een zo breed mogelijk overleg. Het nieuwe vademecum belicht de mogelijkheden en problemen om wegen natuurvriendelijker in te richten en te beheren. Voorbeelden hiervan zijn: het inrichten van wachtbekkens, aanplantingen, het aanleggen van dassentunnels, het beperken van verkeersslachtoffers bij wilde dieren, het opstellen van bermbeheersplannen, het verwerken van bermmaaisel, het beperken van verkeerslawaaï en het gebruik van dooizouten.

Uit studies blijkt tevens dat er in Vlaanderen ook meer aandacht moet gaan naar het compensatieprincipe: natuur die verloren gaat door de aanleg van infrastructuurwerken moet gecompenseerd worden door nieuwe natuur. Intussen is het noodzakelijk gebleken om het ideeëngoed van natuurtechnische milieubouw dagelijks toe te passen bij het uitwerken van bestekken voor de inrichting en het beheer van waterlopen en wegen, wat uiteraard een enorme uitdaging betekent voor volgende jaren. Concreet werden bv. volgende milieuvriendelijke oplossingen toegepast: een vistrap in Zoutleeuw, een dassentunnel onder de weg Borgloon-Tongeren, een vispaaiplaats in het nieuwe verbindingskanaal in Ruisbroek, een bermbeheersplan voor de A2, natuurvriendelijke oevers langs de Zuid-Willemsvaart, de inrichting van een oude zwaai-kom in Rijkevorsel en van slibvangen op de Steen- en Ronebeek in de buurt van de Blankaartvijver.



Extract Vademecum Natuurtechniek: inrichting en beheer van wegen  
Mogelijke inrichting van een ecoduct langs één kant van een weinig gebruikte brug

In 1996 werd na het succes van het "Vademecum Natuurtechniek: inrichting en beheer van waterlopen" een nieuw "Vademecum Natuurtechniek: inrichting en beheer van wegen" opgesteld om wegen natuurvriendelijk in te richten en te beheren.

## Stadsbosprojecten

Vooraf nabij stedelijke agglomeraties in bosarme regio's is de nood aan bijkomend bos groot.

Het "Lange Termijnplan Bosbouw" voorziet duurzaam nieuw bos nabij belangrijke steden in Vlaanderen. Voor West-Vlaanderen werden een aantal bosuitbreidingsprojecten uitgetekend.

Met een bebossingspercentage van 8,2 %, behoort Vlaanderen samen met Ierland tot de bosarmste regio's in Europa. Jarenlang rustte er een taboe op bosuitbreiding in Vlaanderen. Er werd steeds voorrang gegeven aan de ruimteaanpak door andere, meestal hardere, economische sectoren. Er werd ook gevreesd dat bebossing zou gaan ten koste van andere waardevolle natuurwaarden. Anderzijds bestond er toch een maatschappelijke vraag naar meer bos, vooral omwille van de recreatieve of de scherm- of bufferfunctie van de bossen. In het studierapport "Lange Termijnplan Bosbouw", werd aangetoond dat, vooral nabij de stedelijke agglomeraties in bosarme regio's, de nood aan bijkomend bos groot is. De Mina-raad bracht aansluitend een unaniem advies uit dat een bosuitbreiding met 50.000 ha vooropstelt, die in het huidige ontwerp-RSV werd teruggebracht tot 10.000 ha duurzaam bos en 10.000 ha zogenaamd tijdelijk bos in het agrarisch gebied, op vrijwillige vraag van de grondeigenaar. Uitgaande van de vaststellingen van het "Lange Termijnplan Bosbouw" heeft het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap zich voorgenomen een gedeelte van het duurzaam nieuw bos aan te leggen nabij belangrijke steden in Vlaanderen.

Vanuit het multifunctionaliteitsbegrip van een bos, wordt gestreefd naar de aanleg van grootschalige stadsbossen die zowel een belangrijke structuurversterkende, recreatieve als ecologische functie moeten vervullen en waarbij de nadruk op het recreatief aspect wordt gelegd. Voor elk potentieel bebossingsproject wordt met behulp van deskundigen een uitgebreid structuurplan uitgewerkt waarin bosuitbreiding voor de geselecteerde locatie in een ruimere natuurontwikkelingscontext gesitueerd wordt. Bij de invulling van het structuurplan vormen de volgende basisprincipes een essentieel uitgangspunt:

- bosaanleg volgens de principes van natuurgetrouwe bosbouw;
- een boomsoortenkeuze, gebaseerd op de potentieel natuurlijke vegetatie;
- een belangrijk aandeel aan pionierboomsoorten;
- voldoende afwisseling tussen bos en open landschap;
- structurele continuïteit voor de recreant;
- ruimte voor de actieve landbouwers,...

Bij de bosuitbreidingsprojecten voor Kortrijk, Veurne, Nieuwpoort en Koksijde werd een voorbereidende studie rond de locatie voor de aanleg van een stadsbos reeds afgerond.

*Structuurplan stadsrandbos te Kortrijk*  
Na grondige voorbereidend onderzoek over de sociaal-economische en de biologische kenmerken van het gebied, werd in overleg met diverse lokale actoren een structuurplan uitgewerkt voor het stadsrandbos De Preshoek te Kortrijk. Het structuurplan beschrijft de inrichting van het projectgebied, rekening houdend met de situering ervan in de ruimere omgeving.



## **Stadsbos voor Kortrijk**

Hier is de nood aan een stadsrandbos bijzonder hoog. Het arrondissement Kortrijk behoort tot de bosarmste delen van West-Vlaanderen, dat met 2,2 % al een verwaarloosbaar bosoppervlak heeft.

Er werd een locatie van 300 ha geselecteerd, gelegen aan de Preshoek tussen de E17 en de A19 in Aalbeke, Lauwe en Marke. Belangrijke voordelen van deze locatie zijn een goede bereikbaarheid, de belangrijke afschermfunctie die het bos er kan vervullen en de grote fysisch-geografische diversiteit van het gebied. Bovendien kan bosaanleg in de Preshoek een belangrijke rol vervullen als begrenzing van de bebouwde kern van Lauwe en kan het er het verder uitdijen van de bebouwing tegengaan. In deze locatie beschikken 60 % van de landbouwbedrijven over een ongunstige socio-economische toestand en hebben 75 % van de landbouwbedrijven geen rechtstreekse opvolger. Bovendien is deze locatie goed afgesloten van het groot agrarisch gebied ten zuiden van Kortrijk. De kern van het stadsbos wordt via punt- en lijnvormige elementen met kleinere boskernen verbonden. Er worden tevens een aantal natuurontwikkelingsmogelijkheden in het gebied rond de Preshoek en de Leievallei voorzien. De totale oppervlakte van het gebied waarvoor het globaal bebossingsplan wordt voorgesteld bedraagt 1250 ha, waarbinnen 500 ha bos voorzien wordt.

Binnen de Preshoek vormen de ontwikkeling van beekdalecosystemen, heuveltoecosystemen en een Leie-oeverecosysteem (overstromingsgebied Leie) belangrijke doelstellingen. Natuurontwikkelingsmogelijkheden worden in een aantal kleiputten voorzien en op de kleitoppen van de Keizersberg en de Sjouwersberg kunnen ecologisch zeer gevarieerde kleigraslanden en kleikopbossen gerealiseerd worden. De aanwezigheid van de landbouw in het algemeen en het behoud van de kleinschalige landbouw in het bijzonder, in gebieden die deel uitmaken van het globaal bebossingsplan, zorgen voor een verrijking van het geheel.

## **Stadsbos voor Veurne, Nieuwpoort en Koksijde**

Het arrondissement Veurne behoort tot de bosarmste delen van Vlaanderen. Binnen het arrondissement Veurne zijn slechts twee bossen van meer dan 10 ha aanwezig: het Hannecart-bos en het Calmeynbos. Beide zijn duinbossen met een bijzonder waardevolle flora en fauna. Door het groot aantal recreanten, dat in het toeristisch seizoen aan de kust verblijft, is de druk op de schaarse bossen en natuurgebieden bijzonder groot in het arrondissement Veurne. Het is duidelijk dat de aanleg van een stadsbos voor Veurne, Nieuwpoort en Koksijde sterk gewenst is.

Als resultaat van het onderzoek wordt de aanleg van een stadsbos in de Lenspolder te Nieuwpoort en in de Zelte te Koksijde voorgesteld. Beide locaties zijn goed bereikbaar en beschikken potentieel over een goede aantrekkingskracht op de kusttoeristen. Bosaanleg kan in de Lenspolder een belangrijke rol vervullen als begrenzing van de stad Nieuwpoort en kan er het verder uitdijen van de bebouwing tegengaan. Ook hier kan de ontwikkeling van een aantal zeldzame bosgemeenschappen plaatsvinden, nl. Droog Essen-Iepenbos, Elzenrijk Essen-Iepenbos en Abelen-Iepenbos.

Voor de stadbossen van Veurne en Nieuwpoort/Koksijde worden inrichtingsplannen uitgewerkt samen met de Universiteit Gent (Laboratorium voor Plantkunde) en het Instituut voor Natuurbehoud.

## **Stadsbos en regionaal bos voor Gent**

Inmiddels werd voor Gent ook een grootschalig bebossingsproject opgestart waarbij naar de realisatie van een stadsbos en een regionaal bos gestreefd wordt. Voor het stadsbos worden de mogelijkheden nagegaan voor de aanleg van een recreatief stadsbos van 300 ha. Bij de realisatie van een regionaal bos voor Gent wordt de nadruk gelegd op de ecologische functie van het aan te leggen bos. Hierbij wordt 500 à 600 ha bijkomende bosuitbreiding voorzien, waarbij één of meerdere grote boskernen met één of meerdere kleine versnipperde boskernen verbonden wordt.

Het onderzoek naar afbakening van de locatie voor een stads- en regionaal bos voor Gent is momenteel nog lopende.

## Waterbeheer

Om bij te dragen tot een ecologisch herstel van de waterlopen in Vlaanderen werd in 1996 gestart met de karakterisering van waterbodems.

Aan de hand van 360 meetpunten kunnen probleemgebieden gelokaliseerd worden. Om de kosten voor zware infrastructuurwerken te vermijden werd ook onderzocht om landelijk afvalwater te zuiveren in kleinschalige waterzuiveringsinstallaties.

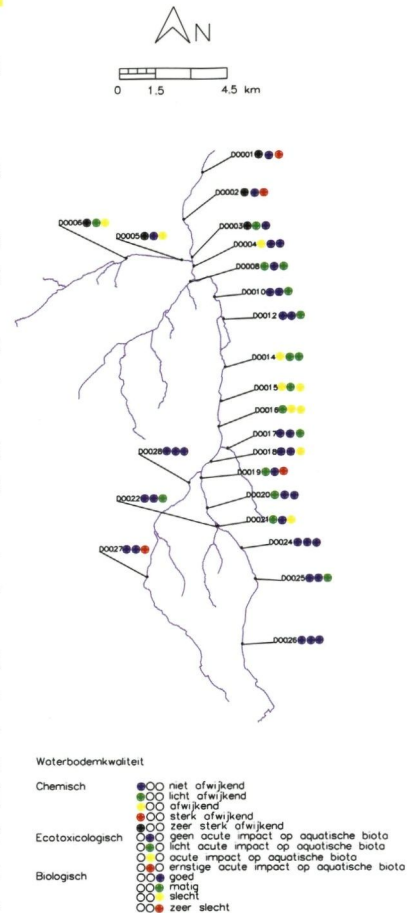
Duurzaam waterbeheer vereist het ecologisch herstel van waterlopen.

### Karakterisering van de bodems van de onbevaarbare waterlopen.

In 1996 startte de karakterisering van de bodems van de Vlaamse onbevaarbare waterlopen. De kwaliteit van een waterbodem kan op drie manieren onderzocht worden:

- de graad van verontreiniging met chemische stoffen (zware metalen, pesticiden, olie en olieachtige producten);
- effecten op organismen, die worden blootgesteld aan de waterbodem of een representatieve fractie ervan (ecotoxiciteitstesten op labo-schaal);
- de samenstelling van de gemeenschappen van organismen, die in de waterbodem voorkomen (biologische evaluatie in situ).

De triade-methode integreert deze drie manieren tot een ecologische, wetenschappelijke en objectieve beoordelingsmethode inzake saneringsprioriteit en rekening houdend met de sanering van de vervuilingbronnen. De karakteriseringsstudie loopt tot eind 1998. Aan de hand van de verkregen resultaten van de 360 stalen zullen per stroomgebied de probleemgebieden gelokaliseerd worden en zal de vooropgestelde methodologie inzake beoordeling van de waterbodems geëvalueerd en gestandaardiseerd worden. Tevens dient de beleidsmatige coördinatie met Vlarem en het bodemsaneringsdecreet uitgewerkt te worden.



Lokalisatie probleemgebieden in een stroomgebied

### Kleinschalige waterzuivering in landelijke gebieden.

In landelijke gebieden is de zuivering van het afvalwater via een centraal rioleringsstelsel niet realistisch, gezien de vele verspreide lozingspunten en de afwezigheid van een geschikte riolering.

Kleinschalige waterzuivering biedt een alternatief voor sanering van het afvalwater ten gunste van de waterlopen, die in deze gebieden meestal ecologisch zeer waardevol zijn.

In juni 1996 werd op een workshop met meer dan 300 aanwezigen een tussentijdse stand van zaken opgemaakt inzake:

1. Inventarisatie van de in Vlaanderen bestaande kleinschalige installaties van 20 tot 2.000 inwoners.
2. Het aanbod van waterzuiveringssystemen voor individuele woningen, zowel zelfbouwssystemen als leveranciers.
3. Door de afdeling Water werden drie proefprojecten van waterzuiveringssystemen op basis van waterplanten gebouwd:
  - Walenbos te Sint-Joris-Winge:  
Het afvalwater (tot 300 IE) wordt behandeld in een beluchtigsvijver van 115 m<sup>2</sup> en gaat vervolgens door een facultatieve lagune van 380 m<sup>2</sup>, bedekt met eendekroos (Lemna).
  - Rillaar (Aarschot):  
Vier parallel geschakelde rietvelden van 3.000 m<sup>2</sup> worden afwisselend belast met afvalwater (tot 2.000 IE). Na infiltratie wordt het water geloosd via een draineergracht.
  - Grimminge (Geraardsbergen):  
Na een voorzuivering met een rietpercolatiefilter wordt het water (tot 25 IE) behandeld in een wortelzonezuivering, begroeid met moerasplanten.



Rietpercolatieveld, gevolgd door een wortelzuiveringszone beplant met diverse bloeiende waterplanten. Deze installatie is gedimensioneerd voor het behandelen van 25 inwoners equivalenten in het natuureducatief centrum te Grimminge (Geraardsbergen).

## 40 jaar ruilverkaveling

De land- en tuinbouw blijft de belangrijkste ruimtegebruiker in Vlaanderen. Goede landbouwstructuren zijn meer dan ooit noodzakelijk voor de rendabiliteit van de bedrijven. Op 22 juli 1970 werd de wet op de ruilverkaveling van 1956 vervangen. De nieuwe wet voorziet een belangrijke verruiming van de werken van openbaar nut: landschapszorg, water- en elektriciteitsvoorziening, werken aan onbevaarbare waterlopen. De Nationale Landmaatschappij kreeg het recht van voorkoop. Met de wet van 11 augustus 1978, die een aanvulling vormt op de wet van 1970, kunnen ook niet-agrarische gebieden opgenomen worden in de ruilverkaveling. Voortaan kan een gedeelte van de ingebrachte gronden afgehouden worden voor maatregelen van landinrichting (cultuurhistorie, natuurbehoud, passieve recreatie,...). De ruilverkaveling nieuwe stijl is een nuttig instrument om landbouwdoelstellingen te verzoenen met andere functies van de open ruimte.

Ruilverkaveling was vroeger vooral economisch georiënteerd. Vandaag is het een nuttig instrument om landbouwdoelstellingen te verzoenen met andere functies van de open ruimte om te komen tot een multifunctioneel platteland.

Op basis van de wet van 1956 werd 18.000 ha ruilverkaveling afgewerkt. De bestedingen bedroegen tot meer dan 1 miljard BEF. per jaar. Met de wet van 1970 werden 84.000 ha afgewerkt. De bestedingen stabiliseerden rond 1 miljard BEF.. In uitvoering van de wet van 1978 werden 54.000 ha afgewerkt. De bestedingen daalden tot 500 miljoen BEF. per jaar.

De verruiming van de doelstellingen heeft zich vertaald in de aanwending van de overheidsbestedingen. Sinds 1990 heeft nog slechts 35 % van de middelen een zuiver landbouweconomische bestemming. Bij aanleg van wegen en waterlopen werd de monofunctionele benadering verlaten en worden de principes van natuurtechnische milieubouw toegepast.

Om beter in te spelen op de ruilverkaveling nieuwe stijl wordt een vernieuwde procedure toegepast.

Om te voorzien in de hedendaagse behoeften werd een nieuwe procedure voor ruilverkaveling uitgewerkt. De procedure start met een onderzoek naar het nut van de ruilverkaveling. Er wordt een grondige inventarisatie, analyse en evaluatie van het gebied gemaakt waarbij alle aanwezige functies worden bestudeerd. Dit onderzoek leidt tot het opstellen van een ruilverkavelingsplan en een milieu-effectenrapport. Op basis hiervan beslist de minister over het nut en desgevallend de uitvoering van de ruilverkaveling.

Via plancontracten tussen de verschillende betrokken besturen en sectoren en via beheersovereenkomsten, kan men een leefbaar en multifunctioneel platteland in stand houden.

Uitvoering ruilverkaveling in vijf stappen:

- Een landschapsplan bevat de fysische uitvoering van het project en de richtlijnen voor de landschappelijke inpassing ervan.
- Het bepalen van de inbreng vormt de basis voor de herverkaveling.
- De uitvoering van de werken.
- De studie van de herverkaveling leidt tot een nieuwe toewijzing van gronden.
- De rechten en titels van de nieuwe kavels worden vastgelegd in de ruilverkavelingsakte.

De uitvoering van de ruilverkaveling wordt gesubsidieerd door het Vlaamse Gewest en de betrokken provincies en gemeenten. Het niet-gesubsidieerde gedeelte van de kosten van de werken wordt verdeeld over de eigenaars van de gronden. De aanvullende ruilverkavelingsakte beschrijft het geheel van de financiële regelingen en geldt als titel voor de rechten en verplichtingen.

## Bodem en grondwaterverontreiniging: inspectie

Om bodem- en grondwaterverontreiniging tegen te gaan voert Geotechniek i.s.m. Milieu-inspectie mechanische boringen of sonderingen uit bij verschillende bedrijven.



Staalname bodemonderzoek

Sinds 1993 worden verkennende bodem- en grondwateronderzoeken bij actieve bedrijven uitgevoerd (Milieu-inspectie, AMINAL in samenwerking met Geotechniek, AOSO).

De toezichthoudende ambtenaren selecteren een aantal bedrijven waar bodem- en/of grondwaterverontreiniging kan verwacht worden. Zij voeren een beperkt historisch onderzoek uit en duiden in functie hiervan de exacte boorplaatsen aan. Bedrijven, die niet voldoen aan de bepalingen van het Milieuvergunningsdecreet en Vlarem, worden geverbaliseerd en aangemaand om alle maatregelen te nemen om verdere bodem- en grondwaterverontreiniging te voorkomen. De afdeling Geotechniek voert de mechanische milieuboringen uit met behulp van gespecialiseerde boormachines. Tevens werden enkele proefsonderingen uitgevoerd met een milieuconus.

De bodem- en grondwatermonsters worden geanalyseerd op relevante parameters door het referentielaboratorium VITO. De gevonden concentraties worden getoetst aan de normen en afhankelijk hiervan worden locatiespecifieke risico-evaluaties uitgevoerd. Rekening houdend met de resultaten van deze risico-evaluaties - de eerste ooit uitgevoerd in Vlaanderen - gingen verscheidene bedrijven, na aanmaning door de afdeling Milieu-inspectie, over tot verdere studies en eventueel tot sanering.

De resultaten van de verkennende bodem- en grondwateronderzoeken worden, zoals de bepalingen van het Bodemsaneringsdecreet en het Vlarem stipuleren, aan de OVAM bezorgd. De afdeling Milieu-inspectie doet door deze bodem- en grondwateronderzoeken een ruime ervaring op in het domein van de bodem- en grondwaterproblematiek. De afdeling Geotechniek heeft ondertussen al heel wat knowhow verkregen in de uitvoering van milieuboringen.

## Bedrijfsinterne Milieuzorg

Zoals vermeld in de memorie van toelichting bij het decreet van 5 april 1995 (in werking getreden op 4 juli 1996) beoogt het bedrijfsintern milieuzorgsysteem het nastreven van duurzame productieprocessen door de totale milieubelasting van een bedrijf te beheersen en te beperken. De bedrijfsinterne milieuzorg bevat 8 hoofdstukken:

- doelstelling en definities;
- de milieucoördinator;
- de milieu-audit;
- de meet- en registratieverplichtingen;
- het milieujaarverslag;
- het bedrijfsbeleid ter voorkoming van zware ongevallen en ter beperking van de gevolgen ervan voor mens en milieu;
- meldings- en waarschuwingsplicht bij accidentele emissies en storing;
- toezicht en sancties.

Onder bedrijfsinterne milieuzorg verstaat men het nastreven van duurzame productieprocessen door de totale milieubelasting van een bedrijf te beheersen en te beperken.

Om dit te realiseren werden bij besluit aan de afdeling Milieuvergunningen nieuwe technische, administratieve en informatieve taken toegekend.

Aan de afdeling Milieuvergunningen werden een aantal belangrijke taken toegekend in het kader van de bedrijfsinterne milieuzorg.

**a) Technische taken:**

- advies verstrekken aan de bedrijven betreffende het aanstellen van een milieucoördinator, de milieuaudit, het milieujaarverslag en het opstellen van een bedrijfsbeleid ter voorkoming van zware ongevallen en ter beperking van de gevolgen ervan voor mens en milieu;
- onderzoek van de kennisgeving tot aanstelling van een milieucoördinator;
- een onderzoek ter plaatse ingeval van onenigheid in de schoot van het comité VGV of bij de vakbondsafvaardiging;
- adviesverlening aan de milieucoördinator in verband met zijn taak, de aanvullende opleiding en de permanente bijscholing;
- ontvangst, nazicht en evaluatie van de milieujaarverslagen;
- onderzoek van de aanvragen tót erkenning van de cursussen van de aanvullende opleiding;
- onderzoek van de doeltreffendheid van de seminaries, studiedagen e.d. die willen in aanmerking komen voor de permanente bijscholing van de milieucoördinator;
- onderzoek van de kwalificaties van de “zelfstandige” externe milieucoördinatoren die, in toepassing van het besluit van de Vlaamse regering van 26 juni 1996 door de Vlaamse minister bevoegd voor het Leefmilieu, dienen erkend te worden.

**b) Administratieve taken:**

De registratie en het onderzoek van de kennisgevingen inzake de aanstelling van een milieucoördinator en van de milieujaarverslagen. In 1996 werden in totaal 77 aanvragen tot erkenning als externe milieucoördinator ingediend bij het hoofdbestuur van de afdeling Milieuvergunningen en werd door 2.213 bedrijven een kennisgeving gedaan van aanstelling van een milieucoördinator.

**c) Informatieve taken:**

In elke provincie werden, in samenwerking met de GOM, informatiedagen georganiseerd, waarbij telkens door een vertegenwoordiger van de afdeling Milieuvergunningen een uiteenzetting werd gegeven betreffende het decreet en het uitvoeringsbesluit.



# Sensibilisering

Door zijn bevoegdheden en taken is het departement Leefmilieu en Infrastructuur nauw betrokken bij belangrijke maatschappelijke discussies. De ruimtelijke ordenings- en leefmilieusector, maar ook de hardere sectoren, die het beheer en de ontwikkeling van de infrastructuur verzorgen, kunnen erg ingrijpen in het dagelijkse leven van de bevolking.

Goede communicatie is nodig om beslissingen in het juiste perspectief te plaatsen en leidt bovendien tot een grotere betrokkenheid van de bevolking bij het beleid.

Enkele grote campagnes en evenementen waren in 1996 blikvangers met betrekking tot externe communicatie naar de Vlaamse bevolking toe.

## Campagne milieubeleidsplan.

Het openbaar onderzoek over het milieubeleidsplan dat naar aanleiding van het decreet van 5 april 1996 werd gevoerd, werd ondersteund door een ruime informatie-campagne. Er vonden hoorzittingen plaats en de bevolking werd aangemoedigd tot actieve participatie. Radio- en tv-spots, advertenties en brochures nodigden de bevolking uit om haar mening over het voorstel kenbaar te maken.

## Campagne Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Op 1 december startte het openbaar onderzoek van het ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het openbaar onderzoek werd ingeleid door een ruime informatiecampagne op radio en tv en er werd een klantvriendelijke brochure opgemaakt over de krachtlijnen van het RSV. De campagne moest ertoe bijdragen om het draagvlak van de ruimtelijke ordeningsproblematiek bij de ruime bevolking te vergroten. In alle provincies werden informatiedagen ingericht.

## Mobiliteitscampagne.

In het kader van de mobiliteitsproblematiek wordt voortdurend aandacht besteed aan gedeelde verantwoordelijkheid van overheid, bedrijven en particulieren.

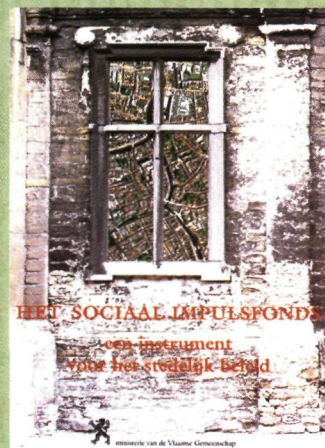
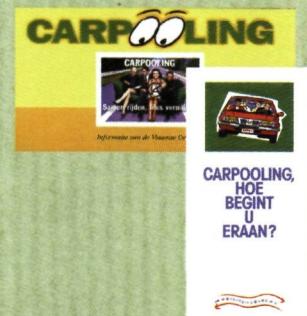
Vermeldenswaard waren de carpoolcampagnes, die zich enerzijds richtten tot particulieren, anderzijds tot bedrijven.

In het najaar werd het bestek opgemaakt voor een nieuwe mobiliteitskrant die het mobiliteitsbeleid in al zijn aspecten tweemaandelijks moet verduidelijken. Gelijktijdig werd een Internetsite ontwikkeld met informatie over alle wegwerkzaamheden op de Vlaamse gewest- en autosnelwegen.

## Campagne Stedelijk Beleid (SIF).

In oktober werden de eerste ontwerpovereenkomsten (Gent en Leuven) met de Vlaamse overheid tot verbetering van de leef- en omgevingskwaliteit goedgekeurd. 500 miljoen extra middelen werden via het Sociaal Impulsfonds (SIF) toegevoegd aan de dotaties in het kader van het VFIK-beleid. In 1996 verscheen de brochure: "Over cijfers en gemeenten", waarin de 10 achterstellingscriteria om SIF-gemeenten af te bakenen werden verduidelijkt in objectieve cijfers. Op basis van de criteria werden gemeenten en steden gekozen die een financiële input van het SIF (Sociaal Impulsfonds) krijgen.

De werking van het Sociaal Impulsfonds werd verduidelijkt in de brochure "Het Sociaal Impulsfonds: een instrument voor het stedelijk beleid".



# Antwerpen Fietsstad

Het fietsoverleg: stand van zaken



De twee deelnemers aan het fietsoverleg... Het fietsoverleg... stand van zaken... Het fietsoverleg... stand van zaken...

**5-13 oktober '96**  
**Week van Vervoering**

**Ontstop het Verkeer**

**De Post**

In deze krant:	Op zaterdag:	Op zondag:
<ul style="list-style-type: none"> <li>1. De trein-tram-busdag</li> <li>2. De fietsdag</li> <li>3. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>4. De fietsdag</li> <li>5. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>6. De fietsdag</li> <li>7. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>8. De fietsdag</li> <li>9. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>10. De fietsdag</li> <li>11. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>12. De fietsdag</li> <li>13. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>14. De fietsdag</li> <li>15. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>16. De fietsdag</li> <li>17. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>18. De fietsdag</li> <li>19. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>20. De fietsdag</li> <li>21. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>22. De fietsdag</li> <li>23. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>24. De fietsdag</li> <li>25. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>26. De fietsdag</li> <li>27. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>28. De fietsdag</li> <li>29. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>30. De fietsdag</li> <li>31. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>32. De fietsdag</li> <li>33. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>34. De fietsdag</li> <li>35. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>36. De fietsdag</li> <li>37. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>38. De fietsdag</li> <li>39. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>40. De fietsdag</li> <li>41. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>42. De fietsdag</li> <li>43. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>44. De fietsdag</li> <li>45. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>46. De fietsdag</li> <li>47. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>48. De fietsdag</li> <li>49. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>50. De fietsdag</li> <li>51. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>52. De fietsdag</li> <li>53. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>54. De fietsdag</li> <li>55. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>56. De fietsdag</li> <li>57. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>58. De fietsdag</li> <li>59. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>60. De fietsdag</li> <li>61. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>62. De fietsdag</li> <li>63. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>64. De fietsdag</li> <li>65. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>66. De fietsdag</li> <li>67. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>68. De fietsdag</li> <li>69. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>70. De fietsdag</li> <li>71. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>72. De fietsdag</li> <li>73. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>74. De fietsdag</li> <li>75. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>76. De fietsdag</li> <li>77. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>78. De fietsdag</li> <li>79. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>80. De fietsdag</li> <li>81. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>82. De fietsdag</li> <li>83. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>84. De fietsdag</li> <li>85. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>86. De fietsdag</li> <li>87. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>88. De fietsdag</li> <li>89. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>90. De fietsdag</li> <li>91. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>92. De fietsdag</li> <li>93. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>94. De fietsdag</li> <li>95. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>96. De fietsdag</li> <li>97. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>98. De fietsdag</li> <li>99. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>100. De fietsdag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. De trein-tram-busdag</li> <li>2. De fietsdag</li> <li>3. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>4. De fietsdag</li> <li>5. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>6. De fietsdag</li> <li>7. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>8. De fietsdag</li> <li>9. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>10. De fietsdag</li> <li>11. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>12. De fietsdag</li> <li>13. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>14. De fietsdag</li> <li>15. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>16. De fietsdag</li> <li>17. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>18. De fietsdag</li> <li>19. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>20. De fietsdag</li> <li>21. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>22. De fietsdag</li> <li>23. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>24. De fietsdag</li> <li>25. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>26. De fietsdag</li> <li>27. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>28. De fietsdag</li> <li>29. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>30. De fietsdag</li> <li>31. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>32. De fietsdag</li> <li>33. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>34. De fietsdag</li> <li>35. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>36. De fietsdag</li> <li>37. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>38. De fietsdag</li> <li>39. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>40. De fietsdag</li> <li>41. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>42. De fietsdag</li> <li>43. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>44. De fietsdag</li> <li>45. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>46. De fietsdag</li> <li>47. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>48. De fietsdag</li> <li>49. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>50. De fietsdag</li> <li>51. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>52. De fietsdag</li> <li>53. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>54. De fietsdag</li> <li>55. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>56. De fietsdag</li> <li>57. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>58. De fietsdag</li> <li>59. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>60. De fietsdag</li> <li>61. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>62. De fietsdag</li> <li>63. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>64. De fietsdag</li> <li>65. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>66. De fietsdag</li> <li>67. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>68. De fietsdag</li> <li>69. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>70. De fietsdag</li> <li>71. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>72. De fietsdag</li> <li>73. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>74. De fietsdag</li> <li>75. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>76. De fietsdag</li> <li>77. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>78. De fietsdag</li> <li>79. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>80. De fietsdag</li> <li>81. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>82. De fietsdag</li> <li>83. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>84. De fietsdag</li> <li>85. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>86. De fietsdag</li> <li>87. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>88. De fietsdag</li> <li>89. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>90. De fietsdag</li> <li>91. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>92. De fietsdag</li> <li>93. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>94. De fietsdag</li> <li>95. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>96. De fietsdag</li> <li>97. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>98. De fietsdag</li> <li>99. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>100. De fietsdag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. De trein-tram-busdag</li> <li>2. De fietsdag</li> <li>3. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>4. De fietsdag</li> <li>5. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>6. De fietsdag</li> <li>7. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>8. De fietsdag</li> <li>9. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>10. De fietsdag</li> <li>11. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>12. De fietsdag</li> <li>13. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>14. De fietsdag</li> <li>15. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>16. De fietsdag</li> <li>17. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>18. De fietsdag</li> <li>19. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>20. De fietsdag</li> <li>21. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>22. De fietsdag</li> <li>23. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>24. De fietsdag</li> <li>25. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>26. De fietsdag</li> <li>27. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>28. De fietsdag</li> <li>29. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>30. De fietsdag</li> <li>31. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>32. De fietsdag</li> <li>33. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>34. De fietsdag</li> <li>35. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>36. De fietsdag</li> <li>37. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>38. De fietsdag</li> <li>39. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>40. De fietsdag</li> <li>41. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>42. De fietsdag</li> <li>43. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>44. De fietsdag</li> <li>45. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>46. De fietsdag</li> <li>47. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>48. De fietsdag</li> <li>49. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>50. De fietsdag</li> <li>51. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>52. De fietsdag</li> <li>53. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>54. De fietsdag</li> <li>55. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>56. De fietsdag</li> <li>57. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>58. De fietsdag</li> <li>59. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>60. De fietsdag</li> <li>61. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>62. De fietsdag</li> <li>63. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>64. De fietsdag</li> <li>65. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>66. De fietsdag</li> <li>67. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>68. De fietsdag</li> <li>69. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>70. De fietsdag</li> <li>71. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>72. De fietsdag</li> <li>73. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>74. De fietsdag</li> <li>75. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>76. De fietsdag</li> <li>77. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>78. De fietsdag</li> <li>79. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>80. De fietsdag</li> <li>81. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>82. De fietsdag</li> <li>83. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>84. De fietsdag</li> <li>85. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>86. De fietsdag</li> <li>87. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>88. De fietsdag</li> <li>89. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>90. De fietsdag</li> <li>91. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>92. De fietsdag</li> <li>93. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>94. De fietsdag</li> <li>95. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>96. De fietsdag</li> <li>97. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>98. De fietsdag</li> <li>99. De auto- en vrachtwagenrijdag</li> <li>100. De fietsdag</li> </ul>



**Bosvriendelijk Werken ...**



**Van kapitaal belang**

## Week van de zachte weggebruiker.

In de week van de zachte weggebruiker (12 tot 19 mei) kwam het beleid aan bod dat wordt gevoerd ten aanzien van de zachte weggebruiker. Tevens wilde men de aandacht vestigen op de eisen van de mens- en milieuvriendelijke zachte weggebruiker, zoals degelijke fiets- en voetpaden en fietsnetwerken over langere afstand. De week startte met een fietsersmanifestatie in Antwerpen, waar 30.000 fietsers kwamen opdagen op de Leien, de Waalse kaai, de Grote Markt en het St.-Jansplein.

## Week van vervoering.

Op initiatief van het Comité Milieu en Mobiliteit, dat tal van Vlaamse verkeers- en milieu-organisaties verenigt, vond van 5 tot 13 oktober de eerste "week van vervoering" plaats i.s.m. de administratie Wegen en Verkeer. De week opende met een open deurdag van het openbaar vervoer (de Trein-Tram-Bus-dag) en sloot af met een openstraatdag, een autoluwe zondag. Gedurende één week stonden alle alternatieve vervoerswijzen in het daglicht.

## Flanders Technology International.

Van 15 tot 21 april liep te Gent de internationale beurs Flanders Technology International. Dit is een forum dat tweejaarlijks nieuwe technologieën in de belangstelling van het grote publiek stelt. De administratie Wegen en Verkeer, de administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten, de Mobiliteitscel en de administratie Waterwegen en Zeewezen creëerden een extravagant beeld over de mobiliteitsproblematiek onder het thema "Mobiliteit morgen". Hoe de overheid door sturende interventie optreedt en welke technologische vernieuwingen hiertoe kunnen bijdragen kon de bezoeker interactief ontdekken op 75 cd-i's. Nieuw was in ieder geval ook dat het mobiliteitsproject werd uitgewerkt in samenwerking met "De Lijn", de Rijkswacht, de Promotie Binnenvaart Vlaanderen en zeven privé-organisaties en bedrijven die elk door hun specifieke kenmerken permanent meewerken aan een duurzame mobiliteit. De administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer toonde, samen met de VOI's, o.a. hoe voor haar verschillende beleidsvelden alle mogelijke milieu-informatie ter beschikking wordt gesteld via de milieudatabank en de website op het Internet.

## Milieu-evenementen.

De dag van het park stond in 1996 in het teken van het algemeen thema "Groen voor een leefbare stad". De actie "dag van het park" werd opengetrokken naar alle groenelementen die in meer of mindere mate bijdragen tot het creëren van een kwalitatieve leefomgeving. De centrale organisatie greep plaats te Hasselt. Daar werd het Rongesepleintje opengesteld dat er kwam als gevolg van de samenwerking tussen stad en buurt, zowel conceptueel als naar uitvoering op het terrein.

De 18-de week van het bos, die traditioneel in oktober plaatsvindt, had als thema "bosvriendelijk werken, van kapitaal belang". Bosvriendelijk werken houdt in dat bossen in ieder geval worden behouden. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voorziet voor de volgende 10 jaar in de aanleg van 10.000 ha nieuw en duurzaam bos. Het waren vooral de Houtvesterij-oversten en boswachters die plaatselijke activiteiten organiseerden zoals dunnen, kappen en afvoeren. Ze informeerden de geïnteresseerden over de ecologische functies van het bos.



**96** Zondag 26 Mei 1996  
**Dag van het Park**  
 Groen voor een leefbare stad

### Open-Monumentendag.

De Open-Monumentendag stond in het teken van “Zorg en zin voor kleur”. Het thema van de achtste Monumentendag werd bovendien gebundeld in een overzichtelijke tentoonstelling die “kleur” in al zijn aspecten en vanuit de praktijk van de monumentenzorg benaderde. De tentoonstelling werd opgebouwd in vijf delen die elk een hoofdaspect van de thematiek belichtten. In elke provincie werd de tentoonstelling opgesteld in een monument dat de problematiek terzake treffend illustreerde. De uitverkoren locaties waren:

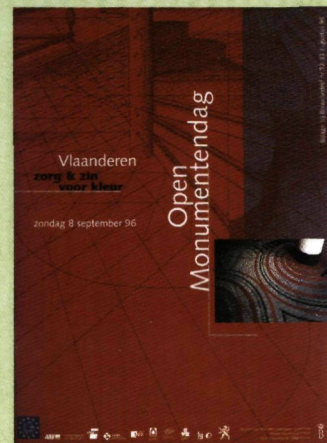
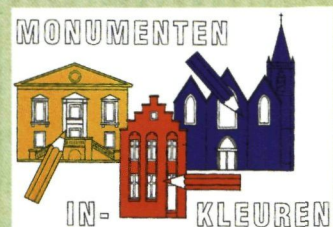
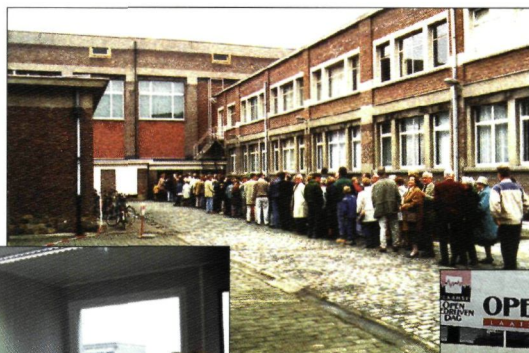
- Kortrijk, Broelkaai, stadsmuseum: gekleurde muren;
- Gent, hotel Saeghem: aangeklede wanden;
- Zoutleeuw, St.-Leonarduskerk: gekleurde kunst;
- Antwerpen, Doe het zelve: gekleurd materiaal;
- St. Truiden, Begijnhofkerk: monumentale kleur.

→ Te Oostende werd het Loodswezengebouw, waar de kunst van Roger Raveel en architectuur van Marc Felix elkaar ontmoeten, opengesteld voor het publiek.

### Vlaamse Open-Bedrijvendag.

In 1996 nam het departement Leefmilieu en Infrastructuur voor het eerst deel aan de Vlaamse Open-Bedrijvendag. Zeven afdelingen stelden hun deuren open en lieten Vlaanderen een kijkje nemen achter de schermen. Zowel voor de eigen diensten als voor de bevolking, een groot succes.

Dit jaar namen deel: de afdeling ROHM West-Vlaanderen, de afdeling Wegen Oost-Vlaanderen samen met de afdeling Verkeerskunde, de afdeling Geotechniek, de afdeling Waterwegen Kust, de afdeling Natuur Limburg, de afdeling Elektriciteit en Mechanica Antwerpen en de afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek te Borgerhout.



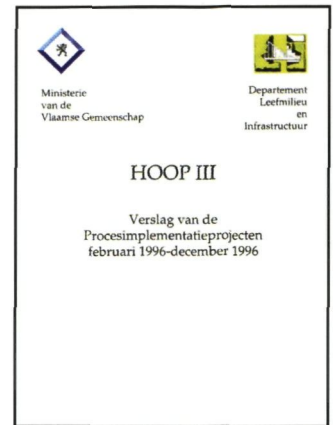
### Opleidingen.

Jaarlijks volgen enkele honderden gemeentebestuurders de opleiding “huisvestingsconsulent”. Met medewerking van de provinciebesturen is deze opleiding grondig hertekend. Ze is nu modulair van aard zodat ze precies kan afgestemd worden op de behoeften en het kennisniveau van de doelgroep. Het perspectief is ook omgedraaid. Waar vroeger vertrokken werd van de wetgeving, staat nu de burger met al zijn vragen centraal. Klantvriendelijkheid van bij het begin dus.

### HOOP-III projecten in samenwerking met externe klanten.

In het kader van een betere dienstverlening werden er in de administraties een aantal kritische processen onder de loep genomen.

In het procesplan "onderhoud van wegen" werd in de eerste plaats het onderhoudsprogramma voor fietspaden onderzocht. Bij fietsersverenigingen en andere organisaties werd een bevraging georganiseerd over hun perceptie van de staat van de fietspaden in Vlaanderen. Op basis van de enquête werd een beter onderhoudsprogramma voorbereid en uitgevoerd, dat rekening hield met de aangebrachte pijnpunten.



Bij de administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen werd een actie ontwikkeld rond volledigheid van bouw- en verkavelingsdossiers. Onvolledige dossiers leiden tot tijdverlies en betekenen extra werk voor de dossierbehandelaars. De administratie ontwikkelde na een grondige doorlichting van het procesverloop bij aanvraagdossiers, de "aanstiplijsten". De aanstiplijsten moeten de architect en de verantwoordelijke overheden (de gemeenten) helpen bij het nazicht van volledigheid. In de provincies Limburg en West-Vlaanderen werd de toepassing van de aanstiplijsten als proef in het najaar ingevoerd. Gelijktijdig werden de beroepsverenigingen en de architecten via sensibiliseringsacties aangemoedigd tot een correcte toepassing in het belang van een objectieve en efficiënte dienstverlening.

De onderstaande kritische processen werden in het raam van Hoop III onderzocht:

#### AROHM:

- behandeling van bouw- en verkavelingsaanvragen;
- voorbereiden van het ontwerpdecreet voor de behandeling van bouw- en verkavelingsaanvragen;
- eenduidige beoordeling en betiteling van huisvestingsprojecten in het raam van diverse subsidiëeringsmechanismen.

#### AWV:

- onderhoud infrastructuur wegen;
- vergunningen en adviezen AWV.

#### AWZ:

- onderhoud infrastructuur waterwegen;
- vergunningen en adviezen AWZ.

### Persontmoetingen.

Vermeldenswaard zijn de georganiseerde persontmoetingen van de administratie Waterwegen en Zeewezen, die sinds een tweetal jaren stelselmatig en proactief worden georganiseerd om de Vlaamse (en soms ruimere) media te informeren over belangrijke projecten die in de pijplijn zitten of over een te verwachten problematiek (bv. mogelijke overstromingen in het winterseizoen).

De ontmoetingen worden door de media erg op prijs gesteld. Er wordt telkens een concept benaderd dat actueel is of zal worden. Zo krijgt de bevolking spontaan een inzicht in de maatschappelijke rol van AWZ. In 1996 werden zes ontmoetingen georganiseerd.

- maart 1996: BS; Kluizendok
- mei 1996: ZWK; Rampenplanoefening
- juli 1996: MAK; Maasdijkenplan
- augustus 1996: ZWK; Zeereddingsdienst
- september 1996: BS; Mercatordok
- september 1996: ZWS; Lillo-Doel
- oktober 1996: BS; Kluizendok, heien eerste paal

# Internationale samenwerking

Op verschillende niveaus, binnen het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, wordt actief gewerkt aan de betrokkenheid van Vlaanderen bij de werking van internationale organisaties zowel binnen als buiten de Europese Unie. De coördinatie van het buitenlands beleid gebeurt in de bovenbouw.

In de organisaties buiten de Europese Unie is LIN vertegenwoordigd in:

- de Raad van Europa;
- de OESO (Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling);
- VN (Organisatie van de Verenigde Naties);
- UNESCO (VN-organisatie voor onderwijs, wetenschap en cultuur);
- FAO (voedsel en landbouworganisatie /Food and Agricultural Organisation);
- Euroregio (samenwerkingsverband tussen Vlaanderen, Brussel, Wallonië, Nord-Pas de Calais en Kent);
- Internationale Federatie voor Huisvesting en Planning;
- Association of European Schools of Planning;
- CRONWE (Conferentie voor Regionale Ontwikkeling in Noord-West-Europa);
- BENELUX;
- LC/72 (London Convention);
- IMO (Internationale Maritieme organisatie);
- PIANC (Permanent International Association of Navigation Congresses);
- ILF (International Lifeboat Federation);
- IALA (International Association of Lighthouse Authorities);
- CEDA (Central Dredging Association);
- IHO (Internationale Hydrografische organisatie);
- PIARC (World Road Association).

Het departement LIN is ook sterk betrokken bij het reilen en zeilen van de instellingen van de Europese Unie. Inzake verkeer en vervoer zijn AWV, AWZ, AOSO en de Mobiliteitscel vertegenwoordigd in en betrokken bij de regelgeving en een aantal projecten die behandeld worden in tientallen comités van de Raad en de Europese Commissie, o.m. in het raam van de Transeuropese netwerken en het vierde kaderprogramma voor onderzoek en ontwikkeling.

Wat milieu-aangelegenheden betreft wordt de vertegenwoordiging vooral op ad hoc basis bepaald tijdens de zogenaamde “dinsdag”-vergaderingen van het coördinatiecomité voor het internationaal milieubeleid (CCIM) op federaal niveau, maar met een zeer sterke participatie van het gewest. Voor het Vlaamse Gewest participeren, naast AMINAL, ook het Instituut voor Natuurbehoud en het Instituut voor Bosbouw en Wildbeheer. De intradepartementale werkgroep Europese Unie coördineert de betrokkenheid van het departement LIN in Europese aangelegenheden en zorgt voor administratie-overschrijdend overleg terzake.

## Belangrijke grensoverschrijdende ontwikkelingen

### **Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen**

Internationale samenwerking in het raam van het nieuw communautair initiatief “Interreg II C”

Op 10 juli werd een nieuw communautair initiatief “Interreg II C” gelanceerd. Dit initiatief heeft tot doel nieuwe vormen van transnationale samenwerking op het vlak van ruimtelijke ordening te bevorderen. De ten uitvoerlegging gebeurt in het raam van de bevoegdheid van iedere lidstaat inzake ruimtelijke ordening.

Vlaanderen neemt deel aan twee luiken van dit programma:

- ruimtelijke ordening en maatregelen voor transnationale samenwerking;
- ruimtelijke ordening en preventie van overstromingen via transnationale samenwerking.

Voor beide luiken van het programma heeft de afdeling Ruimtelijke Planning deelgenomen aan de voorbereidingen in internationale werkgroepen. Voor elk van deze samenwerkingsverbanden werd door Vlaanderen een "letter of intent" ondertekend. Ondertussen wordt ook de laatste hand gelegd aan de teksten voor een "joint operational programm" voor beide samenwerkingsverbanden.

De internationale werkgroep North Western Metropolitan Area (eerste luik) wil transnationale samenwerking op het vlak van ruimtelijke ordening stimuleren, waarbij de nadruk gelegd wordt op de ontwikkeling van een strategische visie voor de ruimtelijke ordening van deze transnationale zone en op verdere acties in het raam hiervan.

De internationale werkgroep Maas-Rijn (2de luik) (vertegenwoordiging van de afdeling Ruimtelijke Planning en de afdeling Beleid Havens en Waterwegen) behandelt ruimtelijke ordening en preventie van overstromingen. Doelgebied zijn de stroombekkens van de rivieren Maas en Rijn. Er werd een rapport uitgewerkt m.b.t. het optimaal afstemmen van het ruimtelijk beleid en het waterbeheer in deze stroomgebieden. Het rapport resulteerde in een operationeel programma.

Vlaanderen drong erop aan ook een voorstel in te dienen voor het stroomgebied van de Schelde, vermits zich hier gelijkaardige problemen voordoen. De betrokken ministers van Nederland en Vlaanderen werden aangeschreven om i.s.m. Vlaanderen een voorstel uit te werken.

### **Administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten**

De afdeling Beleid Elektriciteit en Mechanica van AOSO werkte mee aan twee projecten van het zogenaamde vierde kaderprogramma van de Europese Unie.

Het eerste project "Watchbird" heeft tot doel een nieuw type sensor voor de verkeersafhankelijke werking van verkeerslichten te ontwikkelen. De "Watchbird"-sensor is gebaseerd op de toepassing van beeldverwerkings-technieken: een computermethode om uit videobeelden informatie te bekomen bv. de aan- of afwezigheid van wachtende auto's aan verkeerslichten.

Het tweede project "Tropic" bestudeert in een Europees kader de verschillende mogelijkheden en beperkingen van het gebruik van verkeersborden met veranderlijke aanduiding voor het regelen van het verkeer op auto-snelwegen en in steden.

De afdeling Geotechniek van AOSO is betrokken bij nationale en internationale projectgroepen rond het implementeren van "Eurocode 7". De invoering van Eurocode 7 (EC7) met zijn semi-probabilistische benadering van geotechnische ontwerpen noodzaakt een herdenken van ontwerpmethododes en van de interpretatie van geotechnische proeven.

GEO werkt actief mee aan het opstellen van National Application Documents voor toepassing van EC7 in België en aan het bestuderen en commentariëren van ontwerp teksten van de Europese voornormen betreffende geotechnische proeven in situ en in laboratoria.

### **Administratie Waterwegen en Zeewezen**

De administratie voert een actieve politiek in het bekendmaken van het strategisch belang en de economische ontwikkeling van de Vlaamse Havens.

#### Tentoonstelling in Letland (Riga)

Van 5 tot 8 maart 1996 werd een tentoonstelling over de zeehavens van Vlaanderen opgesteld in de Letse hoofdstad Riga. Dezelfde tentoonstelling kende in het verleden reeds een groot succes in Bangkok en Sevilla.

Het evenement ging door in het raam van de officiële reis van de Vlaamse minister-president naar Estland, Letland en Litouwen, om er ter plaatse een samenwerkingsverdrag te ondertekenen inzake ondersteuning bij de uitbouw van de havens van deze landen. De belangstelling was groot. Niet alleen het grote publiek wilde kennis maken met het Vlaamse Gewest en zijn grote zeehavens, maar ook en vooral de Letse havenmilieus en de firma's met activiteiten rond de Letse haventrafiek vragen naar informatie voor eventuele contacten met collega's in Vlaanderen. Het Letse universitaire onderwijs was eveneens geïnteresseerd.

### Tentoonstelling in Bilbao (Spanje)

Na het grote succes van de stand van de Vlaamse Zeehavens op de internationale tentoonstelling die ter gelegenheid van het PIANC-congres in mei 1994 te Sevilla doorgegaan was, werd AWZ gevraagd om in oktober 1996 aanwezig te zijn op de "Freia Internacional del Transporte y de la Logística" in de Spaans-Baskische havenstad Bilbao.

Naast een totaalbeeld werd de nodige aandacht geschonken aan de specifieke aspecten van ieder van onze grote Vlaamse zeehavens. Speciale aandacht ging hierbij naar het 48'-43' verdiepingsprogramma van de Westerschelde.

Verder kwamen de wetenschappelijke activiteiten van het Waterbouwkundig Laboratorium (in het bijzonder de vernieuwde scheepsmanoeuvresimulator) aan bod en werden de grote positieve troeven van de achterlandverbindingen van de zeehavens via de binnenvaart belicht.

In Thailand toonde AWZ haar expertise inzake baggerwerken en hydrografie.

- Ter gelegenheid van het bezoek van een Vietnamese delegatie aan Vlaanderen hebben de "vice chairman of Vinamarine" van het Nationaal Maritiem Bureau en de secretaris-generaal van LIN een "letter of intent" ondertekend te Brussel op 23 mei 1996. De opvolging van deze intentieverklaring gebeurt door AWZ.
- In uitvoering van de samenwerkingsverdragen of vriendschapsakkoorden tussen de Vlaamse regering en Polen, Hongarije, China en Thailand heeft AWZ vertegenwoordigers van deze landen uitgenodigd op het internationaal havencongres te Antwerpen van 17 tot 21 juni 1996. De mobiele havententoonstelling van AWZ heeft mee bijgedragen tot het welslagen van dit congres.
- AWZ is in 1996 ook gestart met de voorbereiding van de "International Conference on Coastal and Port Engineering" in Zuid-Afrika (Kaapstad). AWZ geeft logistieke ondersteuning bij deze organisatie.



### **Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer: Europa en Milieu**

In 1992 vond te Rio de Janeiro de Conferentie inzake Milieu en Ontwikkeling (UNCED) plaats. Deze top was de aanzet voor het lanceren van de term "duurzame ontwikkeling" en leidde tot goedkeuring van documenten die sindsdien een centrale plaats innemen in het milieubeleid. Terzelfder tijd werd er een Commission on Sustainable Development (CSD) opgericht die zou toezien op de uitvoering van Agenda 21, een omvangrijk actieplan voor duurzame ontwikkeling in de 21ste eeuw. Als belangrijkste thema's van dit actieplan kunnen we vermelden:

- de sociaal economische dimensie (demografie, integratie van milieuzorg en ontwikkeling);
- het behoud en beheer van natuurlijke hulpbronnen (atmosfeer, biologische diversiteit, afval);
- de versterking van de rol van doelgroepen (jongeren, NGO's, lokale overheden);
- de instrumenten ter uitvoering van de aanbevelingen (financiering, milieuvriendelijke technologie, internationale instellingen, internationaal recht).

De CSD komt jaarlijks bijeen te New York. Het afgelopen jaar werd specifieke aandacht besteed aan de problematiek van oceanen, atmosfeer, financiering en duurzame consumptie- en productiepatronen. Het gaat hier om vier politiek zeer gevoelige thema's. Voor wat betreft oceanen leek men een tijdje af te stevenen op een conflict omtrent visserij. Bij "atmosfeer" is het aspect economische instrumenten en energiebeleid voor olieproducerende landen uitermate kritisch. Een kernelement van Agenda 21 is het verlenen van financiële steun opdat landen uit het Zuiden economisch kunnen groeien en volgens het principe van "common but differentiated responsibilities" hun verantwoordelijkheid opnemen voor een gezonder globaal leefmilieu. Om dit te financieren werd de 0,7 % norm afgesproken. Vele geïndustrialiseerde landen halen deze norm niet.

Een eerste opdracht om de wederzijdse afstemming van beide beleidsdomeinen binnen het thema "handel en leefmilieu" in duurzame ontwikkeling dichterbij te brengen, stelt zich op het vlak van de multilaterale leefmilieoverdragen die handelsbeperkende maatregelen bevatten. Verdragen zoals CITES (bedreigde soorten), Montreal (aantasting ozonlaag) en Basel (gevaarlijk afval) bevatten, om evidente redenen, handelsbeperkende maatregelen. 1997 zal een cruciaal jaar worden voor het Rio-proces. Er zal vijf jaar na Rio een algehele evaluatie plaatsvinden en de keuzen voor een toekomstig werkprogramma worden gemaakt. Het Vlaamse Gewest vindt z'n inbreng bij CSD belangrijk aangezien "Duurzame Ontwikkeling" algemeen als het leidend principe voor z'n leefmilieubeleid (MINA II) geldt en de integratie van leefmilieubeleid in andere sectoren wordt beoogd. Milieu is en blijft een aspect in de andere internationaal georiënteerde (economische)beleidsdomeinen.

### **FITA (Flanders International Technical Agency)**

Het FITA verzorgt het ter beschikking stellen van experts voor privé-bedrijven, instellingen, organisaties in het kader van de promotie van Vlaamse expertise in het buitenland.

In dat perspectief werden contracten afgesloten tussen FITA en

- ABOS voor de projecten Haiphong- en Bassac-rivier in Vietnam;
- BASF-Ludwigshafen voor het project Nanjing (VR China);
- Europese Commissie: project Esprit-telematica;
- Pro-Inter: project Liepaja Regional Development (Letland);
- Port Authority Thailand Waterbouwkundig Laboratorium, baggerwerken op de Chao Praya-rivier.

Verder ontving FITA (samen met het Vlaamse bedrijfsleven), in het kader van stages/bezoeken van buitenlandse experts, geïnteresseerden uit volgende landen:

- VR China;
- Wit-Rusland;
- Tsjechische Republiek;
- Zuid-Korea;
- Chili;
- Hong Kong;
- Thailand;
- Indonesië;
- Vietnam.

Er werden ook studiedagen en seminars georganiseerd om de Vlaamse knowhow op het vlak van infrastructuur en leefmilieu te promoten.

Vonden plaats:

- diplomatieke contactdagen;
- colloquium Chili;
- seminars in Peking, Sjanghai en Dalian.

Promotie en prospectiezendingen gebeurden onder auspiciën van:

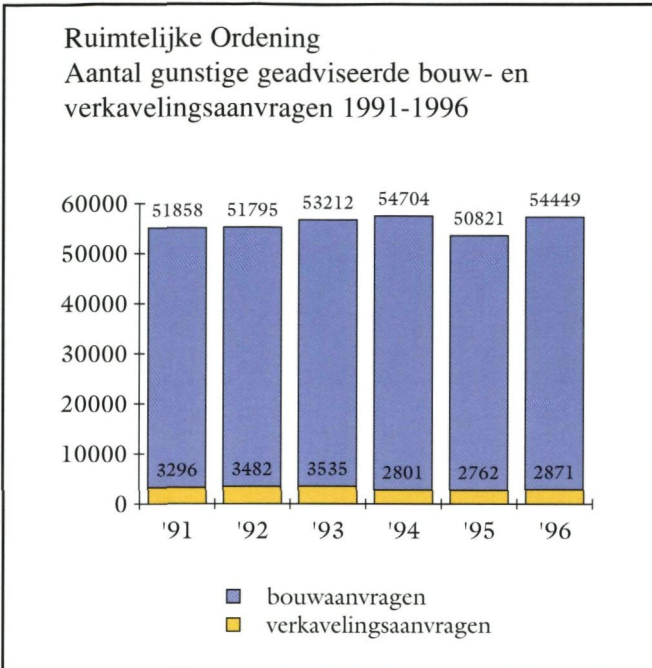
- BDHB: Filipijnen, VR China;
- Flanders Export: Israël, Zuid-Afrika, Slovaakse Republiek, Baltische Staten, Chili;
- VBO: Wereldbank-USA;
- WEF: Caïro, Egypte.

## Afkortingen

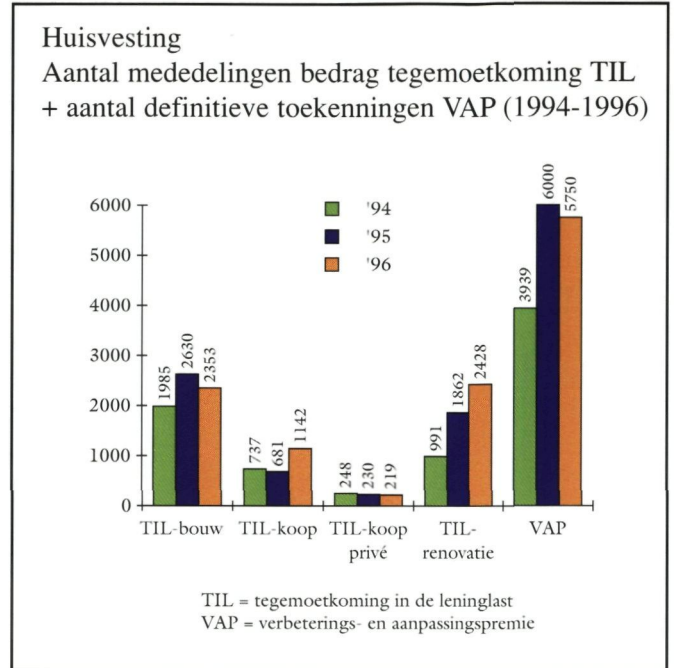
ARC	Airport Regions Conference
ARC-MER	Milieu-EffectenRapportering op basis van ARC-info
ATG	Technische Goedkeuring
BDBH	Belgische Dienst voor Buitenlandse Handel
CCIM	Coördinatie-Comité Internationaal Milieubeleid
COPRO	COntrole van PROdukten
CSD	Commission on Sustainable Development
DIN	Duitse Industrie Norm
FITA	Flanders International Technical Agency
GIS	Geografisch Informatie Systeem
GNOP	Gemeentelijk NatuurOntwikkelingsPlan
GOM	Gewestelijke OntwikkelingsMaatschappij
HST/HSL	Hoge SnelheidsTrein/Lijn
ICAO	International Civil Aviation Organisation
INB	Instituut voor NatuurBehoud
KB	Koninklijk Besluit
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij
MB	Ministerieel Besluit
MBP	Milieu BeleidsPlan
MER	Milieu-EffectenRapportering
MINA	Milieu- en NATuur
MIRA	Milieu- en natuurRApport Vlaanderen
MIS	MilieuInformatieStuurgroep
MNE&I	Milieu- en NatuurEducatie en -Informatie
MVG	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
NTMB	NatuurTechnische MilieuBouw
OVAM	Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaams Gewest
PIANC	Permanent International Association of Navigation Congresses
PIARC	World Road Association
RDS-TMC	Radio Data Signal - Traffic Message Channel
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
SIF	Sociaal ImpulsFonds
SVK	Sociaal VerhuurKantoor
VBO	Verbond van Belgische Ondernemingen
VDBH	Vlaamse Dienst voor de Buitenlandse Handel (nu: Flanders Export)
VFIK	Vlaamse Fonds voor de Integratie van Kansarmen
VHM	Vlaamse HuisvestingsMaatschappij
VITO	Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek
V.I.W.C.	Vlaams Integraal WateroverlegComité
VLAREM I	VLAams REglement betreffende de Milieuvergunning
VLAREM II	VLAams REglement inzake Milieuvorwaarden voor hinderlijke inrichtingen
VLM	Vlaamse LandMaatschappij
VLM	Vlaamse LuchtvaartMaatschappij
VMM	Vlaamse MilieuMaatschappij
VOI	Vlaamse Openbare Instellingen
VVM	Vlaamse VervoerMaatschappij - "De Lijn"
ZRCC	Zee- Reddings- en CoördinatieCentrum

# Subsidies en vergunningen

Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen

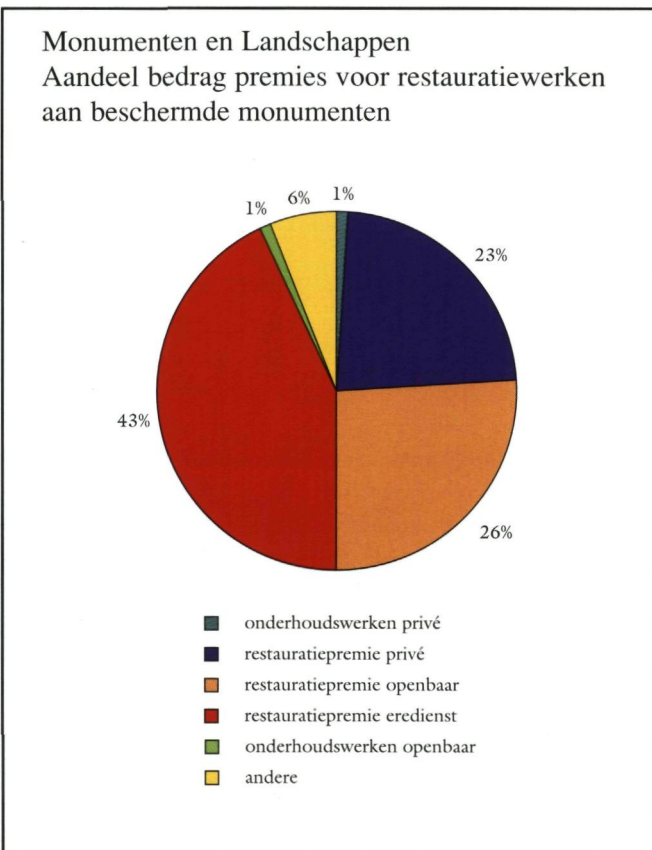


Bron: afdeling Ruimtelijke Planning

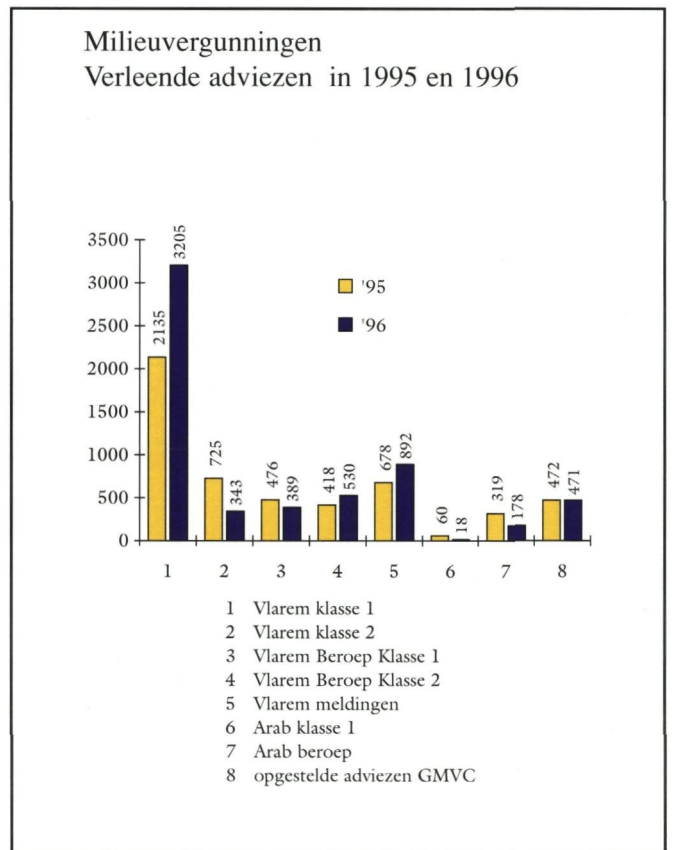


Bron: afdeling Financiering Huisvestingsbeleid

Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer



Bron: afdeling Monumenten en Landschappen

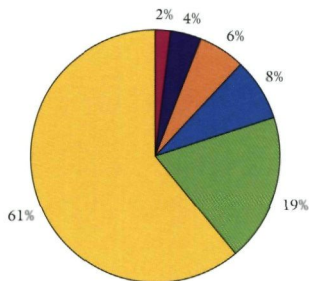


Bron: afdeling Milieuvergunningen

# Financieel beleid

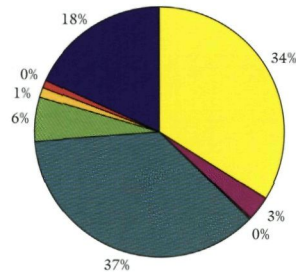
Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen

**Kredieten Ruimtelijke Ordening 1996**  
Totaal taartgrafiek: +/- 635 mio



- werkingskosten
- planschade
- grond- en pandenbeleid
- studies (incl. communicatie en openbaar onderzoek)
- aanleg en uitrusting industriegronden - sanering verlaten bedrijfsruimten
- stadsvernieuwing - subsidies lagere overheid

**Kredieten Huisvesting 1996**  
Totaal taartgrafiek: +/- 11.544 mio.



- openbare sector
- tussenkosten huurlasten
- organisaties
- derden
- urgentieplan
- alternatieve financiering
- interne werking
- particuliere sector

*Machtigingen Huisvesting*  
derden: 5.244,8 mio  
urgentieplan: 31.519,2 mio (gespreid over 22 jaar)

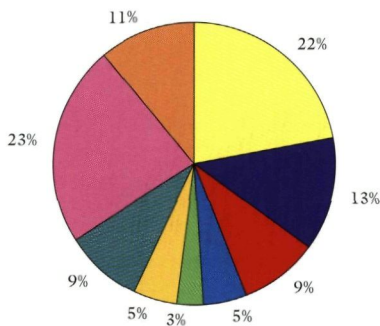
**Kredieten Monumenten en Landschappen 1996**  
Totaal: +/- 1.602 mio

*Kredieten Monumenten en Landschappen*

Onderhoudswerken privé	23.600.000
Restauratiepremie privé	368.369.416
Restauratiepremie openbaar	415.066.364
Restauratiepremie eredienst	684.399.764
Onderhoudswerken openbaar	15.800.000
Andere	95.466.243

(Andere: subsidies vzw's, eigen middelen, monumentenwacht, dotatie LAP, dierentuin Antwerpen)

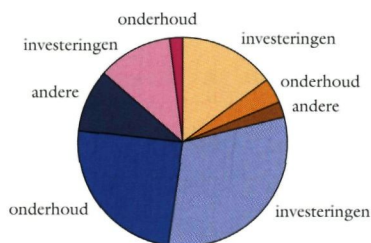
**Administratie Wegen en Verkeer**  
Kredieten 1996  
Totaal taartgrafiek: 11.738 mio



- hoofdtransportassen
- veiligheidswerken
- leefbaarheid
- fietspaden
- verkeersafwikkeling
- herbouwen en vernieuwen bruggen
- electromechanische uitrusting
- onderhoud wegen
- onderhoud electromechanische uitrusting

VIF-kredieten en administratieve begroting

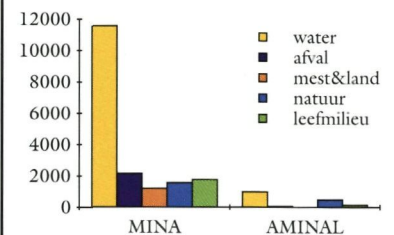
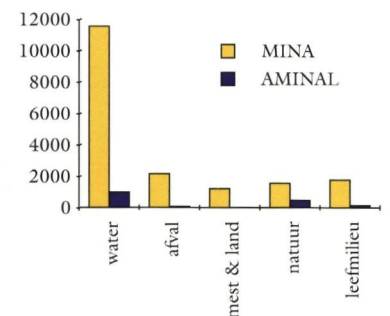
**Administratie Waterwegen en Zeewezen**  
Kredieten 1996  
Totaal taartgrafiek: 16.765,9 mio



- investeringen (2.486,3)(mio)
- onderhoud (651,8)(mio)
- andere (402,2)(mio)
- investeringen (5.221,8)(mio)
- onderhoud (4.111,7)(mio)
- andere (1.617,9)(mio)
- investeringen (1.931,0)(mio)
- onderhoud (340,2)(mio)

VIF-kredieten en administratieve begroting

**Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer**  
Kredieten 1996  
Totaal taartgrafiek:



# Inhoudsopgave

Directieraad	1
Woord vooraf	2
Uitdagingen	3
Verandering en vernieuwing	3
Mijlpalen in het beleid	3
Milieubeleidsplan	3
Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	4
Mobiliteitsconvenants	4
Sociaal Impulsfonds	4
Vlaamse Wooncode	4
Betere dienstverlening	4
Organisatie van het departement	5
Ondersteunende dienstverlening	6
Dienstverlening bovenbouw	6
Beleidsvoorbereiding	6
Integrale kwaliteitszorg (IKZ)	7
Human Resources Management (HRM), vorming en communicatie	8
Administratie Algemene Administratieve Diensten (AAAD)	9
Afdeling Boekhouding en Begroting	10
Afdeling Juridische Dienstverlening	10
Afdeling Logistiek	11
Afdeling Personeel	12
Afdeling Informatica	13
Administratie-overschrijdende Dienstverlening	15
Mobiliteitsbeleid	15
Onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van Vlamingen of "hoe het vooruit gaat".	15
Rekeningrijden	15
Studie onsluiting van de haven Brugge - Zeebrugge	16
Ontwikkeling van ARC-MER instrument	16
Haalbaarheidsstudie IJzeren Rijn	17
Administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten (AOSO)	18
Infrastructuur, inspecties	19
Elektrische en Elektromechanische uitvoeringen	19
Project verkeerslichtenbeïnvloeding voor het openbaar vervoer	19
Project aswegers voor overladen vrachtwagens	20
Telematica-projecten	20
Project meetnetten luchtkwaliteit	21
Projecten elektromechanische uitrusting voor AMINAL	21
Project technische aspecten rekeningrijden	22
Geotechniek	22
Ondersteuning IKZ	23
Verticale dienstverlening	24
Administratie Wegen en Verkeer (AWV)	24
Het mobiliteitsconvenant, een contract voor duurzame mobiliteit	25
Multimodale verkeers- en vervoersmodellen	25
Categorisering van wegen	26
Veiligheid bij wegenwerken	27
Standaardstructuren voor wegen en registratie van asfaltmengsels	28
Rotondes	28
Carpooling	29
Strijd tegen geluidshinder	29
Verkeersregeling en -afwikkeling	30
Intelligente verkeerslichten	30
Wegenwerken op Internet	31

Natuur in de infrastructuur	31
Optreden tegen reclame	32
Onderhoud en beheer van infrastructuur	32
Standaardbestek 250 voor de wegenbouw	33
Infrastructuurwerken	34
Regionale luchthavens	38
Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ)	40
Ontsluiting en toegankelijkheid havens	41
Inhuldiging Mercatordok	41
Eerste fase werken Kluisendok	41
Start werken Verrebroekdok	41
Verruiming van de Westerschelde	42
Reddingsdienst	42
Technologie en Kwaliteitszorg	43
Scheldekaarten	43
Schelderadarketen	43
IKZ-project Kanaal Gent-Terneuzen	43
Onderhoud Hoop 20	44
Vernieuwing simulator	44
Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen (AROHM)	46
Ruimtelijke ordening	47
Het planningsdecreet	47
Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	48
Gecoördineerde wet op de ruimtelijke ordening	49
Gewestplanwijzigingen	49
Ruimtelijke databank	49
Grond- en pandenbeleid	50
Verlaten bedrijfsruimten	51
Beroepen 1996	51
Schorsingen 1996	52
Bouwinspectie	52
Huisvesting	53
Vlaamse Wooncode	53
Heffing op leegstand en verkrotting	53
Vereenvoudiging procedures	53
Monumenten en Landschappen	54
Decreet en regelgeving 1996	55
Kleur in Monumenten	55
Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer (AMINAL)	56
GNOP: het Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan	57
Vademecum Natuurtechniek: inrichting en beheer van wegen	58
Stadsbosprojecten	59
Waterbeheer	61
40 jaar ruilverkaveling	62
Bodem- en grondwaterverontreiniging: inspectie	63
Bedrijfsinterne milieuzorg	63
Sensibilisering	66
Internationale samenwerking	70
Afkortingen	74
Subsidies en vergunningen	75
Financieel beleid	76
Inhoudsopgave	77
Adreswijzigingen - Colofon	79

# Adreswijzigingen

---

In de tweede helft van augustus 1997 verhuizen de centrale afdelingen van LIN, die in Brussel gehuisvest zijn, naar één centraal gebouw: het “Graaf de Ferraris-gebouw” aan de Emile Jacqmainlaan 156 in Brussel. Dit ultramoderne gebouw wordt genaamd naar de Oostenrijkse cartograaf Graaf Jozef de Ferraris (1726-1814), een artilleriegeneraal in dienst van Oostenrijk ten tijde van de Oostenrijkse Nederlanden. Deze voormalige strateeg stelde als eerste een topografische kaart op van België, waarvan nu nog een exemplaar bewaard wordt in de Koninklijke Bibliotheek.

Op 13 oktober verhuist de afdeling Wegen Vlaams-Brabant, die nu nog centraal gehuisvest is in de WTC-3 Toren, Simon Bolivarlaan 30, 1000 Brussel, naar de Luchthavenlaan 4, 1800 Vilvoorde.



## Colofon

---

**Samenstelling:**

ministerie van de Vlaamse Gemeenschap  
departement Leefmilieu en Infrastructuur

**Verantwoordelijke uitgever:**

ir. Fernand Desmyter, secretaris-generaal  
WTC-3 Toren, Simon Bolivarlaan 30 1000 Brussel  
Vanaf 1 september “Graaf de Ferraris-gebouw”, Emile Jacqmainlaan 156, 1000 Brussel

**Coördinatie:**

Suzan Van Hoof, staf Coördinatie

**Concept, eindredactie, lay-out en drukwerk:**

CAVCA, Mechelen

**Depotnummer: D/1997/3241/149**

Dit jaarboek werd gedrukt op milieuvriendelijk papier.

U kunt exemplaren aanvragen op het telefoonnummer 02/208 53 14 of 02/208 52 76 of via de web-site van de Vlaamse overheid: “<http://www.vlaanderen.be>”.



**Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap  
Departement Leefmilieu en Infrastructuur**

WTC-3 Toren  
Simon Bolivarlaan 30  
1000 Brussel

**vanaf 1 september 1997:**  
Graaf de Ferraris-gebouw  
Emile Jacqmainlaan 156  
1000 Brussel