

DEPARTEMENT

LEEFMILIEU & INFRASTRUCTUUR
JAARBOEK LIN 2002





uw kenmerk

ons kenmerk
DCC/VHS/

bijlagen

vragen naar / e-mail

Carine De Kerpel
carinem.dekerpel@lin.vlaanderen.be

telefoonnummer

02-553 71 35

datum

Ik heb de eer en het genoegen u een exemplaar van het 'Jaarboek LIN 2002' aan te bieden. In het jaarboek komen de beleidslijnen en de belangrijkste realisaties van het voorbije jaar aan bod. Ik hoop dat het u ook een duidelijk beeld geeft van de verschillende bevoegdheden binnen het departement.

Mocht u nog exemplaren wensen, dan kunt u contact opnemen met Carine De Kerpel, tel : 02-553 71 35, fax : 02-553 71 95

Mag ik u alvast veel leesplezier toewensen ?

Met de meeste hoogachting,

ir. Fernand Desmyter
secretaris-generaal

Ons jaarboek, dat voor de negende keer verschijnt, ziet er opnieuw anders uit dan de vorige jaren. Deze keer is niet alleen de vorm gewijzigd, maar ook de inhoudelijke aanpak is verschillend. Er werd dit jaar gekozen voor een rapportage via interviews. De directeurs-generaal van de zes administraties van het departement LIN en ikzelf komen aan het woord, en blikken terug op de prestaties van het afgelopen jaar en formuleren ook toekomstige plannen en verwachtingen. Naast de interviews werden, per administratie, telkens drie belangrijke projecten toegelicht.



2002 was weer een opmerkelijk jaar: AOSO pakt uit met de plaatsing van 131 roodlichtcamera's en nieuwe accreditaties in de burgerlijke bouwkunde. AMINAL werkt met een nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en de Vlaamse Gemeenten, steden en provincies. Bij AROHM ging een nieuwe fase in het woonbeleid van start. Verhuurders van onbewoonbare woningen en kamers kunnen nu strafrechtelijk worden vervolgd door het optreden van de Vlaamse Wooninspectie. Bij de AAD werden heel wat inspanningen geleverd om de overgang van het oude personeelssysteem naar het nieuwe Vlaams Intermodulair Personeelssysteem (Vlimpers) naadloos te laten verlopen. AWZ pleit in de strijd tegen wateroverlast voor een andere aanpak: met de natuur in plaats van tegen de natuur. In de toekomst zullen de berm langs de autosnelwegen en gewestwegen er aantrekkelijker uitzien door het ecologisch bermbeheer van AWV.

Door de inzet van de 6700 medewerkers in ons departement is de balans op vele vlakken positief geweest in 2002. In dank dan ook alle personeelsleden van LIN voor hun bijdrage tot onze goede resultaten.

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized representation of the name 'Fernand Desmyter'.

Ir. Fernand Desmyter
secretaris-generaal



1. Pol Van Den Broeke
secretaris directieraad

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

3. Ir. Fernand Desmyter
secretaris-generaal
van het departement
Leefmilieu en Infrastructuur

4. Ir. Johan Vanderheyden,
directeur-generaal van de administratie
Wegen en Verkeer (AWV)

5. Ir. Jan Strubbe,
directeur-generaal van de administratie
Waterwegen en Zeewezen (AWZ)

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

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

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

Voorwoord	I
Directieraad	2
Inhoud	3
Secretaris-generaal	5
Interview Fernand Desmyter	6
Project Deurganckdok en natuurcompensaties krijgen nieuwe impuls	11
Mobiliteitsplan Vlaanderen verder uitgewerkt	13
Aandacht voor comfort van de autosnelweggebruiker	14
AAAD	15
Interview Luc Lathouwers	16
Start Vlaams Intermodulair Personeelssysteem	18
Vlarebocommissie behandelt georganiseerd administratief beroep in saneringsdossiers	19
Mercator: een nieuwe geodata-omgeving	20
AMINAL	23
Interview Jean-Pierre Heirman	24
Nieuwe samenwerkingsovereenkomst met lokale overheden	29
Bospolder-Ekers Moeras in een nieuw natuurkleedje	31
Geluidshinder in de kijker	32
AOSO	33
Interview Frans Roctus	34
Innovatief sluisencomplex op het Panamakanaal	37
Nieuwe accreditaties in de sector Burgerlijke Bouwkunde	38
Licht op groen voor onbemande camera's	39
AROHM	41
Interview Hugo Beersmans	42
Start Vlaamse Wooninspectie	46
Speel niet met je droomhuis	47
Renaat Braem Huis open voor het publiek	49
AWV	51
Interview Johan Vanderheyden	52
Ecologisch Bermbeheer: een nieuwe trend	56
Samenwerking en communicatie: sleutels tot succes	57
Verkeersbeheer van minuut tot minuut	58
AWZ	61
Interview Jan Strubbe	62
Memorandum Schelde-estuarium krijgt update	65
Nieuwe kijk op overstromingen	67
Vlaams-Nederlands Nautisch Beheer in Schelde-estuarium	68
Websites	69
Organogram	70
Klachten	72

DEPARTEMENT

LEEFMILIEU & INFRASTRUCTUUR
JAARBOEK LIN 2002

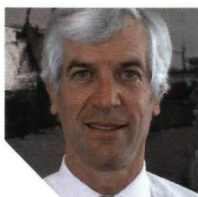
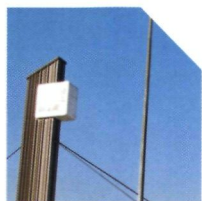
De secretaris-generaal

Interview Fernand Desmyter ⁶ - Project Deurganckdok en natuurcompensaties krijgen nieuwe impuls ¹¹ - Mobiliteitsplan Vlaanderen verder uitgewerkt ¹³ - Aandacht voor comfort van de autosnelweggebruiker ¹⁴



HET DEPARTEMENT LEEFMILIEU EN INFRASTRUCTUUR BUNDELT MEER DAN DE HELFT VAN DE BEVOEGDHEDEN VAN HET VLAAMS GEWEST. MOBILITEIT, INFRASTRUCTUUR, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, HUISVESTING, LEEFMILIEU: SLECHTS EEN GREEP UIT DE LANGE RIJ. GECOÖRDINEERD EN GEÏNTEGREERD SAMENWERKEN BINNEN EEN DEPARTEMENT MET ZOVEEL UITEENLOPENDE VERANTWOORDELIJKHEDEN VEREIST CONSTANTE ZORG.

SECRETARIS-GENERAAL FERNAND DESMYTER LICHT DE ACTIVITEITEN VAN ZIJN DEPARTEMENT GEDURENDE HET AFGELOPEN JAAR TOE.



INTERVIEW

Fernand Desmyter

DE DIRECTEURS-GENERAAL VAN DE VERSCHILLENDE ADMINISTRATIES GEVEN UNANIEM EEN UITERMATE TEVREDEN INDRUK OVER 2002. HOE KOMT DAT?

Fernand Desmyter: "De tevredenheid die er heerst, heeft te maken met het feit dat we – dankzij de grote inzet van onze 6700 medewerkers – goede resultaten gehaald hebben.

Ook hebben we gemerkt dat naast onze vele opdrachten van elke dag in de uitvoering van het beleid, onze rol in de beleidsvoorbereiding alsmar groter wordt. Meer en meer wordt een beroep gedaan op de uitgebreide kennis en ervaring die aanwezig is in onze administraties. Men

reket op ons. Dit wijst erop dat de ministers tevreden zijn over ons werk.

Een ander aspect dat tot tevredenheid stemt, is het feit dat we er opnieuw in geslaagd zijn het volledig investeringsprogramma voor 2002 vast te leggen.

Een hele prestatie, want de randvoorwaarden waaraan moet worden voldaan, worden steeds zwaarder. Vooral de regelgeving inzake ruimtelijke ordening en leefmilieu is de laatste jaren strenger en complexer geworden. Bovendien weegt ook de invloed van Europa alsmar meer door.

En niet alleen het wettelijk kader verandert voortdurend; ook de mentaliteit van de burger evolueert. Vandaag bekijkt hij de zaken individualistischer dan pakweg tien jaar geleden. Het algemeen belang is echter niet de optelsom van de individuele belangen. Hierdoor wordt het steeds moeilijker om een maatschappelijk draagvlak te creëren voor noodzakelijke infrastructuurprojecten."

BENT U OOK TEVREDEN OVER DE SAMENWERKING TUSSEN DE VERSCHILLENDE ADMINISTRATIES?

Fernand Desmyter: “Op dat vlak gaan we er duidelijk op vooruit. Ondanks het feit dat elke administratie eigen doelstellingen heeft en voor verschillende ministers werkt, is het voor de ganse Vlaamse regering en ook voor de maatschappij van groot belang dat we de violen zoveel mogelijk gelijkstemmen. We zijn er ons van bewust dat dezelfde problemen door de verschillende beleidsdomeinen vanuit een andere gezichtshoek bekeken worden. We zullen dus nooit alle onderlinge meningsverschillen kunnen wegwerken. Toch wordt – zowel door de leiding als door de basis – meer rekening gehouden met de zienswijze van “de anderen” en worden steeds meer stappen in elkaars richting gezet. Door samen te werken kunnen we elkaar bovendien toegevoegde waarde bieden.”

HEEFT U DAAR CONCRETE VOORBEELDEN VAN?

Fernand Desmyter: “Sinds vorig jaar komen afgevaardigden van alle administraties van het departement samen in de “kruispuntencommissie”. Hier wordt de nieuwe regelgeving in elk van de beleidsdomeinen die een invloed heeft op infrastructuurprojecten besproken. Het voordeel daarvan is dat elke administratie nu weet wat er in de nabije toekomst zal wijzigen in andere beleidsdomeinen. De specifieke impact van deze veranderingen op het eigen domein kan op die manier op voorhand worden ingeschat. Bovendien kan regelgeving met een te zware of onvoorziene impact nog tijdig worden bijgestuurd;



regels komen hiermee alleszins meer weloverwogen tot stand.

Een voorbeeld van een domeinoverschrijdende problematiek is de regelgeving rond baggerspecie. Deze is opgenomen in VLAREM – het Vlaams Reglement op de Milieuvergunningen – en valt dus eigenlijk onder de bevoegdheid van de minister van Leefmilieu. De regeling heeft echter ook grote implicaties voor onze administratie Waterwegen en Zeewezen. Door het onderwerp op onze kruispuntencommissie ter sprake te brengen, weten alle betrokken partijen op voorhand waaraan ze zich mogen verwachten en kan rekening gehouden worden met de geformuleerde opmerkingen, vooraleer de teksten gefinaliseerd worden.

Samenwerking en integratie waren ook de sleutelwoorden in de aanpak van het Deurganckdokproject, na schorsing van de bouwvergunning door de Raad van State.

In de loop van het jaar konden de werken aan het dok worden hervat. Gelijktijdig moet echter een uitgebreid programma aan natuurcompensaties gerealiseerd worden. Deze regeling staat nu op punt. Hiervoor was een verre-

gaande samenwerking nodig tussen de verschillende administraties van het departement met het Antwerps havenbedrijf, de Vlaamse Landmaatschappij en de Maatschappij voor Industrialisatie van de Linkerscheldeoever. Ook moest er continu overleg gepleegd worden met lokale instanties, de vertegenwoordigers van de milieu- en natuurverenigingen en de landbouwsector.”

WAT WAREN DE BELANGRIJKSTE VERWEZENLIJKINGEN VAN UW DEPARTEMENT?

Fernand Desmyter: “Ik verwijs hiervoor naar de belangrijke projecten die gerealiseerd werden door de verschillende administraties en die verder in dit jaarboek aan bod komen.

Ons departement was onder meer verantwoordelijk voor de opmaak van het mobiliteitsplan Vlaanderen. Een van de acties, voorzien in dit plan om de verkeersveiligheid te verhogen, was het plaatsen van onbemande camera's. Dit project werd vorig jaar al met succes tot uitvoering gebracht.

Ondertussen werd ook een Totaalplan Fiets opgemaakt en goedgekeurd.

Daarnaast stond ons departement in voor de ontwikkeling van het Masterplan Antwerpen, een geïntegreerd plan dat de verkeersproblematiek in en rond de stad grondig wil aanpakken. Het Masterplan is multimodaal, met oplossingen voor het verkeer via de weg, de waterweg, met het openbaar vervoer of de fiets. Het reikt trouwens verder dan mobiliteit alleen. Ook aan de verhoging van de leefbaarheid van de stad en aan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt veel aandacht besteed.

Om het Masterplan te realiseren, wordt een nieuwe entiteit opgericht: de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (NV BAM). Deze zal de uitvoering van de werken coördineren en ook zorgen voor de financiële middelen. Aan het hele Masterplan hangt een prijskaartje van 1,5 à 2 miljard euro. Om een deel van deze kosten te dragen, besliste de Vlaamse regering dat er tol zal geheven worden op de Oosterweelverbinding, die onder meer een nieuwe tunnel onder de Schelde omvat.

De goedkeuring van het BAM-decreet was ongetwijfeld een van de mijlpalen.”

EN OP ANDERE DOMEINEN?

Fernand Desmyter: “Ons departement bundelt een aantal zeer specifieke en sterke competenties, onder andere op bouwkundig vlak. Ook de privé-sector is zich hiervan bewust. Zo werden we vorig jaar aangezocht om deel uit te maken van een Belgisch-Frans consortium, dat zijn kandidatuur zou indienen voor het uitvoeren van een conceptstudie voor de bouw van een nieuw sluizencomplex in het Panamakanaal.

Dit consortium heeft de opdracht in de wacht gesleept. Het hele project werd vanuit ons departement gecoördineerd door de cel FITA (Flanders International Technical Agency), die hiervoor een beroep doet op specialisten van AOSO en AWZ. De reacties van de Panamese opdrachtgever op het tot nu toe gepresteerde werk zijn zeer positief.

De voorlopige afbakening van de eerste gebieden voor het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) is slechts één van de vele projecten in de sector milieu en natuur, bedoeld om de natuur en de open ruimte in Vlaanderen beter te beschermen. Het komende jaar zal het project op kruissnelheid komen.”

WAT STAAT ER IN 2003 OP DE AGENDA?

Fernand Desmyter: “We gaan verder op hetzelfde elan. Het volledig realiseren van het goedgekeurde investeringsprogramma blijft een eerste aandachtspunt. Ook de verdere implementatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de realisatie van het Masterplan Antwerpen zijn prioritair.

Een nieuwe uitdaging wordt de uitvoering van het decreet integraal waterbeleid, dat begin 2003 principieel werd goedgekeurd. De uitvoering van alle voorziene maatregelen belooft geen sinecure te worden. Stapsgewijs zal het waterbeheer per bekken worden georganiseerd. Vlaanderen telt 11 bekkens, waarvoor de actoren betrokken bij het waterbeleid, globale en geïntegreerde bekkenbeheersplannen moeten opstellen. Hierin zal ook de aanleg



van overstromingsgebieden worden opgenomen, om o.a. wateroverlast in de toekomst tegen te gaan. Voor dit alles moet een maatschappelijk draagvlak worden gecreëerd. Dit wordt ongetwijfeld een van de mijlpalen van 2003.

Ook op het vlak van bodemsanering staan ons drukke tijden te wachten. De overheid wil bij elk bouwproject van zekere omvang een volledig zicht krijgen op de grondtransporten. Als pilootproject zal ons departement voor alle betrokken werven een grondige bodemanalyse verrichten en een gedetailleerde boekhouding voeren van alle grondtransporten.

Ook zal een initiatief genomen worden om de dienstverlening van de nevenbedrijven langs de autosnelwegen te verbeteren. Dit zijn de tankstations, restaurants en kiosken die door ons departement in concessie werden gegeven aan privé-bedrijven. Uit extern onderzoek bleek dat er heel wat opmerkingen waren over de dienstverlening. Daarom zal ons departement volgend jaar een kwaliteitsstelsel invoeren. Doel is een soort draaiboek op te stellen dat door onafhankelijke controleurs zal worden gebruikt bij de periodieke inspectie van deze nevenbedrijven. Het stelsel moet half 2003 operationeel zijn. Op die manier wil ons departement bijdragen tot het comfort en de veiligheid van de autosnelweggebruiker.

Dit project illustreert trouwens een duidelijke tendens: de overheid is steeds meer begaan met kwaliteit. Projecten als dit krijgen vast en zeker navolging."

WELKE ANDERE TENDENSEN ZIET U OP LANGE TERMIJN?

Fernand Desmyter: "Ik zie nog belangrijke evoluties door de verdere ontwikkelingen van de IT- en communicatietechnologie. Ik verwijs hiervoor naar de telematica en E-government. Door toepassing van telematica zal de verkeersveiligheid en -afwikkeling veel verbeteren. De komende jaren zal dan ook fors geïnvesteerd worden in telematicasystemen.

Binnen een aantal jaren zullen alle voertuigen op line informatie krijgen over de actuele situatie op de weg, waardoor de weggebruikers in staat zullen zijn hun routekeuze en rijgedrag aan te passen aan de omstandigheden van het ogenblik. De overheid zal hierin een

cruciale rol moeten spelen.

Via de website www.vlaanderen.be zullen tegen eind 2003 alvast een aantal interactieve toepassingen mogelijk zijn. Zo zal multimodaal reisadvies slechts een muisklik verwijderd zijn.

Daarnaast zullen we als overheidsdienst ook creatiever moeten worden bij het zoeken naar mogelijke inkomstenbronnen om dure maar noodzakelijke infrastructuurprojecten te financieren. De overheid kan immers niet elk project volledig blijven betalen. Ik verwijs hiervoor naar het voorbeeld van het Masterplan Antwerpen.

Tot slot zullen we anders moeten omgaan met het regelgevingsproces. We moeten erop toezien dat de reglementen, die opgesteld worden om een bepaald doel te bereiken, ook kunnen en zullen nageleefd worden. Noodzakelijke voorwaarden hiertoe zijn dat de regels voor iedereen duidelijk zijn, dat de naleving controleerbaar is, en dat ook gecontroleerd wordt. Anders heeft het geen zin regels uit te vaardigen."



PROJECT DEURGANCKDOK EN NATUURCOMPENSATIES

OP 20 JANUARI 1998 BESLISTE DE VLAAMSE REGERING HET DEURGANCKDOK TE BOUWEN: EEN CONTAINERGETIJDENDOK OP DE LINKERSCHELDEOEVER. DE WERKEN STARTTEN IN SEPTEMBER 1999. HET TRAJECT LIEP ECHTER NIET VAN EEN LEIEN DAKJE ...

Het project kende een moeizame start door de vele juridische procedures die werden aangespannen. De meeste ervan hadden betrekking op de maatschappelijke discussie omtrent de noodzaak van een verdere ontwikkeling van de Waaslandhaven en het al dan niet voortbestaan van de woonkern Doel. De Raad van State legde een aantal arresten op, waarna de werken – die al meer dan een jaar aan de gang waren – in het voorjaar van 2001 voor onbepaalde duur werden stilgelegd.

NODDECREET BRENGT REDDING

De economische, budgettaire en maatschappelijke gevolgen van het stilleggen waren groot. Daarom nam het Vlaams Parlement het initiatief tot de opmaak van een nieuw decreet. Hierin werd het juridisch kader vastgesteld waarbinnen de werken aan het Deurganckdok toch konden worden voltooid. Het decreet van 14 december 2001 voor enkele bouwvergunningen waarvoor dwingende redenen van algemeen belang gelden, nooddecreet genaamd, voorziet onder meer in de realisatie van een aantal natuurcompensaties voor het aansnijden van speciale beschermingszones bij de aanleg van het Deurganckdok.

Dankzij het decreet kan de Vlaamse regering vandaag – samen met een aantal andere vergunningverlenende overheden – bij het toekennen van stedenbouwkundige of andere vergunningen een uitzondering maken op de bestemmingen van de plannen van aanleg. Deze machtiging geldt enkel voor een beperkte reeks van werken en natuurcompensaties.

NIEUWE PROCEDURES

Een paar maanden na de invoering van de nieuwe maatregel,

werden de werken hervat. Op 30 juli 2002 schorste de Raad van State gedeeltelijk het besluit van de Vlaamse regering van 8 september 2000. Dit had betrekking op de wijziging van het gewestplan Sint-Niklaas–Lokeren op het grondgebied van de gemeenten Beveren, Sint-Gillis-Waas en Stekene. De stedenbouwkundige vergunningen, afgeleverd op grond van het nooddecreet, bleven echter van kracht.

Sindsdien spelen de gerechtelijke procedures tegen het Deurganckdok zich af op een ander niveau. Vandaag wordt immers de wettigheid van het nooddecreet zelf en van het decreet inzake de bekrachtiging van de afgeleverde stedenbouwkundige vergunningen aangevochten voor het Arbitragehof.

UITVOERING IN STROOMVERSNELLING

Sinds de heropstart in april 2002, zijn de werken aan het Deurganckdok en de aansluitende haveninfrastructuur op kruissnelheid gekomen. Verwacht wordt dat een eerste deel van het Deurganckdok in de loop van 2005 operationeel zal zijn. Ook de realisatie van de voorziene natuurcompensaties verloopt naar wens. Een daarvan is de realisatie van een weidevogelgebied in het gecontroleerd overstromingsgebied Kruikeke-Bazel-Rupelmonde. Vandaag zijn de werken in het gebied in uitvoering.

NATUURCOMPENSATIE IN KRUIEBEKE

Al in 1994 besliste de Vlaamse regering om een gecontroleerd overstromingsgebied aan te leggen in Kruikeke ter beveiliging van het Zeescheldebekken. In 1998 werd in naleving van de Habitatrichtlijn beslist om dit gebied aan te duiden als natuurcompensatie. In 1999 werd de

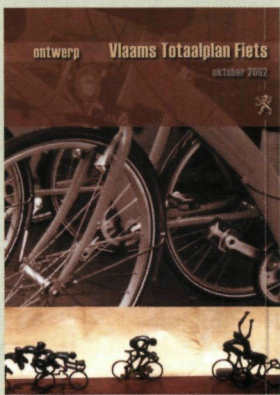


aanleg bevestigd in het kader van het SIGMA-plan. Het plan voorziet in de bouw van een ringdijk, die het gebied landinwaarts moet afbakenen. De huidige Scheldedijk zal hierbij gedeeltelijk worden afgegraven. Doordat het gebied als natuurcompensatie werd ingekleurd, staat de inrichting van het terrein vandaag volledig in het teken van natuurontwikkeling.

Het hele project wordt opgevolgd door een stuurgroep, die bestaat uit de betrokken vertegenwoordigers van het departement LIN en de provincie Oost-Vlaanderen. Naast het uitvoeren van studies, gaat deze stuurgroep ook de stand van zaken na met betrekking tot onteigeningen. Tot slot volgt ze de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en de rapportering aan de Europese Commissie op.

Eind 2002 werden de werken aan de ringdijk, de bouw van een tijdelijke brug en de voorbereidende werkzaamheden aangevat. De waterbeheersende werken aan de Barbierbeek worden momenteel grondig gepland in overleg met de lokale betrokkenen. Op 6 februari 2003 werd het voorontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voorgelegd op de plenaire vergadering. In het voorjaar van 2003 worden een aantal nieuwe studies als het natuurinrichtingsplan en de milieueffectrapportage voor de inrichting van het overstromingsgebied aanbesteed en uitgevoerd.

MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN VERDER UITGEWERKT



In juni 2001 stelde het Departement Leefmilieu en Infrastructuur haar Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen voor. Dit plan zal de basis leggen om mobiliteit in de toekomst op duurzame wijze te

beheren, de veiligheid te verbeteren, milieuhinder tegen te gaan en de bereikbaarheid en leefbaarheid van steden en dorpen te garanderen. Vorig jaar kwam het ontwerp in een stroomversnelling.

Op 8 mei 2002 nam het Vlaams Parlement een resolutie aan over het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het Vlaams Parlement pleit ervoor om op korte termijn vooral het accent te leggen op het verbeteren van de bereikbaarheid en de veiligheid. Ook de Sociaal Economische Raad van Vlaanderen en de Mina-Raad formuleerden aanbevelingen.

Het Departement Leefmilieu en Infrastructuur formuleerde op basis van deze adviezen haar beleidsaanbevelingen aan de Vlaamse regering. In overleg met de administraties Wegen en Verkeer, Waterwegen en Zeewezen en Ondersteunende Studies en Opdrachten en de VVM De Lijn, werden de krijtlijnen getrokken voor het mobiliteitsbeleid voor de korte (tot 2007) en de middellange termijn (tot 2012). In haar aanbevelingen geeft het departement een overzicht van prioritaire projecten, essentieel voor het bereiken van de strategische doelstellingen. Tevens wordt erin aangegeven wat de verwachtingen zijn ten aanzien van de lokale en de

federale overheid, de Europese instanties en tal van andere beleidssectoren.

TOTAALPLAN FIETS

Als onderdeel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen werd een Ontwerp Totaalplan Fiets opgemaakt, waarin het fietsbeleid voor Vlaanderen wordt uitgestippeld tot 2010. Met dit ontwerp wil de Vlaamse overheid het fietsgebruik versterken en de fiets uitbouwen tot een volwaardig vervoermiddel.

Uitgangspunten van het plan zijn het verhogen van het fietsgebruik en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Tegen 2010 moet het aandeel van de fietsverplaatsingen in het totale aantal verplaatsingen stijgen van 15% naar 19%. Daarnaast moet het aantal fietsslachtoffers met 50% verminderen ten opzichte van 2000. Toen waren er 119 doden en 834 zwaargewonden. Om deze doelstellingen te realiseren, moeten zowel de federale, regionale, provinciale als lokale overheden hun verantwoordelijkheid nemen.

Voor de uitvoering van het plan werd gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak. Dit betekent dat de investeringen in fietsinfrastructuur zich in de eerste plaats zullen concentreren op gebieden met een groot fietspotentieel. Ook de zwarte punten, die gevaarlijk zijn voor fietsers, worden eerst aangepakt.

Het ontwerp van het Vlaams Totaalplan Fiets werd half november voorgelegd aan de Vlaamse Regering en aan het Vlaams Parlement.

AANDACHT VOOR COMFORT VAN DE AUTOSNELWEGGEBRUIKER

LANGS DE AUTOSNELWEGEN BEVINDEN ZICH TAL VAN NEVENBEDRIJVEN: ZONES WAAR SHOPS, MOTELS, SANITAIRE VOORZIENINGEN OF RUST- EN PICKNICKPLAATSEN AANWEZIG ZIJN, WAAR DE AUTOMOBILIST KAN TANKEN OF ETEN. DEZE BEDRIJVEN WORDEN OP CONCESSIONELE BASIS UITGEBAAIT DOOR PETROLEUM-MAATSCHAPPIJEN EN RESTAURANTKETENS. MEESTAL HEBBEN DEZE CONCESSIONES EEN LOOPTIJD VAN 30 JAAR. EEN AANTAL DAARVAN LOOPT STILAAAN TEN EINDE. TIJD DUS OM EEN EN ANDER TE EVALUEREN.



Vorig jaar ontwikkelde het Departement Leefmilieu en Infrastructuur een nieuwe visie op de dienstenzones langs de autosnelwegen. Hieraan ging heel wat onderzoek vooraf. In een eerste fase werden de diverse belanghebbenden rechtstreeks of via hun koepelorganisaties geraadpleegd. Eind 2002 werd de nieuwe visie gevalideerd.

Het ontwerp legt de basis voor een nieuw netplan voor de dienstenzones. Daarnaast trekt het de krijtlijnen voor de invulling van nieuwe en te vernieuwen zones. Tot slot worden een aantal nieuwe concessievoorwaarden uitgewerkt. Elk van deze onderwerpen wordt momenteel verder uitgewerkt.


KWALITEITSSYSTEEM VOOR NEVENBEDRIJVEN

Enquêtes en onderzoeken tonen aan dat de kwaliteit van de installaties en de dienstverlening van de nevenbedrijven soms te wensen overlaat. Dit is niet alleen in Vlaanderen, maar in gans Europa het geval.

Daarom startte het Departement Leefmilieu en Infrastructuur vorig jaar een studie, die moet helpen bij het opzetten van een kwaliteitssysteem voor de nevenbedrijven. Om hiervoor een breed draagvlak te bekomen, werden de concessiehouders en de consumentenorganisaties bij de uitwerking betrokken.

Op basis van de nieuwe toekomstvisie en de huidige concessievoorwaarden, stelde LIN vorig jaar een checklist op met een classificatiemethode. In 2003 zal het systeem worden uitgetest, geëvalueerd en bijgestuurd. De concessiehouders zullen per jaar een aantal audits ondergaan. Op basis van de resultaten kunnen ze een kwaliteitslabel bekomen voor hun installaties en dienstverlening.

De voorwaarden van toekenning van het label en de wijze waarop het kwaliteitssysteem zal worden ingevoerd, worden momenteel nog bestudeerd. Ook de wijze waarop de autosnelweggebruiker op de hoogte zal worden gebracht van de classificatie, zal in 2003 worden bepaald.



Administratie Algemene Administratieve Diensten AAAD

Interview Luc Lathouwers ¹⁶ - Start Vlaams Intermodulair Personeelssysteem ¹⁸ -
Vlarebocommissie behandelt georganiseerd administratief beroep in
saneringsdossiers ¹⁹ - Mercator: een nieuwe geodata-omgeving ²⁰



De administratie Algemene Administratieve Diensten (AAAD) ondersteunt de diverse administraties van het departement Leefmilieu en Infrastructuur. Zo bepaalt ze mee de kwaliteit van de totale dienstverlening.

De AAAD is zowel verantwoordelijk voor de juridische, logistieke en boekhoudkundige ondersteuning als voor het personeelsmanagement, de communicatie en het ICT-beleid binnen LIN. Elk van deze taken is ondergebracht in een aparte afdeling of cel. Het directoraat-generaal ziet toe op de algemene werking. Directeur-generaal Luc Lathouwers blikt terug op 2002.

ONDERSTEUNEND EN ONDERNEMEND



INTERVIEW

Luc Lathouwers

BIEDT DE AAAD EEN GOEDE DIENSTVERLENING?

Luc Lathouwers: "Regelmatig krijg ik van collega's te horen dat ze tevreden zijn over onze ondersteunende activiteiten. Dat is echter moeilijk in cijfers te vatten. Daarom hebben we het afgelopen jaar gezocht naar een manier om de tevredenheid over onze dienstverlening meer tastbaar te maken. De Balanced Scorecard bleek hiervoor een goed hulpmiddel. In 2002 werd deze inhoudelijk uitgetekend, in 2003 staat de effectieve meting op het programma. Deze oefening verplicht ons om al onze activiteiten onder de loep te nemen, te evalueren en te timen. Hierdoor zullen we in de toekomst ook onze planning efficiënter en realistischer kunnen opmaken."

WAT WAREN DE VOORNAAMSTE VERWEZENLIJKINGEN VAN UW ADMINISTRATIE HET AFGELOPEN JAAR?

Luc Lathouwers: "In 2002 werden de eerste modules geïmplementeerd van Vlimpers, het Vlaams Intermodulair

Personeelssysteem. Twee jaar geleden nam onze administratie het voortouw in dit project. Doordat dit nieuwe personeelssysteem alle departementen overkoepelt, is de uitwerking ervan een bijzonder complexe aangelegenheid. Personeelsbeheer, salarisadministratie, evaluatie, competentie management en workflows zijn slechts enkele van de vele aandachtspunten. Vandaag zijn tussen de 30 en 50 medewerkers betrokken bij de uitrol van Vlimpers. Het project wordt algemeen geapprecieerd. Trouwens, het imago van de Vlaamse overheid heeft met de introductie ervan een flinke stap voorwaarts gezet.

In onze financiële afdeling werd het afgelopen jaar een nieuwe oplossing geïntroduceerd op basis van een ERP-systeem. Dit jaar concentreren we ons voor het eerst op het analytische luik. Dat wordt een essentieel werkinstrument wanneer elke administratie eigen budgetten zal beheren."

WAT IS VOLGENS U DE BELANGRIJKSTE TREND VAN DE VOORBIJE JAREN?

Luc Lathouwers: "Waar vroeger veel werd geïnvesteerd in gebouwen en rollend materieel, wordt informatica nu de basisinfrastructuur van onze organisatie.

We merken echter dat 70 procent van alle informatica-projecten niet gerealiseerd worden binnen het vooropgestelde budget, de vooropgestelde termijn of doelstelling.

Aan de basis hiervan ligt veelal een slechte voorbereiding, waardoor te weinig basisgegevens beschikbaar zijn. Daarom ontwikkelde onze administratie 'Labirint': een raamwerk waarin basisgegevens over de functionele organisatie worden opgeslagen. Labirint bevat stramienen waarmee een organisatie en haar processen gestructureerd en consistent beschreven kunnen worden. Hoewel het systeem door de cel ICB werd geïntroduceerd, is het nuttig voor tal van andere toepassingen, bijvoorbeeld voor het opstellen van personeelsplannen."

WAREN ER ANDERE GROTE ICT-PROJECTEN?

Luc Lathouwers: "De enorme hoeveelheid informatie die bij de verschillende departementen ligt opgeslagen, vraagt om een uitgekiende rapporteringsomgeving. Daarom heeft de cel ICB het Beleids- en Managementondersteunend Informatie Systeem, kortweg BMIS, ingevoerd. Vorig jaar werd het systeem uitvoerig getest op operationele, tactische en strategische rapportering. De eerste resultaten waren bevredigend; we zullen dus verder werken in dezelfde lijn. De realisatie van BMIS maakt deel uit van een groter geheel, waarin op termijn verschillende toepassingen aan elkaar zullen worden gekoppeld. Doel daarvan is een breed pakket aan informatie ter beschikking te stellen voor strategische beleidsdoeleinden.

Ook hebben we verdere stappen gezet naar een geïntegreerd informatiebeheer, een Document Management System. We willen een gebruiksvriendelijke infrastructuur creëren voor digitale documenten. In 2001 werd uitgebreid gepeild naar de behoeften op dit vlak. Het afgelopen jaar hebben we de resultaten van het onderzoek getoetst aan de diverse marktoplossingen. Bij de afdeling Wegen Antwerpen werd een pilootproject op touw gezet. Technisch blijkt evenwel niet alles altijd van een leien dakje te lopen. Maar we hebben veel ervaring opgedaan en dit jaar wordt het project definitief gelanceerd."

WAT WAREN DE MIJLPALEN OP LOGISTIEK VLAK?

Luc Lathouwers: "In 2002 startten we met een pilootproject om productbestellingen op kantoor uniform te organiseren via een elektronische catalogus. Vroeger stond onze

administratie zelf in voor de distributie van bestellingen. Nu is dit in handen van privé-ondernemingen. De facturatie gebeurt centraal; er komen minder fouten voor en de rapportering is verbeterd. Wegens groot succes wordt het project vandaag op interdepartementaal vlak overgenomen; het wordt uitgebreid tot het hele ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

Daarnaast werd ons wagenparkbeheer aan een grondige studie onderworpen. Hierbij werden voor- en nadelen van een eigen wagenpark tegenover elkaar afgewogen. Ook gingen we na hoe we bedrijfswagens en vergoedingen voor het rijden met de eigen wagen kunnen opnemen in ons verloningsbeleid. Dit jaar komt er een vervolgstudie, over de vraag of bedrijfswagens best worden geleased of gekocht."

EN OP JURIDISCH VLAK?

Luc Lathouwers: "Vroeger werd onze juridische afdeling pas geraadpleegd nadat alle stappen waren doorlopen. Dit was een weinig dankbare taak: de medewerkers konden enkel nog goed- of afkeuren wat eigenlijk al was beslist. Sinds een aantal jaren werken we van meet af aan mee aan nieuwe regelgeving. We trekken dan ook proactieve en dynamische juristen aan. Dat deze aanpak op prijs wordt gesteld, blijkt uit de verhoogde vraag naar juridisch advies. Keerzijde van de medaille is dat onze medewerkers vandaag de hoeveelheid werk amper kunnen bijhouden. Voor de AJD kwam er in 2002 met de Vlarebocommissie bovendien een nieuwe opdracht bij, met dwingende termijnen."

WAREN ER – NAAST VLIMPERS – ANDERE BELANGRIJKE PROJECTEN OP HET GEBIED VAN PERSONEELSBELEID?

Luc Lathouwers: "We werkten op interdepartementaal vlak mee aan een blauwdruk voor een nieuw beloningsbeleid. Een niet te onderschatten project, niet alleen omdat het over een groot aantal betrokken medewerkers gaat, maar ook omdat het een enorme cultuurwijziging met zich mee zal brengen. Omdat het project in zijn geheel moeizaam van de grond kwam, hebben we in 2002 het

nieuwe beloningsbeleid uitgetekend voor twee relatief makkelijk af te bakenen doelgroepen: de binnenvaart-begeleiders en de projectingenieurs. Die oefening was al een huzarenstuk op zich.

Alleszins is duidelijk dat we een verandering van die omvang stapsgewijs moeten invoeren én dat de effecten op regelmatige basis geëvalueerd moeten worden."

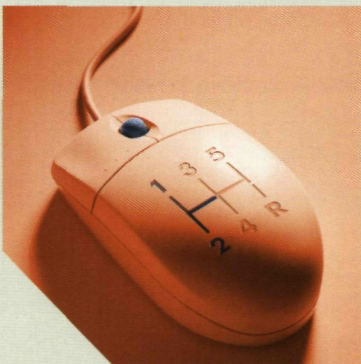
WAT WORDT DE BELANGRIJKSTE UITDAGING VOOR DE TOEKOMST?

Luc Lathouwers: "In het kader van het project Beter Bestuurlijk Beleid wordt de rol van onze administratie opnieuw gedefinieerd. Hiervoor nemen we onze manier van werken onder de loep, wat wel wat spanningen kan creëren. Ik zie in dit veranderingsproces echter een kans weggelegd voor alle medewerkers om zelf sturing te geven aan hun toekomst."

START VLAAMS INTERMODULAIR PERSONEELSSYSTEEM

HET AFGELOPEN JAAR WERDEN DOOR DE VERSCHILLENDE ALGEMENE ADMINISTRATIEVE DIENSTEN (AAD'S) HEEL WAT INSPANNINGEN GELEVERD OM DE OVERGANG VAN HET OUDE PERSONEELSSYSTEEM PG NAAR HET NIEUWE VLAAMS INTERMODULAIR PERSONEELSSYSTEEM (VLIMPERS) NAADLOOS TE LATEN VERLOPEN.

SINDE 6 JANUARI 2003 WORDT IN HEEL HET MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP, IN DE VLAAMSE WETENSCHAPPELIJKE INSTELLINGEN EN IN DE KABINETTEN NOG UITSLUITEND VIA VLIMPERS AAN PERSONEELSBEHEER GEDAAN.



Een goed personeelsbeheersysteem moet tegemoetkomen aan de eisen van verschillende partijen. Zo willen personeelsdiensten vandaag in de eerste plaats een efficiënte databank die modern personeelsmanagement mogelijk maakt. Managers hebben behoefte aan relevante en overzichtelijke personeelsgegevens bij het

realiseren van hun doelstellingen en taken. De werknemers willen hun loopbaan en beroepsbezigheden zoveel mogelijk actief kunnen sturen. Om aan al deze noden te kunnen beantwoorden, ging het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap twee jaar geleden van start met

het Vlaams Intermodulair Personeelssysteem, kortweg Vlimpers. De AAAD van LIN nam hierbij het voortouw.

UITGEBREIDE MOGELIJKHEDEN

Vlimpers is geënt op een gemeenschappelijke netwerkapplicatie waarin de gegevens van alle personeelsleden zowel centraal als decentraal kunnen worden beheerd. Het systeem bevat een brede waaier aan mogelijkheden. Deze zullen onder meer toelaten om alle aspecten van vorming, competenties, doorstroming, werving, selectie, ... te beheren. De grootste troeven van het nieuwe personeelssysteem zijn ongetwijfeld de gebruiksvriendelijkheid en de toegankelijkheid via het intranet. Vlimpers biedt bovendien een aantal functionaliteiten gericht op specifieke doelgroepen, zoals managers en personeelsdiensten.

EERSTE MODULES

Vandaag zijn de eerste Vlimpers-modules – Selfservice en Vacaturemarkt – geïmplementeerd bij het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, de kabinetten en de Vlaamse wetenschappelijke instellingen. Via Selfservice kunnen personeelsleden hun eigen gegevens raadplegen en indien nodig aanpassen. Vacaturemarkt leidt het on line beheer van vacatures en de werving van kandidaten voor de interne arbeidsmarkt in goede banen. Het personeelssysteem wordt stapsgewijs ingevoerd. Het project zal voltooid zijn in 2004.

TOEGANKELIJK VOOR IEDEREEN

Het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap heeft een bijzonder gevarieerde personeelsbezetting: loodsen, boswachters, rattenvangers, ingenieurs, juristen, psychologen, opvoeders, ... Een aantal onder hen hebben geen pc nodig om hun job uit te voeren. In 2002 werd Vlimpers gebruikt als hefboom om ook hen toegang te verschaffen tot het intranet.

In een eerste fase ontvingen alle personeelsleden zonder intranettoegang vorig jaar een persoonlijke gebruikersnaam en een geheim wachtwoord. Hiermee kunnen ze hun

gegevens in Vlimpers raadplegen en corrigeren via de intranettoegang van een collega. Daarnaast werden ook een aantal cyberzuilen met pc's geplaatst. Deze staan opgesteld in de grotere administratieve gebouwen en geven toegang tot het intranet en tot Vlimpers. Tot slot zijn op een aantal afdelingen gedeelde pc's beschikbaar, waarop meerdere werknemers terecht kunnen om te surfen.

VLIMPERS BREIDT UIT

Vorig jaar werden de nodige voorbereidingen getroffen om de modules Welzijn, In-, uit- en doorstroom en Financieel beheer toe te voegen aan het Vlimpers-pakket. In het najaar 2003 staat de implementatie ervan op de agenda. Welzijn bevat tal van interessante mogelijkheden, zowel voor werknemers als voor managers. Zo zal elke werknemer binnenkort zijn afwezigheden kunnen aanvragen via Vlimpers. Daarnaast geeft de module een overzicht van het ziektecontingent of van het resterend aantal vakantiedagen. De werknemer kan zelfs nagaan in welk stadium zijn verlofaanvraag zich bevindt. Managers van hun kant zullen via de module Welzijn heel wat aanvragen digitaal kunnen behandelen, wat een aanzienlijke tijdswinst zal opleveren.

VLAREBOCOMMISSIE BEHANDELT GEORGANISEERD ADMINISTRATIEF BEROEP IN SANERINGSDOSSIERS

De Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij, OVAM, is bevoegd voor de sanering van verontreinigde bodems. Sommige beslissingen die de maatschappij neemt inzake saneringsdossiers, kunnen worden aangevochten bij de Vlaamse Regering. Sedert april 2002 worden deze beroepen behandeld door de afdeling Juridische Dienstverlening (AJD) van de administratie Algemene Administratieve Diensten.

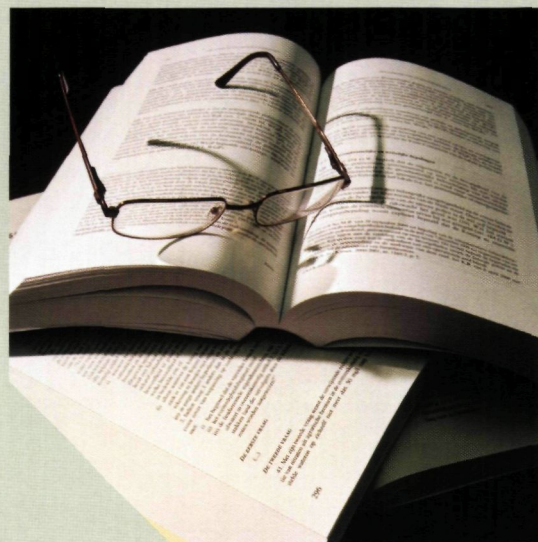
In het kader van het Bodemsaneringsdecreet en het Vlaams Reglement betreffende Bodemsanering (Vlarebo) is elke eigenaar verplicht om bij de overdracht van zijn stuk grond een bodemattest aan te vragen. Eigenaars van risicogrond moeten een bodemonderzoek laten uitvoeren. Voor exploitanten van risicovolle ondernemingen geldt deze verplichting op periodieke basis. OVAM evalueert al deze gegevens en gaat na of er sprake is van verontreiniging. Wanneer dit het geval is en deze een ernstige bedreiging vormt voor het milieu of bepaalde normen overschrijdt, moet worden overgegaan tot

bodemsanering. Deze beslissing, en de daarop volgende beslissingen zoals een al dan niet-conformverklaring van het beschrijvend bodemonderzoek van het bodemsaneringsproject, kunnen aangevochten worden bij de Vlaamse regering.

BREED TAKENPAKKET

Wanneer de AJD een beroepsschrift ontvangt, wordt allereerst de ontvankelijkheid ervan onderzocht. Zo gaat de afdeling onder meer na of er een eensluitend verklaard afschrift van de beslissing van OVAM werd bijgevoegd; of een belanghebbende partij het dossier indient; of het beroepsschrift ingediend is binnen de 30 dagen na kennisname van de beslissing van OVAM, ... Indien het beroep ontvankelijk wordt verklaard, verloopt de taak van AJD in een aantal stappen.

In een eerste fase verstuurt de afdeling het beroepsschrift en de beslissing omtrent de ontvankelijkheid samen met een begeleidend schrijven naar OVAM en naar de leden van de Adviescommissie Bodemsanering. Soms werd de betwiste beslissing genomen nadat OVAM het advies had gekregen van bepaalde overheden, zoals de provincie, de gemeente, de Afdeling Water, de Vlaamse Milieumaatschappij, de Afdeling Milieuvergunningen,... In dat geval wordt het dossier ook naar hen gestuurd. Daarna stuurt OVAM haar administratief dossier, vergezeld van een verweernota, naar AJD. Indien de maatschappij bij haar besluit blijft, wordt de inhoud van het dossier besproken tijdens de Adviescommissie Bodemsanering, ook wel Vlarebocommissie genaamd. Deze commissie vergadert elke 2 weken. Alle commissieleden kunnen de



ingediende dossiers van tevoren inkijken. Tijdens de vergadering besluiten zij of het beroep al dan niet gegrond is en formuleren ze een gemotiveerd advies. De secretaris van de commissie is belast met de redactie van het advies. Samen met de voorzitter ondertekent hij het en stuurt het vervolgens naar het kabinet van de minister van Leefmilieu. Het advies van de Adviescommissie Bodemsanering is niet bindend. De minister is dan ook vrij om een andersluitende beslissing te nemen, maar volgt meestal wel het advies.

In een laatste fase maakt AJD een ministerieel besluit op in drie exemplaren: een voor de minister, een voor de beroepsindiener en een voor zichzelf. Tot slot staat de afdeling ook in voor het eensluitend verklaren van het ministerieel besluit. Haar taak eindigt met de kennisgeving.



MERCATOR: EEN NIEUWE GEODATA-OMGEVING

HET AFGELOPEN JAAR COÖRDINEERDE DE CEL ICB VAN DE AAAD DE TRANSITIE NAAR DE NIEUWE GEODATA-OMGEVING MERCATOR. DEZE PLAATST EEN VIRTUEEL ONEINDIG AANTAL GEOGRAFISCHE TOEPASSINGEN BINNEN HANDBEREIK VAN DE GEBRUIKERS.

Mercator is een GIS-datavoorzieningssysteem, waarmee op een dynamische manier kan worden ingezoomd op een bepaald deel van Vlaanderen. De gebruiker kan kiezen uit een brede waaier aan thema's, naargelang de

opdracht waaraan hij werkt. Luchtfoto's, topografische kaarten, wegenkaarten, kadasterkaarten, vogelrichtlijngeschieden, landbouwgebieden,... zijn slechts enkele van de vele voorbeelden. Bovendien kunnen de verschillende thema's in een kaart worden gecombineerd zodat de gebruiker een globaal visueel beeld krijgt. En precies daar biedt het systeem een potentiële meerwaarde: de impact van een bepaalde beslissing op diverse andere domeinen wordt duidelijk uitgetekend.

VOORUITGANG EN VOORDELEN

Mercator is vernieuwend omdat het een webgebaseerde geodatabank is, zodat de gebruikers geen specifieke GIS-software op hun pc hoeven te installeren en altijd over de recentste gegevens kunnen beschikken.

Het nieuwe systeem maakt ook gebruik van geavanceerde compressietechnieken en haalt niet méér data van de server naar de pc dan nodig, waardoor het uitermate snel werkt. Een ander belangrijk voordeel van Mercator is dat het systeem onzichtbaar kan worden ingebouwd in applicaties die een grafische ondersteuning nodig hebben.

GIS IN DE ADMINISTRATIES

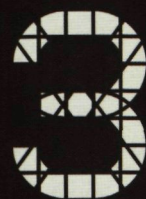
In IBIS, de GIS-applicatie van AWZ voor het beheer en opvolgen van de binnenscheepvaart, wordt de Mercatoromgeving gebruikt voor het integreren van o.a. topografische kaarten, waterwegen, orthofoto's, wegenatlas enz. met gegevens over kunstwerken en schepen. Voor AROHM zijn de toepassingsmogelijkheden legio. Voor taken van ruimtelijke ordening, zoals het opmaken van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en voor het opvolgen van dossiers zoals bouw- en verkavelingsaanvragen (via Bredero) worden steeds heel wat themalagen gecombineerd: gewestplannen, kadasterplannen, gemeentegrenzen, BPA's, stads- en dorpsgezichten, enz... Een digitale bodemkaart als hulpmiddel in de erosiebestrijding en integraal waterbeheer dankzij een assenbestand van de waterwegen zijn slechts twee voorbeelden van de toepassingen bij AMINAL.

De afdeling Geotechniek van AOSO bracht gegevens over de ondergrond in Vlaanderen in kaart in een digitale databank.

DEPARTEMENT

LEEFMILIEU & INFRASTRUCTUUR
JAARBOEK LIN 2002

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



Interview Jean-Pierre Heirman ²⁴ - Nieuwe samenwerkingsovereenkomst met lokale overheden ²⁹ - Bospolder-Ekers Moeras in een nieuw natuurkleedje ³¹ - Geluidshinder in de kijker ³²



AMINAL is de centrale Vlaamse milieuadministratie. Het letterwoord staat voor administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer. Hier wordt het Vlaams milieubeleid voorbereid, uitgevoerd en geëvalueerd. AMINAL is een brede administratie met een snelgroeiend en heterogeen takenpakket. Ze staat onder meer in voor de implementatie van de Europese milieuregelgeving, het milieuvergunningbeleid en de handhaving van de milieuhygiënewetgeving. Belangrijke taken zijn ook het beheer van bossen, parken en natuurgebieden en de inrichting en het beheer van het agrarisch gebied. AMINAL zorgt daarnaast ook voor de voorbereiding en uitvoering van het integraal waterbeheer, meer specifiek voor het grondwaterbeheer, het beheer van de onbevaarbare waterlopen van de eerste categorie en de rattenbestrijding.



INTERVIEW

Jean-Pierre Heirman

HOE IS HET VANDAAG MET ONS LEEFMILIEU
GESTELD?

Jean-Pierre Heirman: “We stellen twee tegenstrijdige evoluties vast. Enerzijds worden producten en processen steeds milieuvriendelijker. Anderzijds brengt ons welvaartsniveau een almaar grotere belasting van het milieu teweeg. Een uitgesproken voorbeeld hiervan zien we in het verkeer. Auto’s worden zuiniger en stoten steeds minder schadelijke stoffen uit. Toch neemt de luchtvervuiling toe, als gevolg van het groeiende aantal wagens.

Veel milieuproblemen kunnen worden opgelost door een verandering in mentaliteit bij de burgers. Het is onze taak de bevolking ervan bewust te maken dat deze verandering dringend aan de orde is. Dit vereist een voortdurende

inspanning. Door de neergaande conjunctuur zijn milieuaangelegenheden vandaag niet echt prioritair. Bovendien hebben we sommige milieuproblemen niet zelf in de hand. Het broeikaseffect, bijvoorbeeld, is een probleem dat mondiaal moet worden aangepakt. Andere knelpunten worden veroorzaakt door een versnippering van de bevoegdheden. Zo is veiligheid binnen het bedrijf een federale bevoegdheid, terwijl veiligheid buiten het bedrijf een Vlaamse aangelegenheid is.”

HEBBEN DE SENSIBILISATIEACTIES VAN DE
OVERHEID HET GEWENSTE RESULTAAT?

Jean-Pierre Heirman: “Het antwoord op deze vraag varieert van domein tot domein. Wanneer het gaat om zichtbare problemen, zet de burger zich gemakkelijk in. Dit verklaart het succes van de natuurverenigingen. Doordat groen merkbaar schaarser wordt, kunnen bebossings- en groenprojecten op steeds meer sympathie rekenen. Ook initiatieven als “de week van het bos” en

“de dag van het park” brengen telkens weer een massa volk op de been. De andere kant van de medaille is natuurlijk dat deze trek naar recreatie- en groengebieden de rust verstoort. In andere domeinen zoals milieuhygiëne is het heel wat moeilijker om mensen te mobiliseren. Acties om watervervuiling of energieverbruik te beperken liggen moeilijker.”

WAT WAREN OP HET VLAK VAN BEBOSSING EN GROENAANLEG DE VOORNAAMSTE VERWEZENLIJKINGEN VORIG JAAR?

Jean-Pierre Heirman: “In 2002 werden de eerste bomen geplant van de stadsbossen in Kortrijk en Gent. Na een jarenlange voorbereiding kon eindelijk met de uitvoering op het terrein worden gestart. Deze projecten zijn intussen echte symbooldossiers geworden. Maar niet alleen in Kortrijk en Gent werd er vooruitgang geboekt. Op vele andere plaatsen in Vlaanderen liggen er plannen op tafel voor de aanleg van bossen in de directe omgeving van steden. In 2002 werden daarbij alvast 258 hectare gronden voor nieuwe bossen aangekocht.”

DE BURGER EIST VANDAAG MEER INSpraak IN HET MILIEUBELEID. WORDEN ZIJN WENSEN OOK INGEWILLIGD?

Jean-Pierre Heirman: “De burgers worden steeds vaker betrokken in de besluitvorming rond milieu, zowel op Vlaams, federaal als Europees niveau. Dat is niet meer dan logisch. Het milieu is immers een zaak van iedereen. Vanaf 2002 is het verdrag van Aarhus van toepassing op België. Dit internationale verdrag regelt de toegang tot informatie, de inspraak bij besluitvorming en de toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden. Via interne regelgeving legt het belangrijke verplichtingen op aan alle bestuursniveaus en kent het heel wat rechten toe aan de burgers.

Het is onze ambitie om in de toekomst al onze relevante kennis over het leefmilieu on line ter beschikking te stellen van de bevolking. Vandaag wordt alles in het werk gesteld om gegevens met milieumanagementinformatie-systemen samen te brengen.”

DE VLAAMSE OVERHEID KAN DE MILIEUPROBLEMATIEK NIET ALLEEN OPlossen. Iedereen moet zijn STEENTJE BIJDAGEN. HOE WIL UW ADMINISTRATIE DIT VERWEZENLIJKEN?

Jean-Pierre Heirman: “De voorbije jaren heeft AMINAL de basis gelegd voor een beleid gericht naar die doelgroepen, die een oplossing kunnen bieden voor bepaalde deelaspecten van de milieuproblematiek. De ervaring leert ons namelijk dat veel conflicten ontstaan doordat de doelgroepen en de overheid niet dezelfde taal spreken. Via een gestructureerd doelgroepenbeleid wil onze administratie daar verandering in brengen. Bovendien wordt de kost van bepaalde regels en wetten niet altijd juist ingeschat. Ook daar wordt via doelgroepenbeleid aan gewerkt.”

ZIJN ER CONCRETE PROJECTEN DIE DIT ILLUSTREREN?

Jean-Pierre Heirman: “Op dit moment lopen proefprojecten met de staal- en de voedingsindustrie. Paradepaard is echter het doelgroepenbeleid dat is gericht op de scholen. MOS of Milieuzorg Op School daagt leerlingen uit om in de eigen school mee te zoeken naar hoe zij de school kunnen vergroenen, energie en water kunnen besparen, minder afval kunnen produceren, duurzame materialen kunnen gebruiken en de schoolomgeving veiliger kunnen maken. Daarvoor moeten zij plannen, meten, organiseren, overleggen, communiceren, evalueren, verantwoordelijkheden nemen. Allemaal vaardigheden die de huidige maatschappij heel erg naar waarde schat.

Sinds een vijftal jaren is er het project Groene School voor het secundair (en hoger) onderwijs. Sinds vorig jaar werd dat project herdoopt tot Milieuzorg Op School of MOS, omdat nu ook de basisscholen meedoen. MOS is nu hét Vlaamse milieuzorgproject van kleuter- tot hogeschool.

Meer dan de helft van de Vlaamse secundaire scholen stapte inmiddels in het project. MOS bereikte in zijn tweede werkjaar al zo'n 20% van de basisscholen, en elke week komen er enkele bij."

EN DE OVERHEID ZELF?

Jean-Pierre Heirman: "De overheid heeft een voorbeeld-functie. Op 8 mei 2002 besliste de Vlaamse regering dat milieuzorg vanaf 2003 verplicht is voor alle entiteiten van de Vlaamse overheid. AMINAL is verantwoordelijk voor de centrale coördinatie en implementatie van dit project. Vandaag fungeert onze administratie als aanspreekpunt en helpdesk voor de invoering van interne milieuzorgsystemen (IMZ).

Ook de samenwerking met lokale overheden werd het afgelopen jaar grondig herzien. Hun autonomie werd aanzienlijk opgedreven en het subsidiebudget werd verdubbeld. Maar voor wat hoort wat. Het grote verschil met vroeger is dat deze subsidies nu gekoppeld worden aan de behaalde resultaten. De lat wordt in de samenwerkingsovereenkomst veel hoger gelegd."

HOE IS DE RELATIE TUSSEN UW ADMINISTRATIE EN HET BEDRIJFSLEVEN?

Jean-Pierre Heirman: "Een goede normstelling en een correcte handhaving van de milieuhygiëneregelgeving zijn twee belangrijke taken van onze administratie. Toch wil AMINAL bedrijven veeleer ondersteunen dan hen met regels en wetten om de oren te slaan. Onze administratie denkt mee met de industrie. De vragen die we ons stellen zijn: hoe kunnen we een reductie bewerkstelligen van vervuilende lozingen? Wat zijn op dit ogenblik de beste technieken? Hoe pakken andere landen het probleem aan?... Dankzij de inspanningen van onze medewerkers, reikt onze reputatie inzake milieuhandhaving vandaag tot

ver buiten de landsgrenzen. Uitnodigingen om les te gaan geven aan collega's in Hong Kong, Chili en Zuid-Afrika zijn hiervan het beste bewijs."

HET BELEIDSDOMEIN INZAKE MILIEU WORDT STEEDS BREDER.

WAT ZIJN DE RECENTSTE ONTWIKKELINGEN?

Jean-Pierre Heirman: "Vandaag wordt veel aandacht besteed aan hinderproblemen, zoals licht-, geluids- en geurhinder. Lichthinder hangt nauw samen met energieverspilling en verstoort het bioritme van fauna en flora. Onze afdeling Milieu-inspectie is er de voorbije jaren in geslaagd om via gecoördineerde controles en overleg met bedrijfsleiders het aantal lichthinderbronnen aanzienlijk te verminderen. Ook geluidshinder is een brandend actueel thema. De recente mediabelangstelling voor de uitvoering van het luchthavenakkoord inzake de nachtvluchten, bewijst dit nog maar eens."

WELLICHT WERKT U STEEDS VAKER SAMEN MET ANDERE DEPARTEMENTEN?

Jean-Pierre Heirman: "De integratie tussen de verschillende afdelingen en het gezamenlijk uitwerken van projecten wordt inderdaad steeds belangrijker. De ROB campagne van vorig jaar – ROB staat voor 'Rustig op de baan en geniet van de snelheidslimiet' – illustreert bijvoorbeeld de huidige integratietrend tussen milieu en mobiliteit.

Ook met de gezondheidszorg wordt steeds nauwer samengewerkt. In 2002 werd een protocol afgesloten met het oog op een maximale samenwerking tussen onze administratie en de gezondheidssector. Er werden duidelijke afspraken gemaakt omtrent taakverdeling. Het principe hierbij is dat elkeen doet waar hij het sterkst in is. Zo is bijvoorbeeld onderzoek naar de kwaliteit van zwembaden en de oorzaken van hersenvliesontsteking veeleer een zaak van de gezondheidsinspectie dan van ons. Daarnaast moeten onze databanken aan elkaar gekoppeld worden. In de toekomst zal er nog één centraal aanspreekpunt zijn, waardoor we in crisissituaties veel efficiënter zullen kunnen optreden."



WAT WAS DE BELANGRIJKSTE VERWEZENLIJKING VAN UW ADMINISTRATIE HET AFGELOPEN JAAR?

Jean-Pierre Heirman: "In 2002 werden weer een aantal belangrijke stappen gezet in de richting van een integraal waterbeleid. Water belangt alle sectoren en alle doelgroepen aan. Daarom bracht de afdeling Water twee jaar geleden alle natuurlijke en recente overstromingsgebieden in kaart. Deze kaarten vestigen de aandacht op mogelijke knelpunten bij het gebruiken of innemen van risicogebieden. Om een zo realistisch en gedegen mogelijk hoogwaterbeheer mogelijk te maken, had de afdeling Water eind 2002 50 nieuwe modelleringsstudies voor stroomgebieden lopen of afgerond. Bovendien ontplooiden deze afdeling het afgelopen jaar een aantal nieuwe projecten om de gevolgen van overstromingen zoveel mogelijk te beperken. Op termijn zal AMINAL de bewoners en de hulpdiensten in de buurt van alle stroombekkens in Vlaanderen tijdig kunnen waarschuwen bij naderende wateroverlast."

WELKE ROL SPEELT EUROPA IN HET MILIEUBELEID?

Jean-Pierre Heirman: "Het Vlaamse milieubeleid wordt steeds meer bepaald door Europese richtlijnen en verordeningen. Bij de voorbereiding van het Europese beleid en de regelgeving, verdedigt AMINAL het Vlaamse standpunt. Daarna zorgt onze administratie ervoor dat de Europese richtlijnen worden omgezet in Vlaams milieurecht en dat ze correct worden toegepast. Als we dat niet doen, hangen ons boetes en veroordelingen boven het hoofd."

WAT WAS IN HET INTERNATIONALE MILIEUBELEID DE BELANGRIJKSTE GEBEURTENIS IN 2002?

Jean-Pierre Heirman: "Het hoogtepunt van het afgelopen jaar had de top van Johannesburg moeten zijn. Het is anders uitgedraaid. Op deze top werd eens te meer duidelijk dat milieuproblematiek langzamerhand een economisch conflict aan het worden is. Dit is niet verwonderlijk. Ook de ontwikkelingslanden evolueren en worden mondiger. Voor het Zuiden is overleven nog steeds de eerste prioriteit, niet milieuzorg. Bovendien kunnen we

het niet langer maken hen normen op te leggen die we zelf niet respecteren. Indien we gehoor willen bij de ontwikkelingslanden, dan zullen we een voorbeeldfunctie moeten vervullen. Op dat vlak is nog heel wat werk aan de winkel.

Toch slaagde Vlaanderen erin een aantal specifieke initiatieven te nemen. Een daarvan was het forum voor duurzame ontwikkeling voor lokale overheden. Vandaag is er behoefte aan een niveau tussen de overheden en de lokale overheden, de zogenaamde regio's. Dankzij onze ervaringen op dat vlak, mocht onze administratie mee aan de wieg staan van dit forum."

HOE ZIET U DE TOEKOMST TEGEMOET?

Jean-Pierre Heirman: "Onze administratie kan op veel steun en sympathie van de burger rekenen. Toch blijft milieu een zeer moeilijk beleidsveld waarin met de belangen van veel partijen rekening moet worden gehouden. Aangezien milieuvervuiling een brede problematiek is, zal samenwerking met andere departementen zoals mobiliteit, landbouw en onderwijs meer dan ooit een van de kritische succesfactoren voor de toekomst worden. Vandaag stellen we onze kennis en expertise ter beschikking van wie daar nood aan heeft. Het gedroomde scenario is dat wij onszelf binnen 20 jaar opheffen. Het ziet er echter niet naar uit dat we daarin gaan slagen. Er komen steeds weer nieuwe problemen bij en ook de gestelde eisen worden hoger. Daarom zal AMINAL in de toekomst doorgaan met het ontwikkelen van milieuvriendelijke concepten en innovatieve pilotprojecten."

NIEUWE SAMENWERKINGSOVEREENKOMST MET LOKALE OVERHEDEN



Een hechte samenwerking met lokale overheden is van cruciaal belang voor de goede uitwerking van het milieubeleid. In dat kader ging begin vorig jaar een nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaams Gewest en de Vlaamse gemeenten, steden en provincies van start. Thema en titel van het akkoord is 'Milieu als opstap naar een duurzame ontwikkeling.' Hoewel de nieuwe overeenkomst een voortzetting is van de vroegere convenanten, zijn er een aantal accentverschuivingen ...

Sinds 1992 kunnen de gemeenten een milieuconvenant sluiten met het Vlaams Gewest. Hierbij leggen ze zichzelf doelstellingen op en voeren ze taken uit op het vlak van natuur en milieu. Het eerste convenant was gericht op eerstelijnszorg, het tweede veeleer op een planmatig milieubeleid. Het laatste convenant, dat in 2001 afliep, liet de gemeenten voor het eerst een keuze maken voor een duurzaam lokaal beleid. Hierbij kwamen thema's aan bod als afvalpreventie, grondstoffen, pesticiden en energie- en waterzorg.

GELIJKENISSEN EN VERSCHILLEN

Het thema 'duurzaamheid' loopt als een rode draad doorheen het nieuwe samenwerkingsakkoord, dat in 2002 van start ging. Elke gemeente die erop intekent, zal aan een duurzaam gemeentelijk beleid moeten werken. Net als de oude convenanten, is de samenwerkingsovereenkomst opgebouwd rond een aantal vaste pijlers. Deze snijden elk een belangrijk thema van de milieu-problematiek aan. Toch zijn er een aantal verschillen. Het grootste is ongetwijfeld dat de gemeenten nu niet langer à la carte kunnen kiezen welke problemen ze aanpakken en welke niet. De keuze wordt nu gedeeltelijk vanuit het aanbod gestuurd. Zo zijn naast het vaste onderdeel Instrumentarium ook de clusters Water en Vaste Stoffen verplichte aandachtspunten. Daarnaast

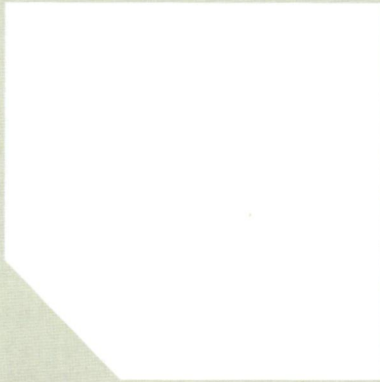
kunnen de gemeenten – naargelang de lokale prioriteiten – een pakket uitbouwen met de clusters Energie, Mobiliteit, Hinder, Natuurlijke Entiteiten en tot slot Burgers en Doelgroepen. Tegelijkertijd zorgt de inschrijvingsformule ervoor dat het lokale bestuur evolueert naar een beleid waarin op termijn aan alle pijlers aandacht wordt besteed.

Een ander belangrijk verschil met de vroegere convenanten is dat elke cluster nu bestaat uit drie niveaus. Elk ervan heeft een eigen doelstelling en moeilijkheidsgraad. Vandaag worden de gemeenten gesubsidieerd naargelang het gekozen niveau.

Tot slot brengt de nieuwe overeenkomst dankzij de invoering van het Milieu Management Informatie Systeem ook e-government in de praktijk. Het Milieuvergunningenloket en een registratie- en opvolgingssysteem voor milieuklachten, zijn hiervan slechts een paar voorbeelden.

IN SNELTREINVAART

De nieuwe samenwerkingsovereenkomst heeft een looptijd van zes jaar, maar wordt contractueel twee keer aangeboden voor drie jaar. In 2002 schreven zich alvast 227 van de 308 gemeenten in. Ook alle provincies sloten zich bij de overeenkomst aan.



BOSPOLDER-EKERS MOERAS IN EEN NIEUW NATUURKLEEDJE

Natuurinrichting is een relatief nieuw begrip in Vlaanderen. Aan de basis ervan ligt het Natuurdecreet van vijf jaar geleden. Sindsdien zijn 18 natuurinrichtingsprojecten opgestart. Andere staan nog op stapel. Bospolder-Ekers Moeras is het allereerste project dat officieel werd voltooid.

GROENE GROEI

Bospolder-Ekers Moeras maakt deel uit van een groep waardevolle natuurgebieden ten noorden van Antwerpen. Ruim dertig jaar geleden werd dit voormalige poldergebied opgespoten met klei en zand. In de loop der jaren is het grotendeels spontaan geëvolueerd naar een afwisselend landschap met broekbos, open water en gras- en rietlanden.

De laatste jaren raakte het gebied in verval. De natuur verruigde en het gebied verdroogde; zeldzame planten en dieren kwamen in de verdrukking. Ook voor wandelaars was het gebied nog nauwelijks toegankelijk door het weelderige woekeren van brandnetels. De tijd was rijp om het terrein in ere te herstellen.

WERK AAN DE WINKEL

De inrichting van het gebied in Ekeren verliep niet over een nacht ijs. Vooral op het vlak van de vernatting van het terrein was er heel wat werk aan de winkel. De poelen en de plassen lagen er in het verleden vaak droog bij. Dit had een invloed op de aanwezigheid van fauna en flora. Door het uitgraven van plassen en het plaatsen van een regelbare stuw aan het Bospolderpad, beschikt het natuurgebied nu het hele jaar door over voldoende water.

Naast deze vernattingswerkzaamheden kreeg de zuidelijk gelegen blusvijver een natuurvriendelijke aankleding. Ook de oevers werden aangepakt. Zo legde men in de buurt van de vijver aparte broedwanden voor de oeverwaluw aan. Om de lawaaihinder afkomstig van de Antwerpse containerkades tot een minimum te herleiden, trok men ook de dijken aan de west- en zuidrand op. Bovendien werden een aantal uitheemse bomen gekapt en werd het terrein voorbereid op de extensieve begrazing met Gallowayrunderen vanaf 2003.

WANDELAARS WELKOM

Bij de herinrichting van dit stukje 'wildernis aan de stadsrand' werden de mogelijkheden voor een natuurvriendelijk, recreatief medegebruik niet uit het oog verloren. Daarom heeft men voor de wandelaar nieuwe paden aangelegd die hem diep doorheen de Bospolder voeren. Om hem nog intenser van dit prachtige stukje natuur te laten genieten, werden bovendien vogelkijkhutten opgetrokken en infoborden geplaatst. Vandaag is het natuurgebied vlot toegankelijk voor de natuurliefhebber en de recreant met respect voor de natuur.

GELUIDSHINDER IN DE KIJKER

HET DOMEIN VAN MILIEUZORG WORDT ALSMAAR BREDER. VOORAL DE ZOGENAAMDE HINDERTHEMA'S ALS LICHT-, GEUR- EN GELUIDSHINDER KRIJGEN STEEDS MEER AANDACHT. OOK AMINAL BEKOMMERT ZICH OM DEZE PROBLEMEN. VORIG JAAR STOND GELUIDSHINDER BOVENAAN OP DE AGENDA VAN DE ADMINISTRATIE.



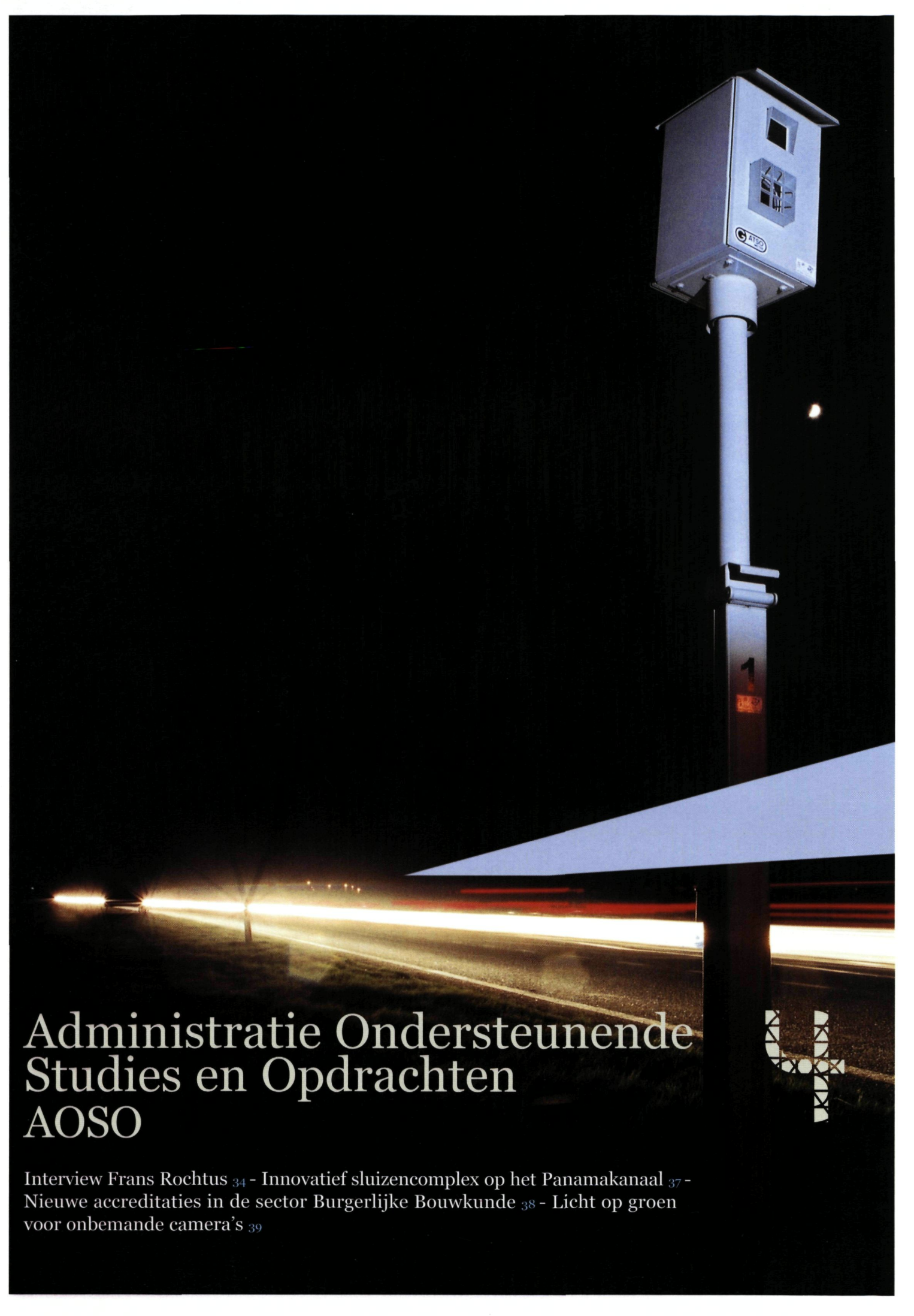
Sinds 2000 ontplooit AMINAL meetactiviteiten rond de luchthavens van Zaventem, Oostende en Bierset. Objectieve meetgegevens in verband met geluidsemisatie zijn immers waardevol ter ondersteuning van het actuele beleid. Ook helpen ze bij het verifiëren van scenario's met betrekking tot de ontwikkeling van luchthavens.

gesteld door Belgocontrol en BIAC. Voor de verwerking en analyse ervan werden intern een aantal krachtige informaticatools ontwikkeld. Dankzij een technisch samenwerkingsprotocol tussen het Vlaams en het Waals gewest zullen binnenkort ook de vlucht- en radargegevens van de luchthaven van Bierset beschikbaar zijn. Weldra zal ook daar een verband kunnen worden gelegd tussen de gemeten emissiewaarden en de vliegbewegingen.

KLARE KIJK OP GELUID

Om deze metingen te verrichten, beschikt de administratie over een uitgebreid meetnet van vaste of semi-permanente stations. Onlangs werd het net uitgebreid met twee nieuwe vaste meetstations in Vilvoorde en Grimbergen. Dit brengt het totale aantal vaste meetposten op tien. Zes daarvan bewaken de geluidsemisatie van de nachtelijke vliegbewegingen rond de luchthaven van Zaventem. Andere stations staan opgesteld op referentielocaties in de nabijheid van kenmerkende geluidsbronnen, zoals weg- en treinverkeer en industriewaaier.

De geluidsemisatiegegevens van AMINAL staan in correlatie met de vluchtdata die ter beschikking worden



Administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten AOSO

Interview Frans Rochtus ³⁴ - Innovatief sluiscomplex op het Panamakanaal ³⁷ -
Nieuwe accreditaties in de sector Burgerlijke Bouwkunde ³⁸ - Licht op groen
voor onbemande camera's ³⁹

De Administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten (AOSO) heeft binnen LIN een technisch ondersteunende functie. AOSO wil als deskundig en betrouwbaar studie- en adviesbureau de brug slaan tussen idee en verwezenlijking van de meest uiteenlopende infrastructuurprojecten.

Deze administratie levert totaaloplossingen af op maat van de klant in diverse domeinen: burgerlijke bouwkunde, geotechniek, telematica en elektromechanica. Vandaag biedt AOSO werk aan meer dan 450 mensen,

waarvan het overgrote deel een technische opleiding genoot.

AOSO telt 7 afdelingen die samen de bevoegdheid delen over 3 grote takenpakketten of sectoren. De afdelingen in de sector Burgerlijke Bouwkunde bundelen alle competenties voor het ondersteunen van de bouw van bruggen, wegen, tunnels, stuwten, kaaimuren en sluizen, van ontwerp tot oplevering. In de Elektromechanica- en Telematicasector beschikt AOSO over gespecialiseerde diensten voor het bestuderen,

ontwerpen en realiseren van onder andere elektrische installaties langs wegen en tunnels, systemen voor afstandsbewaking en -sturing, netwerken voor telecommunicatie en telecontrole, ... De niet-sectorgebonden afdeling Algemene Technische Ondersteuning tot slot geeft advies over de prijsvorming bij aanbestedingen en contractwijzigingen bij aannemingen.

AOSO directeur-generaal Frans Rochtus evalueert het voorbije jaar.



INTERVIEW

Frans Rochtus

HOE BLIKT U TERUG OP 2002?

Frans Rochtus: "Iedereen binnen onze administratie mag trots zijn op de resultaten die we hebben behaald. 2002 was een bewogen jaar. De lat lag zeer hoog, op alle vlakken. Toch hebben we meer projecten gerealiseerd dan we aanvankelijk hadden vooropgesteld. Bovendien hebben we al onze operationele doelstellingen ruimschoots gehaald. Onze administratie gaat er elk jaar op vooruit, zowel kwalitatief als kwantitatief."



WAT LIGT VOLGENS U AAN DE BASIS VAN DIT SUCCES?

Frans Rochtus: "Die voortdurende groei van zowel onze efficiëntie als onze omzet is in de eerste plaats te danken aan de inzet van al onze medewerkers. Vorig jaar stonden in onze administratie niet minder dan 60 vacatures open. Toch werden resultaten geboekt die de verwachtingen overtroffen. Hieruit blijkt duidelijk dat onze personeelsleden over een enorme gedrevenheid en positieve ingesteldheid beschikken. Dit is onze voornaamste garantie voor een succesvolle toekomst. Daarom investeren wij jaar na jaar een aanzienlijke hoeveelheid tijd en geld in de zoektocht naar gemotiveerde, betrouwbare en deskundige mensen."

WAT WAS VOLGENS U DE BELANGRIJKSTE VERWEZENLIJING VAN UW ADMINISTRATIE IN 2002?

Frans Rochtus: "Onze grootste uitdaging was ongetwijfeld het project van de roodlichtcamera's. Bij het begin van

het jaar kregen we de opdracht om 100 kruispunten uit te rusten met een onbemande camera. Dit moesten we realiseren bovenop ons normale takenpakket. Om de opdracht tot een goed einde te brengen, hebben 25 mensen full-time op het project gewerkt. Hun engagement en geloof in de opdracht hebben ervoor gezorgd dat we uiteindelijk 131 camera's hebben geïnstalleerd, waarvan 111 nieuwe. Een onverhoopt succes, zeker gezien de grote druk van buitenaf op dit dossier. Ook de steun van de minister was een belangrijke factor in het welslagen van het project; dankzij zijn tussenkomst konden we een aantal extra mensen aanwerven."

WELKE ANDERE GROTE PROJECTEN HEEFT U HET VOORBIJE JAAR GEREALISEERD?

Frans Rohtus: "In mei 2002 werd de Databank Ondergrond Vlaanderen (DOV) officieel voorgesteld aan het grote publiek. Deze databank is door het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap opgericht met de bedoeling de kwaliteit en de toegankelijkheid van de gegevens over de ondergrond in Vlaanderen te verbeteren. De DOV wordt gestuurd en beheerd in een samenwerkingsverband tussen onze afdeling Geotechniek, de afdeling Water van AMINAL en de afdeling Rijkdommen en Energie van de administratie Economie. Het hele project moet binnen drie jaar voltooid zijn.

Ook de Mira-brug in Waasmunster werd vorig jaar feestelijk ingehuldigd. AOSO tekende de restauratieplannen op basis waarvan het geklasseerde monument met gebruik van oude technieken in haar oorspronkelijke staat werd hersteld."

AOSO SPEELT EEN BELANGRIJKE ROL IN TAL VAN MOBILITEITSPROJECTEN. HOE EVOLUEERDEN DEZE IN 2002?

Frans Rohtus: "Dankzij de ongebreidelde evolutie op technisch en technologisch vlak kunnen we het mobiliteitsvraagstuk steeds professioneler aanpakken. Door onze pragmatische en projectmatige aanpak kon AOSO aanzienlijke bijdragen leveren aan een veiliger verkeer. Een uitstekend voorbeeld hiervan is het Verkeerscentrum

Vlaanderen dat in 2000 boven de doopvont werd gehouden. In een eerste fase moest dit centrum de verkeersafwikkeling in Antwerpen registreren. Vandaag wordt hard gewerkt om dit systeem uit te breiden naar Brussel en Gent. Daarnaast zal het Verkeerscentrum verkeersinformatie verstrekken voor heel Vlaanderen.

Ook het River Information Service (RIS) – dat op hetzelfde principe gestoeld is als het Verkeerscentrum – hebben we dit jaar stelselmatig verder uitgebouwd. Op dit moment worden alle gegevens over waterstanden en debieten online beheerd en doorgestuurd naar alle belanghebbende instanties. Bovendien werd het systeem uitgerust met een no-break, die ervoor zorgt dat de spanning voor de informatica- en netwerksystemen nooit wegvalt. Hierdoor is de continue doorsturing van gegevens gewaarborgd. Bij de overstromingen eind vorig jaar heeft dit systeem zijn sterktes ruimschoots bewezen."

HOE VERHOUDT DE SLAGKRACHT VAN UW ADMINISTRATIE ZICH TOT DIE VAN BEDRIJVEN UIT DE PRIVÉ-SECTOR?

Frans Rohtus: "Doorheen de jaren heeft onze administratie een ruime expertise opgebouwd die tot ver buiten de landsgrenzen reikt. Het beste bewijs van onze internationale uitstraling werd afgelopen jaar geleverd door het 'Panama project': de vernieuwing van de sluisen in het Panamakanaal. Technum zocht ons aan om een studie te maken van de nieuwe sluisdeuren. De enige nog overblijvende concurrent is een groot Amerikaans bedrijf. Ook in het verleden wist onze administratie zich zonder moeite te meten met privé-bedrijven, zowel inzake kennis als rendement. Zo ontvingen we twee jaar geleden de eerste prijs in de Belgische Staalbouwwedstrijd voor ons innovatief concept voor de bouw van de sluis van Beernem."

EN WAT BETREFT DE KOSTPRIJS?

Frans Rohtus: "Op het vlak van kosten gaat onze administratie een gezonde concurrentie aan met de privé-sector. Dankzij een efficiënte kostenbeheersing, slagen we erin de prijs van onze dienstverlening laag te houden.

Op die manier verplicht onze administratie de privé-sector om competitieve prijzen te hanteren en oefenen we een belangrijke, actieve invloed uit op het totale kostenplaatje van projecten. Dit was vorig jaar onder meer het geval bij de sluiting van de Ring rond Antwerpen.”

WAT STAAT ER HET KOMENDE JAAR OP DE AGENDA?

Frans Rochtus: “Het jaar 2003 staat in het teken van het project Beter Bestuurlijk Beleid (BBB), met een nieuwe organisatiestructuur voor de Vlaamse Overheid. Dit veranderingsproces startte al in de tweede helft van vorig jaar. BBB zal de werking van onze administratie en de motivatie van onze medewerkers in de toekomst verder versterken. Toch komt het proces slechts stapvoets op gang. Bovendien moeten twee cruciale uitdagingen nog genomen worden: personeelsbeleid en ICT. Willen we klaar zijn voor de toekomst, dan is op deze vlakken zeker nog werk aan de winkel.”

WAAR LEGT U DE KLEMTONEN VOOR DE TOEKOMST?

Frans Rochtus: “Sedert de start van het EFQM-project in 1998 heeft onze administratie al drie accreditaties van het Ministerie van Economische Zaken in de wacht gesleept, met name voor de afdelingen Betonstructuren, Metaalstructuren en Geotechniek. Deze erkenningen, die ons toelaten ook internationaal op te treden, zijn voor ons een sterke stimulans om te blijven investeren in het verhogen van de kwaliteit van onze dienstverlening. Een van onze doelstellingen voor volgend jaar wordt het behalen van de EFQM-prijs voor Vlaanderen.

Daarnaast willen we op projectvlak de lijn van vorig jaar doortrekken. Ik ben ervan overtuigd dat we ook dit jaar tal van nieuwe, toonaangevende projecten zullen realiseren. Om ons imago van dynamische en energieke administratie kracht bij te zetten, zullen we de uitdagingen die 2003 voor ons in petto heeft onder een nieuwe naam tegemoet treden: ATOM of Agentschap Technische Opdrachten Mobiliteit.”



INNOVATIEF SLUIZENCOMPLEX OP HET PANAMAKANAAL.

DE NAAM EN FAAM VAN DE ADMINISTRATIE ONDERSTEUNENDE STUDIES EN OPDRACHTEN (AOSO) REIKT TOT VER BUITEN ONZE LANDSGREZEN. ZO WERD DE ADMINISTRATIE BEGIN VORIG JAAR AANGEZOCHT VOOR DE CONCEPTSTUDIE VAN EEN NIEUW SLUIZENCOMPLEX OP HET PANAMAKANAAL.

Sluizen	Post-Panamax	Berendrecht	Van Cauwelaert	
Sluisbreedte	61 m	68 m	35 m	
Totaal max. verval	30 m	5 m	5 m	
Min. diepgang	18,3 m	17,8 m	14 m	
Sluisdeuren	Drietraps-	Drietraps-	Sluisdeuren	Sluisdeuren
Panama (concept)	opwaarts	afwaarts	Berendrecht	Van Cauwelaert
Lengte	63 m	63 m	69,7 m	36,5 m
Hoogte	22,7 m	31,7 m	22 m	19,3 m
Breedte	6,5 m	12 m	10 m	7,1 m
Gewicht	1 900 ton	3 100 ton	1 700 ton	1 300 ton

Begin augustus 2001 schreef ACP, de beheerder van het Panamakanaal, een internationale offertevraag uit voor de conceptstudie van een project van cruciaal belang voor de wereldhandel. Doel van deze studie is het ontwikkelen van een nieuwe transitmogelijkheid voor Post-Panamax schepen tussen de Atlantische en de Stille Oceaan. Vandaag dingen nog twee studie bureaus naar de opdracht. Enerzijds werkt het US Army Corps of Engineers een ontwerp uit voor de verbinding van het Panamakanaal met de Atlantische Oceaan. Anderzijds kreeg Technum – in consortium met een Belgisch-Franse groep studie bureaus rond Tractebel – in januari 2002 de prestigieuze opdracht voor de studie van de verbinding met de Stille Oceaan toegewezen. Het beste ontwerp zal worden gebruikt voor beide verbindingen.

VLAAMSE KNOWHOW MET INTERNATIONALE UITSTRALING

De sluizen, nodig voor het overbruggen van de waterpeilverschillen, vormen de belangrijkste technische uitdaging van het project. Hiervoor deed Technum een beroep op de kennis en ervaring van de afdeling Metaalstructuren van AOSO. Tijdens een eerder bezoek aan België toonde ACP zich immers zeer geïnteresseerd in de zeesluizen in de havens van Antwerpen en Zeebrugge. Vooral de vlotte versassingsmogelijkheden voor zeer grote zeeschepen werden met fascinatie bekeken. Het lag dan ook in de lijn van de verwachtingen dat de Vlaamse knowhow inzake sluizenbouw zou worden aangeboden voor het project.

ZWAARSTE CONSTRUCTIE TER WERELD

Na afweging van enkele alternatieven, werd in overleg met ACP beslist om het Panamakanaal uit te rusten met roldeuren. Dit concept wordt vandaag al gebruikt voor de grote zeesluizen in Vlaanderen. Voor AOSO houdt de opdracht concreet de studie in van twee sluisconfiguraties. De eerste is een drietrapssluis waarmee het aanwezige waterpeilverschil in drie trappen wordt overbrugd. Het spectaculairst is de eentrapssluis, waarbij de schepen het volledige hoogteverschil in een keer overbruggen. In combinatie met de vereiste sluisbreedte en diepgang, nodig voor de enorme Post-Panamax schepen, wordt dit de zwaarste sluisdeurconstructie ter wereld. Dankzij de

nieuwe deuren wordt de capaciteit van het kanaal meer dan verdubbeld.

Door het voeren van een constructieve dialoog met ACP, heeft AOSO een klantgericht ontwerp afgeleverd dat voldoet aan alle gewenste gebruiksvoorwaarden. Hoewel de beheerder van het Panamakanaal pas in de loop van 2003 een definitieve beslissing zal nemen, toonde hij zich reeds zeer tevreden over de door Technum en AOSO voorgelegde conceptstudie. Inmiddels werd een uitbreidingsopdracht ontvangen voor een derde configuratie: de tweetrapssluis.

NIEUWE ACCREDITATIES IN DE SECTOR BURGERLIJKE BOUWKUNDE

BINNEN DE ADMINISTRATIE ONDERSTEUNENDE STUDIES EN OPDRACHTEN HEEFT DE AFDELING METAALSTRUCTUREN DE VOORBIJE JAREN DE BASIS GELEGD VOOR HET UITBOUWEN VAN EEN KWALITEITSSYSTEEM. HIERVOOR WERD DE AFDELING IN HET VERLEDEN BEKROOND MET HET BELTESTCERTIFICAAT.

IN 2002 WAS HET DE BEURT AAN DE AFDELINGEN GEOTECHNIEK EN BETONSTRUCTUREN OM HET FELBEGEERDE CERTIFICAAT IN DE WACHT TE SLEPEN. DE AFDELING BETONSTRUCTUREN BEHAALDE EEN ACCREDITATIE ALS KEURINGSINSTELLING EN DE AFDELING GEOTECHNIEK ALS BEPROEVINGSLABORATORIUM.

Voor de Afdeling Betonstructuren begon het accreditatieproces vorig jaar met het succesvol doorlopen van de Beltestaudit. Deze test vond plaats in januari. De Afdeling Geotechniek doorliep de audit twee jaar geleden. Zij moest enkel nog wachten op een confirmatie van de resultaten. In het voorjaar van 2002 was het zover. Beide afdelingen ontvingen de certificaten, gevalideerd door het federale ministerie van Economische Zaken. De Afdeling Metaalstructuren mocht het Beltestcertificaat drie jaar geleden al in ontvangst nemen. Vorig jaar was de

afdeling aan haar eerste verlengingsaudit toe. Dankzij de inspanningen van alle betrokkenen kon ook deze met succes worden afgerond. De afdeling zag haar certificaat met drie jaar verlengd.

NIEUWE NORMEN ... NIEUWE AUDITS

Nieuw op het accreditatiefront vorig jaar was de officiële introductie van de ISO-kwaliteitsnormen ter vervanging van de vroegere Europese normen voor de

beproevinglaboratoria. Voor de Afdeling Geotechniek betekende dit concreet dat voor eind 2002 het bestaande kwaliteitssysteem conform moest worden met de nieuwe ISO-17025 norm. Vooral op het gebied van de opleiding van personeel en de meetonzekerheid stelt de ISO-norm beduidend hogere eisen dan de vroegere Europese normen. De Beltestaudit van 12 november 2002 toonde echter aan dat de omzetting in ruime mate voldeed aan de gestelde eisen.

Het invoeren en beheren van een kwaliteitssysteem houdt

meer in dan het doormaken van een driejaarlijkse audit. Kwaliteitszorg vergt een voortdurende inspanning van alle betrokkenen, op alle niveaus. AOSO volgt het functioneren van haar kwaliteitssysteem op de voet. Hiervoor worden hulpmiddelen als interne audits en managementreviews aangewend.

De erkenningen, die AOSO toelaten ook internationaal op te treden, zijn voor de administratie een sterke stimulans om te blijven investeren in het verhogen van de kwaliteit van haar dienstverlening.

LICHT OP GROEN VOOR onbemande camera's

VORIG JAAR WERD BESLIST OM JAARLIJKS HONDERD KRUISPUNTEN UIT TE RUSTEN MET ROODLICHTCAMERA'S EN ZO DE VERKEERSVEILIGHEID TE VERBETEREN. DE ADMINISTRATIE ONDERSTEUNENDE STUDIES EN OPDRACHTEN WERD ALS UITVOERDER VAN HET PROJECT AANGESTELD. EEN TAAK DIE DE AGENDA VAN DE AANGEWEEZEN PROJECTVERANTWOORDELIJKEN BEHOORLIJK VULDE ...



Doel van het project is om in totaal op driehonderd vijftig kruispunten een roodlichtcamera te plaatsen die tegelijk ook de snelheid kan meten. Concreet betekent dit dat binnen enkele jaren één belangrijk kruispunt op vier met een camera zal zijn uitgerust. Directeur-generaal Frans

Rochtus van AOSO werd als projectverantwoordelijke aangesteld. Zijn administratie staat in voor de volledige uitrusting van de kruispunten die hiervoor in aanmerking komen. De Administratie Wegen en Verkeer zorgt voor de ondersteuning inzake wegbekleding.

Om een project van dergelijke omvang tot een goed einde te brengen, zijn timing, communicatie en een correcte samenwerking tussen alle actoren onderling van groot belang. Ook met externe afdelingen en toeleveranciers moeten duidelijke afspraken worden gemaakt. Bovendien is overleg noodzakelijk voor het vastleggen van de opstelplaatsen en de gebruiksomstandigheden van de camera's. In dit kader organiseerde AOSO voor elke Vlaamse provincie een overlegvergadering waarop vertegenwoordigers werden uitgenodigd van het parket, de federale en lokale politie, de burgemeester en het afdelingshoofd van de betrokken afdeling Wegen en Verkeer.

131 IN PLAATS VAN 100

In 2002 dienden 100 nieuwe kruispunten te worden uitgerust met onbemande camera's. Het was een "alles of niets"-opdracht. Om deze tot een goed einde te brengen, maakte AOSO onmiddellijk 25 eigen mensen vrij, vooral uit de afdelingen ATO, EMA en EMG. Zij moesten een strikte planning volgen met vaste mijlpalen.

ATO-medewerkers traden op als verkenner en voorlopers. De 100 sites moesten in kaart worden gebracht vóór het verlot à rato van 20 kruispunten per maand. Op 1 februari werd het startschot gegeven.

Een maand later gingen EMA en EMG aan de slag. Door het goede samenspel, de motivatie en de inzet van iedereen, waren op 31 oktober 131 sites geprehomologeerd door AOSO. Het homologatiewerk van het federale Ministerie van Economische Zaken kon dan ook sterk worden beperkt.

UITSTEKENDE TUSSENTIJDSE EVALUATIE

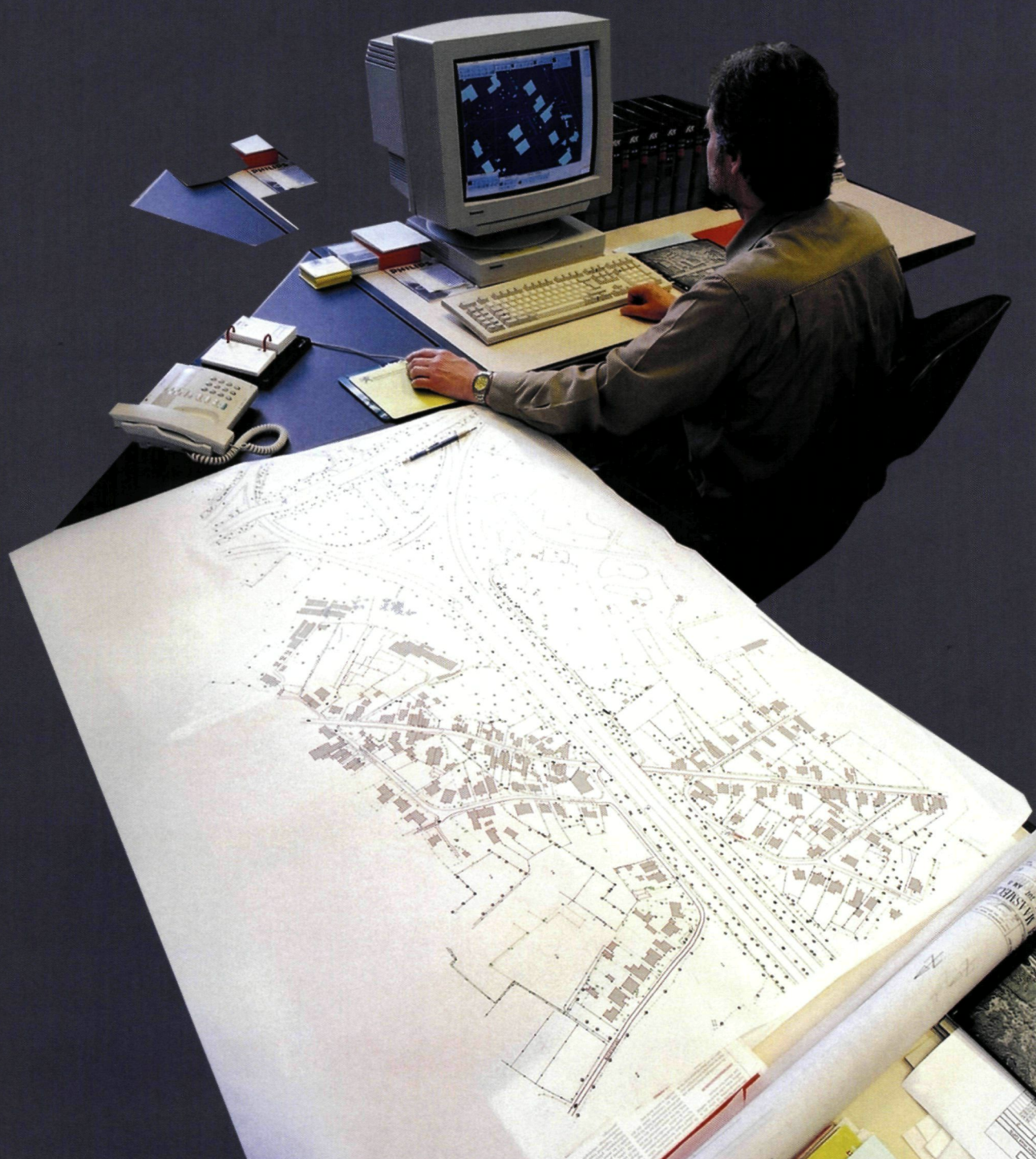
Sinds de eerste onbemande camera's in gebruik werden genomen, is zowel het aantal zware ongevallen als het aantal overtredingen gevoelig gedaald. De cijfers tonen een daling aan van 50% tot 80%. Zelfs de aanwezigheid van camera's die nog niet in werking zijn, oefent een positieve invloed uit op het rijgedrag.

Uit dit alles blijkt duidelijk dat – wanneer de pakkans wordt verhoogd – preventie een maximale rol speelt. Waar de politie en het parket vroeger enigszins aarzelend stonden tegenover de hoeveelheid bijkomend werk, trad ook hier een kentering op. Deze positieve evolutie maakt evenzeer deel uit van het globale veranderingsproces, dat zich zowel in de feiten als in de mentaliteit afspeelt.

Administratie Ruimtelijke Ordering, Huisvesting en Monumenten en Landschappen AROHM



Interview Hugo Beersmans 42 - Start Vlaamse Wooninspectie 46 - Speel niet met
je droomhuis 47 - Renaat Braem Huis open voor het publiek 49



De Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen is actief in drie beleidsvelden.

‘Huisvesting’ wordt gevormd door twee subafdelingen: Woonbeleid en Financiering Huisvestingsbeleid. Samen zorgen zij voor de voorbereiding, uitvoering en financiering van het Vlaamse woonbeleid. ‘Monumenten en Landschappen’ is belast met de zorg voor het onroerend erfgoed. Ruimtelijke Ordening – met de subafdelingen Ruimtelijke Planning, Stedenbouwkundige Vergunningen en Bouwinspectie – vormt de derde tak van de administratie. Directeur-generaal Hugo Beersmans blikt terug op 2002.



INTERVIEW

Hugo Beersmans

HOE EVOLUEERDEN DE ACTIVITEITEN INZAKE HUISVESTING?

Hugo Beersmans: “Onze afdeling Huisvesting vervulde vroeger in de eerste plaats een sociale rol. Zo was het sociale huisvestingsbeleid een van haar belangrijkste taken. De financiële middelen die hiervoor nodig zijn, zitten echter verspreid over diverse instanties en organisaties. Door deze versnippering konden we in het verleden niet alle vooropgestelde doelstellingen realiseren. Daarom hebben we vorig jaar de eerste stappen gezet naar een gecoördineerde aanpak. We gingen met een aantal actoren op het terrein rond de tafel zitten en bundelden projecten en programma’s.

Vandaag reiken onze bevoegdheden verder dan de puur sociale opdrachten. Ook kwaliteitsbewaking behoort nu

tot ons takenpakket. De Vlaamse Wooncode voorziet in een efficiënte bestrijding van leegstand, verkrotting en mensonwaardige levensomstandigheden. De lancering van de wooninspectie twee jaar geleden past in dit kader. Vorig jaar ging de inspectie voor het eerst de baan op. Ondertussen verscheen haar eerste verslag. Hieruit blijkt alvast dat de samenwerking met de parketten en de gemeenten bijzonder goed verloopt.”

WAAR LEGDE RUIMTELIJKE ORDENING VORIG JAAR DE KLEMTON?

Hugo Beersmans: “De afgelopen jaren is druk gewerkt aan de aanpassing van de regelgeving. Hierbij worden de oude decreten – gebaseerd op de wet van ’62 – omgevormd

tot nieuwe met een volledig nieuw planningsinstrumentarium: de ruimtelijke structuur- en uitvoeringsplannen. Door dit transitieproces krijgen de gemeenten een veel grotere verantwoordelijkheid, vooral op het vlak van vergunningen. In een eerste fase worden op drie niveaus ruimtelijke structuurplannen opgemaakt: gewestelijk, provinciaal en gemeentelijk. Deze beleidsplannen kunnen nadien worden vertaald in ruimtelijke uitvoeringsplannen, die voor de inwoners een aantal verplichtingen en beperkingen met zich meebrengen en op basis waarvan gebiedsspecifiek vergunningen kunnen worden toegestaan. Het gewest heeft al sinds eind '97 een ruimtelijk structuurplan."

In 2002 werd alles in het werk gesteld om dit Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen uit te voeren. Diverse elementen uit het plan zijn al gerealiseerd, andere zitten op het goede spoor. Daarnaast werden twee ruimtelijke structuurplannen op provinciaal niveau goedgekeurd, namelijk voor West-Vlaanderen en Antwerpen. Begin 2003 volgde de goedkeuring voor het structuurplan Limburg."

TWEE JAAR GELEDEN WAS ER NOGAL WAT COMMOTIE ROND HET ZONEVREEMD WONEN.

WELKE ONTWIKKELINGEN WAREN ER OP DAT VLAK IN 2002?

Hugo Beersmans: "Vroeger werd het bouwen van woningen op gewestniveau geregeld door de zogenaamde gewestplannen. Deze konden door de bijzondere plannen van aanleg op lagere niveaus verder in detail worden uitgewerkt. Daarin moesten specifieke regelingen worden getroffen om het toekomstperspectief voor iedereen duidelijk vast te leggen. Dit laatste is echter zelden gebeurd. Men beperkte zich meestal tot generieke afwijkingen op de te algemene voorschriften, waardoor de hele problematiek rond zonevreemde gebouwen de kop opstak.

Vorig jaar hebben we vooral aandacht besteed aan het wegwerken van praktische knelpunten in zowel de oude als de nieuwe decreten. Ook voor een aantal campings die in zones lagen waar niet mag worden gekampeerd, werd een oplossing gevonden.



In afwachting van de nieuwe ruimtelijke structuur- en uitvoeringsplannen, werden alvast een aantal overgangsbepalingen geformuleerd voor een periode van vijf jaar."

OVER WELKE INITIATIEVEN GAAT HET CONCREET?

Hugo Beersmans: "We hebben nu al werk gemaakt van een drastische verkorting van de adviestermijnen. Vroeger moest elke bouw aanvraag voor advies aan de gemachtigde ambtenaar worden voorgelegd. Het nieuwe decreet kent een grotere zelfstandigheid toe aan de gemeenten. Voor de overgangperiode tussen het oude en het nieuwe decreet werden inmiddels een groot aantal werken uitgesloten van voormeld advies. Bovendien werd in een voorontwerp van decreet voorgesteld om de gemeenten toe te laten zelf een beslissing te nemen indien het advies er na 50 dagen nog niet is. Dit zal uiteraard een positieve invloed hebben op de doorlooptijd van dossiers.

In 2002 werd ook de procedure voor het aanvragen van een bouw- of verbouwingsvergunning aanzienlijk vereenvoudigd. Voor veel werken is vandaag geen vergunning of architect meer vereist. Tot slot hebben we ook een intensieve sensibilisatiecampagne opgezet om mensen tot voorzichtigheid aan te manen bij het bouwen van een huis."



WAREN ER NOG ANDERE BELANGRIJKE VERWEZENLIJKINGEN INZAKE RUIMTELIJKE ORDENING?

Hugo Beersmans: "Vorig jaar zijn we erin geslaagd nagenoeg alle afbakeningsprocessen voor stedelijk gebied en voor een aantal zeehavens en economische knooppunten op het goede spoor te zetten. In 2003 staat het aansnijden van de woonuitbreidingsgebieden rond de steden bovenaan op de agenda. Een aantal nieuwe voorschriften moet ervoor zorgen dat juridische problemen rond het op de markt brengen van bouwgronden in deze gebieden tot het verleden behoort en dat daarover op lokaal niveau kan worden beslist.

Ook inzake groene ruimtelijke uitvoeringsplannen werden belangrijke beslissingen genomen. De afbakening van de eerste gebieden voor het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) past hierin. Het komende jaar zal dit project in een hoog tempo worden voortgezet."

WAT WAREN DE BELANGRIJKSTE GEBEURTENISSEN OP HET VLAEK VAN MONUMENTENZORG?

Hugo Beersmans: "Een mijlpaal was ongetwijfeld de voltooiing van de restauratie van het Huis van Renaat Braem, de enige geklasseerde woning die dateert van na de tweede wereldoorlog. In 1999 werd het monument overgedragen aan de Vlaamse Gemeenschap, die nadien startte met de restauratie. Het huis is nu geopend voor het publiek en groeit vandaag uit tot een populaire toeristische trekpleister."

WAREN ER OOK MINPUNTEN VORIG JAAR?

Hugo Beersmans: "Gedurende twee jaar hebben we planmatig gewerkt aan een goede ruimtelijke inpassing van de Waaslandhaven, met onder andere de bouw van het Deurganckdok. De schorsing van de bouwvergunningen door de Raad van State was een grote teleurstelling. Het stuklopen van het dossier was in de eerste plaats te wijten aan het feit dat de Vlaamse regelgeving onvoldoende was afgestemd op de Europese milieuwetgeving. Om deze situaties in de toekomst te vermijden, is het belangrijk dat er voortaan van meet af aan overleg wordt gepleegd tussen alle betrokken partijen en Europa. Bovendien moet het totale departement zich bewust worden van de verregaande invloed die Europa op ons ruimtelijk beleid uitoefent."

HOE GAAT UW ADMINISTRATIE DE TOEKOMST TEGEMOET?

Hugo Beersmans: "In 2003 gaan we op hetzelfde elan verder. Ons beleid zal worden bepaald door twee krachtlijnen: het subsidiariteitsbeginsel en het vereenvoudigen van procedures. De eerste krachtlijn houdt in dat we er zullen op toezien dat de gemeenten de bijkomende bevoegdheden die ze hebben gekregen ook daadwerkelijk gebruiken. Ten tweede zullen we het komende jaar veel aandacht besteden aan een verdere vereenvoudiging van de procedures. De burger heeft immers recht op een duidelijke regelgeving en een snelle behandeling van zijn dossier."

START VLAAMSE WOONINSPECTIE

IN 2002 GING EEN NIEUWE FASE IN HET WOONBELEID VAN START. VERHUURDERS VAN ONBEWOONBARE WONINGEN EN KAMERS KUNNEN NU STRAFRECHTELIJK WORDEN VERVOLGD.

Sinds vijf jaar is de Afdeling Financiering Huisvestingsbeleid bevoegd voor de kwaliteitsbewaking van woningen in Vlaanderen. De Vlaamse Wooncode en het Kamerdecreet van 1997 leggen een aantal kwaliteitsnormen vast waaraan elke huurwoning moet voldoen. Deze hebben in de eerste plaats betrekking op aspecten van veiligheid, gezondheid en woonkwaliteit. Om strafrechtelijk inbreuken op te sporen, werd een nieuwe dienst opgericht: de Vlaamse Wooninspectie.

TAKEN EN PRIORITEITEN

De Wooninspectie verbaliseert verhuurders die onbewoonbaar verklaarde woningen verder blijven verhuren. Hiervoor kreeg de inspectie politiebevoegdheid. Het PV wordt overgemaakt aan het parket, dat instaat voor de strafrechtelijke vervolging. De acties van de Wooninspectie tegen verkrotting en huisjesmelkerij verlopen steeds in nauwe samenwerking met de stedelijke en gemeentelijke diensten en de politie.

De Wooninspectie richt zich op het slechtste segment van de huurmarkt en treedt prioritair op tegen eigenaars die meerdere panden met een zeer slechte woonkwaliteit verhuren. Uit de resultaten van haar eerste werkjaar blijkt duidelijk dat strafrechtelijke vervolging geen overbodige maatregel is. Vorig jaar verbaliseerde de inspectie niet minder dan 189 kamers, studio's, appartementen of ééngezinwoningen op een totaal van 59 geïnspecteerde panden. In 43% van de gevallen betrof het een verhuurder met meerdere verkrotte panden.

GEVAARLIJK EN ONGEZOND

Het aantal opgetekende zware gebreken en zeer ernstige veiligheidsrisico's was opvallend. In 80% van de gevallen werd elektrocutiegevaar vastgesteld. Bij 50% van de wooneenheden bestond er een gevaar voor CO-vergiftiging en in een kwart van de geïnspecteerde panden werden ernstige stabiliteitsproblemen met risico op instorting geconstateerd. Andere gebreken: vochtproblemen, onvoldoende verluchtingsmogelijkheden, gevaar voor gasontploffing of brand, ernstige beschadiging van ramen en deuren, ...

Het verhuren van onbewoonbare woningen is vooral een stedelijke problematiek. 55% van de acties vond dan ook plaats in de grootsteden Antwerpen en Gent. Vooral economisch en sociaal zwakke huurders komen noodgedwongen terecht in het slechtste segment van de private huurmarkt. Zo zijn asielzoekende vreemdelingen en kansarme Belgen de gemakkelijkste slachtoffers van huisjesmelkers. Ook minder koopkrachtige alleenstaanden moeten vaak hun toevlucht nemen tot verkrotte woningen. Wegens een gebrek aan betaalbare en kwaliteitsvolle alternatieven zijn dit vooral kamers of kleine studio's.

SPEEL NIET MET JE DROOMHUIS

AROHM GAF DE BURGER VORIG JAAR EEN WIJZE RAAD: "SPEEL NIET MET JE DROOMHUIS". MET FOLDERS, ADVERTENTIES EN EEN TV-SPOT INFORMEERDE ZE DE BEVOLKING OVER WETTELIJKE MOGELIJKHEDEN EN BEPERKINGEN VOOR WIE WIL BOUWEN OF VERBOUWEN.



Vergunningsprocedures verliezen alle betekenis als ze niet worden nageleefd. Daarom zijn toezicht en handhaving noodzakelijk. De Vlaamse Overheid wil deze opdracht niet alleen uitvoeren door bestraffend op te treden. Ook het voorkomen van problemen krijgt de nodige aandacht. De informatiecampagne Speel niet met je droomhuis vorig jaar, paste in dit kader.

BELANG VAN VERGUNNINGEN

Speel niet met je droomhuis leverde een ernstige inspanning om bouwlustigen te informeren over de regelgeving inzake stedenbouwkundige vergunningen. Centraal in de campagne stond een sprekende baksteen. De boodschap die hij de burger meegaf, was kort maar krachtig: begin niet met het bouwen, verbouwen en herbouwen van je droomhuis zonder eerst na te gaan of je een vergunning nodig hebt.

In een folder werd kort de problematiek van de zonevreemde woningen aangekaart. Ook werd van naaldje tot draadje uitgelegd welke werkzaamheden een stedenbouwkundige vergunning of een architect vereisen en welke niet. Tot slot werden ook de maatregelen geschetst

waaraan men zich mag verwachten wanneer men de voorschriften niet naleeft. De folder werd verspreid via de Vlaamse Infolijn, de infozuilen in de gemeenten en de krantenwinkels. Op die manier richtte men zich tot een breed publiek.

VOORKOMEN IS BETER

Daarnaast verschenen een aantal meer specifieke folders, die telkens een van de onderwerpen uit de algemene folder verder uitspitten. Hierin werd onder meer uitgelegd welke stappen de burger moet ondernemen bij het uitvoeren van courante werken zoals het bouwen van een tuinhuis, een veranda, een garage of een carport. Ook de aanleg van een openluchtzwembad, een siervijver of een terras kwam hierbij aan bod.

Om zoveel mogelijk mensen te bereiken, werden kosten noch moeite gespaard. Om de campagne kracht bij te zetten, verschenen tal van advertenties in diverse dagbladen en tijdschriften. Op de gewestelijke en de regionale kanalen werd een tv-spot uitgezonden. Voorkomen is immers nog altijd beter dan genezen ...

Renat Brøem HUS



OPEN VOOR HET PUBLIEK

IN DE LENTE VAN 1999 SCHONK ARCHITECT RENAAT BRAEM ZIJN WONING MET INBEGRIJF VAN ZIJN ARTISTIEKE OEUVERE EN DELEN VAN ZIJN PERSOONLIJK ARCHIEF AAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP. DE AFDELING MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN KREEG DE OPDRACHT OM VOOR DIT BESCHERMD MONUMENT EEN RESTAURATIE- EN HERBESTEMMINGSPROJECT UIT TE WERKEN. VORIG JAAR WAS DE RESTAURATIE VOLTOOID. OP 20 JANUARI 2003 WERD HET HUIS OFFICIEEL GEOPEND VOOR HET PUBLIEK.

Renaat Braem geldt als één van de belangrijkste vertegenwoordigers van de naoorlogse architectuur in België. Als enige Belg in de geschiedenis liep hij in 1936-1937 stage bij Le Corbusier. In de jaren '50 en '60 kreeg zijn loopbaan internationaal weerklank met de bouw van indrukwekkende huisvestingscomplexen in Antwerpen, Brussel en Leuven. Zijn Administratief Centrum voor de stad Antwerpen wordt beschouwd als één van de meest inspirerende hoogbouwcomplexen van die tijd in België. Als onvermoeibaar theoreticus en polemist schreef Renaat Braem in 1968 geschiedenis met zijn essay *Het lelijkste land ter wereld*, een aanklacht tegen de naoorlogse ruimtelijke ordening in België.

BEVRIJDING VAN DE MENS

Architectuur betekende voor Braem 'de kunst van het organiseren van de ruimte tot bevrijding van de mens'. Ook zijn eigen huis vertolkt op eigenzinnige wijze het idee van het 'bevrijde wonen' als voorwaarde voor een beter leven. Toen de architect in 1997 naar een verzorgingsinstelling vertrok, bleven enkel de materiële sporen achter van een ongeschreven verhaal over een bewogen leven. Hoe deze sporen terug leesbaar te maken en zinvol te onttrekken aan het voorbijgaan van de tijd, was één van de grote uitdagingen bij het zoeken naar een gepaste herbestemming.

Een multidisciplinair team van architecten, architectuurhistorici, restaurateurs, beveiligings- en tuindeskundigen, boog zich over het project. Zij toverden het ingeslapen

pand opnieuw om tot de schitterende parel die indertijd de internationale architectuurpers wist te bekoren. Om het delicate erfgoed maximaal te ontzien, werd gekozen voor een kleinschalig project met een bescheiden educatief-wetenschappelijke inbreng. Men zorgde ervoor dat de ontsluiting voldoende garanties inhoudt voor een langdurig behoud, zonder daarom de mogelijkheid tot bezoek te hypothekeren.

BEZOEKERS WELKOM

Om permanent onderhoud en toezicht te verzekeren aan een aanvaardbaar budget, werd gekozen voor een inwonende conservator. Hij kan de bezoekers ook een persoonlijke ontvangst bieden en op die manier de privé-sfeer bestendigen. De voormalige garage doet dienst als een bescheiden bezoekerscentrum, met een permanente audiovisuele presentatie en een ruimte voor kleine tentoonstellingen rond het leven en werk van Renaat Braem. Het bezoek verloopt uitsluitend in kleine groepjes onder deskundige begeleiding van een gids.

Als 'open monument' biedt het Renaat Braem Huis niet alleen een geprivilegieerde kijk op de leefwereld van één van onze belangrijkste architecten. Het is ook een unieke kans omeenauthetiekvoorbeeldvan een intacten eigentijds naoorlogs interieur op schaal 1/1 te beleven. Renaat Braem zelf heeft de restauratie van zijn 'thuis' niet meer kunnen meemaken. Hij overleed bij de start van de werken, begin 2001.

DEPARTEMENT

LEEFMILIEU & INFRASTRUCTUUR

JAARBOEK LIN 2002

Administratie Wegen en Verkeer -AWV



Interview Johan Vanderheyden ⁵² - Ecologisch Bermbeheer: een nieuwe trend ⁵⁶ - Samenwerking en communicatie: sleutels tot succes ⁵⁷ - Verkeersbeheer van minuut tot minuut ⁵⁸





Met ongeveer 1700 medewerkers is de Administratie Wegen en Verkeer (AWV) de op één na grootste administratie van het departement Leefmilieu en Infrastructuur. AWV werkt structureel en projectmatig aan het verbeteren van de mobiliteit. De administratie is onder meer bevoegd voor het aanleggen, onderhouden en beheren van gewestwegen, autosnelwegen, fietspaden en bermen.

Daarnaast staat AWV in voor de organisatie van het verkeer, met het oog op het garanderen van een vlotte doorstroming voor alle verkeersdeelnemers. Hierbij neemt ze zowel aspecten van veiligheid, ruimtelijke ordening, economie als ecologie in acht.

Tot slot behoort ook de coördinatie van het geregeld vervoer en de regionale luchthavens tot de opdrachten van AWV.

De Administratie Wegen en Verkeer verdeelt haar takenpakket over vier centrale beleidsafdelingen: Personenvervoer en Luchthavens, Wegenbeleid- en beheer, Verkeerskunde en Wegengbouwkunde. Daarnaast beschikt de administratie over vijf provinciale afdelingen in Vlaanderen. AWV is decentraal georganiseerd: elk afdelingshoofd draagt verregaande verantwoordelijkheden. Vanuit alle buitenafdelingen wordt nauw samengewerkt met de gemeenten. Directeur-generaal Johan Vanderheyden vat het afgelopen jaar samen.



INTERVIEW

Johan Vanderheyden



opstarten – steeds uitgebreider worden. Voordat onze administratie een bouwvergunning kan krijgen, moeten eerst mogelijke milieueffecten worden nagegaan of moeten convenanten

worden afgesloten. Hiervoor is overleg met de gemeenten en andere actoren nodig, die op hun beurt het advies van de betrokkenen zelf willen inwinnen. Hoewel al deze tussenstappen uiterst belangrijk zijn, zorgen ze ervoor dat het hele realisatieproces alsmäär langer duurt.

Een tweede trend is dat de burger steeds kritischer wordt. Dat is een positieve ontwikkeling: op die manier worden we verplicht onszelf telkens weer in vraag te stellen. Soms moeten concepten na overleg met de burger worden herdacht of bijgestuurd. Dit komt de kwaliteit van onze projecten alleen maar ten goede.”

HOE BLIKT U TERUG OP VORIG JAAR?

Johan Vanderheyden: “2002 was een goed jaar voor onze administratie. We zijn erin geslaagd alle middelen die ons werden toegewezen voor 100% vast te leggen. Hiervoor werden niet minder dan 361 aanbestedingen uitgeschreven, gemiddeld goed voor ongeveer 1 miljoen euro per stuk. Een hele prestatie, temeer omdat onze administratie het met steeds minder personeelsleden moet doen. Dit succes vormt een bewijs van de motivatie en de competentie van onze mensen.”

WAT ZIJN VOLGENS U OP DIT OGENBLIK DE BELANGRIJKSTE TRENDS INZAKE VERKEERSBELEID?

Johan Vanderheyden: “Er zal nog meer aandacht gaan naar verkeersveiligheid en ook zal er meer gewerkt worden binnen het kader van bijvoorbeeld het RSV of het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Verder stellen we vast dat de vereisten en randvoorwaarden – waaraan we moeten voldoen vooraleer we een project

WAT WAREN DE BELANGRIJKSTE VERWEZENLIJKINGEN VAN UW ADMINISTRATIE HET AFGELOPEN JAAR?

Johan Vanderheyden: “Naast de gebruikelijke aandacht voor de herinrichting van doortochten, het aanleggen van fietspaden, het wegwerken van zwarte punten en het structureel onderhoud, heeft AWV zich in 2002 geconcentreerd op het uitwerken van een aantal belangrijke



projecten rond het mobiliteitsplan. Onze administratie heeft tal van nulmetingen uitgevoerd, op basis waarvan de evolutie inzake mobiliteit en verkeersintensiteit verder op de voet kan worden gevolgd.

Bovendien zoeken we voortdurend naar oplossingen om de bereikbaarheid van belangrijke economische centra zoals Brussel, Antwerpen en de zee- en luchthavens te verbeteren. Onze aandacht ging vorig jaar vooral uit naar het voorbereiden van de herstelling en sluiting van de Ring rond Antwerpen. Deze grootschalige projecten zullen ongetwijfeld een aantal verkeersproblemen met zich meebrengen. Om die te monitoren en efficiënt te kunnen oplossen, wordt hard gewerkt aan de verdere uitbouw van het Vlaams Verkeerscentrum. Dankzij de inschakeling van geavanceerde telematicatoepassingen zullen we in de toekomst korter op de bal kunnen spelen bij het informeren van de weggebruiker. Ook de nauwere samenwerking tussen het Verkeerscentrum en de radiozenders van de VRT past in dit kader.”

VOERT UW ADMINISTRATIE OOK ZELF WEGENWERKEN UIT?

Johan Vanderheyden: “Quasi alle projecten worden via aanbestedingen toevertrouwd aan derden. Enkel hoogdringende opdrachten, zoals het plaatsen van ontbrekende signalisatieborden of het dempen van gevaarlijke putten in de wegen doen we zelf. Eind 2001 heeft onze administratie de winterdienst – die tijdens de wintermaanden instaat voor het strooien van wegen – uitgebreid tot een permanentiedienst. Deze is het hele jaar

door verantwoordelijk voor het oplossen van dringende problemen op autostrades en andere belangrijke wegen. De dienst heeft nu een eerste werkjaar achter de rug en de resultaten zijn zeer positief.”

WAREN ER NOG ANDERE BELANGRIJKE PROJECTEN?

Johan Vanderheyden: “In 2002 werden de eerste stappen gezet naar een geïntegreerd proces- en personeelsplan. De wegendistricten van Brugge, Genk, Grobbendonk, Halle en Sint-Niklaas fungeerden als pilootdistricten waar de nieuwe werking werd uitgetest. De veranderingen situeren zich voornamelijk op het vlak van personeelsbezetting, taakverdeling en de permanentie van de dienstverlening. Nu al laat de vernieuwde districtwerking zich voelen. Dankzij een betere personeelsbezetting en de aanwerving van een paar nieuwe krachten lopen minder dossiers vertraging op. Bovendien is ook de samenwerking tussen de diensten er aanzienlijk op vooruit gaan. In de toekomst willen we deze nieuwe structuur ook uitrollen naar andere districten.

Daarnaast ging veel aandacht uit naar de studieopdracht voor het oplossen van de gevaarlijke punten op onze gewestwegen, de zogenaamde ‘zwarte punten’. In 2003 zullen hier veel middelen naartoe vloeien.”

WELKE WIJZIGINGEN ZAL UW ADMINISTRATIE ONDERGAAN NAAR AANLEIDING VAN HET PROJECT BETER BESTUURLIJK BELEID?

Johan Vanderheyden: “In 2003 verandert de naam van onze administratie in ‘Agentschap voor Wegen en Verkeer’.



Wat betreft bevoegdheden verandert er voor ons niet zoveel. De grootste uitdagingen staan ons te wachten op het vlak van personeelsbeleid. De gemiddelde leeftijd in onze administratie ligt vrij hoog. Dit impliceert dat – alleen al door de uitstapregeling, dus zonder de pensioneringen – niet minder dan 190 mensen onze administratie verlaten in een periode van 5 jaar. Veel ervaring en kennis dreigen verloren te gaan. Om de uitstappers te vervangen, zijn mensen en middelen nodig. Dit moet het komende jaar op een efficiënte manier worden opgevangen.”

WAT WORDT PRIORITAIR IN 2003?

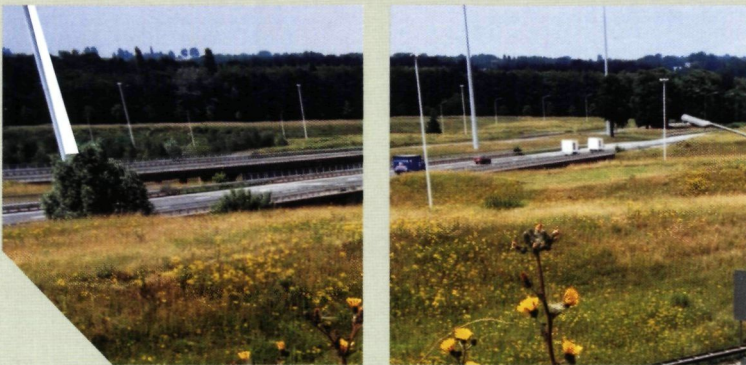
Johan Vanderheyden: “Naast het verder in kaart brengen en oplossen van de gevaarlijke punten en het uitbouwen

van het Vlaams Verkeerscentrum, zullen we het komende jaar vooral aandacht schenken aan het verminderen van hinder bij wegenwerken.

Onze administratie zoekt voortdurend naar een evenwicht tussen kwaliteit en snelheid. In het verleden werden al tal van inspanningen geleverd om de hinder bij werken tot een minimum te beperken. We moeten uiteraard de belangen van alle weggebruikers voor ogen houden. Een goede communicatie is hierbij van vitaal belang. Daarom trachten we de betrokkenen via folders, persmededelingen en onze website in te lichten over veranderingen die op til staan. In de toekomst zullen de inspanningen op dat vlak nog worden opgevoerd.”

ECOLOGISCH BERMBEHEER: EEN NIEUWE TREND

IN DE TOEKOMST Zouden de bermen langs de autostrades en gewestwegen er wel eens aantrekkelijker kunnen uitzien dan vandaag. Want de Administratie Wegen en Verkeer wil extra aandacht besteden aan de fauna en flora langs de grote wegen. Ze doet aan 'ecologisch bermbeheer'.



Voordat met ecologisch bermbeheer kan worden gestart, moet de natuurwaarde van de bermen worden geïnventariseerd. Daarom onderzoekt de Administratie Wegen en Verkeer vandaag welke vegetatietypes aanwezig zijn en welke functie ze vervullen in de omgeving.

STEPPING STONES EN CORRIDORS

In het onderzoek worden twee vegetatietypes onderscheiden: grazige en houtige vegetatie. Nauwkeurig wordt genoteerd welke soorten in de verschillende percelen terug te vinden zijn. Om uit te drukken welke functie een bepaald deel van de berm vervult, gaat men uit van een indeling in kerngebied, stepping stone en corridor. Een kerngebied is een ecologisch waardevol knooppunt waar verschillende (potentieel) ecologische entiteiten samenkomen. Stepping stones zijn eilandjes met ecologische waarde die midden in een gebied liggen dat verstoord of bebouwd is. Een corridor tot slot is een verbindingzone waarlangs fauna zich gemakkelijk kan verplaatsen. Corridors kunnen stepping stones of kerngebieden met elkaar verbinden. Voorbeelden zijn houtkanten, ruigten, hagen, grachten en andere kleine landschapselementen.

RUIMTE GENOEG

Hoewel er vandaag al bijzonder veel plantensoorten in de bermen groeien en zelfs een aantal zeldzame soorten er hun plekje in hebben gevonden, rest er nog veel ruimte. Zo zijn de meeste bosaanplanten op dit ogenblik niet erg gevarieerd qua vegetatie. Ook het aandeel echte bosplanten is gering. Bovendien ontbreekt vaak een geleidelijke overgang tussen bos en grasland. De Administratie Wegen en Verkeer maakt daarom werk van nog natuurrijkere graslanden en bosaanplanten.

Naargelang het soort vegetatie zal het grasland één of twee keer per jaar worden gemaaid. Dit kan in de lente, in de vroege of de hoge zomer of in september. Als grasland aansluit op een bosaanplant, wordt de overgang naar de zoom van het bos niet gemaaid. Door een aantal bomenrijen te beheren als hakhout wordt een struikenzoom bekomen.

Vandaag ligt er al een bermbeheersplan op tafel voor de Ring rond Brussel, de E314 tussen Bertem en Diest, de E34 in Antwerpen, de A18 tussen Jabbeke en de Franse grens, de Kleine Ring rond Antwerpen en de E17 in Oost-Vlaanderen. Binnenkort worden ook de A10-E40 tussen Oostende en de grens met Oost-Vlaanderen samen met de E40 ten oosten van Brussel aan het lijstje toegevoegd.

SAMENWERKING EN COMMUNICATIE: SLEUTELS TOT SUCCES

AWV (administratie Wegen en Verkeer)

57



EEN DUURZAME AANPAK VAN WEGENWERKEN IS VANDAAG EEN MUST. MAAR HOE KOMT EEN GOED, MULTIDISCIPLINAIR ONTWERP TOT STAND? SAMENWERKING EN COMMUNICATIE ZIJN ALVAST TWEE KRITISCHE SUCCESFACTOREN ...

Aan de herinrichting van een weg gaat heel wat voorbereiding vooraf. Alle gevoeligheden, opportuniteiten, risico's en knelpunten van het project moeten in kaart worden gebracht. Intern overleg is hierbij van bijzonder belang. Daarom werd vorig jaar – in het kader van de werkgroep Kwaliteitsvolle Samenwerking – een interactie- en samenwerkingsschema opgesteld voor de administraties van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur. Het inventariseert de overlegmomenten die nodig zijn om een project tot een goed einde te brengen.

INTERN ÉN EXTERN

Vandaag zijn de aspecten ruimtelijke ordening en milieu twee spilfactoren in elk wegeaanlegplan. Daarom bepaalt het samenwerkingsschema dat alle afdelingen van de administraties AROHM en AMINAL van meet af aan moeten worden betrokken bij elk project. Zij geven onder meer informatie, suggesties en aanbevelingen over de procedures en de benodigde instrumenten. Ook de Administratie Wegen en Verkeer heeft een belangrijke voorbereidende taak. Via de gemeentelijke mobiliteitsplannen en multimodale microsимулатies bestudeert zij alle mogelijke mobiliteitseffecten.

Het contact met externe partners of belangengroepen is eveneens uitermate belangrijk voor het welslagen van een project. De inbreng van provincies, gemeenten, De Lijn, NMBS, OVAM, Aquafin en allerlei nutsmaatschappijen speelt vaak een beslissende rol.

NIEUWE FASE ... ANDERE PARTNERS

Pas als input van alle partijen is verzameld, kunnen concrete beslissingen worden genomen. Hier begint de ontwerpfase. Om een goed bouwtechnisch ontwerp af te leveren, is de bijdrage van een aantal andere partners vereist.

De afdeling Geotechniek van AOSO is er een van.

Zij is verantwoordelijk voor het uitvoeren van eventuele boringen, sonderingen en laboratoriumproeven. Een bodemsaneringsdeskundige gaat de verontreinigingsgraad van de af te graven bodem na en onderzoekt de milieuhygiënische eigenschappen ervan. De afdeling Wegbouwkunde van AWV bepaalt aan de hand van metingen de optimale wegopbouw.

Ook wanneer de infrastructuurwerken eenmaal zijn gestart, blijven communicatie en coördinatie tussen de verschillende opdrachtgevers en wegbeheerders van cruciaal belang. Enkel zo kunnen onveilige verkeerssituaties en hinderproblemen door wegwerkzaamheden tot een minimum worden herleid.

COÖRDINATIE TER PLAATSE

Om de samenwerking op de werven zo gestructureerd mogelijk te laten verlopen, stelden de nutsbedrijven een protocol op. Hierin werden bepalingen opgenomen omtrent de coördinatie van werken. Daarnaast introduceerde een werkgroep van AWV een code voor infrastructuur en nutswerken. Deze moet het aantal discussies tijdens de uitvoering van een project in de toekomst verminderen en een kostenbesparende werkwijze mogelijk maken.

Aan de veiligheid en het welzijn op de werven wordt eveneens gedacht. Sinds 2001 is een veiligheidscoördinator verplicht op alle werven met meer dan 1 aannemer. Ook recente voorschriften inzake werfsignalisatie en een ruimere verspreiding van schetsen droegen bij tot een betere beveiliging van de bouwplaatsen.



VERKEERSBEHEER VAN MINUUT TOT MINUUT

IN 2002 KREEG HET VLAAMS VERKEERSCENTRUM IN WILRIJK VERDER VORM. VOORAL DE VERKEERSBEWAKING IN DE VLAAMSE RUIT, EN DE STURING IN DE REGIO ANTWERPEN WERD VERDER UITGEBOUWD. DE AFDELING VERKEERSKUNDE VAN DE ADMINISTRATIE WEGEN EN VERKEER STOND IN VOOR HET VERKEERSKUNDIGE EN FUNCTIONELE LUIK.

De notie Vlaamse Ruit is ontleend aan het Structuurplan Vlaanderen; ze beslaat het gebied tussen Antwerpen, Gent, Brussel en Leuven. Op termijn zal dit gebied worden uitgebreid tot een stedelijk netwerk op internationaal niveau. In het kader van de verdere ontwikkeling van het Verkeerscentrum Vlaanderen, werd het aantal videocamera's op de autosnelwegen in deze ruit vorig jaar verhoogd tot een paar honderd exemplaren.

Vandaag volgt het centrum het verkeersverloop in het gebied op de voet.

DYNAMISCHE INFORMATIE

De informatie afkomstig van de camera's wordt gebruikt om een twintigtal dynamische informatieborden aan te sturen (25 borden zijn opgesteld op de snelwegen om Antwerpen).



Antwerpen alles in het werk om van start te gaan met dynamische rijstrooksignalering. Daarnaast worden concrete afspraken gemaakt met de andere gewesten en met de buurlanden voor samenwerking en uitwisseling van verkeersgegevens.

METEN VAN MOBILITEIT

Ook eenvoudiger hulpmiddelen leveren heel wat informatie op. Een daarvan is het gebruik van lussen in het wegdek. Deze meten de verkeersintensiteit op autosnelwegen en andere gewestwegen en geven zo een accuraat idee van het aantal voertuigen per minuut, per 5 minuten en per uur. Onrechtstreeks kan uit deze gegevens ook de rijsnelheid van wagens worden afgeleid en bij benadering zelfs het aandeel zwaar verkeer.

Met de resultaten van doorlopende metingen wordt onder meer de jaarlijkse groei van het autoverkeer bepaald voor heel het Vlaams Gewest. De laatste jaren bedraagt deze ongeveer 1,5 % voor de autosnelwegen en 1 % voor de andere gewestwegen.

Wanneer de effectief gereden snelheden worden vergeleken met de normale snelheden bij vrij verkeer, kan ruwweg worden berekend hoeveel tijd een wagen verliest ten opzichte van de normale, verhoopte rijtijd. In combinatie met de verkeersintensiteiten kan het aantal verliesuren voor heel het verkeer in een bepaalde regio worden afgeleid.

Afhankelijk van de situatie worden ze aangewend om te waarschuwen voor onvoorziene situaties of het weergeven van de aanbevolen reissnelheid, of bevelen ze de weggebruiker een andere reisroute aan of wijzen ze hem op het openbaar vervoer als alternatief. Daarnaast beschikt het centrum over tal van andere kanalen om het publiek te informeren. De belangrijkste zijn radio, internet en binnenkort RDS-TMC. Met de radiozenders worden alvast plannen gemaakt om een nog hechtere samenwerking mogelijk te maken.

Vandaag worden de volgende fasen in het dynamisch verkeersbeheer voorbereid. Zo stelt men in de regio

Recent werd dit verlies voor de eerste maal op een systematische manier berekend. Men kwam uit op een totaal van 6 miljoen verliesuren voor het autosnelwegennet. De Ring rond Brussel en de autosnelwegen van en naar Brussel zijn samen goed voor 4 miljoen verloren uren. De regio Antwerpen neemt 'slechts' 1,5 miljoen uren voor haar rekening.

DEPARTEMENT

LEEFMILIEU & INFRASTRUCTUUR

JAARBOEK LIN 2002

AWZ (administratie Waterwegen en Zeewezen)



De Administratie Waterwegen en Zeewezen -AWZ

Interview Jan Strubbe ⁶² - Memorandum Schelde-estuarium krijgt update ⁶⁵ -
Nieuwe kijk op overstromingen ⁶⁷ - Vlaams-Nederlands Nautisch Beheer in
Schelde-estuarium ⁶⁸





De Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) staat in voor investeringen in havens, maritieme toegangswegen en binnenvaartwegen. Bovendien exploiteert zij een groot gedeelte van de binnenvaartwegen in Vlaanderen. Zij levert ook specifieke, vooral nautische dienstverlening, zoals verkeersbegeleiding en het loodsen van schepen.

Dit alles doet zij op een multifunctionele wijze, met aandacht voor alle facetten verbonden aan het water: wateraanvoer, economie, ecologie, recreatie, landschap,...

Door haar knowhow inzake waterbouw en haar ervaring op het terrein bekleedt AWZ een cruciale plaats in de voorbereiding en de uitvoering van het beleid. Activiteiten rond het zeewezen, de zeehavens en de bevaarbare waterwegen worden in goede banen geleid door tweeduizend deskundigen, verspreid over 125 locaties. Directeur-generaal Jan Strubbe blikt terug op 2002.



INTERVIEW

Jan Strubbe



HOE EVALUEERT U HET VOORBIJE JAAR?

Jan Strubbe: “Globaal gezien was 2002 een goed jaar voor onze administratie. Zowel intern als extern zijn we erin geslaagd een aantal belangrijke projecten te realiseren.

Intern werd het voorbije jaar ongetwijfeld gekenmerkt door een toenemende professionalisering. Die nam vier jaar geleden een aanvang met de introductie van het EFQM-model. Later begonnen we met een grondige doorlichting van onze diensten, op basis van de Balanced Score card. In 2002 werden de resultaten geëvalueerd.

Het feit dat we steeds professioneler te werk kunnen gaan, is gedeeltelijk te danken aan de stijgende graad van informatisering. De voorbije jaren heeft onze administratie aanzienlijk geïnvesteerd in het verwerven van nieuwe,

professionele tools. Hierbij gaat onze aandacht vooral uit naar verbeteringen die ook onze klanten en de burgers ten goede komen. Onze interactieve website is er één van. Hierop worden gegevens over waterstanden on line ter beschikking gesteld van de burger en de scheepvaart. Daarnaast implementeerden we verschillende elektronische opvolgingssystemen, zoals een databank met de aanbestedingskalender.”

BEPAALE DIENSTEN WERDEN OOK VERZELFSTANDIG?

Jan Strubbe: “Ja; de succesvolle omvorming van de Vlaamse Loodsdienst tot een Dienst met Afzonderlijk Beheer was een mijlpaal. Deze hervorming was nodig om een vlotte en veilige doorstroming van het zeescheepvaartverkeer te blijven garanderen. Om het geheel te beheren, werd een externe manager aangetrokken. Op amper een jaar tijd



groeide de dienst uit tot een slagkrachtige organisatie met een eigen kosten- en prijzenstructuur. Het succes van deze interne verzelfstandiging blijkt duidelijk uit het feit dat de loodstarieven in 2003 met 1% konden verminderd worden. Na jaren van continue stijging is dit een opmerkelijke prestatie. In 2003 zullen soortgelijke initiatieven worden opgestart: zo zal ook de dienst Vloot het komende jaar worden omgevormd tot een DAB.”

WELKE ANDERE BELANGRIJKE GEBEURTENISSEN KENMERKTEN 2002?

Jan Strubbe: “De oprichting van de Projectgroep Schelde-Estuarium, ofwel ProSes, was van groot belang. ProSes bestaat uit Vlamingen en Nederlanders die zich buigen over het toekomstbeeld van het Schelde-estuarium.

Het concept is een verdere stap in de uitwerking van een akkoord tussen Vlaanderen en Nederland van 1999: toen werd een gemeenschappelijke langetermijnvisie bepaald voor het Schelde-estuarium. Tegen 2004 zal ProSes die visie concreet hebben uitgewerkt en een gezamenlijk en gedetailleerd plan voorleggen.

Vandaag is ProSes nog een primeur. Ik ben er echter van overtuigd dat dergelijke langdurige, grensoverschrijdende samenwerkingsverbanden op termijn een evidentie zullen worden in Europa.”

EN BINNEN DE GRENZEN?

Jan Strubbe: “We hebben veel werk geleverd om het Sigmaplan bij te sturen.

In 1953 zette een stormvloed grote delen van Nederland en Vlaanderen onder water. Een jaar na de overstromingen van 1976 werd het Sigmaplan opgesteld. Centraal in dit plan stond de strijd van de mens tegen de natuur. Overstromingen moesten te allen prijze worden bestreden. Het belangrijkste wapen hierbij was het verhogen van de dijken.

De nieuwe versie van het plan is opgesteld vanuit het standpunt van het integraal waterbeleid. De klemtoon ligt niet zozeer op een aanpak tegen de natuur, dan wel op een aanpak met de natuur. Overstromingen worden daarom niet langer per definitie tegengegaan. Vandaag wordt getracht wateroverlast zoveel mogelijk te leiden naar gebieden die wij zelf kiezen.

Deze accentverschuiving neemt niet weg dat er ook hard gewerkt werd aan de versterking van de dijken. Hierdoor konden we de recente wateroverlast zeer goed beheersen: ondanks de extreme waterstanden werd relatief weinig schade geleden. Ook aan de communicatie naar de bevolking werd veel aandacht besteed.”

WELKE ONTWIKKELINGEN WAREN ER IN HET HAVENBELEID?

Jan Strubbe: “In 2002 kreeg het nieuwe havenbeleid verder vorm. Dit gebeurde op drie niveaus. In de eerste plaats hebben we onze interne organisatie zo geherstructureerd dat alle uitvoerende activiteiten voor de havens nu geconcentreerd zijn in één afdeling. Deze fungeert als

centraal aanspreekpunt voor alle havens. Daarnaast werd een studie opgestart over strategisch havenbeleid. Hierin werden de mogelijkheden onderzocht om de maatschappelijke meerwaarde – en dit is meer dan alleen de economische meerwaarde – van onze havens te optimaliseren. Tot slot werd ook het havendecreet verder uitgevoerd.

Het komende jaar willen we de samenwerking tussen onze administratie en de havens nog hechter maken. Vaak wordt gedacht dat beide partijen andere belangen hebben; een idee dat langzaam verdwijnt. In 2003 streven we ernaar om echte partnerships op te bouwen.”



WELKE ANDERE PROJECTEN HEEFT UW ADMINISTRATIE VORIG JAAR GEREALISEERD?

Jan Strubbe: “In 2002 hebben we veel energie gestoken in het project rond het Deurganckdok. We zijn dan ook uitermate tevreden dat de werken in de loop van vorig jaar werden hervat.

Daarnaast heeft onze administratie de verkeersbegeleiding verder uitgebouwd. De Schelderadarketen wordt uitgebreid en ook op de binnenvaartwegen werden begeleidingssystemen ingevoerd. In 2002 werd bovendien een akkoord afgesloten met de haven-

kapiteindiensten voor ketenbenadering: de vaart van het schip in de maritieme toegangswegen en in de havens wordt als één proces beschouwd.

Twee andere belangrijke feiten waren enerzijds de start van de aanleg van het overstromingsgebied Kruibeke – Bazel – Rupelmonde, anderzijds de voorbereidingen die werden getroffen om in 2003 te kunnen starten met een gemeenschappelijk nautisch beheer van het Schelde-estuarium door Vlaanderen en Nederland. In 2002 werd de bouw van de Groeningenbrug in Kortrijk en de Conzett-brug en IJsputbrug in Brugge voltooid. Bij het plannen en uitvoeren van deze werken lieten we ons telkens weer bijstaan door internationaal gerenommeerde architecten.”

WAAROM ?

Jan Strubbe: “Omdat natuurzorg en landschaps esthetiek voor de burger steeds belangrijker worden. Deze trend is al enkele jaren gaande, maar zal in de toekomst ongetwijfeld aan belang winnen.

In vroegere tijden werden waterwegen enkel gezien in functie van scheepvaart en waterbeheersing. Ecologische en sociale aspecten werden al te vaak over het hoofd gezien bij het opstellen van infrastructuurplannen. Hierdoor percipieert de burger investeringen in infrastructuur tot op vandaag als negatief.

Door bij het opmaken en uitvoeren van plannen verder te kijken dan de louter functionele aspecten van infrastructuur, zullen de conflicten tussen de burger en de overheid evenwel verdwijnen. Multifunctioneel denken zal binnen 10 of 15 jaar dé centrale visie worden. Deze tendens is nu al merkbaar. Langzaam maar zeker evolueert AWZ verder weg van een louter technische administratie. Onze ingenieurs vertrekken ook niet langer van louter economische imperatieven. Hun aandacht gaat uit naar het integrale plaatje waarin milieu en tal van sociale aspecten een plaats krijgen.

Dit alles impliceert dat voorbereiding, planning en overleg met andere diensten steeds meer tijd vragen. Vanzelfsprekend worden ook de eindresultaten beter, efficiënter en meer doordacht. Op termijn zal een nieuw evenwicht worden bereikt, waarin economische, ecologische en sociale belangen hand in hand gaan.”

HOE ZIET U DE TOEKOMST OP LANGERE TERMIJN?

Jan Strubbe: “We gaan verder op ons elan: we zullen verder professionaliseren.

AWZ – en ook de andere departementen – zullen steeds verder intern verzelfstandigd worden. Dit is nodig om politieke beslissingen sneller te kunnen uitvoeren en zo de kloof tussen de overheid en de burger te dichten. Daarnaast startten we in 2002 met de bouw van de radartoren Oostdijckbank. Deze zal in 2003 worden ingehuldigd. De radartoren zal niet

alleen de veiligheid in de Belgische wateren verhogen, maar ook die in het Kanaal. Ook hopen we de werken aan de dammen te Oostende – die al geruime tijd stilliggen – te kunnen hervatten.

Verder ben ik ervan overtuigd dat water in de toekomst een hot topic wordt. Vlaanderen verbruikt meer water dan het volume regen dat op haar grondgebied valt. Dit tekort compenseren we vandaag door de import van water uit

Wallonië en Frankrijk. Deze situatie zal echter niet blijven duren. De noodzaak van een integraal waterbeleid zal zich sterker dan ooit laten voelen.”



MEMORANDUM SCHELDE-ESTUARIIUM KRIJGT UPDATE

IN 1999 EN 2000 ONTWIKKELDE DE ADMINISTRATIE WATERWEGEN EN ZEEWEZEN SAMEN MET DE NEDERLANDSE RIJKSWATERSTAAT EEN LANGETERMIJNVISIE VOOR HET SCHELDE-ESTUARIIUM. IN DEZE VISIE WORDT DE GEWENSTE EVOLUTIE INZAKE DE TOEGANKELIJKHEID, VEILIGHEID EN NATUURONTPLOOIING IN DE RIVIERMONDING GESCHETST EN VASTGELEGD IN EEN STREEFBEELD DAT REIKT TOT 2030. MET DE INTRODUCTIE VAN DE ONTWIKKELINGSSCHETS 2010 KWAM DIT TOEKOMSTBEELD VORIG JAAR WEER EEN STAP DICHTERBIJ.

Op 4 maart 2002 sloten Vlaanderen en Nederland een nieuw memorandum af over de toekomstige samenwerking in het Schelde-estuarium. Centraal in de nieuwe overeenkomst staat de uitwerking van de Ontwikkelingsschets 2010.

SAMENWERKING OP ALLE VLAKKEN

De Ontwikkelingsschets 2010 richt zich in hoofdzaak op drie grote projecten. Het eerste is de verdere verdieping van de Schelde, zodat schepen met een diepgang tot 12,80 meter binnenkort in één getij de haven van Antwerpen

kunnen binnenvaren. Het tweede project betreft de aanleg van een verbinding tussen de Ooster- en Westerschelde. Deze moet bijdragen tot een verhoogde veiligheid. Het derde aandachtspunt is de uitwerking van een natuurontwikkelingsplan. Voor de uitvoering werd een termijn van 2 jaar vooropgesteld. De politieke besluitvorming moet al binnen negen maanden zijn afgerond.

Daarnaast werden afspraken gemaakt die een nauwere samenwerking inzake het beleid en beheer van het estuarium in de toekomst mogelijk moeten maken. Het gemeenschappelijk nautisch beheer in het



Scheldegebied geldt als eerste belangrijke stap in die richting. Dit beheer wordt conform het memorandum van Vlissingen al vanaf 1 januari 2003 gezamenlijk uitgeoefend. Vandaag zijn Nederland en Vlaanderen dus samen verantwoordelijk voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Westerschelde. De Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart fungeert hierbij als centraal orgaan. Voor een verdragsrechtelijke verankering van deze regeling is het nog wachten tot 1 januari 2005.

PROJECTGROEP SCHELDE-ESTUARIUM

Om de uitwerking van de nieuwe Ontwikkelingsschets binnen de gestelde termijn mogelijk te maken, werd een gemeenschappelijke Vlaams-Nederlandse projectorganisatie opgezet. Deze kreeg de naam Projectdirectie Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium ofwel ProSes. ProSes is gevestigd in Bergen Op Zoom en telt vandaag een zestiental medewerkers. De groep werkt onder het gezag van de Technische Scheldecommissie. Naast ProSes werd vorig jaar ook een Adviserend Overleg

Schelde opgericht. Hierin zetelen de vertegenwoordigers van alle betrokken ministeries, administraties en provincies die op beleidsniveau betrokken zullen zijn bij het concept en de uitvoering van de concrete projecten.

OVERLEG ADVISERENDE PARTIJEN

De realisatie van de ontwikkelingsschets kan slechts slagen als hiervoor een breed maatschappelijk draagvlak bestaat. Daarom zullen alle actoren die op een of andere manier betrokken zijn in het dossier, van meet af aan worden verenigd in een Overleg Adviserende Partijen. Dit wordt gevormd door de vertegenwoordigers van de betrokken provincies, de verschillende havengeledingen, de milieuorganisaties, landbouw- en visserijbelangen, recreatie, enz. De leden zullen trachten overeenstemming te bereiken over de uitgangspunten en de elementen van de ontwikkelingsschets en zullen hierover adviezen verstrekken aan de bewindslieden. Het Overleg Adviserende Partijen staat onder leiding van een onafhankelijke Vlaamse en Nederlandse voorzitter.

NIEUWE KIJK OP OVERSTROMINGEN

TOT VOOR KORT WERD DE STRIJD TEGEN WATEROVERLAST NOG GEVOERD VANUIT DE OVERWEGING DAT ZO WEINIG MOGELIJK LAND MOCHT OVERSTROMEN. DAAROM WERDEN ER HOGE DIJKEN GEBOUWD, LIEFST ZO DICHT MOGELIJK BIJ DE RIVIER. VLAANDEREN EN NEDERLAND WAREN OP DAT VLAK EEN TOONBEELD VOOR ALLE WATERRIJKE LANDEN. VANDAAG PLEIT DE ADMINISTRATIE WATERWEGEN EN ZEEWEZEN VOOR EEN AANPAK MET DE NATUUR IN PLAATS VAN TEGEN DE NATUUR.

Verontrustende fenomenen wijzen erop dat Vlaanderen in de toekomst steeds vaker zal moeten afrekenen met wateroverlast. Het aantal geconcentreerde regenbuien neemt gestaag toe en ook het verschil tussen eb en vloed wordt alsmat groter. Sommige onderzoekers voorspellen zelfs dat de zeespiegel binnen de honderd jaar met 60 centimeter zal stijgen.

DUBBELE TRENDBREUK

Om deze dreigende wateroverlast tegen te gaan, zou men vroeger eenvoudig de dijken hebben verhoogd. Vandaag is men tot het besef gekomen dat water nooit beheerst kan worden, enkel beheerd. Dit hernieuwde respect voor het water uit zich op twee vlakken. In de eerste plaats vormt het de basis voor het integraal waterbeleid dat vandaag aan belang wint. Dit beleid besteedt zorg aan water in de ruimste zin van het woord. Niet alleen oppervlaktewater, grondwater, oeverzones, wetlands en van nature overstroombare gebieden krijgen aandacht. Ook alles wat daarin leeft en beweegt krijgt een plaats. Bovendien zorgt een integraal waterbeleid ervoor dat alle functies die de mens en de maatschappij aan water en waterwegen toekent, optimaal worden ingevuld.

Daarnaast uit de accentverschuiving zich in een vernieuwde aanpak van wateroverlast. Overstromingen worden niet meer te allen prijze bestreden. Veeleer dan zich te beschermen tegen het water zelf, dekt de mens zich nu in tegen schade. Het feit dat overstromingen worden gekanaliseerd naar gebieden die de mens zelf kiest, past in dit kader. Vandaag wil men terug ruimte geven aan de rivier door in de eerste plaats de natuurlijke overstroomingsgebieden in ere te herstellen. Daarom

zullen in het Scheldebekken en in de bekkens van de zijrivieren meer en meer overstroomingsgebieden worden aangelegd.

RIVIER KRIJGT TERUG RUIMTE

In het verleden werden woongebieden en industrie-terreinen niet altijd even oordeelkundig ingeplant. Dit heeft ervoor gezorgd dat een groot aantal natuurlijke overstroomingsgebieden zijn volgebouwd. Daarom moet men op zoek gaan naar nieuwe, kunstmatige overstroomingsgebieden. De wetenschap beschikt op dit ogenblik over voldoende instrumenten om alle mogelijke scenario's te voorspellen en objectief te berekenen welke gebieden hiervoor in aanmerking komen. Digitale terreinmodellen, modelleringsstudies en voorspellingsmodellen kunnen op voorhand de schade berekenen die een overstroming in een bepaald gebied zal aanrichten.

In de toekomst zullen vele honderden hectaren gecontroleerd overstroomingsgebied moeten worden voorzien. In het kader van het geactualiseerde Sigmaplan loopt momenteel al een studie die de potentiële overstroomingsgebieden detecteert. Hierbij wordt elk gebied getoetst aan een groot aantal criteria. Sommige gebieden zullen een extra dimensie krijgen doordat er getijdenwerking zal worden toegelaten.

Deze nieuwe aanpak zal de inwoners van Vlaanderen op een andere en betere manier beveiligen tegen overstromingen.

VLAAMS-NEDERLANDS NAUTISCH BEHEER IN SCHELDE-ESTUARIUM

België en Nederland organiseerden tot voor kort hun loodsdiensten volledig autonoom; een situatie die z'n oorsprong vond in het scheidingsverdrag tussen beide landen. De loodsgebieden en de daaraan verbonden loodsgelden werden bepaald door geografische factoren. De afspraken waren van louter administratieve aard. Door de huidige scheepvaartevolutie werd deze scheiding onhoudbaar. Gezamenlijke beheersafspraken tussen Vlaanderen en Nederland drongen zich op.

Op 5 februari 2001 werd door de betrokken Nederlandse en Vlaamse minister het eerste Memorandum van Overeenstemming tussen Vlaanderen en Nederland met betrekking tot de onderlinge samenwerking ten aanzien van het Schelde-estuarium ondertekend. Een onderdeel hiervan betrof de samenwerking tussen de Vlaamse Dienst met Afzonderlijk Beheer Loodswezen en het Nederlands Loodswezen Regio Scheldemonden.

Voor de concrete realisatie van de samenwerking tussen de loodsdiensten in het Scheldegebied moeten Publiek Private Samenwerkingsverbanden worden opgezet via de Participatiemaatschappij Vlaanderen. Daarnaast moeten zowel de Vlaamse als de Nederlandse overheid machtigingsvergunningen verlenen aan de loodswezens. Hierover wordt vandaag druk onderhandeld. Aan Vlaamse zijde vergt het project bovendien een nauwe samenwerking tussen de DAB Loodswezen en de DAB Vloot, verantwoordelijk voor de exploitatie van de schepen. Hierbij speelt de Vlaamse Nautische Autoriteit een coördinerende rol.

De samenwerking tussen DAB Loodswezen, DAB Vloot en het Nederlands Loodswezen Regio Scheldemonden zal plaatsvinden binnen een gemeenschappelijk publiek kader. Dit moet zowel het niveau, de kwaliteit en de continuïteit van de dienstverlening verzekeren als een beheerste tariefstelling garanderen. De samenwerking zal resulteren in het efficiënter loodsen van de schepen.

NIEUWE BELOODSINGSMIDDELEN

Vandaag zijn de huidige beloodsingsmiddelen zoals kotters, redebotten en jollen aan vervanging toe, zowel aan Vlaamse als aan Nederlandse kant. Daarom werd in 2002 een studiegroep opgericht met de opdracht nieuwe en modernere technieken te onderzoeken. Op 31 december 2002 had de studiegroep – die is samengesteld uit personeelsleden van beide loodsdiensten en van de Afdeling Vloot – haar bevindingen inzake een nieuwe manier van beloodsen in het Scheldegebied klaar.

De studie wijst onder meer uit dat de meest efficiënte manier van beloodsen kan worden gedaan met vaartuigen van het "SWATH" type (Small Water Area Twin Hull). Deze laten toe beloodsingen uit te voeren op zee tot windkracht 10 Beaufort en zeegangen van 4 tot 5 meter hoog. Het Vlaamse en Nederlandse Loodswezen zou op termijn gezamenlijk één centrale moeder-Swath moeten inzetten, van waaruit kleinere Swath-vaartuigen de beloodsing van de zeeschepen op zich zouden nemen.

Ook aan het verhogen van de veiligheid in onze vaarwateren werd gedacht. In oktober 2002 ging het Herziene Scheldereglement en Loodsdecreet van kracht. Hierin staat dat in principe alle schepen vandaag loodsplicht hebben. Een aantal vaartuigen kan echter vrijstelling van loodsplicht bekomen. Bovendien schrijft het nieuwe reglement voor dat sommige kapiteins of scheeps-officieren verklaringhouder kunnen zijn om de loods te vervangen op bepaalde trajecten. Dit kan slechts onder zeer strikte voorwaarden of na het afleggen van proeven. De Vlaamse Nautische Autoriteit en Afdeling Scheepvaart-begeleiding voeren hierop een strenge controle uit.

Websites:

- Ondernemen in Vlaanderen: ondernemen.vlaanderen.be
- Vlaams Integraal Wateroverlegcomité (VIWC):
viwc.lin.vlaanderen.be
- Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO): www.vito.be

MILIEU EN NATUUR

- www.vlaanderen.be/ned/sites/milieu/index.html
- Minaraad: www.mina.vlaanderen.be
- Vlaamse Milieumaatschappij (VMM): www.vmm.be
- Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaamse Gewest (OVAM): www.ovam.be
- Vlaamse Landmaatschappij (VLM): www.vlm.be
- Instituut voor Bosbouw en Wildbeheer (IBW):
www.ibw.vlaanderen.be
- Instituut voor Natuurbehoud: www.instnat.be
- AquaFin: www.aquafin.be
- Flanders Environmental Library Network (FELNET): felnet.org
- Milieu en Natuur Energie- en Milieu- Informatiesysteem (EMIS): emis.vito.be
- Steunpunt en Informatiecentrum voor Preventie van Afval en Emissies (STIP): www.stip.ovam.be

VERKEER EN MOBILITEIT

- Administratie Wegen en Verkeer (AWV): wegen.vlaanderen.be
- Verkeersinfo: verkeersinfo.lin.vlaanderen.be
- Uitweg, het blad voor een betere mobiliteit:
www.lin.vlaanderen.be/uitweg
- Luchthaven Oostende: www.ostendairport.be
- Luchthaven Antwerpen:
www.antwerpairport.be
- Vervoersmaatschappij de Lijn: www.delijn.be
- PIARC: www.piarc.org

RUIMTELIJKE ORDENING

- www.vlaanderen.be/ruimtelijk

HUISVESTING

- Vlaamse Huisvestingsmaatschappij (VHM): www.vhm.be
- Vlaams Woningfonds voor de Grote Gezinnen (VWGG):
www.vlaamswoningfonds.be

MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

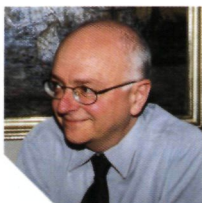
- www.monument.vlaanderen.be

WATERWEGEN EN ZEEWEZEN

- Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ):
www.lin.vlaanderen.be/awz
- Haven van Antwerpen: www.portofantwerp.be
- Haven van Gent: www.portofgent.be
- Haven van Oostende: www.portofostend.be
- Haven van Zeebrugge: www.zeebruggeport.be
- Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen NV: www.zeekanaal.be
- Promotie Binnenvaart Vlaanderen:
www.binnenvaart.be
- Waterbouwkundig Laboratorium:
watlab.lin.vlaanderen.be
- PIANC: www.pianc-aipcn.org

Organogram

Organisatie van het departement
Leefmilieu en Infrastructuur.
Situatie op 15 mei 2003



Administratie
Algemene
Administratieve Diensten
Luc Lathouwers
tel 02-533.72.02
fax 02-533.72.05
Koning Albert II-laan 20,
bus 2
1000 Brussel
algemene.diensten@
lin.vlaanderen.be



Administratie
Milieu-, Natuur-,
Land- en Waterbeheer
Jean-Pierre Heirman
tel 02-533.80.11
fax 02-533.80.05
Koning Albert II-laan 20,
bus 8
1000 Brussel
aminabel@
lin.vlaanderen.be



Administratie
Ondersteunende
Studies en Opdrachten
Frans Rochtus
tel 02-533.73.41
fax 02-533.73.05
Koning Albert II-laan 20,
bus 6, 1000 Brussel
ondersteunende.stud-
ies@
lin.vlaanderen.be

Mobiliteitscel
ir. Marleen Govaerts
tel 02-533.71.24
fax 02-533.71.08
Koning Albert II-laan 20,
bus 2
1000 Brussel
mobiliteitscel@
lin.vlaanderen.be

Personeel
Sonja Vanblaeie
tel 02-533.72.62
fax 02-533.72.06
Koning Albert II-laan 20,
bus 2
1000 Brussel
personeel@
lin.vlaanderen.be

Algemeen
Milieu- en Natuurbeleid
ir. Marc Cherrette
tel 02-533.80.57
fax 02-533.80.55
Koning Albert II-laan 20,
bus 8
1000 Brussel
aminabel@
lin.vlaanderen.be

Europa en Milieu
Remy Merckx
tel 02-533.81.57
fax 02-533.81.65
Koning Albert II-laan 20,
bus 8
1000 Brussel
europa.milieu@
lin.vlaanderen.be

Betonstructuren
ir. Jan-Jaak Polen
tel 02-533.73.68
fax 02-533.73.65
Koning Albert II-laan 20,
bus 6
1000 Brussel
betonstructuren@
lin.vlaanderen.be

FITA vzw
ir. Louis Van Schel
tel 02-533.71.16
fax 02-533.71.45
Koning Albert II-laan 20,
bus 2
1000 Brussel
secc.fita@
lin.vlaanderen.be

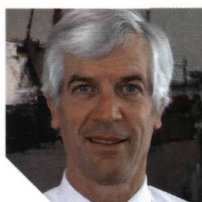
Juridische
Dienstverlening
Anne Van Renterghem
tel 02-533.74.11
fax 02-533.74.05
Koning Albert II-laan 20,
bus 2
1000 Brussel
juridische.dienstverlen-
ing@lin.vlaanderen.be

Milieuvergunningen
Francois Warnbaeck
tel 02-533.79.97
fax 02-533.79.95
Koning Albert II-laan 20,
bus 8
1000 Brussel
milieuvergunningen@
lin.vlaanderen.be

Milieu-inspectie
dr. sc Robert Baert
tel 02-533.81.83
fax 02-533.80.85
Koning Albert II-laan 20,
bus 8
1000 Brussel
milieu-inspectie@
lin.vlaanderen.be

Geotechniek
ir. Gauthier Van Alboom
tel 09-240.75.11
fax 09-240.75.00
Tramstraat 51
9052 Zwijnaarde
geotechniek@
lin.vlaanderen.be

Beleid
ir. Jos Francois
tel 02-533.71.09
fax 02-533.71.07
Koning Albert II-laan 20,
bus 2
1000 Brussel
beleid.lin@
lin.vlaanderen.be



Logistiek
Jacques Godts
tel 02-533.84.11
fax 02-533.84.05
Koning Albert II-laan 20,
bus 2
1000 Brussel
logistiek@
lin.vlaanderen.be

Water
ir. Paul Thomas
tel 02-533.21.11
fax 02-533.21.05
E. Jacquainlaan 20 bus 5
1000 Brussel
water@
lin.vlaanderen.be

Land
ir. Marnix De Vrieze
tel 02-533.21.86
fax 02-533.21.85
E. Jacquainlaan 20 bus 6
1000 Brussel
land@
lin.vlaanderen.be

Beleid
Elektricien en Mechanica
ir. Jozef Van Ginderachter
tel 02-533.72.01
fax 02-533.72.95
Koning Albert II-laan 20,
bus 6
1000 Brussel
em.beleid@
lin.vlaanderen.be

Organisatie
ir. Yves Rubens
tel 02-533.71.03
fax 02-533.71.06
Koning Albert II-laan 20,
bus 2
1000 Brussel
organisatie.communicati-
e@
lin.vlaanderen.be

secretaris-generaal
ir. Fernand Desmyter
tel 02-533.71.02
fax 02-533.71.05
Koning Albert II-laan 20,
bus 2
1000 Brussel
leefmilieu.infrastructuur@
lin.vlaanderen.be

Boekhouding
en Begroting
Antoine Remiers
tel 02-533.84.63
fax 02-533.84.65
Koning Albert II-laan 20,
bus 2
1000 Brussel
boekhouding.begroting@
lin.vlaanderen.be

Natuur
dr. ir. Koenraad De Smet
tel 02-533.76.83
fax 02-533.76.85
Koning Albert II-laan 20,
bus 8
1000 Brussel
natuur@
lin.vlaanderen.be

Bos en Groen
ir. Dirk Van Hove
tel 02-533.81.02
fax 02-533.81.05
Koning Albert II-laan 20,
bus 8
1000 Brussel
bos-groen@
lin.vlaanderen.be

Elektricien en Mechanica
Antwerpen
ir. Willy Frans
tel 03-224.66.11
fax 03-224.66.05
Copernicuslaan 1, bus 11
2018 Antwerpen
em.antwerpen@
lin.vlaanderen.be

Cel Informatie en
Communicatiebeheer
ir. Michiel Masson
tel 02-533.84.83
fax 02-533.71.75
Koning Albert II-laan 20,
bus 2
1000 Brussel
icb@lin.vlaanderen.be



Administratie Ruimtelijke
Ordening, Huisvesting en
Monum. & Landschap.
Hugo Desobry
tel 02-553.83.11
fax 02-553.83.05
Koning Albert II-laan 20,
bus 7
1000 Brussel
arohm@
lin.vlaanderen.be



Administratie
Wegen en verkeer
ir. Johan Vanderheyden
tel 02-553.79.02
fax 02-553.79.05
Koning Albert II-laan 20,
bus 2
1000 Brussel
mobiliteitscel@
lin.vlaanderen.be



Administratie
Waterwegen en Zeeween
ir. Jan Strubbe
tel 02-553.77.11
fax 02-553.77.05
Koning Albert II-laan 20,
bus 5
1000 Brussel • awz@
lin.vlaanderen.be

Metaalstructuren
ir. Lucien Tolpe
tel 02-553.74.56
fax 02-553.74.55
Koning Albert II-laan 20,
bus 6
1000 Brussel
metaalstructuren@
lin.vlaanderen.be

Ruimtelijke Planning
Roger Lachens
tel 02-553.83.79
fax 02-553.83.85
Koning Albert II-laan 20,
bus 7
1000 Brussel
ruimtelijke_planning@
lin.vlaanderen.be

Stedenbouwkundige
Vergunningen
Jan Goedertier
tel 02-553.83.34
fax 02-553.83.35
Koning Albert II-laan 20,
bus 7
1000 Brussel
stedenbouw@
lin.vlaanderen.be

Wegenbeleid en Beheer
ir. Yvan Verbakel
tel 02-553.79.22
fax 02-553.79.25
Koning Albert II-laan 20
bus 4
1000 Brussel
wegenbeleid.beheer@
lin.vlaanderen.be

Verkeerskunde
ir. Armand Rouffaert
tel 02-553.78.01
fax 02-553.78.05
Koning Albert II-laan 20
bus 4
1000 Brussel
verkeerskunde@
lin.vlaanderen.be

Beleid Havens,
Waterwegen & Zeeween
ir. Jan Bal
tel 02-553.77.02
fax 02-553.77.35
Koning Albert II-laan 20,
bus 5
1000 Brussel
beleid.awz@
lin.vlaanderen.be

Bovenschedde
ir. Eric Van den Eede
tel 09-268.02.11
fax 09-268.02.72
Nederkouter 28
9000 Gent
bovenschedde@
lin.vlaanderen.be

Algemene Technische
Ondersteuning
ir. Jean-Pierre Vijverman
tel 02-553.74.99
fax 02-553.74.85
Koning Albert II-laan 20,
bus 6
1000 Brussel
technischeondersteuning@
lin.vlaanderen.be

Bouwinspectie
Hillem Bosman
tel 02-553.83.63
fax 02-553.83.65
Koning Albert II-laan 20,
bus 7
1000 Brussel
bouwinspectie@
lin.vlaanderen.be

Monumenten en
Landschappen
Dirk Beck
tel 02-553.16.17
fax 02-553.16.05
Koning Albert II-laan 20,
bus 7
1000 Brussel
monumenten.landschap-
pen@
lin.vlaanderen.be

Wegenbouwkunde
ir. Roland Charlier
tel 02-727.09.11 02-
727.09.05
Olympiadenlaan 10
1140 Brussel
wegenbouwkunde@
lin.vlaanderen.be

Personenvervoer
en Luchthavens
Paul Cattrysse
tel 02-553.78.11
fax 02-553.78.65
Koning Albert II-laan 20 bus 4
1000 Brussel
personenvervoer.luchthav-
ens@
lin.vlaanderen.be

Waterbouwkundig Lab. &
Hydrolog. Onderzoek
dr. Frank Mostaert
tel 03-224.60.35
fax 03-224.60.36
Berchemlei 115
2140 Borgerhout (Antw.)
watlab@lin.vlaanderen.be
hydrologisch.onder-
zoek@
lin.vlaanderen.be

Waterwegen Kust
ir. Bernard De Putter
tel 059-55.42.11
fax 059-50.70.37
Vrijhavenstraat 3
8400 Oostende
waterwegen_kust@
lin.vlaanderen.be

Elektricien en Mechanica
Gent
ir. Willy Van Walleghem
tel 09-244.82.01
fax 09-244.82.02
Hijfstrat 41
9000 Gent
onpennig@
lin.vlaanderen.be

Woonbeleid
Benny Teckholt
tel 02-553.82.74
fax 02-553.82.55
Koning Albert II-laan 20,
bus 7
1000 Brussel
woonbeleid@
lin.vlaanderen.be

Financiering
Huisvestingsbeleid
Hilde Van den Bosch
tel 02-553.82.98
fax 02-553.82.55
Koning Albert II-laan 20,
bus 7
1000 Brussel
huisvestingsbeleid@
lin.vlaanderen.be

Wegen en Verkeer
Antwerpen
ir. Patrick Debaere
tel 03-224.68.11
fax 03-224.68.99
Copernicuslaan 1 bus 12
2018 Antwerpen
wegen.ant@
lin.vlaanderen.be

Wegen en Verkeer
Vlaams-Brabant
ir. Christian Caestecker
tel 02-257.23.11
fax 02-257.23.80
Luchthavenlaan 4
1800 Vilvoorde
wegen.vbr@
lin.vlaanderen.be

DAB Loodswezen
Kapitein Jacques D'Have
tel 03-222.08.70
fax 03-222.08.36
Tavernierkaai 3
2000 Antwerpen
loodswezen@
lin.vlaanderen.be

Zeeschedde
ir. Leo Meyvis
tel 03-224.67.11
fax 03-224.67.05
Copernicuslaan 1, bus 19
2018 Antwerpen
zeeschedde@
lin.vlaanderen.be

ROHM
Antwerpen
Miriam Bockx
tel 03-224.60.32
fax 03-224.60.83
Copernicuslaan 1, bus 19
2018 Antwerpen
rohm.ant@
lin.vlaanderen.be

ROHM
Vlaams-Brabant
Erik Reiffers
tel 016-24.98.18
fax 016-24.98.21
Blijde Inkomststraat 105
3000 Leuven
rohm.vbr@lin.vlaanderen.be
wegenbeleid.beheer@
lin.vlaanderen.be

Wegen en Verkeer
Limburg
ir. Herman Swillen
tel 011-26.46.00
fax 011-26.46.99
Gouv. Roppesingel 25, 1e
verd.
3500 Hasselt
wegen.limb@
lin.vlaanderen.be

Wegen en Verkeer
Oost-Vlaanderen
ir. Peter De Backer
tel 09-241.78.11
fax 09-241.78.79
Bollebergen 2 B, bus 12
9052 Gent
wegen.ovl@
lin.vlaanderen.be

Vloot
ir. Erik Blomme
tel 059-56.63.11
fax 059-56.63.15
Sir Winston Churchillkaai 2
8400 Oostende
vloot@
lin.vlaanderen.be

Maas- en Albertkanaal
ir. Ari Vermin
tel 011-22.36.37
fax 011-24.33.90
Lombardstraat 26
3500 Hasselt
maas_albertkanaal@
lin.vlaanderen.be

ROHM
Oost-Vlaanderen
Benny Van Assche
tel 09-265.45.60
fax 09-265.45.01
Gebr. Van Eyckstraat 4-6
9000 Gent
rohm.ovl@
lin.vlaanderen.be

ROHM
Limburg
Gillen Wolkeney
tel 011-26.41.00
fax 011-26.41.99
Gouverneur Roppesingel
25
3500 Hasselt
rohm.limb@
lin.vlaanderen.be

Wegen en Verkeer
West-Vlaanderen
ir. Hubert Declamer
tel 059-44.11.11
fax 059-44.33.81
Markt 1
8000 Brugge
wegen.wvl@
lin.vlaanderen.be

Wegen en Verkeer
West-Vlaanderen
ir. Hubert Declamer
tel 059-44.11.11
fax 059-44.33.81
Markt 1
8000 Brugge
wegen.wvl@
lin.vlaanderen.be

Scheepvaartbegeleiding
Antoine Descamps
tel 050-55.77.60
fax 050-55.77.61
Doverlaan 7, bus 1
8380 Zeebrugge
scheepvaartbegeleiding@
lin.vlaanderen.be

Vlaamse Nautische
Autoriteit
ir. Rik Goetinck
tel 02-553.77.56
fax 02-553.77.15
Koning Albert II-laan 20,
bus 5
1000 Brussel

ROHM
West-Vlaanderen
ir. Stal De Witte
tel 050-44.28.11 fax 050-
44.28.13
Werkhuisstraat 9
8000 Brugge
rohm.wvl@
lin.vlaanderen.be

Maritieme Toegang
ir. Freddy Aerts
tel 03-222.08.25
fax 03-222.08.51
Tavernierkaai 3
2000 Antwerpen
maritieme_schelde@
lin.vlaanderen.be

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

Kwantitatieve gegevens		Totaal
Totaal aantal klachten	Totaal	403
Aantal klachten verdeeld volgens de (on)ontvankelijkheid	Ontvankelijk	271
	Onontvankelijk	130
Verdeling van de onontvankelijke klachten volgens de categorie (omzendbrief 3.4)	Al eerder klacht ingediend	6
	Meer dan een jaar voor indiening	2
	Nog niet alle beroepsprocedures aangewend	5
	Jurisdictioneel beroep aanhangig	2
	Kennelijk ongegrond	37
	Geen belang	16
	Beleid en regelgeving	56
	Interne personeelsaangelegenheden	1
	Valt niet onder de bevoegdheid van	0
Aantal klachten volgens de drager	Brief	277
	Mail	61
	Telefoon	36
	Fax	21
	Mondeling	3
Aantal klachten volgens het kanaal waarlangs de klacht is binnengekomen	Rechtstreeks van burger	204
	Via Kabinet	54
	Via Vlaamse Ombudsdienst	102
	Via georganiseerd middenveld	15
	Andere kanalen	21
	Andere kanalen	21
Statistische gegevens over de termijn in dagen tussen de ontvangstdatum van de klacht en de verzendingsdatum van de ontvangstmelding	Gemiddelde	
	Mediaan	
	0-10 dagen	300
	> 10 dagen	54
Statistische gegevens over de termijn in dagen tussen de ontvangstdatum en mededelingsdatum van de beslissing	Gemiddelde	
	Mediaan	
	0-20 dagen	176
	21-45 dagen	138
	46-90 dagen	42
	> 90 dagen	18
Aantal klachten volgens mate van gegrondheid	Gegrond	189
	Deels gegrond	5
	Ongegrond	55
Aantal (deels) gegronde klachten volgens mate van oplossing	Opgelost	164
	Deels opgelost	4
	Onopgelost	22
Aantal (deels) gegronde klachten volgens de vereenvoudigde ombudsnormen	Niet-correcte beslissing	32
	Te lange behandeltermijn	105
	Ontoereikende informatieverstrekking	16
	Onvoldoende bereikbaarheid	6
	Onheuse bejegening	22
	Andere	69

DEPARTEMENT

LEEFMILIEU & INFRASTRUCTUUR
JAARBOEK LIN 2002

SAMENSTELLING

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu en Infrastructuur
Afdeling Organisatie

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

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

COÖRDINATIE

Anne Persyn

EINDREDACTIE, CONCEPT EN DRUK

Com & Co - Quattro Saatchi & Saatchi

DEPOTNUMMER

D/2003/3241/133

UITGAVE

Mei 2003



Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap

LEEFMILIEU & INFRASTRUCTUUR
JAARBOEK LIN 2002

