VLAAMSE RAAD

ARCHIEF
VLAAMSE RAAD
TERUGBEZORGEN

ZITTING 1988-1989 Nr. 14

BULLETIN
VAN
VRAGEN EN ANTWOORDEN

3 JULI 1989

INHOUDSOPGAVE

Blz.

1. VRAGEN VAN DE LEDEN EN ANTWOORDEN VAN DE MINISTERS

A. Vragen waarop werd geantwoord binnen de reglementaire termijn (R.v.O. art. 69,3 en 4)

N. De Batselier, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie 507

L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting 508

J. Lenssens, Gemeenschapsminister van Welzijn en Gezin 510

R. De Wulf, Gemeenschapsminister van Tewerkstelling 513

T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting 513

P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur 516

H. Weckx, Gemeenschapsminister van Volksgezondheid en Brusselse Aangelegenheden 520

D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs 521

L. Van den Bossche, Gemeenschapsminister van Binnenlandse Aangelegenheden en Openbaar Ambt 524

J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer 524

B. Vragen waarop werd geantwoord na het verstrijken van de reglementaire termijn (R.v.O. art. 69,5)

L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting 529

P. Dewael, Gemeenschapminister van Cultuur 530

J. Sauwens, Gemeenschapminister van Openbare Werken en Verkeer 530

11. VRAGEN WAAROP NIET WERD GEANTWOORD BINNEN DE REGLEMENTAIRE TERMIJN (R.v.O. art. 69,5)

T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting 540

P. Dewael, Gemeenschapminister van Cultuur 540

J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer 541

1. VRAGEN VAN DE LEDEN EN ANTWOORDEN VAN DE MINISTERS

A. Vragen waarop werd geantwoord binnen de reglementaire termijn (R.v.O. art. 69, 3 en 4)

N. DE BATSELIER
VICE-VOORZITTER VAN DE VLAAMSE EXECUTIEVE, GEMEENSCHAPSMINISTER VAN ECONOMIE, MIDDENSTAND EN ENERGIE

Vraag nr. 29
van 30 mei 1989
van de heer G. BEERDEN

Kempense Steenkoolmijnen - Mijnschade

Graag ontving ik een antwoord op onderstaande vragen betreffende de mijnschade in alle mijnzetels en dit per mijnzetel.

1. Hoeveel gevallen van mijnschade werden ingediend, per jaar, sinds 1977 tot 1988 ?
2. Hoeveel gevallen hiervan werden in 1977 en in 1988 respectievelijk afgewezen, in der minne geregeld of gerechterlijk beslecht ?
3. Welke bedragen aan mijnschade werden in 1977 en 1988 uitbetaald bij minnelijke schikkingen en bij gerechterlijke uitspraken ? Kan meegedeeld worden voor de rechterlijke uitspraken hoeveel betaald werd aan verwijlintresten ?
4. Hoeveel gevallen van mijnschade zijn er per 31 mei 1989 nog niet geregeld ?
5. a. Welke maatregelen worden genomen om bij de eventuele sluiting van alle zetels de later ontstane mijnschade te vergoeden ?

   b. Zullen de reeds bestaande installaties als bv. voor waterbeheersing in stand gehouden worden ? En door wie ? Welke voorzieningen voor de toekomst zijn daarvoor nu reeds voorzien ?

Antwoord

Ik verzoek het geachte lid de gevraagde informatie hierna volgend te vinden.

1. Tabel aangevend het aantal gevallen van mijnschade, per mijnzetel en in totaal ingediend per jaar sinds 1977 en tot 1988.

Zetel	Beringen	Eisden	Waterschei	Winterslag	Zolder	Totaal
1977	16	64	75	71	194	420
1978	14	50	59	64	190	377
1979	17	53	68	64	237	439
1980	14	74	62	57	237	444
1981	25	43	50	40	224	382
1982	17	47	47	48	255	414
1983	27	64		50	200	416
1984	51	77	174	38	247	527
1985	72	68	94	34	309	577
1986	43	79	91	44	265	522
1987	45	101	112	51	274	583
1988	44	56	53	46	291	490

2. Tabel aangevend per mijnzetel en in het totaal aantal dossiers dat werd geweigerd, in der minne geregeld, en afgehandeld door rechterlijke uitspraak voor de jaren 1977 en 1988.

Zetel	Beringen	Eisden	Waterschei	Winterslag	Zolder	Totaal
1977						
Dossiers geweigerd	4	36	17	40	35	130
minnelijke schikking	14	40	55	43	161	313
met rechterlijke uitspraak	0	0	0	0	0	0
1988						
Dossiers geweigerd	13	20	13	23	67	136
minnelijke schikking	34	50	47	31	223	385
met rechterlijke uitspraak	0	0	0	0	0	0

3. Bedrag betaald per zetel en voor alle mijnzetels, ingevolge regeling in der minne en rechterlijke uitspraak.

   Voor het jaar 1977. Het is onmogelijk het bedrag per zetel te bepalen.

   Het totaal bedrag voor de regelingen in der minne beloopt 36.953.205 FB.

   Geen enkele betaling voor rechterlijke uitspraken.

   Voor het jaar 1988.

   Onderstaande tabel geeft het bedrag aan per zetel voor de dossiers „minnelijke schikking".

Beringen	3.706.000
Eisden	8.734.000
Waterschei	3.900.000
Winterslag	3.922.000
Zolder,	20.633.000
Totaal	40.895.000

   Geen enkele betaling voor rechterlijke uitspraken.

   Gezien er geen rechterlijke dossiers waren dienden geen verwijlintresten te worden betaald.

4. Aantal gevallen van mijnschade per mijnzetel en voor de mijnzetels gezamenlijk, nog niet afgehandeld op 31 mei 1989.

   Het is onmogelijk het detail per mijnzetel te geven.

   Op de datum van 31 mei 1989 moeten 56 klachten worden onderzocht en 349 dossiers werden onderzocht en worden afgehandeld.

5.a. Maatregelen genomen om de mijnschade vastgesteld na de datum van de eventuele sluiting van alle mijnzetels te blijven betalen.

   Het stilleggen van de mijnexploitatie bij de N.V. Kempense Steenkoolmijnen leidt niet automatisch

tot het opheffen van de maatschappij. In de hypothese dat de maatschappij in liquidatie wordt gesteld blijft de mijnschade en de herstelling ervan een der eventuele bezigheden. Dit, ten andere, is het geval bij de talrijke koolmijnen in het zuiden van het land.

Men kan vermelden, als nuttige inlichting dat het bedrag van het Fonds A van de N.V. Kempense Steenkoolmijnen bij het Nationale Garantiefonds voor de herstelling van Mijnschade op 1 januari 1989 een bedrag van 663.184.000 BF bedroeg.

b. Behoud van reeds bestaande installaties.

De verplichting de pompinstallaties te behouden maakt een onderdeel uit van de zending, toevertrouwd aan de N.V. K.S., omtrent het herstellen van de schade te wijten aan de ontginning.

Het drooghouden van de gronden wordt op dezelfde wijze behandeld als de mijnschade en de installaties dienen door de Maatschappij ter plaatse en in dienst te worden behouden.

L. WALTNIEL
GEMEENSCHAPSMINISTER VAN RUIMTELIJKE ORDENING EN HUISVESTING

Vraag nr. 132
van 22 mei 1989
van de heer F. VANDENBROUCKE

Monumenten en landschappen — Bouw sluis aan watermolen van Rotselaar

De watermolen van Rotselaar is beschermd als industrieel archeologisch monument.

Op de hoofdarm van de Dijle naar de molen toe zou een sluis gebouwd worden. Hierdoor zou de molen over voldoende water beschikken om de turbine in werking te stellen.

Mag ik de geachte Minister hierover. volgende vragen stellen.

1. Wat is de huidige stand van zaken betreffende de aanbouw van deze sluis ?
2. Wanneer zullen deze werken worden aanbesteed ?
3. Wanneer voorziet u het einde van deze werken ?

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid de volgende gegevens mede te delen.

De watermolen te Rotselaar is beschermd als monument sinds 22.6.1983 en de omgeving als dorpsgezicht.

Bij de bescherming hield men vooral rekening met het feit dat bij de watermolen van Rotselaar heel duidelijk de historische evolutie van het complex merkbaar en toonbaar is. Dit geldt zowel voor de machinerie als voor de bouwstijlen van de gebouwen.

Met het oog op de restauratie van het complex werd in opdracht van de VZW TSAP een voorontwerpdossier aan mijn diensten overgelegd.

Het voorgestelde concept voorziet in een gefaseerde uitvoering van de restauratiewerken.

Het turbinegebouw en de sluisconstructie maken logischerwijze deel uit van de eerste fase. Het vooronderzoek van de turbine zelf werd reeds uitgévoerd.

Eerlang zullen er werken uitgevoerd worden aan de sluis. De Koning Boudewijnstichting heeft immers voor dit jaar een toelage van 2,0 miljoen frank hiervoor uitgetrokken.

De totale kostprijs van deze restauratie wordt geraamd op 102.762.959 F (excl. BTW). De eerste fase met o.m. turbinegebouw, sluis en omgeving wordt geraamd op 17.145.972 F (excl. BTW). Budgettaire beperkingen laten mij niet toe de principiële belofte op het voorontwerp te verlenen.

In het kader van de budgettaire mogelijkheden voor 1990 zal ik het dossier opnieuw bekijken.

Vraag nr. 133
van 23 mei 1989
van de heer D. VERVAET

Monumenten en landschappen — Bescherming Oudstrijdersplein te Halle en XIX-eeuws schoolgebouw

Een van de mooiste en belangrijkste pleinen in Halle, het Oudstrijdersplein wordt bedreigd door onbezonnen bouwkundige plannen. Ofschoon Monumenten en Landschappen aanstalten maakte om de gemeenteschool van voornoemd plein te laten beschermen, moet de druk van hogerhand van dien aard zijn geweest dat na verloop van tijd, ter oprichting van een administratief centrum, het licht op groen werd gezet voor een gedeeltelijke en zelfs volledige sloping van deze school. Nu zal de Minister, wien het in zijn hoedanigheid van de behoeder van monumenten en landschappen toekomt in deze zaak het laatste woord te hebben, ongetwijfeld in kennis zijn gebracht van de architectonische en cultuurhistorische waarde van plein en school. Het plein is geometrisch van opbouw, de gebouwen zijn classicistisch en gaan in hun eenheid een spel met elkaar aan van symbolische verhoudingen en getallen. De school is sprekende getuige van de scholenbouw in de 19de eeuw en van de schoolstrijd rond de jaren 1870.

Gaarne had ik van de Minister vernomen of hij van plan is de bedreiging van het Oudstrijdersplein een definitieve halt toe te roepen en zo neen, hoe hij de verminking van zulk een belangrijk deel van het kunstpatrimonium kan rechtvaardigen, te meer daar men ook elders een administratief complex kan herbergen.

Antwoord

In antwoord op zijn vraag kan ik het geachte lid het volgende mededelen.

Ingevolge een kabinetsnota (11 juni 1987) werd het initieel voorstel van het Bestuur voor Monumenten en

Landschappen dat voorzag in een bescherming als monument van het XIX-eeuws schoolgebouw beperkt tot een bescherming als stadsgezicht van het Oudstrijdersplein, waarvan het voorontwerp van lijst werd getekend op 18 maart 1988.

Bij beslissing van de vorige Gemeenschapsminister bevoegd voor Monumenten en Landschappen werd het initieel voorstel dat voorzag in een bescherming als monument van het XIX-eeuws schoolgebouw beperkt tot een bescherming als stadsgezicht van het Oudstrijdersplein, waarvan het voorontwerp van lijst werd getekend op 18 maart 1988.

Vraag nr. 134
van 23 mei 1989
van de heer D. VERVAET

Monumenten en landschappen - Bescherming voormalige mouterij Van Roy te Halle

De mouterij Van Roy in Halle staat bekend als een uniek en merkwaardig geheel van een industrieel complex, gebouwd vanaf het midden van de 18de tot het begin van de 20ste eeuw. In verschillende publikaties, waaronder de gezaghebbende Inventaris van het cul tuurbezit in België, wordt op de mooie baksteenarchitectuur en de verfijnde decoratie van het gebouw gewezen.

Heeft de Minister weet van plannen om deze mouterij (gedeeltelijk) te slopen ? En zo ja, zal hij het gebouw integraal in bescherming nemen door het bijvoorbeeld een administratieve bestemming te geven ?

Antwoord

In antwoord op zijn vraag kan ik het geachte lid het volgende mededelen.

Omwille van haar industrieel-archeologische waarde werd reeds in 1979 voor de voormalige Mouterij Van Roy een beschermingsvoorstel uitgewerkt. De voorontwerplijst, die tevens een globaal stadsgezicht omvatte, werd betekend op 12 juli 1982. Tot een ontwerplijst is het nooit gekomen wegens de grote omvang van het stadsgezicht.

Om de Mouterij vooralsnog te redden werd begin 1987 een afzonderlijke procedure ingeleid, waarbij 3 vleugels met inbegrip van de installaties als monument werden voorgesteld. Er moest echter van een verdere beschermingsprocedure worden afgezien omwille van de slechte bouwfysische staat van het complex en de hoge kosten die een eventuele restauratie met zich zouden brengen.

Bijgevolg werd bij een recente aanvraag „stedebouwkundig attest nr. 2" tot een gedeeltelijke sloping, met behoud van de linker vleugel, door het Bestuur voor Monumenten en Landschappen „geen bezwaar" geadviseerd.

Vraag nr. 135
van 24 mei 1989
van de heer D. VERVAET

Monumenten en landschappen — Bescherming en restauratie Schepenbank te Lennik

In de Algoetstraat in Lennik staat de oude Schepenbank elke dag meer en meer te verkommeren. Nochtans was er vijf à tien jaar geleden op de staat van het gebouw weinig aan te merken.

Gaarne zou ik van de Minister willen vernemen welke inspanningen hij heeft gedaan en/of zal doen om dit kostenopjagend proces af te remmen ?

Terloops wil ik U ook vragen of U in samenspraak met een officiële instantie (bijvoorbeeld provincie of gemeente) deze prachtige Brabantse hoeve na restauratie een nuttige bestemming kan geven.

Antwoord

In antwoord op zijn vraag kan ik het geachte lid mededelen dat de voormalige Schepenbank in de A. Algoetstraat te Sint-Kwintens-Lennik als monument beschermd werd op 28 juli 1983. De toestand van het gebouw zal door het Bestuur voor Monumenten en Landschappen onderzocht worden, waarna desgevallend de nodige maatregelen zullen getroffen worden.

Vraag nr. 136
van 24 mei 1989
van de heer D. VERVAET

Vlaamse Executieve — Omschakeling wagenpark naar loodvrije benzine

Sinds een tijdje wordt onze landgenoot, die elk jaar met meer auto's meer rijdt, terecht aangespoord tot het gebruik van loodvrije benzine.

Gaarne had ik van de Voorzitter van de Vlaamse Executieve en de andere Gemeenschapsminister vernomen hoeveel auto's hun kabinet telt, hoeveel er hiervan op loodvrije benzine rijden en wanneer beoogd wordt de rest van het autopark van loodvrije benzine te voorzien

NB : Deze vraag werd gesteld aan alle Gemeenschapsministers.

Antwoord

In antwoord op zijn vraag kan ik het geachte lid meedelen dat mijn kabinet vier wagens in gebruik heeft waarvan er momenteel twee op loodvrije benzine rijden.

Voor wat betreft de twee overige en oudere wagens wordt er — rekening gehouden met het bouwjaar en

het type — navraag gedaan omtrent de mogelijkheid tot omschakeling op loodvrije benzine.

Vraag nr. 143
van 8 juni 1989
van de heer A. DE BEUL

Ruimtelijke ordening en stedebouw — Besluit van de Vlaamse Executieve van 15 maart 1989, artikel 2, 3° en 4"

In het Besluit van de Vlaamse Executieve dd. 15 maart 1989 (Staatsblad 6 juni 1989) „houdende bepaling van de gebieden van de ontwerpgewestplannen en de gewestplannen waarbinnen afwijkingen in verband met het verbouwen, het herbouwen of het uitbreiden van bestaande vergunde gebouwen niet of slechts gedeeltelijk kunnen worden toegestaan" staan onder artikel 2, 3e en 4e agrarische gebieden met ecologisch belang of waarde vermeld.

In sommige gewestplannen zijn er ook „landschappelijk waardevolle agrarische gebieden".

Worden deze eveneens beschouwd als zijnde van ecologisch belang of waarde, zoals bedoeld in artikel 2, 3e en 4e ?

Antwoord

In antwoord op zijn vraag heb ik de eer het geachte lid mede te delen dat artikel 2, 3° en 4° van het Besluit van de Vlaamse Executieve dd. 15 maart 1989, houdende bepaling van de gebieden van de ontwerpgewestplannen en de gewestplannen waarbinnen afwijkingen in verband met het verbouwen, het herbouwen of het uitbreiden van bestaande vergunde gebouwen niet of slechts gedeeltelijk kunnen worden toegestaan, slechts de gebieden bedoelt met „ecologische waarde of belang" die daarvoor een bijzonder voorschrift kregen in de gewestplannen Dendermonde, Ieper-Poperinge, Herentals-Mol, Hasselt-Genk, Turnhout en Aarschot-Diest.

Vraag nr. 144
van 8 juni 1989
van de heer F. SARENS

Monumenten en landschappen — Bescherming Sint-Niklaaskerk Willebroek

Dit dossier werd in 1978 ingeleid. Niemand betwist de noodzakelijke bescherming van dit monument.

Mag ik dan ook de stand van de bundel m.b.t. de gevraagde bescherming van de Sint-Niklaaskerk te Willebroek kennen.

Antwoord

In antwoord op zijn vraag kan ik het geachte lid meedelen dat de Sint-Niklaaskerk te Willebroek momenteel niet bedreigd wordt. Mijn bevoegde Administratie zal echter de eventuele bescherming onderzoeken na de inventarisatie van het arrondissement.

J. LENSSENS
GEMEENSCHAPSMINISTER VAN WELZIJN EN GEZIN

Vraag nr. 47
van 22 mei 1989
van mevrouw N. MAES

Bijstand aan personen — Opvang en therapie inzake kindermishandeling

Tegenwoordig wordt in de media het probleem van de kindermishandeling uitvoerig belicht.

Onlangs werd ook een tweede Europees Kongres over kindermishandeling georganiseerd.

De belangrijkste conclusies van dit congres luidden als volgt :

1. er moet meer aandacht geschonken worden aan de preventie en opsporing. Om de mishandelde of bedreigde kinderen beter te kunnen helpen is teamwerk noodzakelijk.

2. Interventie van justitie moet zoveel mogelijk vermeden worden.

3. Sociaal-assistenten en verpleegkundigen zijn het best vertrouwd met geweldproblemen binnen het gezin, maar zij worden slecht betaald, zijn overwerkt en hebben te weinig inspraak bij de medische en juridische beslissingen.

4. Er moet vanuit de overheid meer geïnvesteerd worden in preventie, opvang en therapie.

   Kan u akkoord gaan met deze conclusies ?
   Worden of werden er voorzieningen getroffen om meer te investeren in de preventie, opvang en therapie ?

   Zo ja, wat houden die investeringen concreet in ?

   Zo neen, bent u niet van mening dat verdere investeringen noodzakelijk zijn ?

5. Welke initiatieven zullen er nog genomen worden om het opsporen en begeleiden van mishandelde kinderen (en hun milieu) uit te bouwen ?

Antwoord

In antwoord op haar vraag heb ik de eer het geachte lid het volgende mede te delen.

In toepassing van het Besluit van de Vlaamse Executieve houdende vaststelling van de voorwaarden van erkenning en subsidiëring van centra voor hulpverlening inzake kindermishandeling dd. 8 juli 1987 (B.S. 15 januari 1988) werd Kind en Gezin belast met de erkenning, de controle en de inspectie van bovengenoemde centra.

Per provincie kan Kind en Gezin één centrum erkennen. Gelet op de specifieke situatie kan Kind en Gezin in de provincie Brabant twee centra erkennen. In Vlaanderen functioneren tot op heden erkende centra voor hulpverlening inzake kindermishandeling in :

– Antwerpen „Kind in Nood”
Marialei 10
2018 Antwerpen
Tel. 03/230.41.90

organiserend bestuur : Vertrouwensartscentrum Antwerpen vzw
Universiteitsplein 1
2610 Antwerpen-Wilrij k

– Leuven „Kind en Gezin in Nood”
UZ Gasthuisberg
Dienst Kindergeneeskunde
Herestraat 49
3000 Leuven
Tel. : 016/21.31.31

organiserend bestuur : Kind en Gezin in Nood vzw
Herestraat 49
3000 Leuven

– Brussel „Kind in Nood”
AZ VUB
Laarbeeklaan 101
1090 Brussel
Tel. : 02/477.60.60

organiserend bestuur : Vertrouwensartscentrum Kind in Nood vzw
Laarbeeklaan 101
1090 Brussel

– Hasselt „Vertrouwenscentrum inzake kindermishandeling”
St .-Truidersteenweg 224
3500 Hasselt
Tel. : 011/27.46.72

organiserend bestuur Provinciaal centrum voor Hulpverlening inzake kindermishandeling
Paardsdemerstraat 9
3500 Hasselt

– Gent „Kind in Nood”
Abdisstraat 2
9000 Gent
Tel. 091/33.10.10

organiserend bestuur : Kindermishandeling Oost-Vlaanderen vzw
Abdisstraat 2
9000 Gent

In Vlaanderen kan nu nog enkel in de provincie West-Vlaanderen een dergelijk centrum worden opgericht.

a. Preventie

De opdrachten van deze centra worden uitgevoerd door een multidisciplinair team van medische, psychosociale en juridische deskundigen. Deze centra zijn gedurende gans het jaar, 24 uur op 24 uur, beschikbaar voor hulpverlening inzake kindermishandeling.

Het team heeft als taak op provinciaal vlak een samenwerking uit te bouwen tussen private of openbare instellingen voor maatschappelijke, medische of psychosociale hulpverlening, zoals de comités voor bijzondere jeugdzorg, de ziekenhuizen, de Openbare Centra voor Maatschappelijk Welzijn, de diensten voor geestelijke gezondheidszorg en de centra voor maatschappelijk werk. Door samenwerkingsakkoorden met andere voorzieningen en instellingen uit te bouwen beoogt men de betrokkenheid van de eerstelijnshulpverleners ten opzichte van deze problematiek te vergroten. Zij kunnen de hulpverleners die in hun werksituatie geconfronteerd worden met gevallen van kindermishandeling deskundig ondersteunen en desgevallend andere betrokkenen bijstaan en hulp verlenen.

Tevens hebben de centra de opdracht andere hulpverleners in de kinder- en jeugdzorg, de onderwijsmiddens en het publiek te sensibiliseren voor de problematiek van de kindermishandeling, met het oog op een efficiënte detectie en preventie.

b. Opvang en therapie

De centra hebben tot taak de hulpverlening ten aanzien van de gezinnen of andere betrokkenen bij kindermishandeling te coördineren of op te zetten.

Deze centra pogen in de eerste plaats een vrijwillige hulpverlening te realiseren. In de begeleiding ten aanzien van de gezinnen waar kindermishandeling is vastgesteld, opteren de centra voor een hulpverleningsvorm binnen de eigen leefruimte van het gezin. Deze hulpverleningsvorm blijkt van de gezinnen het meeste krediet te krijgen. Slechts indien de dreiging van kindermishandeling niet kan opgeheven worden, door onmacht of onwil van de ouders of indien de hulpverlening faalt of afgewezen wordt, wordt dit gemeld aan de justitiële overheid.

c. Werking

Kind en Gezin trekt voor de werking van deze centra per jaar 24,5 miljoen op haar begrotingskredieten uit die door de Vlaamse Gemeenschap ter beschikking van Kind en Gezin gesteld worden. Krachtens de beslissing van de Raad van Beheer en Kind en Gezin dd. 24 mei 1989 werden de vijf functionerende centra erkend met name :

– de centra in de provincie Brabant erkend van 1 januari 1989 tot 31 december 1991 ;

– de centra te Hasselt en Gent zijn erkend van 1 januari 1989 tot 31 december 1990 ;

– het centrum te Antwerpen is erkend van 1 januari 1989 tot 31 december 1989.

De erkende centra ontvangen een jaarlijkse forfaitaire toelage, vastgesteld op 5,5 miljoen frank ; de erkende centra in de Provincie Brabant ontvangen elk een jaarlijkse forfaitaire toelage van 4 miljoen frank.

Vraag nr. 50
van 5 juni 1989
van de heer J. VAN DER SANDE

Beleid inzake maatschappelijk welzijn — Draagwijdte van de in artikel 2 van de wet van 2 april 1965 bedoelde erkenning

Artikel 2 van de wet van 2 april 1965 betreffende het ten laste nemen van steun verleend door de Openbare

Centra voor Maatschappelijk Welzijn bepaalt dat het OCMW van de gemeente waar betrokkene op het ogenblik van zijn opneming in een nagenoemde instelling of bij een nagenoemd privé-persoon, in de bevolkings- of vreemdelingenregister is ingeschreven, bevoegd is om de noodzakelijke steunen te verlenen.

Daarna volgt een opsomming van de instellingen + personen.

Artikel 2 van de wet van 2 april 1965 werd aangevuld bij koninklijk besluit van 10 augustus 1984 meer bepaald 'met de volgende alinea's :

„Hetzij in een instelling of een inrichting die door de bevoegde overheid erkend is om personen in noodsituaties op te vangen en hen tijdelijk te huisvesten en te begeleiden ; hetzij in een erkend rust- en verzorgingstehuis.

Probleem is te weten wat er met die erkenning bedoeld wordt, en welke overheid bevoegd is om die erkenning te verlenen.

Is bv. een erkenning door „Kind en Gezin" voldoende ?

Gaarne vernam ik van de geachte Gemeenschapsminister een antwoord op de volgende vragen.

1. Wat bedoelt men met erkenning zoals hogervermeld ?

2. Welke overheid is bevoegd om die erkenning te verlenen ?

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid mee te delen dat, wat de Vlaamse Gemeenschap betreft, de omschrijving „instelling of inrichting erkend om personen in noodsituaties op te vangen en hen tijdelijk te huisvesten en te begeleiden" volgende voorzieningen behelst :

1. de onthaalcentra, erkend op basis van het koninklijk besluit van 30 oktober 1981 tot vaststelling van de voorwaarden inzake erkenning en subsidiëring van de onthaalcentra ;

2. de tehuizen voor zedelijke aanpassing van jonge vrouwen, erkend overeenkomstig het KB van 10 april 1952 tot vaststelling van de voorwaarden tot het erkennen van tehuizen voor zedelijke aanpassing van jonge vrouwen ;

3. de opvangcentra voor jongeren, erkend overeenkomstig de MO van 8 juli 1985 betreffende de criteria voor de erkenning en subsidiëring van opvangcentra voor jongeren ;

4. de moedertehuizen erkend overeenkomstig het BVE van 30 juli 1985 houdende erkenning en subsidiëring van de kinderopvangcentra, moedertehuizen en kinderdag- en nachtverblijven.

De erkenning van onthaalcentra, van tehuizen voor zedelijke aanpassing van jonge vrouwen en van opvangcentra voor jongeren wordt verleend door het lid van de Vlaamse Executieve dat bevoegd is inzake bijstand aan personen. De erkenning als moedertehuis wordt verleend door Kind en Gezin.

De erkenning van rust- en verzorgingstehuizen tenslotte behoort tot de bevoegdheid van de Gemeenschapsminister die belast is met het gezondheidsbeleid.

Vraag nr. 51
van 6 juni 1989
van mevrouw N. MAES

Bijstand aan personen — Opheffing blokkeringsmaatregelen inzake kinderopvang

In uw antwoord op mijn parlementaire vraag nr. 3 van 18 november 1988 belooft u „ten gepaste tijde voorstellen te doen ten einde, op grond van de vastgestelde behoefte, uitbreidingsmogelijkheden inzake dagopvang van kinderen mogelijk te maken".

In de ontwerpbegroting voor Gezin en Welzijn zou voor Kind en Gezin een verhoging van 6,8 miljoen (t.o.v. '88) voorzien zijn, spijtig genoeg uitsluitend voor de index- en anciënniteitsaanpassingen van de wedden.

Een beperkt gedeelte van de investeringskredieten zouden voor de kinderdagverblijven bestemd zijn. Die kredieten hebben echter geen invloed op de opvangcapaciteiten.

Gaarne vernam ik van de geachte Gemeenschapsminister een antwoord op de volgende vragen.

1. De voorziene kredieten laten geen enkele uitbreiding van de opvangmogelijkheden toe. Waarom werd van deze gelegenheid geen gebruik gemaakt om de blokkeringsmaatregelen op te heffen, zoals beloofd ?

2. Meent u niet dat het toenemend tekort aan kinderopvang de kwaliteit van die opvang ernstig bedreigt ?

3. Kan geen extra betoelaging voor Kind en Gezin toegekend worden ?

4. Op welke manier zal de kwantiteit en kwaliteit van de kinderopvang verzekerd worden ?

Antwoord

In antwoord op haar vragen betreffende de kinderdagopvang kan ik het geachte lid melden dat de algemene beheersing van de begroting de essentiële reden is waarom de kredieten aan Kind en Gezin niet sterk worden verhoogd.

Dit is te verantwoorden daar andere maatregelen genomen worden om de blokkering inzake kinderdagopvang ten dele op te heffen. Door een herschikking van de middelen kan de erkende opvang vergroot worden.

In de eerste plaats werden door de Raad van Beheer van Kind en Gezin in de maanden april en mei een aantal uitbreidingen toegestaan die aanleiding geven tot de schepping van 216 bijkomende opvangplaatsen,

via de hertewerkstelling van personeel dat normaal had moeten afvloeien zonder een uitbreiding van de gesubsidieerde capaciteit.

Via het Interdepartementaal Begrotingsfonds werden 95 arbeidsplaatsen ter beschikking gesteld die eveneens toelaten nieuwe uitbreidingen toe te staan, die kunnen geraamd worden op 410 plaatsen in de kinderdagverblijven en de uitbreiding met 750 onthaalmoeders via erkende diensten voor onthaalmoeders.

Wat de kwaliteit betreft van de opvang moet ik U verwijzen naar de controle die door Kind en Gezin wordt uitgevoerd zowel t.a.v. de erkende en betoelaagde voorzieningen als de particuliere opvanggezinnen die op basis van een Besluit van de Vlaamse Executieve van 21 december 1988 onder toezicht staan van Kind en Gezin.

R. DE WULF
GEMEENSCHAPSMINISTER VAN TEWERKSTELLING

Vraag nr. 21
van 22 juni 1989
van de heer A. DENYS

Tewerkstellingsbeleid — Omschakeling TWW - BTK - DAC tot gesubsidieerde contractuelen (GESKO)

Op 1 maart 1989 vaardigde de Vlaamse Executieve een Besluit uit tot veralgemening van het stelsel van de gesubsidieerde contractuelen (BS 11 april 1989).

De Gemeenschapsminister voor Tewerkstelling werd belast met de uitvoering van dit Besluit.

Het is de bedoeling van dit Besluit om de bestaande alternatieve tewerkstellingscircuits TWW - BTK - DAC, om te vormen tot dat der gesubsidieerde contractuelen (GESKO).

Dat deze omschakeling in fazen zal gebeuren is begrijpelijk en zelfs aanbevelenswaardig. Voornamelijk met betrekking tot de omschakeling van het DAC-stelsel rijst echter volgende bezorgdheid :

Vandaag betalen bepaalde projectpromotoren een dagbedrag terug aan de VDAB dat ongeveer neerkomt op 5 % van de bruto-loonkost.

In het Besluit van de Vlaamse Executieve worden 3 tarieven vermeld :

Tarief 1 : waarbij vrijstelling verleend wordt van de patronale RSZ-bijdrage.

Tarief 2 : waarbij een tussenkomst verleend wordt van 203.112,- fr. gecombineerd met de patronale RSZ-bijdrage.

Tarief 3 : waarbij een premie hoger dan 203.112,- fr. verleend wordt, begrensd door de bruto-loonkost.

Graag had ik van de Gemeenschapsminister vernomen :

1. welk tarief zal in het geval van overschakeling DAC-GESKO toegepast worden ?
2. Zal de administratie voorschotten toekennen ? In verband daarmee wil ik verduidelijken dat er een immens verschil bestaat tussen :
   a. betalen van een dagbedrag (ongeveer 5 % van de bruto-loonkost) ;
   b. prefinancieren van de lonen voor een termijn van x (?) maanden.. .

Het zal de Minister immers bekend zijn dat een prefinanciering diverse projectpromotoren in zware financiële moeilijkheden kan brengen.

Antwoord

In antwoord op zijn vraag heb ik de eer het geachte lid mede te delen dat het in mijn bedoeling ligt in het najaar te starten met de overschakeling van DAC naar het stelsel der gesubsidieerde contractuelen.

Hierbij zal erover gewaakt worden dat door deze omschakeling geen financieel onhoudbare situatie wordt gecreëerd. In geen geval zal de project-promotor, die overschakelt naar het GECO-stelsel, enig nadeel ondervinden in vergelijking met het DAC-stelsel. De praktische modaliteiten worden thans voorbereid.

Wat betreft het toekennen van voorschotten wordt bij het stelsel der GECO's het bedrag van de premie op jaarbasis vastgesteld. De VDAB betaalt de premie uit aan het bestuur. Dit gebeurt maandelijks (naar rata van 1/12e van het jaarbedrag), op een vaste vervaldatum (de 10e van de lopende maand). Door deze wijze van betaling dient de promotor de lonen niet te prefinancieren.

Op basis van de prestaties en de trimesteriële loonaangiften berekent de VDAB trimesterieel de definitieve premie. De eventuele verrekening gebeurt dan bij de eerstvolgende maandelijkse storting(en) van de premies. Deze verrekening gebeurt op basis van de duur van de arbeidsovereenkomst, het arbeidsstelsel en de werkelijke geleverde prestaties.

Het bestuurt ontvangt hiervan een gedetailleerd afschrift.

T. KELCHTERMANS
GEMEENSCHAPSMINISTER VAN LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN LANDINRICHTING

Vraag nr. 234
van 24 mei 1989
van de heer M. DESUTTER

Afvalstoffenbeleid — Subsidiëring en datum voorlopige oplevering van containerstations

In het Bulletin van Vragen en Antwoorden nr. 5 van 16 mei 1988, verscheen in antwoord op vraag 54 van 21 april 1988 een lijst van de gesubsidieerde containerparken, waarvan de voorlopige- oplevering gunstig werd bevonden.

Graag vernam ik welke containerparken er sedert hogergenoemde lijst opgesteld voor subsidiëring werden goedgekeurd, met de datum van de voorlopige oplevering ?

Zijn er nog aanvragen hangende ?

Antwoord

De voorlopige opleveringen van containerparken zijn gebeurd in de volgende gemeenten en steden :

Gemeenten of steden	Datum
Aalst	28 juni 1988
Aalter	21 oktober 1987
Arendonk	21 september 1988
Beringen	17 december 1986
Bilzen	4 november 1986
Bocholt	4 februari 1987
Borgloon	10 februari 1988
Bornem	17 november 1986
Boom	1 juli 1988
Boutersem	18 augustus 1987
Brasschaat	15 september 1986
Deinze	25 mei 1987
De Pinte	13 augustus 1986
Diepenbeek	29 september 1988
Diest	14 september 1988
Diksmuide	26 februari 1987
Essen	2 februari 1988
Evergem	5 augustus 1987
Gavere	18 november 1987
Genk	22 mei 1987
Gent	23 oktober 1987
Geraardsbergen	11 februari 1988
Halen	10 juli 1986
Ham	2 juli 1987
Hamme	22 januari 1987
Hamont-Achel	16 juni 1986
Hasselt	27 februari 1987
Herk-de-Stad	5 december 1986
Ibogem	12 mei 1987
IGEAN - Kalmthout	12 mei 1989
IGEAN - Ranst	16 november 1988
IGEMO	6 april 1989
IMOG	20 maart 1987
Interleuven	11 september 1986
IOK - Olen	29 december 1986
- Meerhout	29 december 1986
IVMO - Menen	5 december 1986
IVVVA	9 december 1986
Jabbeke	8 juni 1987
Kruishoutem	8 mei 1989
Landen	15 januari 1988
Lichtervelde	16 januari 1987
Lochristi	11 december 1987
Lommel	16 december 1986
Lummen	7 april 1987
Maasei k	9 juli 1986
Merchtem	15 december 1988
Merelbeke	15 april 1986
MI-WA	26 januari 1989
Mol	28 november 1986
Nieuwerkerken	8 augustus 1986
Ninove	29 april 1986
Oostende	5 november 1987
Oudenaarde	19 augustus 1986
Overpelt	28 maart 1988
Peer	22 december 1987
Poperinge	13 maart 1987
Sint-Truiden	17 maart 1987
Stabroek	28 april 1988
Tessenderlo	15 juni 1987
Tongeren	6 augustus 1986
Wester10	1 september 1988
Zedelgem	18 december 1987
Zoersel	12 mei 1987
Zonhoven	20 juni 1988

Per provincie wordt er een onderscheid gemaakt tussen de gemeenten of steden waarvan containerparken reeds in exploitatie zijn en deze die over een principieel akkoord of goedkeuring ontwerp beschikken of in eindfaze zijn. Verder worden deze vernoemd die een optie genomen hebben een containerpark aan te leggen.

1. Provincie Limburg

a. Exploitatie

Lanaken, Tongeren, Tessenderlo, Bilzen, Peer, Nieuwerkerken, Sint-Truiden, Herk-de-Stad, Lummen, Borgloon, Genk, Intercommunale IVVVA, Lommel, Maaseik, Overpelt, Beringen, Bocholt, Hamont-Achel, Halen, Hasselt, Ham, Diepenbeek en Zonhoven.

b. In eindfaze

Neerpelt.

c. Principieel akkoord of goedkeuring ontwerp

Hoeselt en Intercommunale IVNWL.

d. Optie tot aanleg

Zutendaal, Alken, Heers, Voeren, Riemst, Kinrooi, Bree, Herstappe, Leopoldsburg, As, Genk 11, Wellen, Kortessem.

2. Provincie Oost-Vlaanderen

a. Exploitatie

Deinze, Lochristi, Oudenaarde, Merelbeke, Evergem, Hamme, De Pinte, Ninove, Aalter, Drongen, Oostakker, Gentbrugge, Afvalverwerkingsbedrijf Gent, Melsele, Gavere, Aalst, Geraardsbergen, Intercommunale MI-WA, Kruishoutem.

b. In eindfase

Ronse

c. Principieel akkoord of goedkeuring ontwerp

Maldegem

d. Optie tot aanleg

Zingem, Zomergem, Temse, Puurs, Knesselare, Dendermonde, Zulte, Lokeren, Londerzeel, Nevele, Zelzate, Brakel, Lebbeke, Zele, Erpe-Mere, Oudenaarde 11.

3. Provincie West-Vlaanderen

a. Exploitatie

Veurne, Ieper, Roeselare, Torhout, Menen, Wervik,

Wevelgem, Diksmuide, Jabbeke, Lichtervelde, Avelgem, Waregem, Kortrijk, Anzegem, Deerlijk, Harelbeke, Kuurne, Wielsbeke, Zwevegem, Poperinge, Oostende, Zedelgem.

b. In eindfaze

Meulebeke, IVIO Izegem.

c. Principieel akkoord of goedkeuring ontwerp

Tielt, Koksijde en de Intercommunales IVOO-Oostende, Ichtegem

d. Optie tot aanleg

Gistel, Middelkerke, Oudenburg, Kortemark, Zonnebeke, Langemark-Poelkapelle, Beernem, Ledegem, Ardooie, Dentergem, Zuienkerke, Hooglede , Moorslede.

4. Provincie Brabent

a. Exploitatie

Boutersem, Interleuven, Kessel-Lo, Tienen, Werchter, Messelbroek, Landen, Herent en Dienst.

b. In eindfaze

Merchtem.

c. Principieel akkoord of goedkeuring ontwerp

Dilbeek, Kortenberg en Asse

d. Optie

Meise, Roosdaal, Ternat, Vilvoorde, Galmaarden, Halle, Zoutleeuw, Boortmeerbeek, Geetbets, Opwijk, Kapelle-op-den-Bos, Kampenhout, Overijse.

5. Provincie Antwerpen

a. Exploitatie

Mol, Bornem, Zoersel, Meerhout, Olen, Brasschaat, Stabroek, Beerse-Merksplas, Boom, Ranst, Westerlo, Kalmthout, Arendonk, Heist-op-den-Berg en Willebroek

b. In eindfaze

Antwerpen (drie maal), Mechelen, Lier.

c. Principieel akkoord of goedkeuring ontwerp

Schelle, Nijlen, Essen, Boechout, Aartselaar

d. In optie

Schoten, Geel, Antwerpen, Retie, Grobbendonk, De Klinge , Kapellen, Balen, Hemiksem, Lille, Hoogstraten, Stabroek 11, Ravels.

Vraag nr. 235
van 24 mei 1989
van de heer D. VERVAET

Vlaamse Executieve — Omschakeling wagenpark naar loodvrije benzine

Sinds een tijdje wordt onze landgenoot, die elk jaar met meer auto's meer rijdt, terecht aangespoord tot het gebruik van loodvrije benzine.

Gaarne had ik van de Voorzitter van de Vlaamse Executieve en de andere Gemeenschapsministers vernomen hoeveel auto's hun kabinet telt, hoeveel er hiervan op loodvrije benzine rijden en wanneer beoogd wordt de rest van het autopark van loodvrije benzine te voorzien

NB : Deze vraag werd gesteld aan alle Gemeenschapsministers.

Antwoord

In antwoord op zijn vraag kan ik het geachte lid mededelen dat mijn kabinet beschikt over vier wagens, die uiteraard allemaal loodvrije benzine gebruiken.

Vraag nr. 260
van 19 juni 1989
van mevrouw F. BREPOELS

Ruimtelijke ordening en stedebouw – Bufferzone rond het industriegebied Schoonhees in Tessenderlo

Door de Raad van State werd het Gewestplan Hasselt-Genk voor het industriegebied Schoonhees te Tessenderlo vernietigd, onder andere op basis van de niet-verenigbaarheid van de industriezone met het woongebied van Tessenderlo.

Bij goedkeuring van het nieuwe Gewestplan (oktober 1988) werd slechts voor een deel voorzien in een (door de Raad van State noodzakelijk geachte) bufferzone.

Kan de geachte Gemeenschapsminister antwoorden op volgende vragen.

1. Onder welke vorm zal de bufferzone die wel voorzien is op het gewestplan, aangelegd worden rond het industriegebied Schoonhees ?
2. Wie dient deze bufferzone aan te leggen ?
3. Op wiens kosten wordt deze bufferzone aangelegd ?
4. Zal voor het industrieterrein Schoonhees, op de plaatsen die niet voorzien zijn volgens het recent goedgekeurde gewestplan, toch een bufferzone worden aangelegd tussen het industriegebied en het woongebied Tessenderlo, zoals gesteld is in het arrest van de Raad van State ?
5. Indien toch een bufferzone wordt aangelegd in dit gebied, wie dient deze werken uit te voeren, tegen wanneer wordt de uitvoering voorzien ?
6. Indien geen bufferzone wordt aangelegd, is dan het nieuwe gewestplan in strijd met dit arrest van de Raad van State ?

NB : Deze vraag werd eveneens gesteld aan de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting.

Antwoord

Ik kan het geachte lid mededelen dat het gestelde pro-

bleem tot de bevoegdheid behoort van de heer Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting.

Vraag nr. 263
van 19 juni 1989
van de heer E. VANDEBOSCH

Bescherming van leefmilieu — Maatregelen tegen vergiftiging viswater Kanaal van Beverlo

Er wordt ons gesignaleerd dat op geregelde tijdstippen de bermen langsheen het Kanaal van Beverlo met scheikundige produkten zouden behandeld worden, teneinde de groei van onkruid tegen te gaan. De vissers die langsheen deze rustige waterweg hun vrijetijdsbesteding hebben, maken zich hierover ernstige zorgen. Zij vrezen dat de produkten die hiervoor gebruikt worden zeer schadelijk zouden zijn voor het visbestand.

In dit verband wil ik u de volgende vragen stellen.

1. Wat is de regelmaat waarmee de bermen van het Kanaal van Beverlo worden onderhouden ?
2. Is de Minister op de hoogte van de aard van de scheikundige produkten waarmee dit zou gebeuren ?
3. Kan de Minister ons een oordeel geven over de graad van schadelijkheid van de gebruikte produkten ?

Antwoord

Ik kan het geachte lid mededelen dat het gestelde probleem tot de bevoegdheid behoort van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer.

Vraag nr. 268
van 21 juni 1989
van de heer H. LAUWERS

0 VAM — Functie Directeur-generaal

Naar verluidt zou OVAM op dit ogenblik geleid worden door een waarnemend Directeur-generaal, terwijl de titularis effectief in dienst is.

Kan de Gemeenschapsminister mij meedelen :

1. of dit feit juist is ;
2. welke daarvan de reden is ;
3. of de waarnemend Directeur-generaal ter zake voldoet aan de statutaire voorwaarden (rang, graad, anciënniteit, diploma.. .), zoals het statuut van het Rijkspersoneel het wettelijk voorziet ?

Antwoord

Het gerucht dat OVAM geleid wordt door een waarnemend Directeur-generaal is onjuist. Het tweede en derde gedeelte van de vraag zijn derhalve zonder voorwerp.

P. DEWAEL
GEMEENSCHAPSMINISTER VAN CULTUUR

Vraag nr. 114
van 26 mei 1989
van de heer J. TIMMERMANS

Bibliotheken — Openbare bibliotheken

Art. 14 § 1 en 2 van het decreet dd. 19 juni 1978 betreffende het Nederlandstalig openbare bibliotheek bepaalt :

Art. 14 § 1 : bij overgangsmaatregel worden de erkende aangenomen en vrije openbare bibliotheken als plaatselijke openbare bibliotheken erkend en gesubsidieerd bij toepassing van dit decreet gedurende de in artikel 13 § 1 vermelde periode van tien jaar, voor zover zij beantwoorden aan de normen van onderhavig decreet.

Art. 14 § 2 : bij uitzonderingsmaatregel kunnen de in § 1 van dit artikel vermelde erkende plaatselijke openbare bibliotheken, na het verstrijken van de bedoelde tien jaar, erkend en gesubsidieerd blijven, als zij op 1 januari 1978 door het naleven van de voorwaarden voorzien in het koninklijk besluit van 27 september 1972 tot wijziging van artikel 17 § 1 van het koninklijk besluit van 19 oktober 1921 betreffende inrichting van dienst der openbare bibliotheken, worden aangezien als bibliotheek van groot belang.

Deze erkende openbare bibliotheken mogen alleen werkzaam zijn in de gemeente waar zij gevestigd zijn. Zij behouden hun huidige structuur en kunnen geen nieuwe filialen oprichten die subsidieerbaar zijn op basis van dit decreet, tenzij na een gunstig advies van het bedoelde provinciale coördinatiecomité, zoals bedoeld in artikel 12 van dit decreet. Tegen dit advies kan beroep worden ingesteld bij de -Minister van Nederlandse Cultuur, die binnen 30 dagen een bindend advies geeft. Dit beroep wordt staande de zitting van het provinciale coördinatiecomité ingesteld.

In afwachting van een globale herziening van het bibliotheekdecreet werden onlangs in de Vlaamse Raad de huidige wettelijke bepalingen met betrekking tot het openbaar bibliotheekwerk verlengd tot 31 december 1990.

Er bestaat een nominatieve lijst van 50 erkende bibliotheken van groot belang (wet 17 oktober 1921).

Teneinde een goed inzicht te verkrijgen over de huidige toestand kreeg ik graag antwoord op de volgende vragen.

1.1. Hoeveel en welke van deze 50 bibliotheken zijn momenteel (1 januari 1989) erkend als gemeentelijke openbare bibliotheek volgens het decreet van 1978 ?

1.2. Hoeveel en welke van deze bibliotheken zijn erkend als filiaal of uitleenpost van een gemeentelijke openbare bibliotheek ?

2.1. Hoeveel en welke van deze 50 bibliotheken zijn momenteel (1 januari 1989) erkend als privaatrechtelijke decreetbibliotheek ?

2.1.1. Hoeveel en welke daarvan hebben een erkenning als gemeentelijke openbare bibliotheek aangevraagd ?

2.1.2. Hoeveel en welke daarvan zullen/wensen als filiaal of uitleenpost in een bestaande gemeentelijke structuur te worden geïntegreerd ?

2.1.3. Hoeveel van privaatrechtelijke bibliotheken van groot belang die erkend werden als privaatrechtelijke decreetbibliotheek hebben hun structuur na 1 januari 1978 gewijzigd en hoeveel en welke vrije openbare bibliotheken die niet van groot belang waren dus niet op de nominatieve lijst voorkwamen werden ingericht als filiaal of uitleenpost van de privaatrechtelijke decreetbibliotheek ?

2.2. Hoeveel en welke van deze 50 bibliotheken maken momenteel als filiaal of uitleenpost deel uit van een erkende privaatrechtelijke openbare bibliotheek ?

3.1. Hoeveel en welke van deze 50 bibliotheken zijn momenteel nog erkend als wet '21 bibliotheek (van groot belang) ?

3.1.1. Hoeveel en welke daarvan hebben een erkenning als gemeentelijke openbare bibliotheek aangevraagd ?

3.1.2. Hoeveel en welke daarvan overwegen een integratie als filiaal of uitleenpost in een bestaande gemeentelijke structuur ?

3.1.3. Hoeveel en welke daarvan hebben een erkenning als privaatrechtelijke openbare bibliotheek aangevraagd ?

3.1.4. Hoeveel en welke daarvan overwegen een integratie als filiaal of uitleenpost in een bestaande of nog te erkennen privaatrechtelijke structuur ?

4.1. Hoeveel en welke van deze 50 bibliotheken de facto bestaan niet meer ? (bv. door sluiting na overname door de gemeentelijke of privaatrechtelijke openbare bibliotheek).

Antwoord

1.1. Volgende 8 bibliotheken uit de lijst van 50 zijn overgenomen door de gemeente en ingeschakeld in de hoofdbibliotheek, erkend op het decreet : Lommel, Tessenderlo, Hamme, Knokke-Heist, Koekelare, Rumbeke, Roeselare, Tielt , Waregem.

1.2 Brugge (Lode Zielens) is erkend als filiaal van de COB Brugge.

2.1. Volgende í5 bibliotheken uit de lijst van 50 zijn erkend als privaatrechtelijke openbare bibliotheek : Antwerpen (St. Anneke), Berchem (Hedera), Beveren (Parochiecentrum), Brasschaat (St. Michiel), Deurne (Atlas), Edegem (Elsdonk), Melsele (Beveren), Nieuw kerken (St. Niklaas), St. Amandsberg (Gent), St. Niklaas (Grote Markt 40), Zwijnaarde (Gent), Kortemark, Oostende (Astrid), Roeselare (Rodenbach), Kortrijk (St. Jozef).

2.1.1. Geen

2.1.2. Momenteel werd bij de administratie geen melding gedaan van aanvragen in die zin.

2.1.3. Van de erkende privaatrechtelijke bibliotheken heeft geen enkele zijn structuur gewijzigd na 1.1.78. De uitleenpost van de privaatrechtelijke bibliotheken van St. Amandsberg (Gent), St. Niklaas en Roeselare waren voorheen erkend op basis van de wet '21.

2.2. Geen.

3.1. Van de 50 zijn nog 8 bibliotheken erkend op basis van de wet '21.

3.3.1. Geen

3.1.2. —

3.1.3. 1 erkenningsaanvraag Wommelgem (Kandontlaar)

3.1.4. —

4.1. 17 bibliotheken bestaan de facto niet meer na overname door de gemeente : Antwerpen (St. Laurentius), Antwerpen (Hoger Op), Antwerpen (St. Ignatius), Boom (Rerum Novarum), Brasschaat (Weldoen baart Vreugd), Deurne (Stadboekerij), Geel (St. Amands), Geel (Ontwikkeling), Hoboken (Hoger Op), Lier (Centrum), Merksem (Davidsfonds) , Merksem (0. -L.-Vrouw van Smarten), Mortsel (H. Theresia), Wilrijk (Kruishof), Tongeren (Stadhuisplein 8), Lebbeke (Leo Duboisstraat), Izegem (Volksboekerij).

Vraag nr. 116
van 24 mei 1989
van de heer J. LOONES

Toerisme — Internationale Conferentie over toerisme en betrokkenheid Vlaamse Gemeenschap

Van 10 tot 14 april 1989 werd in Den Haag (Nederland) een interparlementaire conferentie over toerisme gehouden, op uitnodiging van de Interparlementaire groep van Nederland.

Aan de werkzaamheden van de Conferentie werd deelgenomen door 46 parlementaire groepen, ondermeer van België.

De werkzaamheden, voorgezeten door vertegenwoordigers van Nederland, leiden tot een „verklaring van Den Haag over toerisme" en tot een aantal specifieke aanbevelingen.

Een exemplaar van deze documenten, eentalig in het Frans opgesteld, werd overgemaakt aan de leden van de Commissie voor Cultuur van de Vlaamse Raad.

Kan de geachte Minister antwoord verstrekken op volgende vragen.

1. Werd de Vlaamse Minister bevoegd voor Toerisme betrokken bij de betreffende werkzaamheden, zo ja in welke zin ?

2. Zo niet overweegt de Vlaamse Minister voor Toerisme een initiatief te nemen opdat in de toekomst Vlaamse parlementsleden aan de werking van die Internationale Conferentie kunnen deelnemen ?

3. Vindt de heer Minister het normaal dat over deze werkzaamheden gehouden in Nederland, blijkbaar slechts een eentalig Frans verslag werd opgesteld ?

Antwoord

In antwoord op zijn vraag kan ik het geachte lid het volgende mededelen.

1. De Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Commissariaat-Generaal voor Toerisme kregen begin april een copie van de nota, door de Ambassadeur van België te Madrid gericht aan de Minister van Buitenlandse Betrekkingen. Alle werkdocumenten werden bij dezelfde zending overgemaakt. Gelet op de korte tijdsspanne tussen het opsturen van de documenten en de vergaderdata (10-14 april 1989) kon de VCGT-administratie geen schikkingen meer treffen om aanwezig te zijn. Het VCGT is, namens de Vlaamse Gemeenschap, alleszins niet betrokken bij de voorbereiding van de werkzaamheden.

2. Deze conferentie werd georganiseerd samen met de OMT (Organisation Mondiale du Tourisme). Als Vlaamse Minister voor Toerisme heb ik uiteraard geen vat op de praktische organisatie van dergelijke conferenties. Ik acht de suggestie van het geachte lid zeker waardevol als doelstelling.

3. De officiële werktalen van de OMT zijn het Frans en het Engels. Alle documenten worden (enkel) in deze twee talen opgemaakt.

Vraag nr. 118
van 26 mei 1989
van mevrouw M. VOGELS

Jeugdbeleid — Oprichting Internationaal Jeugdcentrum te Brussel

In het kader van het EG-programma „Jeugd voor Europa" plant de Vlaamse Executieve ondermeer de oprichting van een Internationaal Jeugdcentrum te Brussel. Dit centrum zou enerzijds de plaats zijn waar informatie kan worden verkregen in verband met internationale uitwisseling en zou anderzijds het aangepast kader moeten bieden voor het onthaal van internationale groepen.

Naar verluidt wordt voor de huisvesting van dit centrum gedacht aan de gebouwen van het huidige jeugdcentrum aan de Gretrystraat te Brussel, gebouwen die eigendom zijn van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Momenteel wordt dit centrum gebruikt voor een vereniging voor gehoorgestoorden, door de vzw Tilt, jongerenadviescentrum en worden er lessen Nederlands gegeven voor migranten.

De stad Brussel staat momenteel zwaar onder druk als toekomstige hoofdstad van Europa. De kans is reëel dat het plaatselijke socio-culturele weefsel zwaar wordt verminkt onder de pletwals van de immobiliënlobby die nu reeds haar oog op de Brusselse markt richt en de koop- en huurprijzen de hoogte in jaagt. Het zou onverantwoord zijn dat de Vlaamse Gemeenschap nu vanuit dezelfde tendens de Europeanisering van Brussel, haar eigen Vlaamse culturele en welzijnsverenigingen zou verdrijven uit het Brusselse. De vraag is essentieel of het verantwoord is een centrum dat sinds jaren bekend is als Vlaams jeugdcentrum in Brussel te niet te doen voor een ongetwijfeld ook belangrijk Europees project en of er voor dit laatste geen andere alternatieven zijn.

Kan de heer Minister mij antwoorden op volgende vragen.

1. Zal de Vlaamse Executieve in uitvoering van het EG-programma „Jeugd voor Europa" een internationaal jeugdcentrum oprichten in de huidige gebouwen van het jeugdcentrum aan de Brusselse Gretrystraat ?

2. Betekent dit dat de huidige gebruikers van het centrum zullen gedwongen worden dit centrum te verlaten ? Zo ja, wordt er voorzien in een alternatief voor de huisvesting van deze Vlaamse organisaties in Brussel ? Onder welke voorwaarden zal dit gebeuren ?

3. Wie zal belast worden met het zoeken van dit alternatief ?

4. Wie zal in de toekomst de kosten voor huisvesting ten laste nemen ?

Antwoord

In antwoord op haar parlementaire vraag, heb ik de eer het geachte lid het volgende mee te delen.

De Raad van Ministers van de Europese Gemeenschappen keurde op 16 juni 1988 (beslissing nr. 88/348/EEG) het programma „Jeugd voor Europa" goed. Deze beslissing hield onder meer in dat per lidstaat één of meer — voor België één voor de Vlaamse en één voor de Franse Gemeenschap — agentschappen moesten opgericht worden ter uitvoering van dit programma.

Bij Beslissing van de Vlaamse Executieve van 14 september 1988 werd een voorlopig „Jeugd voor Europa-Comité" opgericht ter uitvoering van het programma „Jeugd voor Europa" in de Vlaamse Gemeenschap. Bij Beslissing van de Vlaamse Executieve van 22 maart jl. werden de voorzitter van de Vlaamse Executieve samen met de Gemeenschapsminister van Cultuur gelast om een definitieve structuur in functie van de opvolging en de coördinatie van alle aspecten van het Internationaal Jeugdwerk voor te bereiden.

Om deze niet geringe opdracht te kunnen uitvoeren dient bedoelde structuur te kunnen beschikken over een aangepaste accommodatie waarin alle deelaspecten van het Internationaal Jeugdwerk zich concentreren. Vanuit deze gedachtengang kan ik het geachte lid, concreet, volgende antwoorden verstrekken.

1. De Vlaamse Executieve zal overgaan tot de oprichting van een Internationaal Jeugdcentrum in de Gretrystraat 26 te 1000 Brussel. Dit centrum zal een centraal gelegen trefpunt en draaischijf betekenen voor Vlaamse en Buitenlandse jongeren.

2. De vestiging van een Internationaal Jeugdcentrum in bedoeld pand houdt in dat dit gebouw een bestemmingswijziging krijgt waardoor voor de actuele gebruikers een alternatieve huisvesting dient gezocht te worden.

   Graag wil ik evenwel onderstrepen dat de Vlaamse Executieve steeds rekening heeft gehouden met de noden van de organisaties die het huis gelegen aan de Gretrystraat 26 betrekken. Samen met mijn collega, de heer Lenssens en in overleg met de betrokken administraties, Gezin en Maatschappelijk Welzijn, de Dienst Jeugdwerk en de Nederlandse Commissie voor de Cultuur van de Brusselse Agglomeratie wordt er naar een gepaste oplossing gezocht voor de herhuisvesting van de vzw Tilt en voor de andere verenigingen die door deze maatregel gevat werden.

   Tijdens haar zitting van 24 mei jl. besliste de NCC een huisvestingstoelage van maximum 50.000 fr. per maand voor het jaar 1989 toe te staan aan de vzw Tilt. Alles laat verhopen dat, niettegenstaande de vrij hoge eisen die vermelde vzw stelt, er in de komende weken een bevredigende consensus zal kunnen bereikt worden.

3. Tijdens recent overleg werd overeengekomen dat de vzw Tilt zelf zal gaan zoeken naar alternatieve huisvesting ; ook de overheid, met name de NCC en de Administratie voor Onderwijs en Permanente Vorming, leveren te dien einde de nodige inspanningen.

4. Voor de onkosten met betrekking tot de verhuis levert de NCC zoals onder punt 2 gesteld een substantiële inspanning. Voor 1990 en de volgende jaren zullen de nieuw op te richten hoofdstedelijke instellingen in het Brusselse Gewest voor een oplossing moeten zorgen.

Vraag nr. 119
van 30 mei 1989
van de heer J. CUYVERS

Cultureel patrimonium — Herstellingswerken Koninklijk Museum voor Schone Kunsten

Tijdens een recent bezoek aan het Koninklijk Museum voor Schone Kunsten heb ik vastgesteld dat er in een aantal zalen ernstige vlekken zijn tengevolge van lekkende afvoerbuizen.

Kan de geachte Minister mij meedelen :

1. wanneer en voor welk bedrag zullen de nodige herstellingswerken worden uitgevoerd ?

2. Is er op uw begroting voor 1989 een post „herstellingswerken Koninklijk Museum voor Schone Kunsten" voorzien ?

3. In welke andere musea dit jaar nog herstellingswerken zullen worden uitgevoerd ?

Antwoord

Een aantal zijzalen van de bovenverdieping van het Koninklijk Museum voor Schone Kunsten te Antwerpen zijn inderdaad beschadigd door insijpelend water.

De directie van het Museum onderzoekt hoe de schade kan hersteld worden maar een definitieve kostenraming is nog niet opgemaakt.

Voor kleine herstellingswerken beschikt de instelling over eigen begrotingskredieten terwijl op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap een globaal krediet voor de aankoop van terreinen en gebouwen, geschiktmaking of bouw van musea of constructie van gebouwen met culturele bestemming ingeschreven is waarin het Koninklijk Museum voor Schone Kunsten te Antwerpen dit jaar het hoogste aandeel heeft.

Belangrijke aanpassings- of inrichtingswerkzaamheden zijn tevens gepland aan musea in Antwerpen, Gaasbeek, Sint-Niklaas, Bokrijk, Gent, Oostende en Berlare.

Vraag nr. 120
van 31 mei 1989
van de heer J. DE SERANNO

Sport — BLOSO-Sportcentrum te Herentals

In 1971 werd in het Herentalse Sportcentrum door toedoen van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap een atletiekpiste aangelegd. Jaarlijks maakten ruim 20.000 sportlui gebruik van deze piste.

De uitvoering geschiedde echter met grind, derwijze dat de piste momenteel niet meer aan de voorwaarden, gesteld voor nationale en internationale wedstrijden voldoet. Het is nodig de piste te renoveren tot een synthetische piste.

Bovendien is de bestaande „gravel" piste niet voorzien van voldoende drainage. Op het jongste interclubkampioenschap konden daardoor slechts de drie buitenste loopringen benut worden.

Mag ik vernemen wanneer deze BSGH-atletiekpiste zal gerenoveerd worden.

Antwoord

De problematiek in verband met de toestand van de atletiekpiste is mij bekend.

Naar aanleiding van de vraag van de Administratie op 1 april 1988 om een studiebureau aan te stellen voor de renovatie van de atletiekpiste werd een totaal programma opgesteld voor de renovatiewerken in de BLOSO-sportcentra.

Enkel voor het BSC-Herentals dient een krediet voorzien van 33 miljoen voor dakherstellingen van het sporthalcomplex en renovatie van de atletiekpiste.

Aangezien de kredieten voor renovatie van en de instandhouding van het BLOSO-patrimonium (artikel 12.24) ontoereikend zijn, nl. slechts 11 miljoen in 1989, dient de renovatie van de atletiekpiste in een verdere planning opgenomen te worden.

Het is mij eveneens bekend dat een joint venture met de stad Herentals kan worden uitgewerkt om de huidige atletiekpiste te renoveren tot een synthetische piste.

Wees ervan overtuigd dat van zodra ik over de nodige budgettaire mogelijkheid beschik, ik niet zal nalaten dit project met de nodige welwillendheid te behandelen.

Vraag nr. 121
van 31 mei 1989
van de heer Jozef BOSMANS

Sport — Schietvergunning uitgereikt door Bonden erkend door Administratie voor Sport- en Openluchtrecreatie

De nationale Regering heeft zopas een gunstig advies gegeven aan een voorontwerp van wet waarbij de vuurwapens met randvuurpercussie bij de verweerwapens gerangschikt kunnen worden.

Met deze bepaling vallen de 22 karabijnen — sportwapens bij uitstek — onder de afdeling der verweerwapens en zullen deze enkel nog mits het bekomen van een aankoopmachtiging kunnen aangeschaft worden.

De schietsport zal hieronder veel te lijden hebben, te meer omdat er bepaald wordt dat er beneden de leeftijd van achttien jaar geen vergunningen kunnen uitgereikt worden.

De schietsport behoort tot de gecommunautariseerde materies en het is dan ook meer dan wenselijk dat de Gemeenschapsminister die bevoegd is voor de sport bij deze besprekingen zou geraadpleegd worden.

Een uitzonderingsmaatregel voor de schietsport dringt zich op en de schietvergunning — uitgereikt door een door de Administratie voor Sport en Openluchtrecreatie erkende Bond — moet dan ook in overweging genomen worden.

Mag ik de geachte Gemeenschapsminister vragen of hij door de nationale Regering ter zake werd geconsulteerd en — in bevestigend geval — welke houding de Vlaamse Executieve heeft aangenomen.

Antwoord

In het kader van de bescherming en de promotie van de door de Vlaamse Gemeenschap erkende federaties die de schietsport beoefenen en inzonderheid de bij die federaties aangesloten jongeren ben ik van oordeel dat een uitzonderingsmaatregel voor de schietsport zou moeten voorzien worden indien het voorontwerp van wet betreffende de vuurwapens met randvuurpercussie effectief door het Parlement wordt gestemd.

Ter zake zal ik contact opnemen met de nationale Regering.

Vraag nr. 127
van 19 juni 1989
van de heer H. VAN DIENDEREN

Handelspubliciteit — Oprichting Raad voor de Handelsreclame en opstellen deontologische code

Op grond van artikel 19 van de wet van 6 februari 1987 dient er een Raad voor de handelspubliciteit te worden opgericht, die ondermeer tot taak heeft een code voor de handelsreclame op radio en televisie voor te stellen. Deze Raad ressorteert onder de bevoegdheid van de Eerste Minister, die ze bij zijn diensten dient onder te brengen. Al verschillende maanden levert VTM reclame, terwijl RTL-TVI al meer dan een jaar reclame op de buis toont. Een deontologische code is dus dringend noodzakelijk.

Kan de geachte Minister mij antwoorden op de volgende vragen.

1. Wanneer komt die Raad er, of is hij soms in alle stilte geboren ?

2. Is er een timing om tot een code te komen ?

Antwoord

In antwoord op zijn vraag, kan ik het geachte lid meedelen dat ik ter uitvoering van het besluit van de Vlaamse Executieve van 3 mei 1989 houdende samenstelling en werking van de Raad voor Handelspubliciteit op radio en televisie, de kandidaturen bij brieven van 16 mei 1989 voor bedoelde Raad heb opgevraagd bij de betrokken ministers en instellingen, zoals voorkomend in art. 1 § 2 van voornoemd besluit.

Alhoewel deze voordracht van kandidaten werd herinnerd bij schrijven van 12 juni 1989, mocht ik tot heden nog geen antwoord ontvangen van alle betrokken partijen.

Art. 2 van het besluit van de Vlaamse Executieve van 3 mei 1989 bepaalt verder dat binnen een termijn van drie maanden na de benoeming van zijn leden de Raad voor Handelspubliciteit op radio en televisie een code voor de handelspubliciteit ter goedkeuring aan de Vlaamse Executieve dient voor te leggen.

H. WECKX
GEMEENSCHAPSMINISTER VAN VOLKSGEZONDHEID EN BRUSSELSE AANGELEGENHEDEN

Vraag nr. 31
van 5 juni 1989
van de heer R. BLANPAIN

Gezondheidsbeleid — Extramurale psychiatrische hulpverlening en beschermd wonen

Vele psychiatrische patiënten en mensen met psychosociale problemen kunnen extramuraal op adequate en

professionele manier opgevangen worden in vormen van beschermd wonen en de zogenaamde doorgangshuizen.

Door het koninklijk besluit nr. 407 valt het beschut-beschermd wonen onder toepassing van de ziekenhuiswet dd. 23 december 1963. De betrokken instellingen zijn niet zo gelukkig met deze situatie omdat ze het liefst werken buiten de strikt medische sfeer en omdat ze, tot hiertoe, hierdoor nochtans geen extra werkingsmiddelen konden bekomen. Deze inrichtingen, waarvan het sociaal nu onmiskenbaar is, werken met te weinig financiële middelen en mankracht. De onvoldoende personeelsbezetting wordt dan nog ik grote mate uitgemaakt door mensen, werkzaam in de zogenaamde nepstatuten.

Het is onze mening dat deze vorm van hulpverlening meer aandacht verdient gezien vele mensen met psychiatrische en psyche-sociale problemen op die manier extramuraal geholpen kunnen worden. Deze welzijnszorg garandeert een meer maatschappijverbonden aanpak dan de zogenaamde klassieke psychiatrie en kost de Gemeenschap minder dan een verblijf in een ziekenhuis, met een gangbare dagprijs van ongeveer 2000 frank. Het zou daarom niet meer dan logisch zijn dan deze instellingen een fractie van de gebruikerlijke ligdagprijs bekomen per cliënt teneinde een behoorlijke werking te kunnen uitbouwen, wat terzelfdertijd zou vermijden dat er onnodig een aantal mensen in de intramurale psychiatrische zorg zouden terechtkomen.

Deelt de geachte Minister mijn mening ter zake ?

Zo ja, welke initiatieven heeft de geachte Minister reeds genomen of overweegt hij om te verhelpen aan de huidige onaanvaardbare situatie ?

Antwoord

De uitbouw van beschermde woonvormen behoort reeds een aantal jaren tot de bekommernissen van zowel de intramurale als de extramurale geestelijke gezondheidszorg. Dit is een ontwikkeling die dient gestimuleerd te worden. Aan de basis ervan ligt de vaststelling dat het alternatief van ofwel volledige of partiële hospitalisatie ofwel zuiver ambulante opvang van psychiatrische patiënten een lacune laat, die noopt tot verdere differentiatie van het voorzieningenpakket.

Het beschermd wonen drong zich op als een surplusvoorziening bij de ambulante zorg, om een voor de betrokkene niet noodzakelijke hospitalisatie of heropname te kunnen vermijden via tijdelijke of permanente opvang in een aangepast woonkader buiten het ziekenhuis.

De initiatieven van beschermd wonen werden door het koninklijk besluit nr. 407 van 18 april 1986 echter onder het toepassingsgebied van de ziekenhuiswet gebracht, zodat deze woonvorm dan ook vanuit de ziekenhuissector werd georganiseerd en geactiveerd.

Niettegenstaande werden door een aantal diensten voor geestelijke gezondheidszorg en ook andere extramurale initiatiefnemers eveneens projecten „beschermd wonen" opgezet, al of niet in samenwerking met de intramurale sector.

Dit alternatief kadert immers in de opdracht van de centra voor geestelijke gezondheid om enerzijds door preventieve activiteiten, door vroegtijdige detectie, diagnose en ambulante behandeling van psychische stoornissen en anderzijds door nazorg van ontslagen patiënten bij te dragen tot het voorkomen van opnamen en heropnamen in het psychiatrisch ziekenhuis of de psychiatrische ziekenhuisdienst.

Aangezien een „geïntegreerde" uitbouw van het beschermd wonen als tussenvoorziening in de geestelijke gezondheid slechts mogelijk is wanneer de intra- en extramurale geestelijke gezondheidszorg het in nauwe onderlinge samenwerking, en als gelijkwaardige partners, gestalte geven, lijkt het logisch deze samenwerking te bevorderen door aangepaste maatregelen zoals vervat in het zopas gesloten protocolakkoord tussen de nationale overheid en de Gemeenschappen.

Hierin is overeengekomen dat psychiatrische instellingen hun overtallige bedden (boven moratorium) verplicht moeten reconverteren naar alternatieve vormen waaronder beschermd wonen. De psychiatrische instellingen kunnen op vrijwillige basis eveneens T-bedden reconverteren naar beschermd wonen. Er zal een financiële regeling getroffen worden om een aangepaste personeelsomkadering mogelijk te maken. Het is de nationale Minister, bevoegd voor gezondheidsbeleid, die op dit domein reglementerend moet optreden en erkenningsvoorwaarden moet bepalen.

D. COENS
GEMEENSCHAPSMINISTER VAN ONDERWIJS

Vraag nr. 87
van 22 mei 1989
van mevrouw N. MAES

Technisch onderwijs — Aanpassing onderwijs aan bedrijfsnoden

N.a.v. Flanders Technology International werd — meer dan ooit — de noodkreet geuit dat het onderwijs dringend moet aangepast worden aan de noden van de ondernemingen.

Er wordt wanhopig gezocht naar burgerlijke en industriële ingenieurs, houders van een A2-diploma (technische Humaniora).

De grote technische scholen worden overschelpt met plaatsaanbiedingen, waaraan niet kan voldaan worden.

Bedrijven worden voor de keuze gesteld :

a. investeren in landen waar voldoende geschoold personeel beschikbaar is ;

b. ingenieurs invoeren ;

c. ingenieurs zelf opleiden ;

Hierover zou ik u, mijnheer de Minister, willen vragen :

1. op welke manier kunnen studenten gemotiveerd worden om vooral de bouwsector, elektromechanica, elektriciteit, drukkerij als studierichting te kiezen ?

2. Zal er vanuit uw departement hiervoor campagne gevoerd worden ? Wordt die campagne, die eventueel georganiseerd wordt, ook toegespitst op meisjes ?

3. Acht u het niet noodzakelijk dat het Technisch Onderwijs bevrijd wordt van het vooroordeel „dat er enkel handarbeiders gevormd worden" ? Zo ja, wat zal hiervoor ondernomen worden ?

Antwoord

In antwoord op haar vraag kan ik het geachte lid wat volgt meedelen.

1. De vier geciteerde studierichtingen zijn zeker niet de enige waarvoor de vraag groter is dan het aanbod. Algemeen stelt zich de globale problematiek van de noodzakelijke herwaardering van het technisch onderwijs. Daarover werd reeds heel wat studiewerk verricht en werden zeer veel interessante werken en aanbevelingen gepubliceerd.

   Het opgeworpen probleem is ook behandeld op talrijke seminaries en o.m. op de studiedag ingericht door Fabrimetal op 4 april 1989 te Roeselare over het thema „Technologische Vorming in school, universiteit en bedrijf". De teksten werden live op band opgenomen en zijn bij Fabrimetal verkrijgbaar.

   Het ontbreekt zeker niet aan voorlichting ter zake. Ook kan zeker niet aan de technische scholen verweten worden dat ze geen publiciteit maken voor het technisch onderwijs.

   Verder is het duidelijk dat het secundair onderwijs en de PMS-centra een belangrijke rol spelen bij het kiezen van een studierichting binnen het hoger onderwijs.

   Degelijke voorlichting met betrekking tot de verschillende studierichtingen binnen het hoger technisch onderwijs en het promoten van de toekomstmogelijkheden voor elk van deze studierichtingen is een eerste vereiste.

   Het verder afstemmen van de onderwijsprogramma's op de noden van de industrie, het veralgemenen van internationale uitwisselingsmogelijkheden tussen de hogere onderwijsinstellingen, het inrichten van de praktijkstages in bedrijven, zou het kiezen van een hogere technische opleiding stimuleren.

2 Het departement tracht via medewerking aan infobeurzen en studiedagen een zo ruim mogelijk studerend publiek te bereiken.

   Ook zijn ons tal van technische scholen bekend die een goed bedachte campagne opzetten voor hun eigen school maar ook voor het technisch onderwijs in het algemeen (VTI Brugge bv. met de slagzin : technologisch sterk goed voor werk).

   Wat betreft de roep dat er meer meisjes technisch onderwijs zouden moeten volgen, wil ik even wijzen op de volgende statistiek, geldend op 30 juni 1988 :

	Jongens	Meisjes	Totaal
TSO	68.771	47.750	116.521
BSO	48.729	55.203	103.932
	117.500	102.953	220.453
	53,3 %	46,7 %	

   Het percentage meisjesleerlingen in het technisch en beroepsonderwijs is dus niet zo gering. Wel zijn ze te weinig terug te vinden in industriële richtingen, en teveel in de verzorgende richtingen.

3. Ik ben de mening toegedaan dat het vooroordeel dat het technisch onderwijs alleen handarbeiders vormt, vandaag in ruime mate is weggewerkt.

   De houding tegen technische opleidingen is m.i. sterk geëvolueerd. Toch zal ik niet nalaten bij alle gelegenheden, die mij geboden worden (o.m. in regeringsmededelingen) te pleiten voor het kiezen voor technische opleidingen, vooral in industriële richtingen, en dit los van het geslacht.

Vraag nr. 92
van 25 mei 1989
van de heer E. BEYSEN

*Bestuurs- **en onderwijzend personeel — Wegwerken achterstand inzake bevorderingen in de Nationale Orden***

Tweemaal per jaar, in april en in november, is er normaal een beweging voor benoeming of bevordering in de Nationale Orden voor het bestuurs- en onderwijzend personeel ressorterend onder de bevoegdheid van het Ministerie van Onderwijs.

Voorheen werden deze benoemingen en promoties bij het Staatshoofd voorgedragen door de nationale Minister van Onderwijs. Sinds de regionalisering verneem ik dat de voordracht vertrekt van de Gemeenschapsminister voor Onderwijs, naar de Voorzitter van de Vlaamse Executieve en dat het de Eerste Minister is die de voordracht bij het Staatshoofd doet.

Graag vernam ik hoe het komt dat de beweging van november 1987 nog steeds niet is gefinaliseerd. Kan U mij mededelen in welk stadium het dossier zich thans vindt, aangezien ik sedert geruime tijd bij herhaling navraag heb laten doen bij uw diensten en er mij niet kan worden medegedeeld welke de juiste stand van zaken is.

Hoe is het te verklaren dat een dergelijke achterstand werd opgelopen, in het departement van onderwijs. wetende dat bij de andere departementen de procedure binnen de voorziene tijdsspanne wordt afgehandeld ?

Zou ik ook kunnen vernemen in welke tijdsspanne de opgelopen achterstand zal kunnen opgehaald worden.

Antwoord

In antwoord op zijn vraag deel ik het geachte lid mee

dat er inderdaad vertraging is opgelopen voor de beweging november 1987, vooreerst omwille van het groeiend personeelsgebrek in de eigen diensten. De effectieven in het Ministerie van Onderwijs zijn de laatste 6 jaar door de bezuinigingspolitiek gedaald met 16 % , en in feite met 20 % , rekening houdend met de niet-vervangen gedetacheerden en personeelsleden met verlof. Onvermijdelijk moet dit gevolgen hebben voor de dienstverlening.

Zodra de administratieve achterstand was weggewerkt, trad er opnieuw aanzienlijke vertraging op, ingevolge de betwisting over de bevoegdheden en de te volgen procedure na de overheveling naar de Gemeenschap.

Ik kan het geachte lid verzekeren dat al het nodige wordt gedaan om de achterstand op te halen en in de toekomst dergelijke situatie te vermijden.

Vraag nr. 93
van 26 mei 1989
van de heer M. BARTHOLOMEEUSSEN

Basiseducatie — Voortzetting experimenteel Project Basiseducatie

Op 1 september 1985 werd het Project Basiseducatie Antwerpen als één van de vijf experimentele projecten basiseducatie opgestart.

Sinds de start heeft dit project bewezen aan een belangrijke maatschappelijke behoefte te voldoen. Meer dan 1000 laaggeschoolde volwassenen, Belgen en migranten, volgden alfabetiseringscursussen, taal- en rekenprogramma's, sociale vaardigheidstraining of bereiden er zich voor op verdere opleiding of tewerkstelling.

Intussen is er in Vlaanderen een ruime consensus gegroeid over de noodzaak tot verdere uitbouw van de basiseducatie.

Toch heerst er opnieuw onduidelijkheid niet alleen omtrent de verderzetting van de vijf experimentele projecten, maar ook over de totstandkoming van een wettelijke regeling.

Concreet loopt de zgn. overgangsfase, waardoor de experimenten na 3 jaar werking per 1 september 1988 konden verder gezet worden, ten einde op 31 juli a.s. Deze overgangsfaze werd op voordracht van de toenmalige Gemeenschapsministers P. Dewael en H. Weckx (zie nota VE/UU/2707/do 378-19.7.88) op 27 juli 1988 door de Vlaamse Executieve vastgelegd.

Gaarne vernam ik van de geachte Gemeenschapsminister of hij na overgangsmaatregelen in de eerste plaats de continuïteit van de vijf experimentele projecten zal verzekeren.

Antwoord

In antwoord op zijn vraag heb ik de eer het geachte lid mee te delen dat het in mijn bedoeling ligt de Vlaamse Executieve voor te stellen, om het „Experiment-Basiseducatie" zoals door het Vlaams Centrum voor Volksontwikkeling vanaf 1 september 1985 was opgezet te verlengen voor de periode 1 augustus 1989 tot 31 juli 1990, in afwachting dat een definitieve regeling voor de basiseducatie door mij aan de Vlaamse Executieve kan worden voorgelegd.

Ik kan het geachte lid meedelen dat i.v.m. deze verlenging reeds overleg met het VCVO heeft plaats gevonden. Op het Fonds voor Onderwijs en Vorming zijn de daartoe noodzakelijke kredieten beschikbaar.

Vraag nr. 97
van 6 juni 1989
van de heer H. CANDRIES

Technisch onderwijs — Verbetering opleiding diamantbewerkers

De laatste tien jaar zijn er in de diamantbewerkingssector zowat 10.000 arbeidsplaatsen verloren gegaan. Er zijn verschillende redenen voor dit verschijnsel. Toch blijft de markt bestaan. Het is dus vooral een kwestie van competitievermogen.

De aantrekkingskracht van deze sector is daardoor gevoelig gedaald. Dit heeft tot gevolg gehad dat ongeveer op hetzelfde moment alle scholen van de Zuiderkempen hun afdeling ter opleiding van de diamantbewerking hebben gestopt (Lier, Nijlen, Putte, Vorselaar,...).

Dit gaat nefaste gevolgen hebben omdat nieuwe toevoer van geschoolde arbeidskrachten nu onmogelijk dreigt te worden. Toch zijn er nog goede kansen in deze sector, zodat het zeker verantwoord is deze specialistische opleiding verder te verzekeren en aldus door de goede kwalificatie van onze arbeiders en de modernisering van de gebruikte technieken ons competitievermogen terug op te drijven.

Kan de geachte Minister ter zake coördinerend optreden en minimale garanties bieden voor een voortgezette opleiding in deze zin ?

Antwoord

In antwoord op zijn vraag moet ik er vooraf de aandacht van het geachte lid op vestigen dat het inrichten van onderwijs een aangelegenheid is die, naargelang het geval, uitsluitend behoort tot de bevoegdheid van de Autonome Raad van het Gemeenschapsonderwijs of van de inrichtende overheden of machten van instellingen voor gesubsidieerd onderwijs. Als Gemeenschapsminister van Onderwijs heb ik derhalve geen enkel impact op het onderwijs dat de voornoemde organen of organismen al of niet wensen in te richten.

Ik ga er echter van uit dat in hoofdzaak de interesse van de ouders en de leerlingen bepalend is om een bepaalde afdeling of studierichting in stand te houden of op te richten.

In dit verband kan ik het geachte lid nochtans meedelen dat een ontwerp van besluit van de Vlaamse Executieve werd neergelegd tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 maart 1982 betreffende o.m. het

rationalisatie- en programmatieplan van het secundair onderwijs. Dit ontwerp voorziet onder meer in de afschaffing van de leerlingennormen met het oog op de programmatie van nieuwe afdelingen en studierichtingen en schept dan ook de mogelijkheid studierichtingen op te richten die in het kader van de thans vigerende reglementering niet kunnen opgericht worden bij gebrek aan voldoende leerlingen. Ik meen dat met deze maatregel van overheidswege wordt tegemoet gekomen aan de bezorgdheid van het geachte lid met betrekking tot de teleurgang van de opleiding voor diamantbewerking. Zoals hoger wordt gesteld, behoort het echter aan de inrichtende instanties de geboden mogelijkheid te benutten.

L. VAN DEN BOSSCHE
GEMEENSCHAPSMINISTER VAN BINNENLANDSE AANGELEGENHEDEN EN OPENBAAR AMBT

Vraag nr. 62
van 24 mei 1989
van de heer D. VERVAET

Vlaamse Executieve — Omschakeling wagenpark naar loodvrije benzine

Sinds een tijdje wordt onze landgenoot, die elk jaar met meer auto's meer rijdt, terecht aangespoord tot het gebruik van loodvrije benzine.

Gaarne had ik van de Voorzitter van de Vlaamse Executieve en de andere Gemeenschapsministers vernomen hoeveel auto's hun kabinet telt, hoeveel er hiervan op loodvrije benzine rijden en wanneer beoogd wordt de rest van het autopark van loodvrije benzine te voorzien ?

NB : Deze vraag werd gesteld aan alle Gemeenschapsministers.

Antwoord

In antwoord op zijn vraag kan ik het geachte lid mededelen dat :

1. het wagenpark van mijn Kabinet bestaat uit vijf wagens ;
2. twee wagens zijn uitgerust met een dieselmotor ;
3. de overschakeling op loodvrije benzine van twee van de drie wagens met benzine-motor is voorzien voor het najaar 1989.

Vraag nr. 64
van 19 juni 1989
van mevrouw M. TYBERGHIEN-VANDENBUSSCHE

Wetenschappelijk onderzoek — Speciale onderzoeksfondsen in de universitaire instellingen en lijst programma's per universiteit

Gezien deze fondsen beheerst door het koninklijk besluit van 22 april 1985, overgedragen werden aan de bevoegdheid van de Gemeenschappen zou ik graag volgende informatie krijgen.

1. Hoe wordt het overgedragen krediet van 351,5 miljoen frank voor de Nederlandse Gemeenschap verdeeld over de universiteiten. Wat is de verdeelsleutel of de normen ter zake ?
2. Welke projecten of programma's in welke universiteiten worden gefinancierd en voor welk bedrag ?

NB : Deze vraag werd gesteld aan alle Gemeenschapsministers.

Antwoord

Vermits de in de vraag van het geachte lid behandelde materie tot de bevoegdheid behoort van de Gemeenschapsminister van Onderwijs, zal het antwoord door hem worden verstrekt.

J. SAUWENS
GEMEENSCHAPSMINISTER VAN OPENBARE WERKEN EN VERKEER

Vraag nr. 127
van 19 april 1989
van de heer M. DIDDEN

Waterwegen en hun aanhorigheden — Samenwerkingsakkoord met Brussels Gewest inzake verbinding Zeekanaal Brussel tot de Schelde en bouw nieuwe sluis te Hingene

In het kader van de regionalisering stelt zich het specifieke probleem van de verbinding Zeekanaal Brussel tot de Schelde en het opstellen van een samenwerkingsovereenkomst.

Gaarne had ik vernomen hoever dit is gevorderd ? Zijn de besprekingen ter zake met het Brusselse Gewest reeds gevoerd ? Met betrekking tot de bouw van een nieuwe sluis te Hingene, welke in feite het sluitstuk moet vormen van dit kanaal met de Schelde, zou ik gaarne vernemen in hoever deze werken uitvoering zullen krijgen ? Welke bedragen zijn in dit stuk reeds vastgelegd ? Werden reeds lastenboek opgemaakt en hebben reeds aanbestedingen plaats gehad ?

Tenslotte zou het mij benieuwen te weten wanneer deze sluis te Hingene zal voltooid zijn ?

Antwoord

Als antwoord op zijn vraag kan ik het geachte lid verwijzen naar mijn antwoord op de vraag nr. 128 dd. 19.04.1989.

Wat betreft de werken te Hingene kan ik u mededelen dat dit project binnen het programma van de Vlaamse Gemeenschap de nodige prioriteit blijft behouden. De werken aldaar zullen dan ook worden voortgezet.

In het ontwerp van de begroting voor 1989 is een bedrag van 204 miljoen frank voorzien voor de investeringen in het Vlaamse gedeelte van het kanaal Brussel-Rupel dit naast het krediet van 75 miljoen frank dat uitgetrokken werd voor het uitvoeren van buitengewone onderhoudswerken op deze waterweg. Op heden werden evenwel op deze post voor 1989 nog geen projecten vastgelegd.

Voor de realisatie van de nieuwe sluis van Hingene en de toegangswegen werden in het verleden reeds volgende vastleggingen verricht.

a. Voltooide werken :

- Sluis burgerlijke bouwkunde lste faze : 320 miljoen frank
- Sluis burgerlijke bouwkunde 2de faze : 905 miljoen frank
- Sluisgebouwen : 110 miljoen frank

b. Werken in uitvoering :

- Metalen gedeelte van de sluis : 257 miljoen frank
- Elektromechanische uitrusting : 190 miljoen frank
- Metalen gedeelte van de wachtkommen lste faze : 240 miljoen frank
- Omlegging naar de Schelde lste faze : 416 miljoen frank

Thans is voor de voortzetting van deze werken het lastenboek voor de omlegging naar de Schelde 2de faze in opmaak. Op dit ogenblik zijn geen aanbestedingen aangekondigd.

Vraag nr. 149
van 22 mei 1989
van mevrouw M. PANNEELS-VAN BAELEN

Openbare Werken — Bescherming titel architect

In de wet van 20 februari 1939 wordt bepaald dat van het monopolie van de architect mag worden afgeweken door de ingenieurs gediplomeerd overeenkomstig de wetten op het toekennen van de academische graden (art. 12).

In de werkelijkheid is het echter zo dat, nadat zowel het College van Burgemeester en Schepenen als de Gouverneur een afwijking hebben toegestaan, Stedebouw Vlaams Brabant toch eist dat de bouwplannen, getekend door een Burgerlijk Ingenieur voor de verbouwing van een eigen woning, moeten voorzien zijn van een attest met het zegel van de Orde van de Architecten. Deze Orde weigert dit attest omdat de Burgerlijk Ingenieur niet is ingeschreven op het tableau van de Orde van Architecten. Zij beroepen zich op het Ministerieel Besluit van 6 februari 1971.

Graag vernam ik, mijnheer de Minister, of het Ministerieel Besluit hier niet in tegenspraak is met de Wet van 20 februari 1939 en of de Wet niet primeert op een Ministerieel Besluit.

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid mede te delen dat deze vraag onder de bevoegdheid valt van de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, waaronder de Dienst van de Stedebouw ressorteert.

Vraag nr. 150
van 23 mei 1989
van de heer L. PEETERS

Tweede faze Woluwelaan — Uitvoering

In een recent nummer van de GOM-berichten dringt de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor Vlaams-Brabant aan op een snelle uitvoering van de 2e faze van de Woluwelaan.

Deze 2e faze zou het verkeersknooppunt van Machelen-Diegem en de Ring verbinden met de N1 Brussel-Antwerpen ter hoogte van de kanaalkom de Darze tussen Vilvoorde en Eppegem.

Gezien de hernieuwde belangstelling voor de aldaar gelegen industrieterreinen, er is een concreet project voor een distributiecentrum (Carogvil), had ik graag van de geachte Minister vernomen :

1. of er inderdaad voldoende kredieten zullen kunnen vrijgemaakt worden voor deze 2e faze van het tracé ;
2. binnen welke termijn hiervoor een definitieve beslissing kan verwacht worden.

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid mede te delen dat het goedgekeurd investeringsprogramma 1989 een krediet van 50 miljoen F. voorziet voor de R22 Woluwelaan te Vilvoorde. De mogelijkheid zal nagegaan worden om een volgende schijf te voorzien op het programma 1990.

Vraag nr. 152
van 24 mei 1989
van de heer F. VANDENBROUCKE

Gemeenschappelijk stads- en streekvervoer — Dienstverlening NM VB en aanpassing diensttabel

Op woensdag 1 maart 1989 om 10.20 uur stonden op het perron aan het station te Leuven 5 mensen te wachten op de bus lijn 17 (Leuven-Meldert). Er kwam echter geen bus.

Nadat één van de busgebruikers inlichtingen ingewonnen had bij de NMVB bleek dat er 2 vervangbussen pech hadden.

Diezelfde dag (om 19 uur) reed de bus lijn 17 de halte te Bierbeek (Kerk), richting Leuven, voorbij zonder te stoppen voor 4 wachtende reizigers.

Mag ik de heer Ministere hierover volgende vragen stellen.

1. Kan de NMVB deze gebreken in de dienstverlening verantwoorden ?

2. Hoeveel vervangbussen zijn er ter beschikking ?

3. Hoe worden deze gebreken in de toekomst voorkomen ?

4. De diensttabel van deze buslijn werd blijkbaar aangepast op 1 maart 1989. Op basis van welke gegevens of welk onderzoek gebeurde dit en hoe werden de gebruikers op de hoogte gebracht ?

Antwoord

1. De onregelmatigheden, waarvan sprake, op datum van 1.3.89, waren te wijten aan een vergissing bij het uitvoeren van de diensten en waren niet het gevolg van technische tekortkomingen.

2. Het aantal voertuigen dat deel uitmaakte van het wagenpark (Leuven/Evere samen = 56 autobussen + 7 reservewagens = 63 in totaal), was op het ogenblik van de feiten in overeenstemming met het voorziene effectief.

3. De aangeklaagde feiten zullen in de toekomst voorkomen worden door een betere controle van de verantwoordelijken ter plaatse.

4. De dienstregeling van de vervoerdienst Leuven — Meldert (593) werd inderdaad op 1.3.89 gewijzigd, ingevolge de bezuinigingspolitiek die de NMVB noodgedwongen voert (systeem van de 4 kwadranten). Met het oog op de verhoging van de rentabiliteit van deze dienst werd een grondige marktstudie ondernomen, die dan geleid heeft tot structurele aanpassingen.

   Deze studie werd gehouden met betrekking tot de diensten Tienen — Meldert — Beauvechain (587) en Leuven — Haasrode — Honsem — Meldert (593). Uit de resultaten van dit onderzoek is gebleken dat in de week tijdens de kalme uren de reizigersbeweging op de relatie Meldert — Tienen praktisch onbestaand was (16 reizigers voor 9 ritten) en dat op beide lijnen tijdens de weekends het aantal vervoerde reizigers niet in verhouding was tot de uitgaven (2 reizigers voor 6 ritten — kosten : 1.320.000 F/jaar).

   Rekening houdend met deze gegevens werden dan ook vanaf 1.3.1989 aanpassingen aan de dienstregeling doorgevoerd.

   Aangaande de informatie dient aangestipt wat volgt.

   Bij dergelijke ingrepen is het gebruikelijk, dat de reizigers worden ingelicht door middel van aanplakbrieven in de voertuigen, het verspreiden van informatiefolders en het uitdelen van kosteloze dienstregelingen aan het cliënteel. Bovendien hebben de controlediensten, tijdens de inloopperiode, de reizigers en het personeel van zeer nabij begeleid en ingelicht.

Vraag nr. 154
van 24 mei 1989
van de heer J. TIMMERMANS

Rijkswegen arrondissement Aalst — Meerjarenplanning vanaf 1989

Graag ontving ik van de heer Gemeenschapsminister een opgave van de geplande werken of programma's van werken aan rijkswegen vanaf 1989, met vermelding van de geraamde uitgave per werk of schijf.

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid mede te delen dat volgende investeringswerken gepland zijn aan de geregionaliseerde rijkswegen in het arrondissement Aalst voor het jaar 1989.

— N28 en N45 Ninove-Aalst : plaatsen van metalen veiligheidsstootbanden in de middenberm.
  Kostprijs : 11.809.980 frank.

— N462 Zottegem-Brake1 : bouwen van een nieuwe brug over spoorlijn 122 te Erwetegem.
  Raming : 27 miljoen frank.

— N462 Zottegem-Brake1 : normaliseringswerken in de Kloosterstraat en de Smissenhoek te Zottegem.
  Raming : 49 miljoen frank.

— R41 : modernisering van de Boudewijnlaan te Aalst.
  Raming : 35 miljoen frank.

— R41 : Viaduct te Aalst : vervangen van uitzettingsvoegen.
  Raming : 6 miljoen frank.

— R41 : viaduct te Aalst : vervangen van leuningen op viaduct over de spoorweg en N41.
  Raming : 7 miljoen frank.

— Herinrichten van diverse kruispunten te Aalst en te Ninove.
  Raming : 12 miljoen frank.

Voor de volgende jaren is de opstelling van het investeringsprogramma aan de gang. Naast bovenvermelde werken zijn volgende onderhoudswerken gepland in het arrondissement Aalst voor het jaar 1989.

— N462 : Wetteren-Brake1 : Herstellingswerken in de omgeving van de wijk „Ten Ede" te Zottegem (Erwe tegem) .
  Kostprijs : 27.263.435 frank.

— N442 : Erpe-Wichelen : herstelling aan de betonverharding in de doortocht van Lede.
  Raming : 9,5 miljoen frank.

— N9 : Brussel-Gent-Oostende : oppersen van betonplaten te Erondegem.
  Raming : 1 miljoen frank.

— Vervangen van betonplaten op diverse rijkswegen in het 5de district van de provincie Oost-Vlaanderen.
Kostprijs : 7.234.194 frank.

Vraag nr. 156
van 25 mei 1989
van de heer J. VAN EETVELT

Veerdiensten — Vernieuwing aanlegsteiger veerdienst Moerzeke-Mariakerke

De houten aanlegsteiger is in slechte staat (zijde Moerzeke). De toegangshelling wordt, vooral in het toeristische seizoen, veel gebruikt door fietsers en wandelaars, die de veerdienst benutten om fiets- en wandeltochten te maken langsheen de Scheldedijken op beide oevers.

Ik meen daarom dat een grondige opknapbeurt of zelfs vernieuwing van de toegangshelling ten zeerste gewenst is.

Mag ik u dan ook verzoeken, mijnheer de Minister, te willen nagaan hoe op korte termijn deze aanlegsteiger in goede staat kan gebracht worden.

Antwoord

Zoals het geachte lid het signaleert, verkeert de houten aanlegsteiger te Moerzeke inderdaad in een minder goede staat.

De uitvoeringsdienst houdt dan ook toezicht op de verdere evolutie, teneinde in afwachting van vernieuwing, indien nodig onderhoudswerken op te dragen voor de veiligheid van de veergebruikers.

Vraag nr. 157
van 25 mei 1989
van de heer H. DE CROO

Wegen — Overdreven duur van herstellingswerken aan rijkswegen omgeving Brake1

Aan de rijkswegen N8 en N415 in de omgeving van Groot-Brake1 worden sedert meer dan twee jaar vernieuwings- en herstellingswerken uitgevoerd.

Bijzonder op de druk bereden rijksweg N8 blijken deze werken de laatste maand geen vordering te kennen.

Het verkeer wordt daar uiteraard door een voorlopige verkeerslichtensignalisatie geregeld. Dit komt bijzonder hinderend voor.

De weggebruiker stelt zich een aantal vragen over het feit dat waarschijnlijk sedert maanden geen tekens van vooruitgang aan de situatie blijkt te komen.

Kan de geachte Minister mij dan ook dringend mededelen :

1. waarom deze werken geen normale afhandelingen blijken te kennen ?
2. Wanneer de volledige afwerking van hogervermelde herstellingen en rechttrekkingen mag worden verwacht ?
3. De globale kostprijs en de lengte van de bedongen vernieuwingen en herstellingen zowel voor het gedeelte van de rijksweg N8 dan voor het gedeelte van de rijksweg N415, respectievelijk Oudenaarde-Brake1 en Gent-Brakel.

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid antwoord te verstrekken op de gestelde vragen.

1. Ter hoogte van de aansluiting van de N415 op de N8 is een bochtverbetering uit te voeren op de N8. Vooraleer deze werken aan te vatten moesten wegens het grillige verloop der vroegere bochten een aantal kabels en leidingen worden verplaatst. Voor elektriciteitsluchtleidingen stelde zich geen grote problemen, maar de RTT-kabels konden slechts verplaatst worden nadat de aannemer van de wegenis de nodige grondwerken van de ophogingen van de bochtverbetering had uitgevoerd. Tijdens de natte winterperiodes kon dergelijk grondwerk niet continu doorgaan. Sinds 18 mei 1989 zijn de verplaatsingswerken der RTT-kabels volledig voltooid, zodat de wegenisaannemer zijn werkzaamheden kan verder zetten.

2 Normaal zal de N8 tegen het bouwverlof 1989 opnieuw op twee rijstroken berijdbaar zijn. Na het bouwverlof volgt de definitieve afwerking (fietspaden en parkeerstroken).

3. De totale kostprijs van de werken aan de N8 en N415 bedraagt 131.628.105 frank. De lengte van het gemoderniseerd vak op de N415 bedraagt 3.260 m en op de N8 bedraagt deze 400 m. Proportioneel met de lengte berekend is de kostprijs voor de N415 117,2 miljoen frank en voor de N8 14,4 miljoen frank.

Vraag nr. 159
van 29 mei 1989
van de heer J. TIMMERMANS

Wegen en hun aanhorigheden — RW8 Brussel-Ninove, deel op Oostvlaams grondgebied

Er zijn aan de Ninoofse Steenweg op Brabants grondgebied ingrijpende veiligheidswerken voorzien voor ca. 100 miljoen frank, gespreid over 5 jaar.

Kan de geachte Gemeenschapsminister mij laten weten wat de plannen zijn voor de Brusselse Steenweg op Oostvlaams grondgebied ?

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid mee te delen dat de inspanningen om de verkeersveiligheid te verbeteren op de N8 van Brussel tot Ninove uiteraard niet ophouden aan de provinciegrens en dat zowel het Oostvlaams

als het Brabantse weggedeelte deel uitmaken van een globaal plan.

Op het grondgebied van Oost-Vlaanderen gaat de aandacht in de eerste plaats naar het kruispunt van de N8 met de Herremansstraat, waar een belangrijke, linksafslaande verkeersbeweging wordt vastgesteld. De Bijzondere Commissie voor Verkeersveiligheid heeft in vergadering van 20 februari jongstleden de toestand op dit kruispunt onderzocht en voorgesteld het kruispunt uit te rusten met een voorbehouden opstelstrook voor de linksafslaanders en veilige oversteekplaatsen voor de voetgangers. Mijn administratie werkt deze voorstellen verder uit.

Vraag nr. 161
van 30 mei 1989
van de heer G. JANZEGERS

Wegen en hun aanhorigheden — Toepassing bermbesluit langsheen Leuvense Vesten

Naar verluidt zouden eind april bermen en middenstroken met herbiciden behandeld zijn door de NV Vago uit Beveren-Waas. Het betrof een stuk van de Leuvense Ring aan de Mechelse Vest tussen de Brusselse Poort en de Donkerstraat (nabij Tuinbouwschool en Heksentoren). Twee weken later werden die bermen gemaaid !

Graag kreeg ik van de geachte Gemeenschapsminister een antwoord op de volgende vragen.

1. Is er hier al dan niet sprake van een overtreding van het Bermbesluit ?

2. Indien niet, op basis dan wellicht van de Wet van 12 juli 1973 op het Natuurbehoud, is dan het feit dat de bermbeheerder souverein mag oordelen over het feit of een bermgedeelte al dan niet in een landelijk of stedelijk gebied ligt, geen bron van verwarring bij de doorsnee burger die denkt dat de overheid haar eigen wetten overtreedt ?

3. Heeft men bij de betrokken diensten aandacht voor de gevolgen van het gebruik van herbiciden zoals bijvoorbeeld de toename van resistente (on)kruiden, de bodem- en waterverontreiniging (atrazine !), enz... ?

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid volgende antwoorden te verstrekken op zijn vragen.

Vooraf wens ik het geachte iid erop te wijzen ûat ûe bermen, waar een eenmalige behandeling met herbiciden werd toegepast aan de voet van de jonge aanplanting van streekeigen heesters en bosplanten en de bermen die naderhand werden gemaaid, niet dezelfde zijn. In het ene geval ging het om tussenbermen, die het fietspad van de rijweg scheiden, in het tweede om bermen aan de buitenzijde van het wegplatform.

1. Ik ben niet van oordeel dat mijn diensten in onderhavig geval een overtreding van het Bermbesluit van de Vlaamse Executieve zouden begaan hebben, om reden dat de wegbermen waarvan sprake geen deel uitmaken van de landelijke ruimte (hoofdstuk V van de wet van 12 juli 1973 op het natuurbehoud), doch integendeel gelegen zijn in het stedelijk gebied.

2. De interpretatie door mijn diensten, dat de stadsvesten te Leuven mogen gerekend worden tot de stedelijke zone, verdient niet als een eigenmachtig oordeel te worden betiteld. Er werd ter zake vooraf overleg gepleegd met het stadsbestuur van Leuven.

3. Mijn diensten zijn zeer alert voor alle mogelijke schadelijke nevenwerkingen, verbonden aan het gebruik van herbiciden. Hun toepassing is de laatste jaren sterk teruggelopen en ze worden nog slechts aangewend in de uitzonderlijke gevallen, waar er geen valabele alternatieve onderhoudstechnieken kunnen ingezet worden.

4. Ik heb mijn diensten uitdrukkelijk verzocht het koninklijk besluit toe te passen en erop toe te zien dat de aannemers die belast zijn met de uitvoering van werken van groenbeheer zich richten naar de bepalingen ervan.

Vraag nr. 170
van 9 juni 1989
van mevrouw N. MAES

NM VB — Aanwerving vrouwelijke buschauffeurs in Oost- Vlaanderen

De gewestelijke directie Oost-Vlaanderen van de NMVB kan geen beroep doen op vrouwelijke kandidaten als buschauffeur voor een contract van onbeperkte duur. De reden hiervan ligt vooral in de specifieke situatie in Oost-Vlaanderen, waar werd overeengekomen de laatst in dienst getreden chauffeurs regelmatig in te schakelen als nachtwaker of tanker en hen veelal onderbroken diensten te laten presteren.

Gedurende de onderbreking van deze diensten kunnen zij worden ingezet voor het uitvoeren van allerlei zware taken.

Aangezien vrouwen geen zwaar werk noch nachtwerk mogen verrichten kunnen zij niet in aanmerking komen voor een indiensttreding als buschauffeur in de groep Oost-Vlaanderen.

Graag vernam ik hoe die discriminatie ongedaan kan worden gemaakt ?

Antwûûïd

Bij het koninklijk besluit 24.12.68 werd bepaald dat werkneemsters die deel uitmaken van het rijdend personeel, tewerkgesteld bij personenvervoer te land, nachtarbeid mogen verrichten tot 1 u ‘s morgens en de dienst mogen aanvatten om 6 u. ‘s morgens.

Aangezien de bewegingsdiensten te Oost-Vlaanderen een aanvang nemen vóór 6 u ‘s morgens hen bijzondere dienstrollen zouden worden toegekend.

De specifieke situatie te Oost-Vlaanderen, waar overeengekomen werd de laatst aangeworvene als nachtwaker of tanker te laten fungeren, versterkt deze problematiek.

Het afwijken van deze regels door vrouwen te werven en hen uitsluitend „lichte" diensten toe te kennen zonder nachtwerk, zou moeilijk aanvaard worden door het mannelijk personeel aangezien dit discriminerend zou zijn te hunner opzichte.

Vraag nr. 171
van 12 juni 1989
van de heer G. CARDOEN

Wegen en hun aanhorigheden — Bewegwijzering N 9 en hernummering Vlaamse hoofdwegen

In zijn antwoord op de interpellatie van Collega De Vlieghere over de moeilijke verkeerssituatie in Noordwest-Brabant (aan de orde op de vergadering van de Vlaamse Raad dd. 18 mei jongstleden) noemt de geachte Gemeenschapsminister de hoofdverkeersweg door Asse „de gewestweg N4". Nochtans is deze weg bewegwijzerd als N 9.

Graag mocht ik van de geachte Minister van Openbare Werken en Verkeer vernemen of het om een eenvoudige verspreking van zijnentwege ging, dan wel of hij — zoals sommige geruchten willen — van plan zou zijn de grote verkeerswegen in Vlaanderen eens te meer te hernummeren.

Mocht dit laatste het geval zijn, dan wens ik volgende vragen aan de geachte Minister te stellen.

1. Wanneer werd de laatste hernummering van het nationale hoofdwegennet doorgevoerd ?

2. Hoeveel bedroeg de kostprijs van deze operatie voor het Vlaamse landsgedeelte :
   a. de gebudgetteerde kostprijs ;
   b. de werkelijke, totale kostprijs (met verrekening van de prestaties geleverd door het eigen personeel van de Regie der Wegen) ?

3. Welke onduldbare tekorten vertoont de nieuwe nummering, dat de geachte Minister er wil van afstappen, nauwelijks drie jaar nadat ze werd ingevoerd ?

4. Op welke methodiek zal een eventuele nieuwe nummering steunen ?

5. Hoeveel gaat die nieuwe nummering kosten ?

6. werd of wordt er daaromtrent overleg gepleegd met de andere gewesten ? Ik kan mij moeilijk voorstellen dat een weg, de N 5 Brussel-Charleroi om er bijvoorbeeld een te noemen, in Vlaanderen (Sint-Genesius-Rode) een ander nummer zou dragen dan te Brussel (Ukkel) of in Wallonië (Waterloo).

7. Tot slot, meent de geachte Gemeenschapsminister met een gebeurlijke hernummering van het hoofdwegennet in Vlaanderen werkelijk tegemoet te komen aan de reële noden van de weggebruikers ?

Antwoord

In antwoord op zijn vraag heb ik de eer het geachte lid te laten weten dat ik er hoegenaamd niet aan denk opnieuw een hernummering van het wegennet in Vlaanderen door te voeren daar de thans bestaande nummering mij als heel klaar voorkomt en heel logisch is opgevat. De aangehaalde uitspraak moet dan ook als een éénvoudige verspreking worden gezien.

B. Vragen waarop werd geantwoord na het verstrijken van de reglementaire termijn (R.v.O. art. 69, 5)

L. WALTNIEL
GEMEENSCHAPSMINISTER VAN RUIMTELIJKE ORDENING EN HUISVESTING

Vraag nr. 127
van 17 mei 1989
van mevrouw M. VOGELS

***Ruimtelijke ordening en stedebouw — Aanleg golfterrein te Melsbroek en toepassing art. 44 en 4.5 van de wet van** 29/3/1962*

In antwoord op mijn vraag nr. 93 aangaande de aanleg van het golfterrein te Melsbroek stelt u dat op 1 juli 1988 proces-verbaal werd opgemaakt betreffende de omvang van de reliëfwijzigingen en dat het proces-verbaal vermeldt dat de uitgevoerde handelingen in strijd zijn met de bepalingen van artikel 44, 45 van de wet van 29 maart 1962. Dit PV, dat spreekt van reliëfwijzigingen tussen 1,00 m en 2,00 m is duidelijk, nochtans stelt u in uw antwoord : „Er wordt op dit ogenblik onderzocht of er wel degelijk overtredingen begaan zijn en/of deze eventuele overtredingen wel van die aard zijn dat herstelmaatregelen zich zouden opdringen".

Het lijkt mij hoogst merkwaardig dat ingeval van een bij PV vastgestelde duidelijke overtreding van een wet nog moet onderzocht worden of er wel degelijk een overtreding is begaan.

Kan de heer Minister mij antwoorden op de volgende vragen.

1. Waarom wordt er op dit ogenblik nog onderzocht of er wel degelijk overtredingen begaan zijn en dit ondanks een duidelijk PV ?

2. Wie onderzoekt op dit ogenblik of het opgemaakte PV een overtreding betreft en op basis van welke bevoegdheid gebeurt dit ?

3. Wie zal uiteindelijk beslissen of er een overtreding is begaan ? Op basis van welke criteria zal dit gebeuren en wanneer zal dit gebeuren ?

Antwoord

In antwoord op haar vraag heb ik de eer het geachte lid het volgende mede te delen.

1. Het antwoord op de vraag nr. 93 van 15 maart 1989 had tot doel mede te delen dat over de in het PV gemaakte vaststellingen nog diende geoordeeld te worden enerzijds welke overtreding zij juist uitmaakten en anderzijds welke de meest passende herstelmaatregel in dit geval kon gevorderd worden.

2. Dat onderzoek en die beoordeling gebeurt door het Bestuur van de Ruimtelijke Ordening. De herstelmaatregelen worden overeenkomstig art. 65 van de stedebouwwet gevorderd door de gemachtigde ambtenaar en/of het College van Burgemeester en Schepenen.

3. De herstelmaatregel zal dus ook in dit geval bepaald en gevorderd worden door het College van Burgemeester en Schepenen en/of de gemachtigde ambtenaar. Indien het niet tot regularisatie komt of indien de gekozen herstelmaatregel niet vrijwillig door de overtreder uitgevoerd wordt, zal — zoals gebruikelijk — de vordering aan de bevoegde rechtbank voorgelegd worden.

P. DEWAEL
GEMEENSCHAPSMINISTER VAN CULTUUR

Vraag nr. 88
van 22 maart 1989
van mevrouw N. MAES

Koninklijk Ballet van Vlaanderen — Infrastructuurproblemen

Op wereldniveau behoort het Ballet van Vlaanderen tot de twintig belangrijkste gezelschappen voor danstheater.

De opdracht van het Koninklijk Ballet van Vlaanderen is nog steeds drievoudig :

— reisvoorstellingen ballet in binnen- en buitenland ;

— reisvoorstellingen musical in binnen- en buitenland ;

— inrichten van eigen voorstellingen in Gent en Antwerpen.

In het seizoen 1988-1989 loopt het aantal voorstellingen op tot ruim 300. Naar verluidt zou men tegen eind 1992 over geen dansstudio's, ruimten voor de medische installaties, kantine.. . meer beschikken. Hierover zou ik u, mijnheer de Minister, willen vragen :

1. is het niet mogelijk om een definitieve huisvesting voor het Ballet van Vlaanderen te voorzien ? De optredens in het buitenland kennen een groot succes. Voor de grote produkties is er echter nood aan grootschalige theaterinfrastructuur in eigen land. Nederland beschikt over 62 dergelijke instellingen, Vlaanderen slechts over zes waar het Ballet kan optreden in goede voorwaarden.

2. Is u, mijnheer de Minister, niet van mening dat de theaterinfrastructuur in Vlaanderen achterop blijft in vergelijking met het buitenland ?

3. Welke plannen bestaan er momenteel voor de aanpassing van de theaterinfrastructuur ? Welke budgettaire middelen zijn hiervoor voorzien ?

Antwoord

Hierbij kan ik het geachte lid het volgende meedelen.

1. Een definitieve vestigingsplaats voor het Koninklijk Ballet van Vlaanderen wordt onderzocht. Reeds op meerdere panden heeft een optie bestaan om diverse redenen (o.a. financiële) niet haalbaar waren. Momenteel wordt de mogelijkheid van een aankoop van een gebouw met bijhorende grond overwogen.

2 Het is inderdaad zo dat de infrastructuur in Vlaanderen een fundamenteel probleem is. Enerzijds zijn een aantal schouwburgen slecht onderhouden door de eigenaars (bv. Koninklijke Opera te Gent die sinds januari 1989 gesloten is) en anderzijds werden in de loop van de 70-er jaren kleine culturele centra gebouwd zonder gepaste theaterinfrastructuur.

In de loop van oktober 1988 heb ik aan de verantwoordelijken van drie grote instellingen, namelijk het Koninklijk Ballet van Vlaanderen, de Philharmonie van Vlaanderen en de Vlaamse Operastichting hun desiderata in dit verband gevraagd. Tot nog toe ontving ik geen coherent antwoord.

3 Momenteel zijn er zeer concrete plannen voor de herstelling van de Koninklijke Vlaamse Opera te Gent.

In het ontwerp-decreet Podiumkunsten dat momenteel besproken wordt in een werkgroep van de Vlaamse Executieve is een subsidiëringsregeling voorzien voor de theaterinfrastructuur. De realisatie zal een principiële herschikking in het investeringsprogramma (sector cultuur) teweeg brengen.

Voor 1989 is er in de begroting van de Vlaamse Gemeenschap nominatim 20 miljoen frank uitgetrokken voor de herstelling van de Gentse Operaschouwburg. Verder zijn er respectievelijk 75,0 miljoen frank (eigen infrastructuur) en 50 miljoen frank (gesubsidieerde infrastructuur) als vastleggingskredieten ingeschreven waaruit geput wordt door musea, theaters, en dergelijke meer.

J. SAUWENS
GEMEENSCHAPSMINISTER VAN OPENBARE WERKENENVERKEER

Vraag nr. 18
van 23 januari 1989
van de heer M. SCHOETERS

Infrastructuur voor het wegverkeer in en rond de Antwerpse regio – Stand van zaken

Gaarne vernam ik van de geachte Gemeenschapsminister een antwoord op de volgende vragen.

1. Door Openbare Werken worden regelmatig verkeerstellingen uitgevoerd. Graag had ik al de gege-

vens voor het wegverkeer in en rond de Antwerpse regio van de laatste en de voorlaatste telling verkregen met opgave van de plaatsen waar de tellingen zijn gebeurd. Kunnen deze plaatsen op een plan worden aangeduid ?

2. Tevens voor de wegen bedoeld in punt 1 : hun maximale capaciteit.

3. Welke wegeninvesteringen zijn sinds 1980 (inclusief de eerste helft van dit jaar) in en rond de Antwerpse regio gebeurd ? Meer in het bijzonder had ik een overzicht gekregen van de projecten die per jaar werden aangerekend op de begroting van Openbare Werken, met volgende vermeldingen :

- ogenblik van de definitieve aanrekening ;
- bedrag ;
- ogenblik (effectief of voorzien) van aanvang van het werk ;
- ogenblik (effectief of voorzien) van beëindiging van het werk.

4. Wordt het verkeersprobleem in en rond de Antwerpse regio onderzocht ? Zo ja, op welke wijze ? Zijn er reeds resultaten van dit onderzoek bekend ?

5. Hoe moet de bouw van de Liefkenshoektunnel in dit geheel worden gezien ? Welke zal volgens de Minister de invloed zijn van de bouw van de tunnel op de verkeersstromen in en rond de Antwerpse regio ? Kan de Minister het antwoord staven met cijfergegevens ?

Antwoord

In antwoord op zijn vraag heb ik de eer het geachte lid mede te delen dat gezien het volume van de gevraagde inlichtingen, deze hem rechtstreeks werden toegestuurd.

Vraag nr. 52
van 13 februari 1989
van de heer M. DIDDEN

Wegen en hun aanhorigheden — Studieresultaten en maatregelen in verband met geluidsoverlast

Door de diensten van Openbare Werken werd een studie inzake geluidshinder langs de wegen uitgevoerd.

Welke zijn de resultaten van deze studie ?

Welke geluidsmuren en andere geluidsverarmende werken zijn er momenteel in een fase van ontwerp, aanbesteding of uitvoering ?

Mag ik per fase een overzicht per provincie bekomen ?

Tevens had ik gaarne vernomen op welke plaatsen in Vlaanderen de geluidsoverlast volgens de computerprogramma's om de woonzones en de kantoorruimten geluidsarmer moet gemaakt worden ?

Tenslotte ontving ik gaarne de toestand en de ligging van deze gebieden met geluidsoverlast in Limburg.

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid mede te delen dat de door hem vernoemde studie inzake geluidshinder, in uitvoering bij het Ministerie van Openbare Werken, nog niet beëindigd is.

Gezien de omvang van deze studie werd steeds een meerjarentermijn vooropgesteld.

De stand van zaken is als volgt. De visuele controle ter onderkenning van de te bestuderen zones is beëindigd. Na de afwerking van de actualisatie van de vereiste plans en de nodige aanvullende topografische opmetingen zal overgegaan worden tot het opmaken van de geluidkaarten.

Derhalve is het niet mogelijk op dit moment reeds resultaten van de studie mee te delen.

Hierna volgen de gegevens betreffende de geluidswerende schermen en andere geluidsverarmende werken die momenteel in een fase van ontwerp, aanbesteding of uitvoering zijn.

In uitvoering :
A2 Wezemaal (Vlaams Brabant), El7 Gentbrugge (Oost-Vlaanderen).

In aanbesteding :
Al2 Bevrijdingstunnel en Jan de Visleitunnel (Antwerpen) ;
E313 Wommelgem (Antwerpen) ; N49 Zelzate (Oost-Vlaanderen) ;
Al4 Waregem-Nieuwerhove (West-Vlaanderen).

In ontwerp voor uitvoering :
El9 Kontich (Antwerpen), E314 Heusden-Zolder (Limburg) ;
A2 Holsbeek, Wilsele, Kessel-Lo, Leuven (Brabant), R.O. berm Wemmel (Brabant) ;
El7 Tielrode-St.-Niklaas, Zwijnaarde, Gent U.Z. (Oost-Vlaanderen) ;
R4 Gent-Sint-Denijslaan (Oost-Vlaanderen).

Zoals hiervoor reeds gemeld zijn er daarnaast nog een groot aantal plaatsen ter studie bij Openbare Werken. De lijst daarvan is niet relevant naar de uitvoering toe. Van de geluidsgevoelige zones verwijs ik naar het antwoord op de parlementaire vraag nr. 13 van de heer A. De Beul dd. 13 januari 1989. De lijst van de provincie Limburg is vrij omvangrijk om gepubliceerd te worden in onderhavig document ; een afschrift ervan zal u evenwel worden toegestuurd.

Vraag nr. 77
van 7 maart 1989
van de heer M. DIDDEN

Verkeersveiligheid — „Zwarte punten" rijkswegennet in Limburg en maatregelen

Tengevolge de zogenaamde zwarte punten op het rijkswegennet werden op verschillende plaatsen verkeersveiligheidswerken voorzien.

Gaarne had ik vernomen welke maatregelen met betrekking tot deze verkeersonveilige punten in Limburg genomen worden in de eerstvolgende jaren ?

Zeer concreet had ik het programma voor 1989 willen kennen van alle veiligheidswerken die tengevolge van de verkeerstellingen langsheen de rijkswegen in Limburg zijn gepland. Tevens had ik gaarne een overzicht bekomen van de zogenaamde zwarte punten op het Vlaamse wegennet in Limburg gedurende de meest recente periode. Zeer bepaald had ik gaarne voor de jaren 1987 en 1988 per trimester en per rijksweg het aantal ongevallen, het aantal doden en het aantal zwaar en licht gewonden gekend. Is het tevens mogelijk mij de maatregelen mee te delen welke tengevolge deze toestand vooropgesteld worden ?

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid hierna de gevraagde inlichtingen over te maken.

1. Het is de bedoeling elk jaar een deel van de beschikbare kredieten aan te wenden voor het veiliger maken van verkeersonveilige punten in Limburg.

2. Ontworpen programma voor '89 van alle veiligheidswerken die tengevolge van statistische waarnemingen langsheen de Vlaamse Wegen in Limburg zijn gepland.

(in miljoen frank)

a. Verbetering verkeersveiligheid A-wegennet :		
A13	Vak Beringen-Lummen : Rijrichting Antwerpen-Luik	164
E313-E314	Leveren en plaatsen metalen vangrails	39
A2	Wegwerken spoorvorming Vak Lummen-Houthalen	48
	Totaal	251
b. Herinrichting kruispunten		
N72	Herinrichting kruispunt Ring te Beringen (Kant Beverlo)	25
N174	Herinrichting kruispunt Engsbergen te Tessenderlo	15
N71	Herinrichting kruispunten omlegging te Lommel .	12
N717-N725	Kruispunten te Lummen	22
N74	Herinrichting kruispunten te Zonhoven	16
N78	Herinrichting kruispunten te Dilsen	10
N730-N750		
N730-N744	Kruispunten te Zutendaal	6
N715	Herinrichting kruispunten Houthalen	22
N75-N744	Herinrichting kruispunt Wiemestraat te Genk	6
N76-N731	Herinrichting kruispunt te Bree-Bocholt	3
N78	Kruispunt Neergellik-Giddelostraat te Lanaken	26
N20-N753	Kruispunt Zavelberg te Tongeren	13
N777	Kruispunt Blijdenhoek te Wellen	8
N20-N76	Kruispunt te Kortessem	5
N-	Verschillende kruispunten Hasselt	15
N2-N78	Kruispunt te Veldwezelt (Lanaken)	5
N29-N72	Kruispunt Kasteletsingel te Beringen	17
	Totaal	226
c. Pilootprojecten		
N78	Doortocht Neerharen	36
	Totaal	36

De verwezenlijking van dit programma is afhankelijk van de beschikbare kredieten.

3 Met afzonderlijke post wordt u de grafische voorstelling gegeven van de lokalisatie van de „zwarte punten" in de provincie Limburg. De volledige resultaten '88 zijn nog niet in het bezit van mijn bestuur. De ontbrekende gegevens werden gevraagd aan de rijkswacht.

4. Met afzonderlijk schrijven worden de lijsten der ongevallen met lichamelijk letsel, vastgesteld door de rijkswacht in 1987, overgemaakt. Op het ganse Vlaamse wegennet werden in 1987 door de rijkswacht volgende vaststellingen gedaan :

— aantal ongevallen met gekwetsten :		2.282
— gevolgen :	doden :	93
	zwaargewonden :	939
	licht gewonden :	2.696

Door de rijkswacht en politie samen werden volgende vaststellingen gedaan in 1987 :

— aantal ongevallen met gekwetsten :		4.939
— gevolgen :	doden :	152
	zwaargewonden :	1.677
	licht gewonden :	5.970

De gegevens van 1988 zijn nog niet volledig in het bezit van mijn diensten.

5. Voorgestelde maatregelen

Uit de lijsten blijkt dat een zeer groot aantal ongevallen werden vastgesteld door de rijkswacht. Op de N78 : Vroenhoven (Riemst) — Maaseik — Venlo (Nl.)

— aantal ongevallen met gekwetsten :		230
— gevolgen :	doden :	5
	zwaargewonden :	102
	licht gewonden :	224

In samenwerking met de rijkswacht en de betrokken gemeentebesturen zal een meerjarenplan worden uitgewerkt, teneinde de verkeersveiligheid op de N78 te verhogen.

Vraag nr. 100
van 4 april 1989
van de heer M. SCHOETERS

Havenbeleid — Bouw tweede containerterminal aan de Schelde

Sedert enige tijd is er sprake van de noodzaak om in de haven van Antwerpen een tweede containerterminal te bouwen aan de Schelde. De ontwikkeling van het trafiek in de Scheldehaven rechtvaardigt zulke stap volledig.

Ik wil eraan herinneren dat gebleken is dat meerdere bedrijven geïnteresseerd waren in de exploitatie van de terminal die nu gebouwd wordt. Deze interesse toont aan dat een daadwerkelijke vraag aanwezig is

naar de overslagcapaciteit aan de Schelde en dat zo snel mogelijk de bouw van de tweede terminal zou moeten begonnen worden.

Gaarne vernam ik van de geachte Gemeenschapsminister een antwoord op de volgende vragen.

1. Wat is de huidige stand van het dossier van de tweede containerterminal ?

2. Waar zal deze precies ingeplant worden ? Kan dit aangegeven worden op een plan ?

3. Op hoeveel wordt de bouw begroot ?

4. Kan deze terminal samen met de huidige werken worden uitgevoerd ? Wanneer is deze dan klaar ? Geeft dit geen financieel voordeel ?

5. Indien op 4 negatief geantwoord wordt, wanneer zullen de werken beginnen ?

Antwoord

Het is mij bekend dat meerdere havenoverslagbedrijven geïnteresseerd zijn in de exploitatie van een containerterminal gevestigd ten noorden van de Zandvlietsluis. Ik heb dan ook aan het Bestuur der Waterwegen opdracht gegeven de studies aan te vatten, in nauw overleg met de havenautoriteiten van de stad Antwerpen.

Op de concrete vragen van het geachte lid kan ik het volgende antwoorden.

Vooruitzichten van het Bestuur der Waterwegen :

1. De eigenlijke studies moeten nog aangevat worden. De voorstudie zal voltooid zijn eind 1990. Daarna zal het definitieve ontwerp opgemaakt worden en een beslissing van de Vlaamse Executieve uitgelokt worden.

2. Er is nog geen inplantingsplaats bekend. Bij de keuze van de inplantingsplaats zal met ecologische aspecten rekening gehouden worden.

3. Er is nog geen preciese raming bekend. Afhankelijk van de lengte kan een raming van 3,5 miljard frank tot 5,5 miljard frank vooropgesteld worden. Daarbij moeten nog voor minstens 1 miljard frank bagger- en ophogingswerken uitgevoerd worden.

4. Het is niet mogelijk de werken uit te voeren samen met de huidige kaaimuur. Voor de containerkaai ten noorden van de Zandvlietsluis moeten immers nog alle studies uitgevoerd worden.

5. Indien zou beslist worden tot de bouw van de kaaimuur ten noorden van de Zandvlietsluis, dan verwacht ik dat de werken ten vroegste een aanvang kunnen nemen in 1992. Ik acht het niet verantwoord de studietermijn in te korten. De bouw van een verkeersintensieve kaai in de onmiddellijke nabijheid van de Zandvliet- en Berendrechtsluis en van het natuurgebied „Het Groot Buitenschoor" vergt een behoedzame aanpak.

Vraag nr. 114
van 13 april 1989
van de heer A. LARIDON

Kanaal Plassendale-Nieuwpoort — Maatregelen tegen dumping baggerslib in het Nieuwpoorts Spaarbekken

Via de pers verneem ik dat het Bestuur der Waterwegen een aanvraag heeft ingediend om 80.000 kubieke meter slib, afkomstig uit het kanaal Plassendale-Nieuwpoort, in het Spaarbekken te dumpen. Het ligt in de bedoeling deze werken nog dit jaar uit te voeren.

Meent de geachte Minister niet :

1. dat het nogal ongebruikelijk is baggerspecie van het ene kanaal in het andere te dumpen ;

2. dat het plan van het Bestuur der Waterwegen lijnrecht indruist tegen de inspanningen voor de herwaardering van de IJzer ;

3. dat het storten van slib zal leiden tot een sneller aanslibben van de Nieuwpoortse havengeul en dus ook van het natuurreservaat, „de IJzermonding" ;

4. dat de overweging van het Bestuur der Waterwegen als zou de kwaliteit van het slib van het kanaal Plassendale-Nieuwpoort beter zijn dan dat van de IJzer zelf, niet opgaat.

   Dit juist omdat het slib van de IJzer reeds zwaarder verontreinigd is, het dus niet verantwoord is, deze stroom nog meer te belasten, ook met minder giftig slib ?

NB. : Deze vraag werd eveneens gesteld aan de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting.

Antwoord

Als antwoord op zijn vraag wens ik 'het geachte lid er vooreerst op te wijzen dat het kanaal Plassendale-Nieuwpoort op korte termijn moet gebaggerd worden. De hoeveelheid specie, die daarbij moet geborgen worden, bedraagt ca. 125.000 m^3. Teneinde over de nodige stortplaatsen te kunnen beschikken werd door mijn diensten een oplossing uitgewerkt, die het gedeeltelijk storten van de specie in het spaarbekken te Nieuwpoort voorziet. Daartoe werden de nodige vergunningen aangevraagd. Op heden zijn deze evenwel nog niet bekomen.

Het spaarbekken te Nieuwpoort heeft een ruim voldoende bergingscapaciteit, die zich situeert tussen de bodem van het bekken gelegen op 11 m beneden het normale peil van de IJzer en een diepte van 4 m onder het wateroppervlak. In deze overdiepte kan ruim 400.000 m^3 specie gestort worden.

De idee om de slibspecie te storten in de overdiepte van het spaarbekken te Nieuwpoort is, naast economi-

sche redenen, ook ingegeven door een aantal vaststellingen, gebaseerd op proeven die werden uitgevoerd op de baggerspecie. De specie is niet toxisch, onmiddellijk bruikbaar voor de landbouw en bevat geen hoeveelheden aan zware metalen, die de toegelaten minima voor een storting zonder speciale maatregelen overschrijden.

Wat nu de concrete vragen betreft kan het volgende worden medegedeeld.

1. Het is geen nieuw idee om overdiepten in een bepaalde waterweg aan te vullen met op andere plaatsen te baggeren specie.

   De grote overdiepte in het spaarbekken is ontstaan door het baggeren van zand voor de aanleg van de autoweg Jabbeke-Veurne. Door de voorgenomen gedeeltelijke opvulling treedt geen enkele wijziging op inzake het gebruik van het watervlak en de functie van het spaarbekken.

2. Beweren dat het plan indruist tegen de inspanningen voor de herwaardering van de IJzer is niet juist. Het verslechtert de situatie in de IJzer niet. De te dumpen baggerspecie is niet van de slechte kwaliteitsklasse waarin het slib van de IJzer zelf, blijkens de analyse op de proefmonsters, te klasseren is. Het slib van de IJzer bevat immers belangrijke hoeveelheden zware metalen en andere schadelijke stoffen. Zonder maatregelen om de overdiepten in het spaarbekken weg te werken, zullen deze langzamerhand op natuurlijke wijze met slib van de IJzer opgevuld worden. Door het storten van niet vervuild slib van het kanaal Plassendale-Nieuwpoort in deze overdiepten, wordt de uiteindelijke toestand dan ook gunstig beïnvloed.

3. Het storten van slib in het spaarbekken zal in het geheel niet leiden tot een sneller aanslibben van de Nieuwpoortse havengeul en het natuurreservaat.

   Het slib wordt immers gedumpt in een overdiepte en is eens geborgen niet meer in de mogelijkheid zich te verplaatsen.

   Het dumpen gebeurt immers ruim onder het bodempeil van de IJzer. Er blijft nog een niveauverschil van liefst 7 m tussen het bodempeil van de IJzer en de nieuwe bodem gerealiseerd in het spaarbekken door het dumpen.

   Daar er in een volledig omsloten put wordt gestort, wordt geen gedumpt slib afgevoerd naar de achterhaven, wat wel het geval is voor het slib uit de IJzer zelf dat zich verplaatst van de zone opwaarts van het spaarbekken via de uitwateringssluizen naar de achterhaven.

4. Op de eerste paragraaf van punt 4 is reeds hoger geantwoord. De gemiddelde verontreinigingsgraad van de IJzer wordt gunstig beïnvloed door de geplande werken. Er is immers geen sprake van „giftig slib" uit het kanaal Plassendale-Nieuwpoort.

Vraag nr. 117
van 13 april 1989
van de heer L. PEETERS

Verkeersveiligheid — Preventieve actie in verband met het spookrijden

Teneinde de verkeersveiligheid te verbeteren is het ongetwijfeld een noodzaak dat op onze belangrijkste autowegen speciale maatregelen worden getroffen om „het zgn. spookrijden" met alle mogelijke middelen te voorkomen.

In de handel is er momenteel gespecialiseerde apparatuur ter beschikking teneinde dergelijke spookrijders via visuele en acoustische waarschuwingssignalen op hun foutief rijgedrag attent te maken.

Kan de geachte Minister meedelen of :

1. ter zake in ons land reeds experimenten zijn uitgevoerd waarbij deze preventieve technische installatie wordt gebruikt om het spookrijden te voorkomen ;

2. hij overweegt deze apparatuur te laten opstellen op onze belangrijkste autowegen.

Antwoord

In antwoord op zijn vraag heb ik de eer het geachte lid mede te delen dat het inderdaad soms kan gebeuren dat op een bepaalde weg een spookrijder zich aandient. Het is een fenomeen dat zich, enkele jaren geleden, frequent voordeed maar door bepaalde maatregelen, door het Bestuur genomen, lijkt dit aantal — gelukkiglijk — verminderd te zijn.

De oorzaken van het spookrijden kunnen soms moeilijk achterhaald worden en in bepaalde gevallen is het fenomeen zelfs onbegrijpelijk. In vele gevallen — zo blijkt uit een vroeger gedane studie — speelt het rijden onder invloed een belangrijke rol. In andere gevallen kan de onbekendheid van de bestuurder met de wegsituatie of zijn gewone verstrooidheid als mogelijke oorzaak aangewezen worden.

Het is waar dat het technisch zeker mogelijk is om in de desbetreffende gevallen een gesofistikeerde apparatuur in werking te laten stellen. Gezien het grote aantal mogelijke toepassingen zou de kostprijs echter zeer hoog zijn. Bovendien moeten dergelijke systemen, indien nodig, dan ook werken waarvoor dan weer constante en kostelijke inspecties nodig zijn.

Rekening houdend met deze elementen heeft ons land — in analogie trouwens met ons omringende landen — geopteerd voor een versterkte signalisatie, die reeds geruime tijd van toepassing is en die goede gevolgen heeft.

In dit verband kan trouwens verwezen worden naar een tamelijk recente omzendbrief van 13 januari 1989

waarin de vorige nog nationale Minister van Openbare Werken bijkomende richtlijnen heeft uitgevaardigd. Zo wordt de versterkte signalisatie veralgemeend bij elke toegang tot autosnelwegen. Tevens worden maatregelen voorzien om de doorsteken in de middenberm van autosnelwegen te sluiten en worden voorzieningen getroffen voor het geval van wegeniswerken op autosnelwegen. Ook gewone snelverkeerswegen met gescheiden rijbanen worden in vermelde omzendbrief niet uit het oog verloren.

Vraag nr. 119
van 13 april 1989
van mevrouw M. DE MEYER

Wegvervoer — Controle vervoer gevaarlijke produkten

Onlangs gebeurde in Beveren alweer een ongeval met een vrachtwagen vol chemische produkten, die uit zichzelf ontvlamden.

De bestrijding van de vuurhaard leverde heel wat moeilijkheden op, omdat op de vrachtpapieren een ander produkt was vermeld dan wat de eigenlijke inhoud was, waardoor de brandweer ondoelmatige blustechnieken toepaste.

Graag vernamen we van de geachte Minister hoe het gevaarlijk zwaar vervoer eigenlijk gecontroleerd wordt en welke maatregelen de Minister ter zake kan nemen om de toestand te verbeteren.

Antwoord

In antwoord op haar vraag heb ik de eer het geachte lid mede te delen dat het gestelde probleem van het vervoer van gevaarlijke produkten onder de bevoegdheid valt van de nationale Minister van Verkeerswezen.

Vraag nr. 123
van 18 april 1989
van de heer G. JANZEGERS

Wegen en hun aanhorigheden — Onderhoud parkeerplaatsen

Langsheen de op- en afritten van autostrades, expressweg, en dergelijke bevinden zich vaak parkeergelegenheden. Deze worden vooral gebruikt door mensen die met collega's afspreken om samen naar het werk te rijden. Op zich een individuele positieve bijdrage tot wat minder milieuvervuiling en file-ellende, ware het niet dat het milieubewust-zijn van deze mensen soms nogal selectief is. Bij nazicht van enkele parkings blijkt dat de wachttijden gebruikt worden voor lectuur, snoepen, eten en drinken, gelet op de rommel die langs deze parkeergelegenheden te vinden is in het gras en de afwateringsgrachten.

Zonder te beweren dat het plaatsen van vuilnisbakken de oplossing is — gelet op het gemak waarmee veel automobilisten, ook onderweg, zich van hun afval ontdoen vanuit hun zetel via het autoraam — , toch vernam ik graag van de geachte Gemeenschapsminister of het niet te overwegen is vuilnisbakken te plaatsen op alle parkeergelegenheden. Prioritair kan men daarbij eerst denken aan die welke gebruikt worden door mensen die samen naar het werk rijden. Desnoods kunnen wat betreft het ophalen van het afval ook afspraken gemaakt worden met het plaatselijk gemeentebestuur.

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid het volgende mede te delen.

1. de parkeergelegenheden waarvan sprake, zijn beheerd door :
   — de gemeentebesturen ;
   — de provincies ;
   — de Staat.

2. In 1984 heeft het Wegenfonds een enorme inspanning gedaan om overal mini-containers te plaatsen, vooral op verkeergelegenheden langsheen
   — de autosnelwegen ;
   — de grootste rijkswegen ;
   — de toeristische wegen.

   Het gaat hier over de plaatsing van ongeveer 2.160 stuks voor het Vlaamse landsgedeelte en over 1.840 stuks voor het Waalse landsgedeelte.

   Buiten de prijs van deze mini-containers (240 1) ter waarde van 2.650 frank + BTW en haar bevestiging van 6.000 frank + BTW komt er nog ongeveer 350 frank mini-container/beurt onderhoud en reiniging (ca. 45 beurten/jaar).

3. Wat de plaatsing van de afvalbakken op deze parkeergelegenheden betreft, wil ik uw aandacht vestigen op volgende vaststelling.

   Afvalbakken op dergelijke plaatsen trekken afval aan. Sommige automobilisten nemen hun groot afval mee en deponeren hem daar, in het beste geval „in" de afvalbakken.

   Aldus worden de betrokken parkeerstroken soms een stortplaats met moeilijk bereikbare afvalbakken, gezien de geparkeerde auto's.

   Daarom is het aangewezen de discipline van de weggebruikers te stimuleren om geen bijkomende afval achter te laten en de bestaande afvalbakken te gebruiken waarvoor ze bestemd zijn.

   Aan de hand van de opgedane ervaring en de beschikbare kredieten zullen de parkings verder worden uitgerust.

Vraag nr. 131
van 24 april 1989
van de heer F. VERMEIREN

Wegen en hun aanhorigheden — Gebruik van strooizouten en herstelling wegen

Het blijkt dat het gebruik van natriumchloride voor de bestrooiing van de wegen om ijzelvorming te voorko-

men, ook een aantal nadelige gevolgen heeft en onder meer aanleiding geeft tot oxydatie van de staven gebruikt voor gewapend beton. Deze betonkanker valt zeer moeilijk te bestrijden, en zou wellicht aanzienlijke kosten voor herstel kunnen opleveren. Vooral de pijlers van bruggen worden erdoor aangetast.

In dit verband vernam ik daarom graag het volgende.

1. Maakt het departement van Openbare Werken gebruik van natriumchloride en zo ja, hoeveel wordt er gemiddeld jaarlijks gestrooid ?

2. Hebben de technische diensten van het departement ook reeds het voorkomen van betonkanker, te wijten aan natriumchloride kunnen constateren en eventueel de omvang van de schade kunnen vaststellen ? Heeft men enig idee van de omvang van deze schade ?

3. Hoeveel bruggen zijn aangetast door betonkanker ? Wordt in voorkomend geval hun vervangingen of hun herstel overwogen ?

4. Heeft men enig idee van de totale herstelkosten vereist om de door betonkanker aangetaste openbare kunstwerken in hun oorspronkelijke staat te herstellen ?

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid ter kennis te brengen.

1. Het departement van Openbare Werken maakt voor de winterdienst gebruik van natriumchloride en calciumchloride.

   De hoeveelheden die gebruikt worden zijn afhankelijk van de winter. Hieronder volgen de verschillende zout-verbruiken voor de laatste 5 jaren :

Winter	Gewest	Nacl ton	Cacl2 ton	Totaal in ton	9/m²
83-84	Vlaanderen	34.367	593	34.960	516
	Wallonië	66.426	33.109	99.535	1.483
	Brussel	2.589	0	2.589	885
84-85	Vlaanderen	82.221	3.020	85.241	1.271
	Wallonië	78.734	39.403	118.137	1.920
	Brussel	4.355	140	4.495	1.536
85-86	Vlaanderen	65.842	2.300	68.142	958
	Wallonië	98.851	43.398	142.249	1.990
	Brussel	3.508	26	3.534	960
86-87	Vlaanderen	57.589	1.916	59.505	837
	Wallonië	109.003	31.482	140.485	1.965
	Brussel	3.301	138	3.439	934
87-88	Vlaanderen	17.709	469	18.178	256
	Wallonië	76.004	14.286	90.290	1.263
	Brussel	2.111	0	1.111	·302

2. Voor de uitdrukking „betonkanker" bestaat geen exacte definitie. Wij veronderstellen dat de vraag betrekking heeft op allerhande schade waarbij strooizouten een nadelige invloed doen gelden.

   De aanwezige Cl-ionen in strooizouten kunnen een nadelige invloed hebben op het beton en de wapeningen. Dit gebeurt echter slechts wanneer andere factoren het beton vatbaar maakt voor aantasting, onder andere bij poreus beton, gescheurd beton, onvoldoende betondekking op de wapening, te grote water/cementfactor, beschadiging of afwezigheid van een waterdichte bekleding op de brug, gebrekkige waterafvoer, enzovoort. De aanwezigheid van deze andere gebreken stellen het beton en de wapeningen, in aanwezigheid van strooizouten, bloot aan betonafschilfering aan het oppervlak, corrosie van de wapening en alcali-granulaatreacties.

   Sommige kunstwerken, onder andere voorgespannen constructies met uitwendige spankabels zijn gevoeliger voor aantasting.

   Bij verschillende kunstwerken, New Jersystootbanden, wegen, enzovoort werd schade vastgesteld. Deze is zeer veranderlijk en vergt maatregelen gaande van lokale herstellingswerken tot afbraak van het bouwwerk.

3 Het aantal bruggen waarbij dooizouten het aantastingsproces heeft versneld is moeilijk exact te bepalen, mede door het feit dat de graad van aantasting zeer veranderlijk is.

   Voor een' 11-tal kunstwerken zijn ingrijpende maatregelen noodzakelijk, gaande van een grondige herstelling, tot het vervangen van alle spankabels of het volledig vernieuwen van de bovenbouw.

4 De kosten voor herstelling of vernieuwing van de 11 bruggen waarvan hiervoor sprake, kan geraamd worden op 550 miljoen frank.

   Uit internationale studies blijkt dat per jaar ongeveer 1 % van de nieuwbouwwaarde van het kunstwerkenpatrimonium zou moeten besteed worden aan herstellingen van eender welke aard. Dit zou voor Vlaanderen leiden tot een bedrag van ongeveer 750 miljoen frank per jaar. Voor hoeveel de herstelling van schade te wijten aan dooizouten hierin tussenkomt is praktisch niet vast te stellen.

Vraag nr. 133
van 26 april 1989
van de heer J. LOONES

Openbare Werken — Overzicht provincie West-Vlaanderen

De Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer heeft in de recente maanden zijn belangstelling en zijn bekommernis voor de provincie West-Vlaanderen genoegzaam bewezen. Daarvan getuigen ondermeer zijn talrijke bezoeken aan alle delen van de provincie. Wij danken de geachte Minister dan ook voor zijn aandacht en interesse. Nu de begroting 1989 in de Vlaamse Raad werd ingediend, wil ik de Minister volgende vragen stellen.

1. Welke openbare werken zullen in 1989 uitgevoerd worden in de Westhoek, dit is de bestuurlijke arrondissementen Ieper, Diksmuide, Veurne ?

2. Kan de geachte Minister mij meedelen hoeveel deze werken zullen kosten ?

3. Kan de geachte Minister mij meedelen wanneer deze werken zullen aanvangen, wanneer ze beëindigd zullen zijn ?

4. Kan de geachte Minister mij gegevens verstrekken over welke openbare werken in de Westhoek opgenomen zijn in de programma's van de eerstkomende jaren ?

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid volgende inlichtingen te verstrrekken betreffende de openbare werken in de arrondissementen Ieper-Diksmuide en Veurne.

A. Bestuur der Wegen

In uitvoering zijnde werken

— Al8 — Veurne Brug 025 over de Lovaart
Aanbestedingsbedrag : 54.433.571 frank.

— Al8 Veurne — Vak Toekomstlaan — Kalkoenhof
Grondwerken en brug 024
Aanbestedingsbedrag : 238.544.739 frank.

— Herstellen van bruggen te Veurne, Adinkerke en Alveringem (Fortem)
Aanbestedingsbedrag : 9.370.339 frank.

— Herstellen Wulpen en Lovaartbrug
Aanbestedingsbedrag : 14.992.527 frank.

— Onderhoud wegen vierde district (Veurne-Diksmuide)
Aanbestedingsbedrag : 36.756.110 frank.

— Onderhoud beplantingen vierde district (Veurne-Diksmuide)
Aanbestedingsbedrag : 3.522.274 frank.

— Al8 Veurne — Herstellen brug B20 in de Oude Zeedij kweg
Aanbestedingsbedrag : 1.716.087 frank.

— N336 Ieper — Bochtverbeteringen 2e fase
Aanbestedingsbedrag : 34.703.052 frank.

— Al9 Zonnebeke — Verkeerswisselaar met N37 en brug over Al9
Aanbestedingsbedrag : 117.607.414 frank.

— N308 Poperinge. Bochtverbetering tussen kmpt. 20.670 en 21.010
Aanbestedingsbedrag : 10.089.985 frank.

— Onderhoud wegen derde district (Ieper)
Aanbestedingsbedrag : 15.704.759 frank.

— Onderhoud koolwaterstofverhardingen derde district (Ieper)
Aanbestedingsbedrag : 13.326.553 frank.

— Onderhoud beplantingen derde district (Ieper)
Aanbestedingsbedrag : 3.000.000 frank.

Voor 1989 geplande werken

— N43 De Panne — Modernisering doortocht
Raming : 34 miljoen frank.

— N356 Ramskapelle — Modernisering doortocht
Raming : 21 miljoen frank.

— N8 Ieper (Elverdinge) — Kruispunt met Boezingestraat
Raming : 6 miljoen frank.

— N331 — Vak Ieper-Kemmel — Fietspaden
Raming : 39 miljoen frank.

— N308 Poperinge — Herinrichten Ieperstraat
Raming : 15 miljoen frank.

— Al8 Veurne — Aansluitingscomplex met N8 Ieper-Veurne
Raming : 150 miljoen frank.

— N8 Veurne — Aansluiting met N39.
Raming : 15 miljoen frank.

— R33 Poperinge — Kruispunt met Ouderdomseweg
Raming : 7 miljoen frank.

— N375 — Kruispunten met Voormezelestraat te Ieper en De Clyte te Heuvelland
Raming : 24 miljoen frank.

— N34 Nieuwpoort — Vervangen van voegen op Langebrug
Aanbestedingsbedrag : 4.236.403 frank.

— Onderhoud wegen vierde district (Diksmuide-Veurne)
Raming : 20 miljoen frank.

— Onderhoud wegen derde district (Ieper)
Aanbestedingsbedrag : 25.292.241 frank.

De aanvangsdatum van de geplande werken kan thans nog niet gegeven worden. Het programma voor de eerstvolgende jaren is nog in opmaak.

B. Bestuur der Waterwegen

Bouw van strandhoofd nr. 9 te Nieuwpoort, voor het kamp te Lombardsijde
Krediet : 35 miljoen frank
Vermoedelijke aanvangsdatum : juni 1989
Vermoedelijke voltooiingsdatum : september 1989.

Vernieuwen zeedijkbevloering te Nieuwpoort. lste fase
Vak Havengeul-Lefevrestraat
Krediet : 60 miljoen frank
Vermoedelijke aanvangsdatum : einde 1989
Vermoedelijke voltooiingsdatum : medio 1990.

Verhogen badstrand te Koksijde
Krediet : 6 miljoen frank
Vermoedelijke aanvangsdatum : 1 juni 1989
Vermoedelijke voltooiingsdatum : 1 juli 1989.

Voor de eerstkomende jaren werden nog geen concrete programma's vastgesteld. Veel is immers af-

hankelijk van de budgettaire middelen die kunnen vrijgegeven worden. Onder alle voorbehoud komen voor de komende jaren volgende projecten voor uitvoering in aanmerking.

— Vernieuwen van strandhoofden te Lombardsijde.
— Vernieuwen zeedijkbevloeringen — 2de fase te Nieuwpoort.
— Strandsuppleties te Koksijde.
— Steigers ten behoeve van de pleziervaart in de kanalen van de Westhoek.
— Vernieuwen van aanlegsteigers in de jachthaven Kromme Hoek te Nieuwpoort.
— Haven van Nieuwpoort. Vernieuwen glooiingen.
— Bergenvaart. Verbeteringswerken.
— IJzer. Verbredingswerken te Nieuwpoort t. h.v. het Rijkssportcentrum.
— IJzer. Vernieuwen Knokkebrug te Merkem.
— IJzer. Vernieuwen jaagpad te Diksmuide t.h.v. de Dodengang.
— Vernieuwen Nieuwpoortbrug over kanaal Nieuwpoort-Veurne te Veurne.
— Haven van Nieuwpoort. Vernieuwen dienstweg op de havengeul.
— Haven van Nieuwpoort. Verzwaren bandijk.

C. Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica

Werken in uitvoering of uitgevoerd

Veurne. Lo-kanaal — Rozebrug. Mechanische uitrusting
Bedrag : 9.700.119 frank
Begindatum : 1988
Einddatum : 13 oktober 1989.

Koksijde. E40, verkeerswisselaar met Toekomstlaan. Driekleurige verkeerslichten en wegverlichting
Bedrag : 3.186.887 frank
Begindatum : 15 oktober 1988
Einddatum : 28 januari 1989.

Zonnebeke : Al9 — brug B14. Wegverlichting
Bedrag : 1.080.963 frank
Begindatum : —
Einddatum : —.

Poperinge. N38 vak Ieper — Bellestraat — Casselsestraat. Wegverlichting
Bedrag : 7.000.000 frank
Begindatum : 21 december 1988
Einddatum : 14 maart 1989.

Poperinge. N38 Vak Casselsestraat — R33. Wegverlichting
Bedrag : 9.000.000 frank
Begindatum : 2 januari 1989
Einddatum : 24 maart 1989.

Poperinge. R33 — Oosterlaan. Wegverlichting
Bedrag : 5.000.000 frank
Begindatum : 23 januari 1989
Einddatum : 2 mei 1989.

Poperinge. R33 — Westerlaan. Wegverlichting
Bedrag : 5.000.000 frank
Begindatum : 23 januari 1989
Einddatum : 2 mei 1989.

Werken waarvoor nog een vastlegging dient genomen

Veurne. N35 — N390, Albertlaan. Inwendig verlichte wegwijzers
Bedrag : 2.000.000 frank
Begindatum : —
Einddatum : —.

Ieper. N38 — Pilhemseweg. Driekleurige verkeerslichten
Bedrag : 2.500.000 frank
Begindatum : —
Einddatum : —.

Nieuwpoort. Jachthaven Novus Portus. Verlichting
Bedrag : 3.127.648 frank
Begindatum : —
Einddatum : —.

De programma's voor werken van elektrische en elektromechaniseche uitrustingen die in 1990 en latere jaren zullen uitgevoerd worden, zijn nog niet definitief op punt gesteld, zodat eventuele gegevens hierover voorbarig zijn.

Vraag nr. 134
van 26 april 1989
van de heer G. CARDOEN

Wegen en hun aanhorigheden — Bewegwijzering voor onderwijsinstellingen

Het ministerieel besluit van 25 november 1987, betreffende de bewegwijzering van door het publiek bezochte etablissementen en plaatsen doet in zijn toepassing bij bevolking en vooral gemeentebestuurders af en toe vragen rijzen.

In artikel 2 wordt gesteld dat de bewegwijzering kan aangebracht worden voor onderwijsinstellingen met minstens 500 leerlingen.

In sommige gemeenten wordt éénzelfde schoolinrichting opgedeeld in een afdeling per deelgemeente.

Mag in dit geval een bewegwijzering per schoolafdeling aangebracht worden.

Zou het niet aangewezen zijn bovengenoemd ministerieel besluit aan te passen in de zin dat elke schoolinrichting die toe- of uitgang geeft op een rijksweg in alle omstandigheden en in hoofdzaak ter bescherming van de kinderen, met een speciale bewegwijzering wordt aangeduid.

Aanvullend antwoord

In antwoord op zijn vraag deel ik het geachte lid mede dat het Ministerieel Besluit van 25 november 1987 op 8 augustus 1988 door de toenmalige Minister van Openbare Werken werd opgeschort.

Een werkgroep werd samengesteld om deze aangelegenheid in zijn geheel te onderzoeken.

De vraag en de suggestie van het geachte lid zullen aan de werkgroep voorgelegd worden.

De bewegwijzering van (of richtingssignalisatie naar) een schoolinrichting op zich lijkt mij niet wezenlijk te kunnen bijdragen tot bescherming van de kinderen.

Bijzondere voorzieningen in de nabijheid van scholen die toe- of uitgang geven op een rijksweg kunnen dit wel (voorbeeld, gevaarsborden, snelheidsbeperkingen, lichten, bijzondere aanwijzingsborden, oversteekplaatsen, . ..).

Vraag nr. 139
van 10 mei 1989
van de heer A. SCHELLENS

Zone 30 te Rillaar — Aanbrengen verkeerssignalisatie, afsluiting werf en fazering uitvoeringstermijnen

Bij de uitvoering van de werken in verband met de Zone 30 te Rillaar houdt de aangestelde aannemer geen rekening met de gemaakte afspraken. De optimale dienstverlening van de burger wordt niet geconcretiseerd door de werken uit te voeren volgens de opgestelde richtlijnen in het bijzonder bestek. De gewone burger en vooral de middenstanders in het centrum van Rillaar zijn het slachtoffer van deze uitvoering. Zij stellen sinds de beginfase reeds klantenverlies vast en kunnen zelfs hun handelszaak niet bereiken om het laden en lossen van goederen te realiseren.

Gaarne vernam ik van de geachte Gemeenschapsminister een antwoord op de volgende vragen.

1. Wordt de verkeerssignalisatie aangebracht volgens de gestelde voorschriften ?

2. Is de afsluiting van de werf zodanig gebeurd dat de burger en de middenstander de handelszaken kan bereiken ?

3. Wat zijn de juiste uitvoeringstermijnen per faze voor de voorziene werken ?

Antwoord

In antwoord op zijn vraag heb ik de eer het geachte lid het volgende mede te delen.

1. De verkeerssignalisatie werd aangebracht in overeenstemming met de gestelde voorschriften, waarbij aan de aannemer opdracht werd gegeven de enkele borden die niet volledig conform waren aan te passen en de oorspronkelijke nogal slordige plaatsing der borden te verbeteren. Deze aanpassingen zijn ondertussen uitgevoerd.

2. De toegang tot de handelszaken is steeds mogelijk gebleven, zij het soms met enige moeilijkheid of kleine omleiding. Vermits de werken worden uitgevoerd volledig in bebouwde kom is enig hinder uiteraard onvermijdelijk.

3. De werken werden opgesplitst in enkele fazen teneinde de onvermijdelijke hinder niet over de ganse lengte der werken te spreiden. Afzonderlijke termijnen per faze werden evenwel niet opgelegd.

   Voor de huidige faze der werken werd door de aannemer een planning opgemaakt met deeltermijnen. Op dit ogenblik is een lichte vertraging vastgesteld met als grote oorzaak de slechte weerperiode in de maand april. Aan de aannemer werd intussen gevraagd een aangepaste planning op te stellen en voor te dragen.

Vraag nr. 140
van 10 mei 1989
van de heer A. SCHELLENS

Waterwegen en hun aanhorigheden — Automatische stuwinstallatie op de Dijle te Rotselaar

Op vraag nr. 19 van 27 maart 1987 van collega A. De Beul antwoordde Gemeenschapsminister P. Deprez dat het ontwerp betreffende het bouwen van een automatische stuwinstallatie op de Dijle te Rotselaar door de ontwerper werd afgewerkt.

Het ontwerp werd principieel aanvaard en de ramingen werden opgemaakt.

Gaarne vernam ik van de geachte Gemeenschapsminister een antwoord op volgende vragen.

1. Wat is de huidige stand van het dossier ?

2. Wanneer zullen de werken worden aanbesteed ?

3. Wanneer voorziet u de aanvangsdatum van de werken ?

Antwoord

Als antwoord op zijn vraag, heb ik de eer het geachte lid mede te delen dat bij mijn diensten geen ontwerp voor het bouwen van een stuw op de Dijle te Rotselaar bestaat.

Vermoedelijk gaat het hier om een kunstwerk op het onbevaarbaar gedeelte van de Dijle, dat niet onder mijn bevoegdheid ressorteert.

Vraag nr. 147
van 18 mei 1989
van de heer E. GRYP

Wegen en hun aanhorigheden — Aanbrengen van geluidswerende schermen langs autosnelweg El7 te Zwijnaarde

Bewoners van de dorpskern van Zwijnaarde langsheen de autosnelweg E 17 beklagen er zich over dat sinds het aanbrengen van geluidsschermen ten noorden van deze snelweg, de geluidslast ten zuiden ervan aanzienlijk zou toegenomen zijn.

Kan de geachte Minister mij zeggen of overwogen wordt om ook aan de zuidkant van de El7 geluidswerende schermen te plaatsen ?

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid mede te delen dat inderdaad overwogen wordt om geluidsschermen aan te brengen, ten zuiden van de El7 autosnelweg, te Zwijnaarde. Deze werken zijn voorzien op het reserveprogramma 1989.

11. VRAGEN WAAROP NIET WERD GEANTWOORD BINNEN DE REGLEMENTAIRE TERMIJN (R.v.O. art. 69, 5)

T. KELCHTERMANS
GEMEENSCHAPSMINISTER VAN LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN LANDINRICHTING

Vraag nr. 233
van 22 mei 1989
van de heer J. GEYSELS

Afvalstoffenbeleid — Samenwerkingsakkoorden tussen Gewesten en nationale overheid inzake de invoer, de doorvoer en de uitvoer van afvalstoffen

In opvolging van het koninklijk besluit van 2 juli 1987 houdende reglementering van invoer, doorvoer en uitvoer van afvalstoffen die tot de bevoegdheid van de nationale overheid behoort, werden door de nationale en gewestelijke overheden overeenkomsten afgesloten. Krachtens deze overeenkomsten beschikt de Vlaamse overheid over een adviesrecht met betrekking tot de invoer, doorvoer en uitvoer van afvalstoffen.

Kan de geachte Minister mij informatie verschaffen over :

1. het totaal aantal gunstige adviezen in de periode van oktober 1987 tot december 1988 ? Over welke totale hoeveelheid afvalstoffen het hier ging voor respectievelijk invoer, doorvoer en uitvoer ? Graag de cijfers met aanduiding van land van bestemming en oorsprong.

2. Het totaal aantal ongunstige adviezen in voornoemde periode ? Over welke afvalstoffen ging het hier (aard en hoeveelheden) ?

3. Werden er afvalstoffen ingevoerd, doorgevoerd of uitgevoerd waarover OVAM in eerste instantie geen advies heeft geformuleerd ? Zo ja, over welke afvalstoffen ging het hier ?

Vraag nr. 237
van 29 mei 1989
van de heer J. VAN EETVELT

Afvalstoffenbeleid — Verwijdering monostort van afvalgips van Prayon-Rupel

Momenteel wordt er gewerkt aan het kanaal Brussel-Willebroek-Rupel. Teneinde de bevaarbaarheid te verhogen zal de nieuwe sluis te Wintham-Bornem en een omleidingskanaal vanaf het Hellegat te Ruisbroek-Puurs, het kanaal rechtstreeks verbinden met de Schelde.

Op het grondgebied Ruisbroek-Puurs, nabij het bedrijf Prayon Rupel, ligt nog een monostort van afvalgips daterend van ongeveer 1981.

Gezien dit stort in het kanaaltracé ligt, zal het verwijderd moeten worden. In dit verband zouden wij willen vragen waar dit volume gips zal gestockeerd worden.

P. DEWAEL
GEMEENSCHAPSMINISTER VAN CULTUUR

Vraag nr. 115
van 24 mei 1989
van de heer D. VERVAET

Vlaamse Executieve — Omschakeling wagenpark naar loodvrije benzine

Sinds een tijdje wordt onze landgenoot, die elk jaar met meer auto's meer rijdt, terecht aangespoord tot het gebruik van loodvrije benzine.

Gaarne had ik van de Voorzitter van de Vlaamse Executieve en de andere Gemeenschapsministers vernomen hoeveel auto's hun kabinet telt, hoeveel er hiervan op loodvrije benzine rijden en wanneer beoogd wordt de rest van het autopark van loodvrije benzine te voorzien ?

NB. : Deze vraag werd gesteld aan alle Gemeenschapsministers.

Vraag nr. 117
van 25 mei 1989
van de heer A. DE BEUL

Europese richtlijn TV zonder grenzen — Verwezenlijking door richtlijn nagestreefde oogmerken

In maart laatstleden vaardigde de Europese Commissie een richtlijn uit met betrekking tot de televisie. Deze houdt een verbod in van twee belangrijke bepalingen uit het Vlaams mediadecreet :

1. de meerderheid van het bedrijfskapitaal van een televisiezender wordt voorbehouden voor natuurlijke of rechtspersonen die de nationaliteit bezitten van de Staat of het Gewest, waar deze zender zich bevindt of waarvoor hij bedoeld is ;

2 een bepaald percentage van de programma's moet gemaakt zijn door de Gemeenschap tot wie deze zender zich richt.

De verontwaardiging over deze louter economische, anti-culturele richtlijn is vrij algemeen. Het blijkt nochtans dat een beroep hiertegen niet mogelijk is.

Ik had graag van de Minister antwoord op volgende vragen.

1. Bereidt de Minister een wijziging in de door de EG gewenste zin voor van ons mediadecreet ?

2. Welke sancties zou de EG eventueel kunnen nemen tegen een weerbarstig gedrag van de Vlaamse Gemeenschap ?

3. Heeft de Minister, met het oog op een verdediging van de Cultuur der minder grote volksgemeenschappen, reeds contacten gelegd met de beide andere volksgemeenschappen van België, met buitenlandse collega's ?

4. Wat is het resultaat desgevallend van dit overleg ?

J. SAUWENS
GEMEENSCHAPSMINISTER VAN OPENBARE WERKENENVERKEER

Vraag nr. 151
van 23 mei 1989
van de heer L. DIERICKX

Inventarisatie bunkers Tweede Wereldoorlog — Wegruimen brokstukken

Op verschillende plaatsen aan de kust (onder meer in de omgeving van Bredene) liggen tal van brokstukken van bunkers uit de laatste wereldoorlog, die voor enkele tijd werden opgeblazen met het doel ze op te ruimen, verspreid.

Bij stormweer, waarbij grote hoeveelheden zand tijdelijk wegwaaien om kort daarop terug te keren, komen de brokstukken (beton, baksteen) te voorschijn.

Op diverse plaatsen liggen tal van kleine en grote resten van beton, ontsieren het strand en de duinen en kunnen een gevaar opleveren voor de badgasten.

Kan de geachte Minister mij meedelen of deze brokstukken met een bulldozer of op een andere manier kunnen worden verwijderd (bij voorkeur na stormweer) ?

Is het eventueel mogelijk op één of andere manier jonge mensen in te schakelen om deze duinen terug schoon te maken ?

Vraag nr. 153
van 24 mei 1989
van de heer W. SEEUWS

Gemeenschappelijk stads- en streekvervoer — Verhoging mobiliteit en toegankelijkheid voor gehandicapten

Door de heer J. Chabert, Minister van Verkeerswezen, werd in 1978 het initiatief genomen om een aantal kleine bussen van de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel uit te rusten met een lift, om het vervoer van rolstoelgebruikers mogelijk te maken. Alhoewel deze oplossing een voorbeeld is van „apart" vervoer voor „aparte" mensen en niet een toegankelijk openbaar vervoer voor iedereen, biedt het een noodoplossing op korte termijn. Dit is het enige project waar de overheid het initiatief nam.

In Antwerpen bestaan er twee VZW's die een vervoerdienst voor lichamelijk gehandicapten hebben uitgebouwd.

De situatie in Gent is dramatisch. Eén privé-taximaatschappij beschikt over een busje met een laadvlak voor een rolstoel, maar de maatschappij stopt met deze activiteit na de zomervakantie.

Dit heeft tot gevolg dat in deze stad elke mobiliteit voor rolstoelgebruikers uitgesloten wordt. Zeer concreet betekent dit dat een student van de Rijksuniversiteit verplicht zal zijn de universitaire studies stop te zetten en dat een leerling van het laatste jaar secundair onderwijs geen universitaire studies zal kunnen aanvangen.

Zwaar motorisch gehandicapte jonge mensen de mogelijkheid ontnemen tot vorming omdat zij zich niet kunnen verplaatsen betekent dat hen een zinvol leven wordt ontzegd en dat integratie onmogelijk wordt.

Het ontbreken van elke mobiliteit voor gehandicapten veroordeelt deze groep tot complete isolatie.

Kan de Gemeenschapsminister bij hoogdringendheid een initiatief nemen om deze noodsituatie op te lossen ?

Vraag nr. 155
van 24 mei 1989
van de heer D. VERVAET

Vlaamse Executieve — Omschakeling wagenpark naar loodvrije benzine

Sinds een tijdje wordt onze landgenoot, die elk jaar met meer auto's meer rijdt, terecht aangespoord tot het gebruik van loodvrije benzine.

Gaarne had ik van de Voorzitter van de Vlaamse Executieve en de andere Gemeenschapsministers vernomen hoeveel auto's hun kabinet telt, hoeveel er hiervan op loodvrije benzine rijden en wanneer beoogd wordt de rest van het autopark van loodvrije benzine te voorzien ?

NB. : Deze vraag werd gesteld aan alle Gemeenschapsministers.

Vraag nr. 158
van 26 mei 1989
van de heer M. BARTHOLOMEEUSSEN

Wegen en aanhorigheden — Aanleg van op- en afrit van de autostrade El9 ter hoogte van Elshoutbaan te Schoten

Diverse formeie verkiaringen wekken de indruk dat Openbare Werken het dossier voorbereidt betreffende de aanleg van een op- en afrit van de autosnelweg El9 ter hoogte van de Elshoutbaan te Schoten.

Dergelijke realisatie leidt ongetwijfeld tot een ingrijpende wijziging van de verkeerssituatie in de leefomgeving van de nabijgelegen woonwijk.

Kan de geachte Minister mij mededelen :

1. of er op zijn kabinet inderdaad plannen bestaan om de genoemde aanleg te verwezenlijken en hoever zij gevorderd zijn ?

2. Of een eventuele uitvoering van de werken de eerstkomende jaren gepland is ?

3. Welke criteria een rol spelen bij de uiteindelijke beslissing om dergelijke aanleg al dan niet te realiseren ; in hoeverre is het gemeentebestuur hierbij betrokken ?

4. Of de afgifte van een bouwvergunning voorafgaandelijk onderworpen zal worden aan de opstelling van een milieu-effectrapport ?

5. Of bij een aanleg, bij de keuze van het tracé, rekening gehouden wordt met de leefbaarheid van de nabije woonwijk ; bijvoorbeeld een voldoende verkeersveiligheid, het aanbrengen van geluidswerende schermen, de afstand tot de bebouwing, het maximaal behouden van het nu aanwezige bosgebied als buffer tussen El9 en de nabije woonwijk ?

Vraag nr. 160
van 30 mei 1989
van de heer G. JANZEGERS

Dienst Bruggen en Wegen — Verwijdering woonwagenbewoners te Leuven

Op donderdag 25 mei 1989 werd een woonwagenbewoner die met zijn caravan in de Brandenstraat te Leuven, deelgemeente Wilsele, onder de brug van de A2 stond, door het Leuvense Stadsbestuur verwittigd dat hij daar weg moest of dat hij anders zou weggesleept worden.

Naar verluidt zou dit optreden van het Stadsbestuur het gevolg zijn van klachten vanwege de Diensten van Bruggen en Wegen. Deze Diensten zouden ook in het verleden herhaaldelijk bij het Stadsbestuur van Leuven aangedrongen hebben om op te treden tegen woonwagenbewoners die in Leuven tijdelijk verblijven (bijvoorbeeld in Egenhoven, in de buurt van de E40).

Graag vernam ik van de geachte Gemeenschapsminister of deze feiten met de werkelijkheid kloppen en wat de redenen zijn voor het optreden van de Diensten van Bruggen en Wegen.

Tevens vernam ik graag of de geachte Gemeenschapsminister ter zake bepaalde maatregelen wil nemen in de geest van de talrijke aanbevelingen, resoluties en circulaires (waaronder die van de Vlaamse Gemeenschap, verschenen in het Belgisch Staatsblad van 23 augustus 1983) en waarin gepleit wordt voor verdraagzaamheid en welwillendheid tegenover nomaden.

Vraag nr. 162
van 2 juni 1989
van de heer J. GEYSELS

Wegen en hun aanhorigheden — Herinrichting kruispunt Oevelseweg-Neerbuul en aanbesteding werken

Het dossier van de Olense „zwarte punten" werd begin 1986 in samenwerking met de verkeerscommissie opgesteld en voorgedragen aan de Commissie Ongevallen in het Verkeer van de provincie Antwerpen op 16 juni 1986. Voor Olen werden op 7 oktober 1986 door die Commissie de drie kruispunten, namelijk kruispunt Oevelseweg-Neerbuul ; kruispunten Hoogbuul-Molen-einde-Neerbuul en industrielaan-Hoogbuul uit het totale dossier aanvaard.

Op 11 augustus 1987 werd de overeenkomst tussen het Wegenfonds en het Olense Schepencollege voor het herinrichten van deze kruispunten voorgelegd ter ondertekening aan het Schepencollege, wat op 24 augustus 1987 gebeurde. Er dienen geen onteigeningen te gebeuren, maar het gaat wel gepaard met riolerings-werken. De plannen voor de herinrichting zijn op het gemeentehuis aanwezig.

Op 6 juni 1988 berichtte de hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen, provincie Antwerpen, aan het Schepencollege dat toelating gevraagd is aan het Hoofdbestuur de werken aan te besteden. Van dan af lijkt dit dossier wat stilgevallen te zijn.

Kan de geachte Minister mij enige informatie verschaffen over de huidige stand van dit dossier en de periode waarin de toelating om de werken aan te besteden mag verwacht worden ?

Vraag nr. 163
van 2 juni 1989
van de heer H. VAN DIENDEREN

Wegen en hun aanhorigheden — Aanleg fietspaden weg Brasschaat (Maria-ter-Heide) — Essen

In het verleden is al enkele keren een fietspad in het vooruitzicht gesteld naast de weg Brasschaat (Maria-ter-Heide)-Essen.

Kan de geachte Minister mij meedelen :

1. hoe het staat met de plannen voor zo'n fietspad ? Bestaan die ?

2. Hoe wordt het fietspad gezien ?

3. Wat is de timing voor de verschillende stappen ?

4. Zijn er hinderpalen ? Welke ?