

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1999-2000

8 oktober 1999

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

INHOUDSOPGAVE

I. VRAGEN VAN DE VLAAMSE VOLKSVERTEGENWOORDIGERS EN ANTWOORDEN VAN DE  
MINISTERS (Reglement artikel 81, 1, 2, 3, 5 en 7)

	Blz.
A. Vragen waarop werd geantwoord binnen de reglementaire termijn	
Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden .....	1
Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie .....	2
Bert Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Stedelijk Beleid, Huisvesting en Brusselse Aangele- gheden .....	10
Marleen Vanderpoorten, Vlaams minister van Onderwijs en Vorming .....	11
Renaat Landuyt, Vlaams minister van Werkgelegenheid en Toerisme .....	12
Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw .....	13
Johan Sauwens, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Ambtenarenzaken en Sport .....	14
Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media .....	15

B. Vragen waarop werd geantwoord na het verstrijken van de reglementaire termijn  
Nihil

II. VRAGEN WAARVAN DE REGLEMENTAIRE TERMIJN VERSTREKEN IS EN WAAROP NOG  
NIET WERD GEANTWOORD (Reglement artikel 81, 6)

Nihil

III. VRAGEN WAARVAN DE REGLEMENTAIRE TERMIJN VERSTREKEN IS MET TEN MINSTE TIEN WERKDAGEN EN DIE OP VERZOEK VAN DE VRAAGSTELLERS WERDEN OMGEZET IN VRAGEN OM UITLEG (Reglement artikel 81, 4)

Nihil

<b>Bijlage.</b> Vragen die werden gesteld aan de vorige regering tijdens het zittingsjaar 1998-1999. De antwoorden werden door de vorige regering verstrekt na de verkiezingen van 13 juni 1999. ....	19
REGISTER .....	25

**I. VRAGEN VAN DE VLAAMSE  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS EN  
ANTWOORDEN VAN DE MINISTERS  
(Reglement artikel 81, 1,2,3,5 en 7)**

**A. Vragen waarop werd geantwoord binnen de  
reglementaire termijn**

**PATRICK DEWAELE**

MINISTER-PRESIDENT  
VAN DE VLAAMSE REGERING,  
VLAAMS MINISTER VAN FINANCIEN,  
BEGROTING, BUITENLANDS BELEID  
EN EUROPESE AANGELEGENHEDEN

**Vraag nr. 1  
van 27 juli 1999  
van de heer JOHAN WEYTS**

*Successierechten – Aandeelhouderssyndicaten*

Bepaalde beursgenoteerde financiële en/of industriële groepen hebben de plicht de aandeelhouders bekend te maken die deel uitmaken van het syndicaat welke enerzijds het bewijs levert tot die meerderheid te behoren en anderzijds zich garant stelt voor de blokkeringsmeerderheid.

De leden van dergelijk syndicaat hebben echter het probleem dat zij, door te bevestigen dat zij dergelijk pakket aandelen bezitten, bij erfenis altijd zullen worden geconfronteerd met de hogere schalen inzake erfenisrechten.

Dit heeft tot gevolg dat zij momenteel geneigd zijn deze aandelen onder te brengen in buitenlandse vennootschappen, die dan in hun plaats kunnen verschijnen op de algemene vergaderingen.

De nieuwe politieke wind inzake deze materie heeft ertoe geleid dat successierechten bij familiale ondernemingen recentelijk werden verminderd tot 3 %.

Mocht deze maatregel worden uitgebreid naar aandelen van families die toetreden tot een syndicaat van dergelijke grote financiële of industriële groepen, dan zou dit een bijzondere aanmoediging vormen om het aandelenbezit bekend te maken in hun persoonlijke naam.

Het spreekt vanzelf dat het toetreden tot dergelijk meerderheidssyndicaat de garantie moet betekenen zowel voor de Vlaamse verankering, als voor de toekomstige groei van deze bedrijven.

Is eraan gedacht deze maatregel uit te breiden naar aandelen van families die toetreden tot een syndicaat van dergelijke grote financiële of industriële groepen? Wat waren eventueel de pro's en contra's?

**Antwoord**

De toepassing van de 3%-regel inzake de successierechten bij familiale ondernemingen en familiale vennootschappen heeft in hoofdzaak tot doel :

1. het familiaal karakter van kleine en middelgrote ondernemingen in het Vlaams Gewest te behouden en/of te stimuleren door de overerving zo soepel mogelijk te laten verlopen en fiscaal aantrekkelijk te maken;
2. door deze maatregel tevens de tewerkstellingsgraad in deze ondernemingen te verhogen, of alleszins te behouden;

Deze gunstmaatregel inzake successierechten is in hoofdzaak ingevoerd als een stimulans tegen de teloorgang van sommige kleine familiale ondernemingen en het ermee gepaard gaande verlies van arbeidsplaatsen, niet zozeer direct voor grote financiële of industriële groepen.

Het toetreden van families-aandeelhouders tot een syndicaat van dergelijke grote financiële of industriële groepen staat volledig los van deze gunstmaatregel, die – zoals ik reeds vermeldde – hoofdzakelijk gericht is op kleinschaliger familiale entiteiten en de werkgelegenheid die zij bieden.

Het is mijn inziens niet de taak van de overheid het bekendmaken van het aandelenbezit in persoonlijke naam op deze manier aan te moedigen. Deze beslissing dient de aandeelhouder zelf en volkomen vrijblijvend te nemen.

Dit neemt niet weg dat ik iedere suggestie in deze materie zal onderzoeken op zijn redelijkheid en realiseerbaarheid, maar het mag geenszins afbreuk doen aan de oorspronkelijk vooropgestelde doelstelling, namelijk het familiaal karakter behouden en de tewerkstelling bevorderen.

**Vraag nr. 2  
van 1 september 1999  
van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN**

*Regeringsinitiatieven – Persberichten*

De nieuwe Vlaamse regering was nog maar een paar weken in functie of verschillende ministers kondigden al initiatieven aan.

Minister vice-president Steve Stevaert bijvoorbeeld kondigde aan dat De Lijn het leerlingenvervoer voortaan zou gaan verzorgen, minister Vera Dua kondigde een regeling aan om de varkensstapel in te krimpen, minister Marleen Vanderpoorten denkt na over de instapleeftijd voor het kleuteronderwijs en wil de overuren in het onderwijs aantrekkelijk maken.

Dit lijkt in te gaan tegen de regel die de vorige regering medio 1998 had vooropgesteld, waarbij ontwerp-persberichten reeds deel moesten uitmaken van de dossiers die voor bespreking en goedkeuring werden ingediend.

Houdt de huidige regering deze regeling aan ?

### Antwoord

In het Vlaams regeerakkoord staat een actieve communicatie rond de beleidslijnen en de actieprogramma's voorop.

Deze actieve communicatie heeft tot doel de burger tijdig te informeren en het democratisch gehalte van de besluitvorming te verhogen. Het is één van de middelen om een grotere betrokkenheid van de bevolking bij het totstandkomen van het beleid te bewerkstelligen.

Onder deze regering zal een deontologische code voor de Vlaamse overheidscommunicatie worden uitgewerkt. Een controleregeling ter bestrijding van politiek misbruik zal hiervan deel uitmaken.

**Vraag nr. 6**  
**van 13 september 1999**  
**van de heer JAN LOONES**

*Elektrische voertuigen – Beleid*

Het gebruik van elektrische voertuigen wordt steeds actiever gepromoot bij overheid, bedrijven en particulieren.

In alle regeringsverklaringen heeft de kwaliteit van het leven een prominente plaats gekregen. Ook het Vlaams regeerakkoord heeft de kwaliteit van het leven als leidmotief. Mobiliteit en de kwaliteit van het leven zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het Vlaamse mobiliteitsplan wil niet enkel oplos-

singen brengen voor de mobiliteit, maar ook voor de milieuhinder door het verkeer, zodat de leefbaarheid van steden en dorpen toeneemt.

Het gebruik van elektrische voertuigen – die hun nut al hebben bewezen in andere landen, zoals Italië, Frankrijk, Zwitserland en Finland – komt heel goed tegemoet aan deze doelstellingen. Een overheid die zelf het voorbeeld geeft, kan op waardering rekenen van de burger. De Vlaamse overheid mag hierin niet achterblijven.

1. Welke plaats heeft de promotie van elektrische voertuigen (wagens, scooters, bestelwagens) in het beleid, in het kader van het werken aan een meer leefbare omgeving ?
2. Heeft de minister reeds overwogen om elektrische voertuigen te doen gebruiken binnen de diensten van zijn/haar departement ?
3. Heeft de minister reeds overwogen om elektrische voertuigen te doen gebruiken binnen de diensten van zijn/haar kabinet ?
4. Welke concrete initiatieven heeft hij/zij genomen of gepland om het gebruik van elektrische voertuigen te bevorderen ?

N.B. Deze vraag werd gesteld aan alle ministers.

### Antwoord

Een gecoördineerd antwoord zal worden verstrekt door de heer Johan Sauwens, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Ambtenarenzaken en Sport.

### STEVE STEVAERT

MINISTER VICE-PRESIDENT  
VAN DE VLAAMSE REGERING,  
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT,  
OPENBARE WERKEN EN ENERGIE

**Vraag nr. 1**  
**van 5 augustus 1999**  
**van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN**

*Pleziervaart – Promotie*

De vorige regering koesterde het voornemen om de toer- en riviervaart in Vlaanderen te promoten. Daartoe moesten onder meer plaatsen als Leuven,

Mechelen, Lier, Dendermonde en Sint-Amands worden uitgebouwd tot aanlegplaatsen voor de pleziervaart.

Dit zou het lokale toerisme en de economie ten goede komen.

Is dit voornemen door de huidige regering overgenomen en wordt het verder uitgewerkt ?

Bestaat er terzake enige planning ?

Klopt het dat de aanleg van het achterhaventje aan de Schelde in Sint-Amands voor onbepaalde tijd wordt uitgesteld ?

#### **Antwoord**

Verschillende initiatieven ter bevordering van de pleziervaart, onder meer in het kader van het Europees programma "Grensoverschrijdend water-toerisme – Benelux-Middegebied", werden reeds in gebruik genomen (Leuven) of zijn in een gevorderd stadium van voltooiing (Mechelen, Lier).

Onder de vorige Vlaamse regering kwam er op verzoek van de minister-president inderdaad een principiële toezegging van de Vlaamse minister bevoegd voor Openbare Werken om ook te onderzoeken of in Sint-Amands kan worden voorzien in watersportinfrastructuur.

Na de opmaak van een voorontwerp door de afdeling Zeeschelde van de administratie Waterwegen en Zeewezen, werd aan het studiebureau Groep Planning uit Brugge opdracht gegeven om een onderzoek uit te voeren naar de draagkracht van watersportinfrastructuur in Sint-Amands.

Het resultaat van deze studie wordt binnenkort verwacht, waarna ik een beslissing over de verdere afhandeling van dit project zal nemen.

#### **Vraag nr. 2 van 5 augustus 1999 van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN**

##### *Frequentieborden verkeersinformatie – Vervanging*

In de loop van dit jaar werden de verkeersborden van het type F97 langs de autowegen in Vlaanderen vervangen, aangezien Studio Brussel voortaan de zender is die aan verkeersbegeleiding doet in plaats van Radio 1.

Hoeveel borden werden daartoe vervangen ?

Wat is de kostprijs van deze operatie ?

Valt deze kostprijs ten laste van de Vlaamse begroting of van de VRT ?

#### **Antwoord**

Vroeger was Radio 1 de TPTA-zender (Traffic Program/Traffic Announcement) voor verkeersinformatie. Dit betekent dat Radio 1 als het ware de "moederzender" was waarop de "klassieke" RDS (Radio Data System) overschakelde voor de verkeersinformatie. Ondertussen is voor deze functie Radio 1 vervangen door Studio Brussel. Daarom was het wenselijk om ook de vermelding op de frequentieborden aan te passen.

Het gaat in totaal over een tachtigtal borden. De VRT leverde de klevers die in opdracht van de administratie Wegen en Verkeer werden aangebracht op de nieuwe borden, die op hun beurt de oude vervangen (het bleek voordeliger om nieuwe borden te laten leveren dan de oude te laten overkleven).

De kostprijs van deze operatie voor het gedeelte voor rekening van het Vlaams Gewest bedraagt 367.840 frank, BTW inclusief.

#### **Vraag nr. 3 van 23 augustus 1999 van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN**

##### *Parkeerterreinen langs autosnelwegen – Onderhoud*

In de loop van de zomer wees de editorialist van *Gazet Van Antwerpen* mijns inziens zeer terecht op de schandalige staat van de parkeerterreinen langs onze autosnelwegen. Op zich is dat al onaanvaardbaar, maar de tienduizenden buitenlanders die over onze wegen rijden, krijgen op die manier de indruk dat Vlaanderen een belabberd, vuil land is.

1. Wat is de normale frequentie waarmee bijvoorbeeld de parkeerterreinen langs de autowegen worden onderhouden ? En wat is die frequentie tijdens de zomer ?
2. Wordt het onderhoud van de omgeving van de gewestwegen tijdens de vakantiemaanden opgevoerd, meer in het bijzonder van die wegen waar het tijdens de zomer bijzonder druk is wegens de doortocht van toeristen ?

3. Hoeveel parkeerterreinen langs onze autosnelwegen beschikken over openbare toiletten ?
4. Hoeveel parkeerterreinen beschikken over speeltuigen voor kinderen ?
5. Wat is de jaarlijkse kostprijs verbonden aan het proper houden van de omgeving van de gewestwegen ?

### Antwoord

1. De nevenbedrijven langs de autosnelwegen worden gemiddeld twee- tot driemaal per week gereinigd. Dit omvat het ledigen van de afvalbakken en minicontainers en ook het verwijderen van alle zwerfvuil. Tijdens de zomer wordt de frequentie opgevoerd tot minimum drie beurten per week. Voornoemde prestaties maken per provincie het voorwerp uit van een aanneming of worden, in bepaalde gevallen, uitgevoerd door de concessiehouders. Op de hoofdconcessies (parkings met benzinestations en een restauratieformule) en ook op het nevenbedrijf in Gentbrugge langs de autosnelweg E17 is het onderhoud ten laste van de respectieve concessiehouder. In deze nevenbedrijven wordt de frequentie van de onderhoudsbeurten, naargelang de periode en de visie van de concessiehouder, opgedreven tot dagelijks.

2. Buiten de hogere frequentie met betrekking tot het ledigen van de afvalbakken en minicontainers, zijn er in de vakantiemaanden geen extra ruimbeurten in de omgeving.

Deze ruimbeurten blijven in de zomermaanden beperkt tot de gewone maandelijkse beurt.

3. Alle nevenbedrijven met een uitbating zoals benzinestations, restaurants, motel, kiosken en ook het nevenbedrijf in Mannekensvere (E40-A18) zijn uitgerust met sanitaire installaties die toegankelijk zijn voor de autosnelweggebruikers.

Concreet betekent dit dat er in Vlaanderen, langs de autosnelwegen, 58 plaatsen zijn met een sanitaire installatie.

4. Speeltuigen voor kinderen zijn in principe niet opgesteld langs de autosnelwegen in Vlaanderen.

Op enkele plaatsen zijn er speeltuigen in de onmiddellijke omgeving van restaurants. Zij wer-

den, met goedkeuring van de administratie, geplaatst door de concessiehouder-uitbater, onder de voorwaarde dat de concessiehouder er geheel verantwoordelijk voor is (in goede staat houden, verantwoordelijkheid bij eventuele ongevallen, enzovoort).

5. Verwijzend naar de gezamenlijke affichecampagne rond zwerfvuil (vanuit de administratie Wegen en Verkeer en de administratie Waterwegen en Zeewezen – mei 1999) onder de slogan "190 miljoen – zwerfvuil opruimen kost 190 miljoen – weggemeten geld !", bedragen de opruimingskosten voor de geplande ruimbeurten voor zwerfvuil voor de administratie Wegen en Verkeer ruim 100 miljoen.

Voor de administratie Waterwegen en Zeewezen bedragen de opruimingskosten voor zwerfvuil langs de waterlopen jaarlijks ongeveer 90 miljoen.

Bijkomend wordt jaarlijks 15 à 20 miljoen uitgegeven voor het bijkomend opruimen van sluikstorten allerhande.

### Vraag nr. 4 van 23 augustus 1999 van de heer JAN LOONES

#### *N34 Kustweg – Oversteekplaatsen voor voetgangers*

Op de N34 ("Koninklijke Baan" of "Kustbaan") werden meerdere oversteekplaatsen voor auto's geschrapt in het kader van het veilig tramverkeer. Sommige werden vervangen door oversteekplaatsen voor voetgangers.

Daarnaast blijft er, op deze bij uitstek toeristische weg, grote behoefte aan oversteekplaatsen voor voetgangers, al dan niet met een zebepad.

Naar verluidt worden de diverse voetgangersoversteekplaatsen thans gescreend. Er zouden dienstorders bestaan die bepaalde normen vooropstellen, met de mogelijkheid dat er nog bepaalde oversteekplaatsen zouden verdwijnen.

1. Is het niet aangewezen dat de Koninklijke Baan praktisch over de gehele lengte moet kunnen worden overgestoken door voetgangers, gezien het intens toeristisch gebruik ?
2. Welke normen bestaan er voor het aanleggen van een zebepad langs de N34 ? Welke normen

bestaan er voor de aanleg van een oversteekplaats over de tramsporen ?

3. Kan de minister vice-president bevestigen dat de diverse oversteekplaatsen thans worden "gescreend" ? Wat houden de bestaande dienstorders terzake in ? Aan welke criteria moet een voetgangersoversteekplaats, respectievelijk zebrapad voldoen om te blijven bestaan ? Klopt het dat bepaalde voetgangersoversteekplaatsen nog zouden verdwijnen ?

### Antwoord

1. Er dient een onderscheid te worden gemaakt tussen de zones met tram in eigen bedding en met tram op de rijweg.

In het eerste geval heeft de werkgroep N34 met betrekking tot de kusttram steeds vooropgesteld dat het beter is de voetgangers te kanaliseren naar zorgvuldig uitgekozen plaatsen, die de voetganger een maximum aan bescherming bieden en waar de tramzone verhard is. Met de tram op de rijweg, wat meestal het geval is binnen de bebouwde kom, kan de rijbaan overal worden gedwarst door de voetgangers. Hiervoor zijn niet overal gemarkeerde voetgangersoversteken nodig.

2. De aanleg van een voetgangersoversteekplaats langs gewestwegen, zoals voor de gewestweg N34, wordt geregeld door dienstorder AWV 98/5 van 18 juni 1998.

Het dienstorder werd door de afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen van de administratie Wegen en Verkeer doorgestuurd aan alle gemeentebesturen van de provincie West-Vlaanderen. Dit dienstorder legt voor niet door driekleurige verkeerslichten beschermde voetgangersoversteekplaatsen een aantal kwantitatieve en kwalitatieve criteria op.

De kwantitatieve criteria zijn verschillend voor voetgangersoversteekplaatsen binnen en buiten de bebouwde kom. Die criteria omvatten een aantal vereisten in verband met het aantal dwarsende voetgangers op het spitsuur en hun verhouding tot de verkeersintensiteit op de weg, de toegelaten snelheid, oversteeklengte, langshelling van de weg, zichtbaarheids- en inplantingsafstand.

Voor voetgangersoversteekplaatsen buiten de bebouwde kom geldt als algemeen principe dat

de aanleg van geïsoleerde voetgangersoversteekplaatsen moet worden vermeden en dat veeleer gekozen moet worden voor de integratie van voetgangersoversteekplaatsen in kruispuntsituaties. Daarnaast mag de maximaal toegelaten snelheid hier niet meer dan 70 km/u bedragen.

Ten aanzien van wegen met tramsporen in eigen bedding geldt een speciale regeling. Hier mag een voetgangersoversteekplaats slechts worden aangebracht als er bermen zijn tussen tramzone en rijbaan waar de dwarsende voetganger kan wachten. De markering van de voetgangersoversteekplaats mag niet doorlopen in de tramzone zelf. De voetganger heeft geen voorrang ten opzichte van de tram.

Deze criteria worden nu reeds toegepast voor nieuwe oversteekplaatsen.

3. Alle bestaande gemarkeerde voetgangersoversteekplaatsen zullen worden gescreend.

Zij worden eerst geïnventariseerd en er wordt nagetrokken of zij opgenomen zijn in een aanvullend reglement. Daarna worden zij getoetst aan de criteria van het bovenvermelde dienstorder. Dit houdt onder meer in dat gedurende het spitsuur minimum 40 voetgangers dienen te dwarsen of 25 voetgangers gedurende vier spitsuren.

Ook de verkeersintensiteit wordt in rekening gebracht. Voor de kust wordt met de seizoensituatie rekening gehouden.

Voetgangersoversteekplaatsen die niet voldoen, dienen te verdwijnen. Er is evenwel een procedure voor uitzonderingen die, met de nodige argumenten, aan de beslissing van de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid op de Gewestwegen moeten worden voorgelegd.

### Vraag nr. 5 van 23 augustus 1999 van de heer ERIK MATTHIJS

#### *R4 Evergem – Overbruggingen*

De overbruggingen van de R4 aan de Langerbrugsestraat, Elslo en Kerkbruggestraat-Drogenbroodstraat in de gemeente Evergem zullen onteigeningen met zich meebrengen.

Er bestond reeds een consensusidee over "het insleuven van de R4", wat in de infolder ROM-project Gentse Kanaalzone-Provincie Oost-Vlaanderen van mei 1999 wordt omschreven als volgt : "De R4-west loopt daar gewoon onder deze straten door" (ROM : ruimtelijke ordening en milieu).

Het insleuven van de R4 brengt volgende positieve elementen met zich mee :

- drie bruggen met lange aanloop kunnen worden vermeden, wat de esthetische vernietiging van drie straten kan voorkomen ;
- de onteigeningen worden minimaal.

Deze punten compenseren gedeeltelijk de kosten van het insleuven en voegen er een meerwaarde aan toe. De overmatige geluidshinder van zwaar en snel verkeer wordt bovendien sterk beperkt.

Werd de mogelijkheid van "het insleuven van de R4" reeds onderzocht ?

### **Antwoord**

Naar aanleiding van hoorzittingen over het ROM-project heeft de provincie Oost-Vlaanderen een infolder voor de bevolking verspreid. De hoorzittingen hadden tot doel de bevolking in het gebied de stand van zaken mee te delen en hun reacties te kennen. De toelichting werd gegeven door de betrokken ambtenaren en studie bureaus.

De omvorming van de R4-west tot primair net I houdt in dat ter hoogte van Drogenbroodstraat, Kerkbruggestraat en Elslo een dwarse brug over de R4 wordt voorgesteld. Aan de Langerbruggestraat wordt een ondertunneling in het tracé van de R4 gepland.

Dit was het resultaat van een aantal elementen die in de werkgroep Mobiliteit werden besproken, zoals :

- de R4-west is een weg van primair net I ;
- mobiliteit : afkoppeling van het doorgaand verkeer en goede spreiding van het lokaal verkeer ;
- leefbaarheid : maximale inpassing in de omgeving ;
- kostprijs : de prijs van een ondertunneling ligt veel hoger dan die van een brug.

Eerstdaags start de MER-studie (milieueffectrapport) voor de ganse R4-west, tussen de N49 en E40. Deze MER-studie zal toelaten om de effecten voor mens en omgeving kwalitatief en kwantitatief in te schatten en zal aangeven welke remediërende maatregelen nodig zijn.

De besprekingen van het ROM-project zijn nog niet afgerond.

Het is uiteindelijk de bedoeling om een globaal voorstel van de wegeninfrastructuur in de Gentse regio ter bekrachtiging aan de Vlaamse regering voor te leggen.

### **Vraag nr. 6 van 1 september 1999 van de heer JOHAN DE ROO**

*Economische ontwikkeling regio Gent – Infrastructuurwerken*

Graag zou ik bij de minister vice-president willen informeren naar een aantal projecten die belangrijk zijn voor de sociaal-economische ontwikkeling van de Gentse regio.

Deze projecten vloeien voort uit de streekvisie, een sociaal-economische toekomstvisie op de regio die werd ontwikkeld in samenwerking met een ganse reeks regionale actoren : werkgeversorganisaties, werknemersorganisaties, steden en gemeenten, de provincie Oost-Vlaanderen, Gomov (Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Oost-Vlaanderen), STC (subregionaal tewerkstellingscomité), bedrijven, overheidsinstellingen, enzovoort.

Het feit dat langs een breed platform een consensus werd bereikt over deze projecten, bewijst duidelijk het belang ervan voor de regionale ontwikkeling.

1. De afwerking van de R4 is voor de Gentse regio van groot belang omwille van de verkeersgeografische ontsluiting en mobiliteit.

Voor wanneer is de afwerking van de R4-Zuid gepland ?

Hoeveel financiële middelen zijn noodzakelijk en volgens welke timing worden ze ingezet ?

2. Is de aanleg van een afrit naar Flanders Business Park in dit project opgenomen ?



Zo ja, hoeveel bedraagt de kostprijs ervan en wanneer kan hij in gebruik worden genomen ?

3. Op welke termijn is de afwerking gepland van de diverse werken op de R4-West en de R4-Oost die nodig zijn voor de uitvoering van het ROM-project (ruimtelijke ordening en milieu) Gentse Kanaalzone ?

Welke financiële middelen worden er ingezet en volgens welke timing ?

Werd dit project opgenomen in een investeringsprogramma op korte en middellange termijn ?

4. Een verbinding tussen de linker- en rechteroever van het Zeekanaal is belangrijk voor de verdere uitbouw van de haven.

Bestaat er een project voor een dergelijke verbinding en zo ja, opteert men daarbij voor de Rodenhuizetunnel of de Siffertunnel ?

5. De twee basculebruggen die destijds werden aangelegd over de Westsluis in Terneuzen brengen hinder met zich mee voor het scheepvaartverkeer.

Werd er met betrekking tot de vervanging van de betrokken basculebruggen reeds een akkoord bereikt met de Nederlandse overheid ?

Zo neen, worden daarover eerlang besprekingen aangevat ?

6. De Gentse haven speelt een belangrijke rol bij de uitbouw van de regio tot een distributie- en logistiek knooppunt. Om verschillende redenen is de verbetering van de nautische toegankelijkheid noodzakelijk door de aanleg van een nieuwe sluis in Terneuzen.

Werd de Nederlandse overheid reeds aangesproken over dit specifieke project ?

Wanneer wordt er een definitieve beslissing over de bouw van een nieuwe sluis genomen ?

### Antwoord

1. Op de R4 – Grote Ring rond Gent ontbreekt nog een vak ten zuiden van Gent op de buitenoever van de Ringvaart, meer bepaald tussen de Heerweg-Noord in Gent-Zwijnaarde en de Hundelgemsesteenweg in Merelbeke. De reali-

satie van dit vak vergt de aanleg van 2,2 km weg en de bouw van drie bruggen (over het Scheldekanaal, over de tijarm van de Schelde en een kokerbrug onder de Hundelgemsesteenweg).

De totale uitgave wordt geraamd op 500 miljoen frank. In een eerste fase moeten de bruggen worden gebouwd.

Het ligt nog niet vast wanneer dit project zal gerealiseerd worden, vermits de werken nog niet opgenomen zijn in het meerjarenprogramma 1999-2001. Naargelang de beschikbare budgettaire ruimte (eventueel in het kader van alternatieve financiering) kunnen deze werken eventueel opgenomen worden in een volgend meerjarenprogramma.

2. Het is momenteel nog niet bepaald hoe de ontsluiting van het Ghent International Business Park zal gebeuren. In principe moet dit gebeuren via de R4-binnenoever en de R4-buitenoever, geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als een primaire weg categorie II.

In eerdere voorstellen waren eveneens uitritten (geen inritten) voorzien op de autosnelweg E40 voor rechtstreekse toegang naar het Park. Dit is evenwel strijdig met de principes van het RSV voor hoofdwegen.

Bij de opmaak van het streefbeeld voor het zuidelijk deel van de R4-West zal deze problematiek verder onderzocht worden (streefdatum voltooiing einde 2000). Een raming van de kostprijs voor de ontsluiting is bijgevolg nog niet mogelijk.

3. Het ROM-project is nu in de eindfase om het streefbeeld (concept) van de R4-West en de R4-Oost vast te leggen. Het is de bedoeling het geheel tegen het einde van het jaar af te ronden.

De recente wijziging van het gewestplan Gent en Gentse Kanaalzone heeft in de nodige reserwaties voorzien. Het openbaar onderzoek is nog niet aangevat.

De financiële middelen nodig om het volledige project te realiseren zijn er nog niet. Overigens is het onmogelijk om dit met de normale kredieten binnen een korte termijn uit te voeren.

Binnen de beschikbare kredieten werden volgende werken opgenomen :

- bouwen verkeerswisselaar N49 – R4-West te Zelzate :

1e fase tunnel + brug : 265 miljoen fr. in 1999

2e fase wegen + fietserstunnels : 315 miljoen fr. in 2001 ;

- heraanleg R4-West 1e rijbaan vak N458/N49 : 200 miljoen fr. in 2000.

De MER-studie voor de R4-West, tussen de westweg N49 en de autosnelweg E40, is gestart.

- Er bestaat reeds vele jaren een project om een verbinding te realiseren tussen de linker- en de rechteroever van het Zeekanaal. Diverse studies in het verleden hebben geleid tot de Rodenhuisentunnel als meest aangewezen oplossing. Deze verbinding is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als een primaire weg II.

Recentelijk heeft de stad Gent een alternatief voorgesteld voor een meer zuidelijk gelegen tracé met een tunnel ter hoogte van het Sifferdok. De haalbaarheidsstudie hiervoor is nog lopende. De verdere afweging tussen de twee voorstellen moet nog gebeuren.

- In de vergadering van de Technische Scheldec commissie van 11 juni 1999 werd afgesproken dat Rijkswaterstaat met de ontwerpstudie voor de vervanging van de basculebruggen zal starten na een voorafgaandelijk overleg tussen de afdeling Bovenschelde, de directie Zeeland en de Bouwdienst van Rijkswaterstaat. Dit overleg is inmiddels opgestart.

De administratie Waterwegen en Zeewezen bereidt een voorstel van beslissing voor, dat mij eerstdaags zal worden voorgelegd.

- De Nederlandse overheid was vertegenwoordigd in de beleidsstudie die dienaangaande werd uitgevoerd.

In opvolging van deze studie worden thans drie vervolgstudies gepland, namelijk een studie over de verzilting van het kanaal (aanbesteed op 10/06/1999), een studie over de berging van de grote hoeveelheden overtollige gronden die vrijkomen bij de geplande werken, en een economische impactstudie, die moet toelaten een strategische keuze te maken.

Een principebeslissing van de Vlaamse regering zou zodoende kunnen worden voorbereid tegen eind 2000.

**Vraag nr. 16**  
**van 10 september 1999**  
**van de heer CHRISTIAN VAN EYKEN**

*Sluikverkeer Brusselse zuidrand – Maatregelen*

In het jaarverslag van het departement Leefmilieu en Infrastructuur (LIN) wordt een heel hoofdstuk gewijd aan de mobiliteit. Het ontbreken van een stuk ring ten zuiden van Brussel heeft tot gevolg dat in de omliggende gemeenten, tussen Halle en Overijse, veel sluikverkeer voorkomt.

1. Werd er reeds gedacht aan een oplossing om deze toestand te verhelpen ? Zo ja, welke ?
2. Komt er eventueel overleg met de Brusselse en Waalse regeringen ?

**Antwoord**

1. Het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen (RSV) is bepalend voor het beleid van het departement Leefmilieu en Infrastructuur op het gebied van mobiliteit. De aanleg van een nieuw stuk ring ten zuiden van Brussel is niet opgenomen in het RSV.

Voor het verkeer met herkomst Wallonië biedt de verkeerswisselaar in Ittre een keuzemogelijkheid voor de oostelijke of westelijke sectie van de ring rond Brussel.

2. Er is geregeld een Vlaams-Waals overleg waarop grensoverschrijdende problemen worden besproken met betrekking tot mobiliteit.

**Vraag nr. 17**  
**van 10 september 1999**  
**van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN**

*Fietsroutes – Wegwijzers*

In Nederland worden fietsroutes tussen verschillende plaatsen door middel van duidelijk herkenbare en eenvormige richtingborden aangegeven. Het betreft niet altijd het kortste traject tussen twee punten, maar wel het meest veilige, dat de fietsers ofwel over fietspaden ofwel over kalme wegen leidt.

Heeft de minister vice-president al overwogen om dergelijke eenvormige richtingborden ook te plaatsen langs de Vlaamse wegen ?

### Antwoord

Voor de bewegwijzering van fietsroutes en fietsvoorzieningen bestaan in eerste instantie de verkeersborden F34b, opgenomen in het Verkeersreglement. Deze borden duiden een aanbevolen reisweg voor bepaalde categorieën van weggebruikers aan (fietsers, voetgangers, ruiters). Ze worden aangewend voor de bewegwijzering van utilitaire routes, met andere woorden de routes waarlangs men zich in de grootst mogelijke veiligheid van punt A naar punt B kan begeven.

Daarnaast bestaat er een specifieke bewegwijzering voor auto- en fietsroutes die een meer recreatief karakter hebben en als toeristisch product worden gepromoot. De bewegwijzering ervan wordt geregeld in de "Richtlijnen inzake de erkenning van niet-grensoverschrijdende toeristische auto- en fietsroutes" (Belgisch Staatsblad van 16 december 1997).

De daarin opgenomen bewegwijzering bestaat uit zeshoekige borden voor de autoroutes en de recreatieve fietsroutes, rechthoekige borden voor de landelijke fietsroutes en een bijzondere signalisatie voor de fietsroutenetwerken. Voor deze laatste is reeds bepaald dat oriëntatiepaddestoelen mogen worden aangewend. Besprekingen voor een uitbreiding van deze signalisatievorm zijn aan de gang binnen Toerisme Vlaanderen.

Grensoverschrijdende toeristische auto- en fietsroutes dienen te voldoen aan het protocol tussen ANWB en Toerisme Vlaanderen. Hierin is een eenvormige bewegwijzering voorgeschreven van zeshoekige borden voor autoroutes en recreatieve (lokale) fietsroutes, en van rechthoekige borden voor landelijke fietsroutes.

Er bestaat dan ook wel degelijk een eenvormigheid in de betrokken bewegwijzering.

Mijn departement staat in voor de bewegwijzering langs gewestwegen van de utilitaire fietsroutes door middel van de borden F34b. De overige borden vallen buiten het Verkeersreglement en zijn, mits goedkeuring van de wegbeheerder, ten laste van de toeristische instanties.

### Vraag nr. 18 van 10 september 1999 van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN

#### *Roodlichtfiles – Waarschuwing*

Het fenomeen van voertuigen die inrijden op stilstaande wagens die voor een verkeerslicht aanschuiven, is de minister vice-president ongetwijfeld bekend. De jongste maanden hebben er zich in Vlaanderen verschillende dramatische ongevallen in die zin voorgedaan.

In sommige landen (onder meer Canada) worden op een aantal kruispunten op een bepaalde afstand voor de eigenlijke verkeerslichten oranje waarschuwingslichten geplaatst, die uitsluitend in werking treden wanneer het eerstvolgende verkeerslicht op rood staat, of op het punt staat op rood te springen. Op die manier zijn de chauffeurs vooraf verwittigd en kunnen zij tijdig remmen.

1. Is de minister vice-president op de hoogte van dit systeem ?

Is hij het ermee eens dat dit het aantal dramatische ongevallen met voertuigen die op stilstaande wagens inrijden, kan verminderen ?

2. Heeft de minister vice-president al overwogen om dit systeem in Vlaanderen toe te passen op de gevaarlijkste kruispunten en aan werken die vaak files veroorzaken ?

### Antwoord

De vraag heeft blijkbaar betrekking op meerdere aspecten van de veiligheid, onder meer bij verkeerslichten.

Er zijn verschillende mogelijkheden om te voorkomen dat autobestuurders worden verrast door verkeerslichten die overgaan van groen naar oranje (en uiteraard daarna naar rood). In Vlaanderen zijn de verkeerslichten op belangrijke wegen voor doorgaand verkeer uitgerust met een detectiesysteem dat ervoor zorgt dat het verkeerslicht niet naar oranje overgaat wanneer een wagen zich op enige afstand van het verkeerslicht bevindt. Enkel wanneer een schier eindeloze rij wagens zich aanmeldt, gebeurt dit toch. Door dit systeem is er veel eerder zelden een verrassingseffect op die plaatsen.

Het plaatsen van een afzonderlijk licht vooraf kan een gelijkaardig effect hebben. Automobilisten die

gehaast zijn en/of het niet zo nauw nemen met de verkeersregels, kunnen dit systeem met afzonderlijk licht echter ook misbruiken om extra gas te geven om er nog "mee door te geraken". De huidige praktijk van "oranje- en roodrijden" duidt er wel op dat dit gevaar niet denkbeeldig is.

Aanrijdingen op stilstaande wagens gebeuren helaas wel geregeld bij files die niet verwacht zijn, bijvoorbeeld bij wegenwerken op autosnelwegen. Daar worden echter in de regel geen verkeerslichten gebruikt en is het vermelde systeem dus niet bruikbaar. Bij wegenwerken op autosnelwegen worden wel op grote schaal ruim vooraf opvallende waarschuwingen voor mogelijke files aangebracht.

Als filebeveiliging wordt voor de autosnelwegen een totaalsysteem uitgebouwd met monitoring en variabele borden, onder meer om te waarschuwen voor mogelijke files.

### **BERT ANCIAUX**

VLAAMS MINISTER  
VAN CULTUUR, JEUGD,  
STEDELIJK BELEID, HUISVESTING EN  
BRUSSELSE AANGELEGENHEDEN

**Vraag nr. 1**  
**van 5 augustus 1999**  
**van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN**

*Beschutte werkplaats De Zonnebloem Jette – Sluiting*

Tijdens de bespreking van het eerste opvolgingsrapport inzake het Beleidsplan Brussel van de vorige regering, beloofde toenmalig minister Brigitte Grouwels een nota waarin zou worden ingegaan op de redenen waarom de beschutte werkplaats De Zonnebloem in Jette destijds de deuren had gesloten.

Kan de minister meedelen wat de reden voor de sluiting was ?

### **Antwoord**

De beschutte werkplaats De Zonnebloem is op het einde van 1994 in vereffening gesteld. Deze beschutte werkplaats heeft haar deuren moeten sluiten wegens financiële moeilijkheden.

Om de Vlaamse aanwezigheidspolitiek in Brussel evenwel te bestendigen, werden de zestig werkplaatsen van De Zonnebloem gereserveerd en overgenomen door de beschutte werkplaats Kannonnik Triest, gevestigd in 1200 Sint-Lambrechts-Woluwe.

**Vraag nr. 2**  
**van 5 augustus 1999**  
**van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN**

*Van Dyck-tentoonstelling – Promotiecampagne in Brussel*

Enige tijd geleden voerde de stad Antwerpen in Brussel promotie voor de grote Van Dyck-tentoonstelling in de Metropool. Hiertoe werd gebruikge maakt van uitsluitend Franstalige affiches.

Hoeveel bedraagt de subsidie van de Vlaamse overheid voor dit gebeuren ?

Werden de beloofde sommen al uitbetaald ?

### **Antwoord**

De affichecampagne voor de Van Dyck-tentoonstelling door Antwerpen Open, via Aeolus Productions NV in Brussel gepland, liep in een eerste fase van 10 mei tot 21 mei en in een tweede fase van 20 juni tot 1 juli. Hiervoor werden voor tweederde Franstalige en eenderde Nederlandstalige affiches afgeleverd en verdeeld.

Door een annulatie kwamen er vanaf 21 mei zestig borden vrij. Zonder dat Antwerpen Open hiervan op de hoogte was, bleven enkel Franstalige affiches uithangen. Zodra Antwerpen Open dit vernam, werd onmiddellijk gevraagd ze te verwijderen. Dit is ook gebeurd. Voor de tweede periode werden er ter compensatie uitsluitend Nederlandstalige affiches verspreid.

De Vlaamse overheid heeft in totaal 148 miljoen frank aan subsidies toegekend. Deze werden voor 130 miljoen op de begroting Buitenlands Beleid en voor 18 miljoen op de begroting Cultuur vastgelegd. In totaal werd er reeds 89 miljoen frank uitbetaald.

Dit voorval is op zijn minst te betreuren en zelfs politiek voor mij onaanvaardbaar. Voor promotie in Brussel kunnen wel tweetalige affiches worden gebruikt, maar steeds in een kleiner aantal dan de noodzakelijke ééntalige Nederlandstalige.

De verhouding eenderde Nederlandstalige en tweederde Franstalige is voor mij niet verantwoord.

### **MARLEEN VANDERPOORTEN**

VLAAMS MINISTER  
VAN ONDERWIJS EN VORMING

#### **Vraag nr. 1 van 5 augustus 1999 van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN**

##### *Eindtermen – Zwemmen*

De Stichting Vlaamse Schoolsport liet enige tijd geleden haar ongerustheid blijken over de tanende zwemcapaciteiten van onze jeugd. Steeds meer kinderen zouden niet kunnen zwemmen.

Enerzijds zou dit het gevolg zijn van de Vlarem II-wetgeving, waardoor zwembaden tijdelijk of definitief worden gesloten. Anderzijds is de motivatie bij zowel leerlingen als schooldirecties om zwemlessen te volgen, respectievelijk te organiseren, bijzonder klein.

In het secundair onderwijs is het zwemmen niet meer verplicht en de eindtermen voor het basisonderwijs terzake zijn vaag.

Onderkent de minister de vaststellingen die de Stichting Vlaamse Schoolsport inzake het zwemondericht maakt ?

Is zij het ermee eens dat dit zwemondericht een noodzakelijk onderdeel van het onderwijspakket uitmaakt ?

Worden er eventueel stappen ondernomen om de eindtermen terzake te verstrengen ?

#### **Antwoord**

Dat steeds meer kinderen niet zouden kunnen zwemmen, kan geen officieel standpunt zijn van de Stichting Vlaamse Schoolsport, want er zijn geen objectieve gegevens beschikbaar.

Het is juist dat de zwembad-uitbaters de Vlarem-richtlijnen te streng vinden. Wellicht moet men hier een gedoogperiode invoeren.

Er zijn geen gegevens beschikbaar om te besluiten dat er minder motivatie voor het zwemmen is. Het is wel zo dat het vak Lichamelijke Opvoeding leed onder een toevloed van doktersattesten. Om dat probleem te verhelpen, zijn er inmiddels constructieve initiatieven genomen in samenwerking met de Vlaamse huisartsenvereniging. Daardoor worden vrijstellingen voor het vak Lichamelijke Opvoeding beperkt en meestal selectief gegeven.

De bewering dat het zwemmen in het onderwijs niet meer verplicht is en de eindtermen voor het basisonderwijs terzake vaag zijn, is onjuist. De hieronder vermelde eindtermen bewijzen dat ook in het secundair onderwijs het zwemmen verplicht is en dat de eindtermen helemaal niet vaag zijn.

##### Secundair onderwijs

*1° graad secundair onderwijs lichamelijke opvoeding :*

*eindtermen in de A-stroom  
ontwikkelingsdoelen in de B-stroom*

*Domein 1. Motorische competenties*

*1.9 Bewegen in verschillende milieus*

*Eindterm 25. De leerlingen kunnen één zwemslag doeltreffend uitvoeren.*

*Eindterm 26. De leerlingen beheersen voorbereidende vormen van reddend zwemmen.*

In het VLOR-advies vinden we voor lichamelijke opvoeding 2° graad secundair onderwijs (ASO-BSO-TSO-KSO) :

*Domein 1. Motorische competenties*

*1.4 Verbreden en verdiepen van motorische competenties.*

*(Keuze uit vormen van atletiek, dans en expressie, gymnastiek, zwemmen, spel en sportspel, zelfverdediging en andere verantwoorde bewegingsvormen)*

*Eindterm 7. De leerlingen combineren en passen eerder geleerde vaardigheden toe.*

Basisonderwijs – lichamelijke opvoeding lager onderwijs

*Domein 1. Motorische competenties*

*° Groot-motorische vaardigheden en acties in gevarieerde situaties*

*Bewegen in verschillende milieus*

*Eindterm 1.25. De leerlingen voelen zich veilig in het water en kunnen zwemmen.*

*Domein 3. Zelfconcept en het sociaal functioneren*

*Eindterm 3.4. De leerlingen kennen de mogelijkheden om buiten de les lichamelijke opvoeding een voorkeursport te beoefenen. (bijvoorbeeld sportclub, schaatsbaan, zwemmen, ...).*

Gelet op het voorgaande, kunnen de vaststellingen van de Stichting Vlaamse Schoolsport helemaal niet worden ondersteund. Het is duidelijk dat er wel degelijk voor gezorgd is om in de eindtermen (zowel in het lager onderwijs als in het secundair onderwijs) het zwemonderwijs als verplicht onderdeel op te nemen.

*(N.v.d.r. : VLOR : Vlaamse Onderwijsraad ; ASO : algemeen secundair onderwijs ; BSO : beroepssecundair onderwijs ; TSO : technisch secundair onderwijs ; KSO : kunstsecundair onderwijs)*

**Vraag nr. 2**  
**van 1 september 1999**  
**van de heer JOS DE MEYER**

*Onderwijzend personeel – Ziektecontrole*

Op 13 juli jongstleden verscheen in het Belgisch Staatsblad de wet van 13 juni 1999 betreffende de controlegeneeskunde. Deze wet poogt de controlegeneeskunde te reglementeren.

Omdat de Vlaamse Gemeenschap voor zijn ambtenaren en voor de personeelsleden van het onderwijs een beroep doet op Securex voor de controle op de afwezigheden wegens ziekte, vernam ik graag van de minister of de controle door Securex in overeenstemming is met de bepalingen van deze nieuwe wet.

Zo neen, op welke punten moet er dan een aanpassing gebeuren ?

**Antwoord**

De door de Vlaamse volksvertegenwoordiger gestelde vraag werd onderzocht voor de personeelsleden van het onderwijs. Voor de ambtenaren van de Vlaamse Gemeenschap ben ik niet bevoegd, zodat ik op dat aspect van de vraag niet kan ingaan.

Uit het onderzoek van de wet van 13 juni 1999 betreffende de controlegeneeskunde en de vergelijking van deze wet met het besluit van de Vlaamse regering van 8 december 1993 betreffende de controle op de afwezigheid wegens ziekte, blijkt dat voor dit besluit geen aanpassing vereist is.

De bepalingen van artikel 2, 1° en 2° en van hoofdstuk III van de wet gelden in hoofdzaak voor het controleorganisme. Wat artikel 2, 3° en de hoofdstukken IV en V betreft, deze verwijzen duidelijk naar de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten. De toestand van de personeelsleden van het onderwijs daarentegen is statutair geregeld.

**RENAAT LANDUYT**

VLAAMS MINISTER  
 VAN WERKGELEGENHEID EN TOERISME

**Vraag nr. 2**  
**van 13 september 1999**  
**van de heer JAN LOONES**

*Elektrische voertuigen – Beleid*

Het gebruik van elektrische voertuigen wordt steeds actiever gepromoot bij overheid, bedrijven en particulieren.

In alle regeringsverklaringen heeft de kwaliteit van het leven een prominente plaats gekregen. Ook het Vlaams regeerakkoord heeft de kwaliteit van het leven als leidmotief. Mobiliteit en de kwaliteit van het leven zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het Vlaamse mobiliteitsplan wil niet enkel oplossingen brengen voor de mobiliteit, maar ook voor de milieuhinder door het verkeer, zodat de leefbaarheid van steden en dorpen vergroot.

Het gebruik van elektrische voertuigen – die hun nut al hebben bewezen in andere landen, zoals Italië, Frankrijk, Zwitserland en Finland – komt heel goed tegemoet aan deze doelstellingen. Een overheid die zelf het voorbeeld geeft, kan op waardering rekenen van de burger. De Vlaamse overheid mag hierin niet achterblijven.

1. Welke plaats heeft de promotie van elektrische voertuigen (wagens, scooters, bestelwagens) in het beleid, in het kader van het werken aan een meer leefbare omgeving ?

2. Heeft de minister reeds overwogen om elektrische voertuigen te doen gebruiken binnen de diensten van zijn/haar departement ?
3. Heeft de minister reeds overwogen om elektrische voertuigen te doen gebruiken binnen de diensten van zijn/haar kabinet ?
4. Welke concrete initiatieven heeft hij/zij genomen of gepland om het gebruik van elektrische voertuigen te bevorderen ?

N.B. Deze vraag werd gesteld aan alle ministers.

### Antwoord

Een gecoördineerd antwoord zal worden verstrekt door de heer Johan Sauwens, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Ambtenarenzaken en Sport.

### VERA DUA

VLAAMS MINISTER  
VAN LEEFMILIEU EN LANDBOUW

#### Vraag nr. 1 van 5 augustus 1999 van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN

##### *Geplande Waalse afvalcollector Weerst – Overleg*

Het Waals Gewest zou plannen hebben uitgewerkt voor een collector voor het afvalwater afkomstig uit de gemeente Wezet (Visé). De geplande locatie ligt op de grens tussen Weerst (Warsage) en de Vlaamse deelgemeente 's Gravenvoeren.

Dit brengt met zich mee dat de collector het afvalwater in de Beek zal lozen, waarna het via de Voer in de Maas zal terechtkomen. Het gebruik van de collector zal een grotere concentratie van afvalstoffen in de Beek tot gevolg hebben. Immers, het waterzuiveringsstation waarvan in de Waalse plannen gewag wordt gemaakt, zou slechts een fictie zijn.

Gezien de overstromingen die zich in het verleden al hebben voorgedaan, is dit geen prettig vooruitzicht voor de Voerenaars.

Is de minister op de hoogte van deze plannen ?

Heeft zij in dat verband al een standpunt ingenomen en is er al enig overleg geweest met het Waals Gewest ?

### Antwoord

De Beek in Voeren is een onbevaarbare waterloop van de tweede categorie, die onder de bevoegdheid valt van de provincie Limburg.

In het verleden is er in 's Gravenvoeren inderdaad meermaals wateroverlast geweest als gevolg van te hoge debieten in de Beek.

Noch het Vlaams Gewest, noch de provincie Limburg zijn door het Waals Gewest op de hoogte gesteld van de plannen voor een collector in Weerst. Mijn diensten zullen samen met de provincie Limburg contact opnemen met de bevoegde diensten van het Waals Gewest om over deze zaak overleg te plegen.

#### Vraag nr. 3 van 23 augustus 1999 van de heer JAN VAN DUPPEN

##### *Zwembad De Vossenbergh Herentals – Milieuvergunning*

Bij brief van 24 april 1998 vroeg het stadsbestuur van Herentals aan het departement Leefmilieu en Infrastructuur een afwijking aan van de overgangsvoorschriften voor de milieuvergunning van het overdekte gemeentelijke zwembad De Vossenbergh in Herentals. De afwijking betrof twee elementen:

- uitstel voor de scheiding geschoeid-ongeschoeid gedeelte voor de kleedhokjes ;
- uitstel voor de plaatsing van bijkomende filtercapaciteit.

Wat het eerste gedeelte betreft, werd door de vorige minister van Leefmilieu een uitstel verleend voor een periode van vier jaar. Inzake het tweede gedeelte werd nooit wat vernomen.

Werd dit dossier in de voorbije negentien maanden door de administratie van de minister behandeld ?

Wat is de oorzaak van de vertraging van de beslissing ? Is het normaal dat een zo belangrijk dossier sinds februari 1998 zonder antwoord is gebleven ?

Heeft de minister terzake eventueel reeds initiatieven genomen en zo ja, welke? Zo neen, wordt met het oog op de geplande heropening op 1 september 1999 van het enige nog resterende openbare zwembad in Herentals spoedig uitsluitel verleend?

### Antwoord

De afwijkingsaanvraag voor het zwembad Vossenbergh, Markgravenstraat 93 in 2200 Herentals, werd op 3 februari 1998 ingediend door het gemeentebestuur van Herentals en vervolledigd op 3 maart 1998.

De aanvraag betrof de afwijking van twee artikelen van de op 1 augustus 1995 in werking getreden titel II van het Vlarem, die respectievelijk betrekking hadden op de omkleedcabines en kleedkamers van het wisseltype enerzijds en de filtersnelheid die maximaal 30 m/h mag bedragen anderzijds.

De aanvraag werd op 26 juni 1998 door de Gewestelijke Milieuvergunningscommissie deels ongunstig geadviseerd. Dit deels ongunstige advies was inzonderheid gesteund op het ongunstige advies van de afdeling Preventie en Sociale Gezondheidszorg. Een overeenkomstig ontwerp van negatieve beslissing werd door de afdeling Milieuvergunningen van de Aminal (administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer) aan de bevoegde Vlaamse minister van Leefmilieu en Tewerkstelling doorgestuurd.

Bedoelde afwijkingsaanvraag betrof echter een meer algemene problematiek, met name het feit dat meerdere bestaande zwembaden er niet in slaagden zich binnen de in titel II van het Vlarem bepaalde overgangstermijn in regel te stellen met de Vlarem-emissie- en constructienormen. Deze Vlarem-voorschriften waren nochtans in werking getreden op 1 augustus 1995, terwijl de oorspronkelijk bepaalde overgangstermijn liep tot 1 januari 1999. Met het oog op een oplossing voor deze algemene problematiek, werd titel II van het Vlarem op initiatief van mijn voorganger bij besluit van de Vlaamse regering van 19 januari 1999 gewijzigd. Overeenkomstig het aldus gewijzigde artikel 5.32.9.1.1, § 2 van titel II van het Vlarem, kregen de bestaande zwembaden op algemene wijze uitstel tot 1 januari 2001 om zich in regel te stellen met de vlarem-emissie- en constructienormen. Dus ook het bedoelde zwembad.

In het licht van deze en andere wijzigingen van de Vlarem-voorschriften werd het bewuste individuele dossier door mijn voorganger voor nieuw on-

derzoek aan de administratie voorgelegd. Dit heronderzoek is op dit ogenblik nog lopende. Ten slotte kan nog worden meegedeeld dat de exploitant van bedoeld zwembad per schrijven van 25 augustus 1999 heeft meegedeeld af te zien van één van de gevraagde afwijkingen, met name die welke betrekking had op de filtersnelheid.

### JOHAN SAUWENS

VLAAMS MINISTER  
VAN BINNENLANDSE AANGELEGENHEDEN,  
AMBTENARENZAKEN EN SPORT

### Vraag nr. 3 van 23 augustus 1999 van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN

*Dioxinecrisis en Export Vlaanderen – Financiering initiatieven*

Tijdens de bijeenkomst van de informatieve commissie ad hoc inzake de dioxinecrisis deelde de minister-president mee dat zowel de VLAM (Vlaams Promotiecentrum voor Agro- en Visserijmarketing) als Export Vlaanderen initiatieven zouden nemen om het imago van de Vlaamse landbouwproducten en voedingswaren in het buitenland op te vijzelen.

Dit zou gebeuren door een herschikking van de bestaande middelen.

Kan de minister, wat Export Vlaanderen betreft, meedelen ten nadele van welke concrete andere acties die herschikking wordt doorgevoerd?

N.B. Een gelijkaardige vraag werd gesteld aan mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw.

### Antwoord

De middelen die worden uitgetrokken voor de initiatieven van Export Vlaanderen om het imago van de Vlaamse producten in het buitenland te verbeteren, zijn vrijgekomen door het wegvallen van een aantal acties op het actieprogramma 1999, onder meer wegens:

- onvoldoende belangstelling vanwege het Vlaamse bedrijfsleven;
- de gewijzigde economische conjunctuur in het buitenland;



– verdaging tot het jaar 2000.

De herschikking van de bestaande middelen geschiedt derhalve niet ten nadele van andere specifieke acties of sectoren.

**Vraag nr. 4  
van 1 september 1999  
van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN**

*Dioxinecrisis en Export Vlaanderen – Bezwaren Europese Commissie*

Volgens een bericht van het persagentschap Belga maakt de Europese Commissie voorbehoud bij het initiatief om Vlaamse bedrijven te helpen hun klanten naar hun bedrijf uit te nodigen. Deze maatregel werd getroffen als steun aan de bedrijven die zijn getroffen door de dioxinecrisis.

1. Kan de minister mij meedelen of Export Vlaanderen in het verleden gelijkaardige initiatieven heeft genomen en of er ooit enige opmerking door de Europese Commissie terzake werd geformuleerd ?
2. Hoe en/of door wie werd de Europese Commissie op de hoogte gesteld van het initiatief van Export Vlaanderen ?
3. Is er over dit onderwerp enig gesprek of contact geweest tussen de Europese Commissie enerzijds en Export Vlaanderen of de Vlaamse overheid anderzijds ?
4. Werden er door Export Vlaanderen reeds Vlaamse exportbedrijven benaderd met de vraag zich in dit project in te schakelen ?

**Antwoord**

1. Export Vlaanderen heeft in het verleden nooit dergelijke bedrijfsgebonden initiatieven genomen.
2. De Europese Commissie werd door de algemeen directeur van Export Vlaanderen onderraagd via de Vlaamse vertegenwoordiger bij de Europese Unie, die werkzaam is binnen de Belgische Permanente Vertegenwoordiging bij de EU.
3. Een nieuw, verfijnd voorstel werd gedaan, zodat de export-relancemaatregel "Uitnodiging van

buitenlandse kopers" volledig conform de Europese concurrentieregels kan verlopen.

Die concurrentieregels laten geen maatregelen toe die doelen op relaties tussen individuele bedrijven onderling.

De bijsturing bestaat erin om uit welbepaalde landen en regio's de belangrijkste invoerders van dioxinegevoelige producten in groep uit te nodigen.

4. Het initiatief van Export Vlaanderen werd aan de ondernemingen bekendgemaakt via de pers en de Exportbrief.

**DIRK VAN MECHELEN**

VLAAMS MINISTER  
VAN ECONOMIE, RUIMTELIJKE ORDENING  
EN MEDIA

**Vraag nr. 1  
van 23 augustus 1999  
van de heer ANDRE DENYS**

*Mestverwerking – Vestigingsmogelijkheden*

Meer en meer worden er aanvragen ingediend voor de oprichting van installaties voor mestbewerking of mestverwerking.

De zone waarin deze installaties mogen worden gevestigd, lijkt verschillend te worden geïnterpreteerd door enerzijds de afdeling Stedenbouwkundige Vergunningen en anderzijds de afdeling Ruimtelijke Planning van de administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen (Arohm).

De afdeling Stedenbouwkundige Vergunningen stelt dat mestverwerking valt onder een bedrijvigheid die als landbouw in de ruime zin of als para-agrarisch kan worden beschouwd. Iedere aanvraag voor de oprichting van een dergelijke installatie in een agrarische zone krijgt bijgevolg een kans, maar zal uiteraard concreet worden getoetst aan een interne richtlijn.

De afdeling Ruimtelijke Planning is veel strikter. Volgens deze dienst kunnen alleen kleinschalige mestverwerkingsprojecten in de agrarische zone. Alle andere projecten moeten resoluut worden doorverwezen naar bedrijventerreinen.

Tussen kleinschalige en industriële mestverwerking is er een grote grijze zone. Het is wenselijk dat de administratie hier eensgezind die zone afbakent.

Welke oplossing reikt het beleid aan om deze onduidelijkheid weg te werken ?

### Antwoord

Ik ben het met de Vlaamse volksvertegenwoordiger eens dat de verwoording van de ruimtelijke vestigingsmogelijkheden voor mestverwerkingsinstallaties door de afdeling Stedenbouwkundige Vergunningen enerzijds en door de afdeling Ruimtelijke Planning anderzijds, aanleiding kan geven tot verwarring. Ik heb mijn administratie dan ook gevraagd een eenduidig standpunt terzake te formuleren. Uit het antwoord van mijn administratie blijken de interpretaties van beide afdelingen elkaar veeleer aan te vullen, dan van elkaar te verschillen.

Door de afdeling Stedenbouwkundige Vergunningen wordt verwezen naar de interpretatie van artikel 11 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen. In dit artikel wordt gesteld dat de agrarische gebieden bestemd zijn voor de landbouw in de ruime zin, waaronder onder meer de para-agrarische bedrijven. Aangezien mestverwerkingsinstallaties kunnen worden beschouwd als para-agrarische bedrijven, kunnen zij bijgevolg juridisch worden vergund in agrarisch gebied. Bij elke vergunningsaanvraag zal Arohm echter ook evalueren of de vestiging overeenstemt met de "goede ruimtelijke ordening". Om deze appreciatie binnen Arohm te stroomlijnen, werd een interne gedragslijn opgesteld, maar ook de ontwikkelingsperspectieven uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bieden daartoe een basis.

Deze ontwikkelingsperspectieven werden door de afdeling Ruimtelijke Planning gehanteerd. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bepaalt dat mestverwerkende bedrijven – met uitzondering van bedrijfsgebonden mestverwerking op het bedrijf zelf – in principe op lokale of regionale bedrijventerreinen moeten worden gelokaliseerd. De overheid zal hiervoor de nodige ruimte op bedrijventerreinen moeten vrijmaken. Bij de differentiatie van regionale bedrijventerreinen kunnen er zo specifieke terreinen worden gepland voor afvalverwerking en -recyclage. Bedrijfsgebonden mestverwerking kan op agrarische bedrijven in hoofd- of nevenberoep worden georganiseerd, op voorwaar-

de dat de relatie met de landbouwactiviteit op het bedrijf substantieel is voor het voortbestaan van de mestverwerkende activiteit.

Op basis van artikel 11 van het koninklijk besluit van 28 december 1972, de interne gedragslijn en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, zal Arohm de toekomstige vergunningsaanvragen voor mestverwerkingsinstallaties beoordelen. Samengevat betekent dit het volgende.

- Bedrijfsgebonden mestverwerking kan zonder enig probleem op agrarische bedrijven worden vergund wanneer de relatie met de landbouwactiviteit substantieel is.

Dit laatste kan het best worden ingeschat door te beoordelen of de mestverwerkingsactiviteit zou blijven voortbestaan wanneer de landbouwactiviteit zou worden stopgezet. Als dit het geval is, is de relatie met de landbouwactiviteit van het bedrijf weinig tot niet substantieel.

- Kleinschalige mestverwerkingsinstallaties zonder substantiële relatie met een individueel landbouwbedrijf horen, rekening houdende met onder meer het hinderaspect, in principe thuis op een lokaal bedrijventerrein.

Wanneer dit vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening verantwoord lijkt, kan de vestiging van een kleinschalige installatie in agrarisch gebied worden onderzocht, voorzover het gaat om mestverwerking die in rechtstreekse relatie staat met een beperkt aantal landbouwbedrijven uit de omgeving en er geen ruimte op een lokaal bedrijventerrein beschikbaar is in de omgeving.

- Midden- en grootschalige mestverwerkingsinstallaties horen thuis op een gemengd regionaal bedrijventerrein of op een specifiek regionaal bedrijventerrein voor afvalverwerking en -recyclage.

### Vraag nr. 3 van 1 september 1999 van de heer JOHAN DE ROO

*Doel – Leefbaarheidsstudie en sociaal begeleidingsplan*

In het regeerakkoord wordt de beslissing in verband met de containerterminal Deurganckdok bevestigd en uitgevoerd.

Daarnaast spreekt men over een studie die zal worden uitgevoerd en die moet onderzoeken of Doel in de gegeven omstandigheden als sociaal-economisch leefbare kern kan blijven voortbestaan.

1. Wat is het nut van dergelijke studie ?
2. Wat is het totale budget voor deze studie ?
3. Wanneer zal deze studie worden toegewezen ?
4. Wat is de totale duur van dit project ?
5. Hoe gaat men specifiek tewerk voor de problematiek van de bestemming van de vrijgekomen specie bij de aanleg van het Deurganckdok ?
6. Wat zijn de voorlopige concrete resultaten van het sociaal begeleidingsplan ?
7. Het VIZO (Vlaams Instituut voor het Zelfstandig Ondernemen) staat in voor de begeleiding van de zelfstandigen.

Is er reeds een inventaris opgemaakt van de noden van de zelfstandigen ? Zo ja, wat zijn de resultaten hiervan ?

8. Voor deerschikking van de landbouwactiviteiten werd een beroep gedaan op de Vlaamse Landmaatschappij (VLM). VLM zou de landbouwers in Doel ondervragen. Op deze basis zal worden geëvalueerd of er nog genoeg interesse is om over te gaan tot de organisatie van een grondbank voor heel het gebied.

Zijn deze ondervragingen reeds gebeurd ? Zo ja, wat zijn hiervan de concrete resultaten ?

N.B. Deze vraag werd eveneens gesteld aan de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en aan mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw.

#### **Antwoord**

Een gecoördineerd antwoord zal worden verstrekt door de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie.

#### **Vraag nr. 6 van 13 september 1999 van de heer JAN LOONES**

*Elektrische voertuigen – Beleid*

Zie :

Minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden

Vraag nr. 6

van 13 september 1999

van de heer Jan Loones

Blz. 2

#### **Antwoord**

Een gecoördineerd antwoord zal worden verstrekt door de heer Johan Sauwens, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Ambtenarenzaken en Sport.

#### **Vraag nr. 7 van 13 september 1999 van de heer JOS DE MEYER**

*Doel – Leefbaarheidsstudie en sociaal begeleidingsplan*

In de regeringsverklaring van de Vlaamse regering "Een nieuw project voor Vlaanderen" lezen we : "Wat Doel betreft, wordt de beslissing in verband met de containerterminal Deurganckdok bevestigd en uitgevoerd. Er wordt een studie uitgevoerd die moet onderzoeken of Doel in de gegeven omstandigheden als sociaal-economische leefbare kern kan blijven verder bestaan. Dit onderzoek moet alle aspecten van de leefbaarheid onderzoeken inzake geluidshinder, lichtvervuiling, milieuhygiëne, de sociaal-economische leefbaarheid, landschaps- en gemeenschapsbeleving. Cruciaal hierbij is de problematiek van de bestemming van de vrijgekomen specie bij de aanleg van het Deurganckdok. Alle opties moeten hierbij bekeken worden, onder meer de bestemming van het Doeldok. Ondertussen wordt het Sociaal Begeleidingsplan verder uitgevoerd."

Het Strategisch Plan, dat werd vertaald in een tweede gewestplanwijziging, werd behouden. Hierdoor wordt het woongebied Doel ingekleurd als zeehavengebied.

In een artikel in de Financieel Economische Tijd van 24 juli 1999 zegt medeonderhandelaar van het

Vlaams regeerakkoord en waarnemend VLD-voorzitter Karel De Gucht dat "de nieuwe studie" die de Vlaamse regering nu laat uitvoeren, enkel maar gaat over het storten van baggerspecie van het Deurganckdok.

1. Is de visie van de waarnemende VLD-voorzitter correct dat de studie uitsluitend over het storten van de baggerspecie van het Deurganckdok gaat ?

2. Wat is de specifieke omschrijving van de opdracht van deze studie ?

Door wie wordt deze studie uitgevoerd ?

Is hiervoor reeds een aanbesteding geweest (wanneer publicatie, wanneer toewijzing) ?

Wat is de kostprijs (of de raming) van deze studie ?

Wanneer zijn de resultaten van de studie uiterlijk bekend ?

3. Is het juist dat de tweede gewestplanwijziging met inkleuring van het woongebied Doel als zeehavengebied van kracht blijft ?

4. Is het juist dat het sociaal begeleidingsplan en onteigeningen in Doel kunnen worden uitgevoerd ?

N.B. Deze vraag werd eveneens gesteld aan de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en aan mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw.

## Antwoord

Een gecoördineerd antwoord zal worden verstrekt door de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie.

## B. Vragen waarop werd geantwoord na het verstrijken van de reglementaire termijn

Nihil.

### II. VRAGEN WAARVAN DE REGLEMENTAIRE TERMIJN VERSTREKEN IS EN WAAROP NOG NIET WERD GEANTWOORD\* (Reglement artikel 81, 6)

Nihil.

### III. VRAGEN WAARVAN DE REGLEMENTAIRE TERMIJN VERSTREKEN IS MET TEN MINSTE TIEN WERKDAGEN EN DIE OP VERZOEK VAN DE VRAAGSTELLERS WERDEN OMGEZET IN VRAGEN OM UITLEG (Reglement artikel 81, 4)

Nihil.

\* datum van afsluiting : 24/9/99

## Bijlage

Vragen die werden gesteld aan de vorige regering tijdens het zittingsjaar 1998-1999.  
De antwoorden werden door de vorige regering verstrekt na de verkiezingen van 13 juni 1999.

### LUC VAN DEN BRANDE

MINISTER-PRESIDENT  
VAN DE VLAAMSE REGERING,  
VLAAMS MINISTER VAN BUITENLANDS  
BELEID, EUROPESE AANGELEGENHEDEN,  
WETENSCHAP EN TECHNOLOGIE

**Vraag nr. 92**  
**van 7 mei 1999**  
**van mevrouw MARIJKE DILLEN**

*Vlaamse openbare instellingen – Huisstijl*

De Vlaamse regering heeft bij beslissing van 23 maart jl. aan de Vlaamse openbare instellingen (VOI) gevraagd om zich in hun huisstijl duidelijker als Vlaamse overheid te profileren.

1. Belangrijk is de eenheid in symboliek tussen de verschillende VOI's.

Welke waarborgen zijn er voor een zekere eenvormigheid ?

Welke opdrachten zijn er aan de VOI's terzake gegeven ?

2. Zo krijgen de VOI's de opdracht om in de bestaande logo's de gestileerde leeuw te integreren.

Op welke wijze dient dit te gebeuren ?

3. Tegen welke datum dient dit alles gerealiseerd te zijn ?

Welke controle gebeurt er terzake ?

### Antwoord

1. Een groot aantal belangrijke overheidstaken is toevertrouwd aan Vlaamse openbare instellingen. Uit de visuele presentatie van de Vlaamse openbare instellingen blijkt echter niet altijd, of soms onvoldoende dat ze tot de Vlaamse overheid behoren. Daardoor wordt het beeld dat de burger heeft van de Vlaamse overheid vertekend. Vlaamse openbare instellingen met een hoog dienstverleningsniveau worden niet her-

kend als Vlaamse overheid of worden geassocieerd met andere overheden.

De gestileerde leeuw, als kernelement van de huisstijl en als een markant gemakkelijk en algemeen herkenbaar symbool van Vlaanderen, dient te worden geïntegreerd in de bestaande grafische huisstijl van de Vlaamse openbare en wetenschappelijke instellingen voorzover deze instellingen een eigen grafische huisstijl bezitten.

Naar aanleiding van de herstijling en veralgemening van de grafische huisstijl van de Vlaamse overheid, hebben de Vlaamse openbare en wetenschappelijke instellingen ook de mogelijkheid om zich een huisstijl aan te meten die zeer nauw aansluit bij die van de Vlaamse overheid. Met andere woorden : het staat hun vrij om naast de gestileerde leeuw nog andere elementen van de huisstijl over te nemen.

2. Aan de Vlaamse openbare en wetenschappelijke instellingen werd de opdracht gegeven om een voorstel voor de grafische integratie van de gestileerde leeuw in de bestaande huisstijl te doen uitwerken.

– De integratie betreft alle huisstijldragers, dus zowel het administratieve briefpapier als naamborden, opschriften op gebouwen of panelen, de belettering van het wagenpark en dies meer.

– Deze integratie van de gestileerde leeuw dient zo te gebeuren dat hij duidelijk herkenbaar is en correct wordt gebruikt en dat het geheel ook grafisch acceptabel is. Daarvoor zal best een beroep worden gedaan op de assistentie van een grafisch bureau, eventueel datgene dat de oorspronkelijke huisstijl van de desbetreffende instelling heeft ontwikkeld.

– De Vlaamse openbare en wetenschappelijke instellingen krijgen naar aanleiding van de voornoemde beslissing van de Vlaamse regering de kans en de mogelijkheid om zich een huisstijl aan te meten die nauwer aansluit bij die van de Vlaamse overheid.

3. De timing schrijft voor dat uiterlijk tegen 1 september de voorstellen bij de afdeling Communicatie en Ontvangst worden ingediend en dat tegen december 1999 een begin wordt gemaakt met de invoering van de conformering aan de huisstijl van de Vlaamse overheid.

Na het voorafgaandelijk advies van de "implementatiecommissie huisstijl" bij de administratie Kanselarij en Voorlichting van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, zullen de voorstellen door de functioneel bevoegde ministers en door de minister-president moeten worden goedgekeurd.

### **STEVE STEVAERT**

MINISTER VICE-PRESIDENT  
VAN DE VLAAMSE REGERING,  
VLAAMS MINISTER VAN OPENBARE  
WERKEN, VERVOER EN RUIMTELIJKE  
ORDENING

**Vraag nr. 272**  
**van 12 mei 1999**  
**van mevrouw GERDA RASKIN**

*Duinendecreet – Arrest Hof van Cassatie*

De Eerste Kamer van het Hof van Cassatie velde op 11 juni 1998 arrest in een zaak aangaande het Duinendecreet. Volgens het Hof zou het begrip "volledig bouwverbod" dat in het decreet van 1993 voorkomt, inhouden dat er geen enkel gebouw mag worden opgericht, ook al werd hiertoe een bouwvergunning afgeleverd.

Gelet op de betwistingen rond de beschermde duinzones, had ik graag vernomen of en in welke zin dit arrest een weerslag heeft op de toepassing van het Duinendecreet en de rechtstoestand van reeds afgeleverde verkavelings- of bouwvergunningen in de beschermde zones.

N.B. Deze vraag werd eveneens gesteld aan de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling.

### **Antwoord**

Het Hof van Cassatie oordeelde reeds op 5 oktober 1995 dat de uitdrukking 'volledig bouwverbod' inhoudt dat geen gebouw mag worden opgericht,

ook al werd hiertoe een bouwvergunning verleend" (arrest Hof van Cassatie van 5 oktober 1995, nr. C.95.0074.N.).

De uitspraak van het Hof van Cassatie op 11 juni 1998 (nr. C.95.00114.N.) brengt geen verandering in het standpunt van het Hof terzake.

In de commissie van de toenmalige Vlaamse Raad werd gesteld dat bouwvergunningen verleend vóór de publicatie in het Belgisch Staatsblad van het besluit dat het betrokken gebied aanwijst als beschermd duingebied of als voor het duingebied belangrijk landbouwgebied, wel nog zouden mogen worden uitgevoerd voorzover de werken vóór deze publicatiedatum reeds een begin van uitvoering hebben gekregen (Stuk 403 (1992-1993) – Nr. 5, blz. 11).

Dit had in de praktijk tot gevolg dat het enkel toegelaten was om werken voort te zetten die reeds vóór de publicatie van het beschermingsbesluit waren gestart in uitvoering van een geldige bouwvergunning. Na de publicatie van het besluit kon niet meer worden gestart met de uitvoering van een bouwvergunning en kon ook geen bouwvergunning meer worden verleend (ongeacht de reeds afgeleverde verkavelingsvergunningen of bestaande bestemmingsplannen).

**Vraag nr. 277**  
**van 31 mei 1999**  
**van mevrouw MARIJKE DILLEN**

*Ontwerp-KB uitzonderlijke voertuigen – Standpunt*

Bij besluit van de Vlaamse regering van 9 maart 1999 werd er een negatief standpunt ingenomen m.b.t. een ontwerp van koninklijk besluit (KB) betreffende het verkeer van uitzonderlijke voertuigen.

De Vlaamse regering stelde terecht dat het verlenen van vergunningen om uitzonderlijke voertuigen in het verkeer te brengen, een bevoegdheid is van de Vlaamse overheid.

Kan de minister-president mij meedelen welke gevolgen de federale overheid heeft gegeven aan dit negatief standpunt ?

Werd hiermee rekening gehouden ?

**Antwoord**

Na het negatief standpunt van de Vlaamse regering heeft de federale overheid dit KB blijkbaar nog niet ter ondertekening voorgelegd.

Over juridische aspecten van dit KB is er wel nog briefwisseling gevoerd tussen de Vlaamse en de federale administratie.

**THEO KELCHTERMANS**

VLAAMS MINISTER  
VAN LEEFMILIEU EN TEWERKSTELLING

**Vraag nr. 196**  
**van 4 mei 1999**  
**van de heer JOHAN DE ROO**

*Drongengoedbos Knesselare-Ursel – Natuurzorg en sportvliegerij*

In de polemiek rond het vliegveld in Ursel-Knesselare (Drongengoed) staan twee groepen tegenover elkaar: de milieuverenigingen en de twee erkende vliegclubs in Ursel.

Om nog meer twist en verwarring te vermijden, had ik graag een antwoord gekregen op de volgende vragen.

1. Zijn er plannen om het Drongengoed te erkennen als natuurreserveaat ?

Zo ja, wat zijn de gevolgen hiervan voor de aanwezige vliegclubs ?

2. Zijn er plannen om de sportvliegerij in de milieuwetgeving Vlarem II op te nemen als hinderlijke inrichting ?

Zo ja, wat zijn de doorslaggevende redenen hiervoor ?

**Antwoord**

1. Het Drongengoedboscomplex is biologisch (zeer) waardevol gekarteerd op de Biologische Waarderingskaart van België (Knesselare 13/7). De gewestplanbestemming van dit boscomplex is hoofdzakelijk bosgebied en N-gebied, militair domein en "gebied voor verblijfsrecreatie".

De afdeling Bos en Groen van de administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer (Aminal) beheert er momenteel 285,66 ha eiken-, berken-, grovedennen- en Amerikaanse-eikenbos. De heideterreinen en heischrale graslanden worden beheerd door de VZW Natuurreserveaten met een beheersovereenkomst tussen de militaire overheid en de VZW. De beheersovereenkomst is gericht op het behoud en de ontwikkeling van de natuurwaarden op het door de VZW beheerde terreingedeelte. Dit laatste natuurreserveaat is niet erkend.

In het noordoosten van het Drongengoedboscomplex ligt het natuurreserveaat "Het Maldegemveld", dat eigendom is van de VZW Natuurreserveaten en dat werd erkend bij ministerieel besluit van 13 juli 1998 voor een oppervlakte van 3,9578 ha. In november 1998 werd een aanvraag tot uitbreiding van deze erkenning ingediend (2,0035 ha), waarvoor de afdeling Natuur Oost-Vlaanderen van Aminal gunstig advies uitbracht. Deze uitbreiding is nog niet erkend bij ministerieel besluit.

De afdeling Natuur Oost-Vlaanderen onderhandelt momenteel met de militaire overheid voor de overdracht van het technisch beheer van de bermen van de taxi- en startbanen van het NAVO-vliegveld van Ursel-Knesselare. Het ligt niet in de bedoeling om, op korte termijn, deze bermen te erkennen als Vlaams natuurreserveaat.

Noch de afdeling Bos en Groen, noch de afdeling Natuur van Aminal hebben – als potentiële schadelijders – bevoegdheid bij een mogelijke herlocalisatie van de vliegactiviteiten of bij het ontwerpen van een algemene beleidsvisie inzake sportvliegerij. De afdeling Bos en Groen is bevoegd op te treden bij een inbreuk op artikel 97, § 7 van het Bosdecreet, dat een verbod inhoudt om de rust te verstoren in het bos. De afdeling Natuur is bevoegd om op te treden bij een inbreuk op artikel 35, § 4, dat een verbod inhoudt om de rust te verstoren binnen de natuurreserveaten. Het beteugelen van geluidsbronnen buiten de bosreserveaten of natuurreserveaten of in het luchtruim ressorteert in de eerste plaats onder de afdelingen Milieuvergunningen en Milieu-inspectie van Aminal.

2. Titel I van het Vlarem werd recentelijk gewijzigd bij besluit van de Vlaamse regering van 12 januari 1999. Ingevolge deze wijziging is inzonderheid de nieuwe Vlarem-indelingsrubriek 57

"Vliegvelden" met ingang van 1 mei 1999 van kracht.

Vliegvelden, ook voor sportvliegerij, zijn aldus ingedeeld als hinderlijke inrichting. De reden hiervoor is dat aan de exploitatie van deze inrichtingen potentiële risico's voor hinder zijn verbonden.

### **EDDY BALDEWIJS**

VLAAMS MINISTER  
VAN ONDERWIJS EN AMBTENARENZAKEN

**Vraag nr. 122**  
**van 7 mei 1999**  
**van de heer HERMAN SUYKERBUYK**

*Luchtvaartbrandweer – Wervingsexamens en aanwervingskansen*

De wervingsreserve van de geslaagde kandidaten voor het vergelijkend examen van technisch assistent (functie luchtvaartbrandweerman – VWS ANV 97008) werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 24 juni 1998.

Wanneer de Vlaamse overheid examens uitschrijft langs het VWS (Vast Wervingssecretariaat) mag men erop vertrouwen dat de laureaten ook effectief in aanmerking komen voor aanwerving. Zeker wanneer de wervingsexamens "functiegericht" zijn georganiseerd.

1. Vindt de minister het opportuun dat er een vergelijkend wervingsexamen wordt uitgeschreven, terwijl de noodzakelijke aanwervingen worden uitgesteld ?
2. Wat is de verantwoordelijkheid van de Vlaamse overheid wanneer de aanwervingen worden geblokkeerd wegens een ongunstig advies van de Inspectie van Financiën ?

Is het niet logisch om als bevoegde overheid eerst het advies van de Inspectie te vragen, vooraleer een statutair wervingsexamen uit te schrijven ?

3. Welke procedure wordt er gevolgd wanneer de geldigheidsduur van de wervingsreserve is verstreken zonder dat de geslaagde kandidaten werden aangenomen ?

### **Antwoord**

1. Gelet op de intentie van de Vlaamse regering om te streven naar een nieuwe beheersvorm voor de luchthavens Antwerpen en Oostende via een concessieovereenkomst, is het niet meer opportuun om nog statutair personeel voor de luchthavens aan te werven, of contractueel luchthavenpersoneel te benoemen.

Bij het aanwerven van contractuele brandweerblieden wordt echter rekening gehouden met de rangschikking van het aanwervingsexamen.

Tevens kan ik verwijzen naar het antwoord van de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, op de parlementaire vraag nr. 156 van 21 januari 1999 van mevrouw Mia De Schampelaere (*Bulletin van Vragen en Antwoorden nr. 9 van 5 maart 1999, blz. 1157 – red.*).

2. De procedure van het aanwervingsexamen werd opgestart na gunstig advies van de Inspectie van Financiën van 15 februari 1995. Dat de Inspectie van Financiën na afloop van het examen ongunstig adviseerde, houdt verband met de toekomstige beheersvorm van de luchthavens.

De verantwoordelijkheid van de Vlaamse overheid bestaat erin om bijkomende motiveringen te leveren, zowel op de inhoud van de functie als op het budgettaire vlak, teneinde alsnog een gunstig advies te krijgen van de Inspectie van Financiën.

3. De geldigheidsduur van het aanwervingsexamen bedraagt vier jaar (tot 5 april 2002) en kan op vraag van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap worden verlengd.

**Vraag nr. 124**  
**van 7 mei 1999**  
**van mevrouw MARIJKE DILLEN**

*Vlaamse openbare instellingen – Doorlichting gendereffecten*

De Vlaamse regering heeft haar goedkeuring gehecht aan het Voortgangsrapport 1998 en het Positieve-actieplan voor 1999.

De dienst Emancipatiezaken zal aan zes Vlaamse openbare instellingen (VOI) de kans geven om in (VO 1999) hun personeelsbeleid op gendereffecten te laten doorlichten.



1. Welke zijn deze zes Vlaamse openbare instellingen ? Waarom is de keuze op hen gevallen ? Wat zijn de criteria voor deze keuze ?
2. Wie is verantwoordelijk voor deze doorlichting ? Door wie zal deze doorlichting gebeuren ?
3. Welke specifieke gendereffecten zullen worden nagegaan ?
4. Wat is de duurtijd van deze doorlichting ? Wanneer dienen de resultaten te worden ingediend ?
5. Wat is het totale budget voor deze doorlichting ?

4. Looptijd van het onderzoek is 1 jaar (voor VDAB en Kind en Gezin zes maanden). Onderzoeksresultaten worden op 15 mei 2000 verwacht.

5. Totale budget :

1998	2.668.534 fr.
1999	1.199.000 fr.

### LEO PEETERS

VLAAMS MINISTER  
VAN BINNENLANDSE AANGELEGENHEDEN,  
STEDELIJK BELEID EN HUISVESTING

### Antwoord

1. De zes VOI's die op basis van hun gemotiveerde kandidatuurstelling in aanmerking werden genomen om deel te nemen aan het "Gender in Balans"-onderzoek zijn : het Openbaar Psychiatrisch Ziekenhuis (OPZ) Rekem, de Vlaamse Landmaatschappij (VLM), de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening (VMW), het Vlaams Instituut voor het Zelfstandig Ondernemen (VIZO), de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding (VDAB) en Kind en Gezin.

Deze gemotiveerde kandidatuurstelling was voor iedere VOI verplicht.

2. Deze doorlichting gebeurt op initiatief van de dienst Emancipatiezaken van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (MVG) en zal gebeuren door dr. Mieke Verloo en dr. Yvonne Benschop, Faculteit voor Beleidswetenschappen, Katholieke Universiteit Nijmegen (voor OPZ Rekem, VLM, VMW, VIZO), en dr. Annie Hondagem, Instituut voor de Overheid, Katholieke Universiteit Leuven (voor VDAB, Kind en Gezin).

Door de samenwerking tussen deze universiteiten wordt de expertise in Vlaanderen geïmporteerd.

3. Uit de aard van het onderwerp en verwijzend naar de resultaten van het "Gender in Balans"-onderzoek dat heeft plaatsgevonden binnen het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, mag duidelijk zijn dat de sterkte van deze screening net ligt in de volledige doorlichting van het personeelsbeleid.

Het onderzoek zelf wijst aan waar gendereffecten optreden.

### Vraag nr. 85 van 7 mei 1999 van mevrouw MARIJKE DILLEN

*Huurwaarborgsteun voor kansarmen – Subsidiëring*

De Vlaamse regering ondersteunt de OCMW's financieel bij het verlenen van huurwaarborgen aan kansarmen die een woning huren op de private markt.

Om de OCMW's bij het stellen van de huurwaarborg te steunen, verleent de Vlaamse overheid aan elk OCMW dat aan dit systeem meewerkt een vergoeding voor de gemaakte dossierkosten.

Kan de minister mij medelen hoeveel OCMW's aan dit systeem meewerken ?

Kan de minister een opsplitsing per provincie geven ?

Wat is de omvang van deze dossierkosten ?

### Antwoord

1. Aangezien het besluit houdende de instelling van een subsidie aan OCMW's die op de privé-woningmarkt huurwaarborgen stellen voor hun cliënteel op 30 maart 1999 werd goedgekeurd, kan vooralsnog niet worden meegedeeld hoeveel OCMW's aan dit systeem meewerken.

Dit besluit vervalt op 31 december 2000. Het gaat dus om een experiment van twee jaar, waarna het systeem moet worden geëvalueerd. Deze evaluatie zal ook duidelijk maken hoeveel

OCMW's van dit systeem hebben gebruikgemaakt gedurende deze periode.

2. Bij de evaluatie van deze maatregel kan een opsplitsing worden gemaakt per provincie.
3. Het Vlaams Gewest betaalt aan elk in het Vlaamse gewest gelegen OCMW een subsidie van 700 frank per gevestigde huurwaarborg, met een maximum van één huurwaarborg per schijf van 500 inwoners in de betrokken gemeente.

Dit bedrag van 700 frank werd vastgesteld analoog met de overeenkomst tussen het Waals Gewest, de Vereniging van Steden en Gemeenten en het Gemeentekrediet, waarin het Waals Gewest zich engageert de jaarlijkse dossierkosten – met een maximum van 700 frank – te dragen opdat een OCMW kosteloos deze huurwaarborg kan aanvragen.

### **LUC MARTENS**

VLAAMS MINISTER  
VAN CULTUUR, GEZIN EN WELZIJN

**Vraag nr. 174**  
**van 17 mei 1999**  
**van de heer HERMAN SUYKERBUYK**

*FCUD-middelen – Communautaire verdeling*

Het Fonds voor Collectieve Uitrustingen en Diensten (FCUD) stelt budgettaire middelen ter beschikking voor buitenschoolse kinderopvang. Ooit ging 80 % naar Franstalige initiatieven en 20 % naar Vlaamse.

In het kader van de discussie over een belangenconflict is door de minister gezegd dat een geleidelijke evolutie van de federale middelen tegen het einde van de legislatuur tot de verhouding 57/43 zou leiden.

Kan de minister meedelen in welke mate men van de initiële en zeer scheefgetrokken verhouding inderdaad is gekomen tot die 57/43-verdeling ?

### **Antwoord**

In 1997 was er een grote scheeftrekking met betrekking tot de verdeling van FCUD-middelen tus-

sen de verschillende gemeenschappen. 80 % ging toen naar Franstalige initiatieven, 20 % naar Vlaamse.

In het kader van de discussie over een mogelijk belangenconflict heb ik met betrekking tot het Fonds voor Collectieve Uitrustingen en Diensten inderdaad gesteld dat er een geleidelijke evolutie zou zijn, die tegen het einde van de legislatuur tot de verhouding 57 % Wallonië – 43 % Vlaanderen zou leiden.

Na verschillende tussenkomsten van de Vlaamse regering en na het sterk aandringen van mijzelf in het Overlegcomité, is de geleidelijke evolutie naar een evenwichtige verdeling op gang gekomen. Ik citeer in dit verband uit een brief van 23 april 1999 van de heer Johan Verstraeten, administrateur-generaal van de Rijksdienst voor Kinderbijslag voor Werknemers, in wiens schoot het Fonds voor Collectieve Uitrustingen en Diensten opereert :

"Als gevolg van de uitbreiding van de patronale bijdrage 0,05 % naar de ganse openbare sector zal het beschikbare budget voor het FCUD 1.522,2 miljoen bedragen. De gebudgetteerde uitgaven voor de momenteel betoelagde promotoren bedragen 521,7 miljoen voor Nederlandstalige promotoren en 704,9 miljoen Franstalige promotoren (1.226,6 miljoen in totaal). Het Beheerscomité van de Rijksdienst engageert zich voor prioritaire toepassingen van de beschikbare ruimte van 295,6 miljoen voor Nederlandstalige promotoren, zodat uiteindelijk 817,3 miljoen voor Nederlandstalige promotoren beschikbaar is, of 53,69 % van het budget tegenover 46,31 % voor Franstalige promotoren."

Deze cijfers sluiten aan bij wat ik in de parlementaire discussie rond het belangenconflict heb aangegeven.

Ik wil daaraan toevoegen dat het noodzakelijk zal zijn om de verdere evolutie van het dossier met eenzelfde krachtige aandacht op te volgen, zoals dat ook de voorbije maanden gebeurd is, teneinde een verdeling te bereiken die conform het aandeel van de verschillende gemeenschappen binnen de Belgische context is.

## REGISTER

Nr.	Datum	Vraagsteller	Onderwerp	Blz.
<b>P. DEWAEL, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden</b>				
1	27.07.1999	<b>J. Weyts</b>	<i>Successierechten – Aandeelhouderssyndicaten</i> .....	1
2	01.09.1999	<b>L. Van Nieuwenhuysen</b>	<i>Regeringsinitiatieven – Persberichten</i> .....	1
6	13.09.1999	<b>J. Loones</b>	<i>Elektrische voertuigen – Beleid</i> .....	2
<b>S. STEVAERT, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie</b>				
1	05.08.1999	<b>L. Van Nieuwenhuysen</b>	<i>Pleziervaart – Promotie</i> .....	2
2	05.08.1999	<b>L. Van Nieuwenhuysen</b>	<i>Frequentieborden verkeersinformatie – Vervanging</i> .....	3
3	23.08.1999	<b>L. Van Nieuwenhuysen</b>	<i>Parkeerterreinen langs autosnelwegen – Onderhoud</i> .....	3
4	23.08.1999	<b>J. Loones</b>	<i>N34 Kustweg – Oversteekplaatsen voor voetgangers</i> .....	4
5	23.08.1999	<b>E. Matthijs</b>	<i>R4 Evergem – Overbruggingen</i> .....	5
6	01.09.1999	<b>J. De Roo</b>	<i>Economische ontwikkeling regio Gent – Infrastructuurwerken</i> .....	6
16	10.09.1999	<b>C. Van Eyken</b>	<i>Sluikverkeer Brusselse zuidrand – Maatregelen</i> .....	8
17	10.09.1999	<b>L. Van Nieuwenhuysen</b>	<i>Fietsroutes – Wegwijzers</i> .....	8
18	10.09.1999	<b>L. Van Nieuwenhuysen</b>	<i>Roodlichtfiles – Waarschuwing</i> .....	9
<b>B. ANCIAUX, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Stedelijk Beleid, Huisvesting en Brusselse Aangelegenheden</b>				
1	05.08.1999	<b>L. Van Nieuwenhuysen</b>	<i>Beschutte werkplaats De Zonnebloem Jette – Sluiting</i> .....	10
2	05.08.1999	<b>L. Van Nieuwenhuysen</b>	<i>Van Dyck-tentoonstelling – Promotiecampagne in Brussel</i> .....	10
<b>M. VANDERPOORTEN, Vlaams minister van Onderwijs en Vorming</b>				
1	05.08.1999	<b>L. Van Nieuwenhuysen</b>	<i>Eindtermen – Zwemmen</i> .....	11
2	01.09.1999	<b>J. De Meyer</b>	<i>Onderwijzend personeel – Ziektecontrole</i> .....	12
<b>R. LANDUYT, Vlaams minister van Werkgelegenheid en Toerisme</b>				
2	13.09.1999	<b>J. Loones</b>	<i>Elektrische voertuigen – Beleid</i> .....	12

**V. DUA, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw**

1	05.08.1999	<b>L. Van Nieuwenhuysen</b>	<i>Geplande Waalse afvalcollector Weerst – Overleg</i> .....	13
3	23.08.1999	<b>J. Van Duppen</b>	<i>Zwembad De Vossenbergherentals – Milieuvergunning</i> .....	13

**J. SAUWENS, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Ambtenarenzaken en Sport**

3	23.08.1999	<b>L. Van Nieuwenhuysen</b>	<i>Dioxinecrisis en Export Vlaanderen – Financiering initiatieven</i> .....	14
4	01.09.1999	<b>L. Van Nieuwenhuysen</b>	<i>Dioxinecrisis en Export Vlaanderen – Bezwaren Europese Commissie</i> .	15

**D. VAN MECHELEN, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media**

1	23.08.1999	<b>A. Denys</b>	<i>Mestverwerking – Vestigingsmogelijkheden</i> .....	15
3	01.09.1999	<b>J. De Roo</b>	<i>Doel – Leefbaarheidsstudie en sociaal begeleidingsplan</i> .....	16
6	13.09.1999	<b>J. Loones</b>	<i>Elektrische voertuigen – Beleid</i> .....	17
7	13.09.1999	<b>J. De Meyer</b>	<i>Doel – Leefbaarheidsstudie en sociaal begeleidingsplan</i> .....	17

**Bijlage**

Vragen die werden gesteld aan de vorige regering tijdens het zittingsjaar 1998-1999.  
De antwoorden werden door de vorige regering verstrekt na de verkiezingen van 13 juni 1999.

**L. VAN DEN BRANDE, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie**

92 07.05.1999 **M. Dillen** *Vlaamse openbare instellingen – Huisstijl* ..... 19

**S. STEVAERT, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening**

272 12.05.1999 **G. Raskin** *Duinendecreet – Arrest Hof van Cassatie* ..... 20

277 31.05.1999 **M. Dillen** *Ontwerp-KB uitzonderlijke voertuigen – Standpunt* ..... 20

**T. KELCHTERMANS, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling**

196 04.05.1999 **J. De Roo** *Drongengoedbos Knesselare-Ursel – Natuurzorg en sportvliegerij* ..... 21

**E. BALDEWIJNS, Vlaams minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken**

122 07.05.1999 **H. Suykerbuyk** *Luchtvaartbrandweer – Wervingsexamens en aanwervingskansen* ..... 22

124 07.05.1999 **M. Dillen** *Vlaamse openbare instellingen – Doorlichting gendereffecten* ..... 22

**L. PEETERS, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Stedelijk Beleid en Huisvesting**

85 07.05.1999 **M. Dillen** *Huurwaarborgsteun voor kansarmen – Subsidiëring* ..... 23

**L. MARTENS, Vlaams minister van Cultuur, Gezin en Welzijn**

174 17.05.1999 **H. Suykerbuyk** *FCUD-middelen – Communautaire verdeling* ..... 24