

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1999-2000

19 november 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)	
A. Vragen waarop werd geantwoord binnen de reglementaire termijn	Blz.
Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden	79
Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie	81
Mieke Vogels, Vlaams minister van Welzijn, Gezondheid en Gelijke Kansen	92
Bert Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Stedelijk Beleid, Huisvesting en Brusselse Aangelegenheden	96
Marleen Vanderpoorten, Vlaams minister van Onderwijs en Vorming	100
Renaat Landuyt, Vlaams minister van Werkgelegenheid en Toerisme	103
Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw	103
Johan Sauwens, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Ambtenarenzaken en Sport	113
Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media	118
B. Vragen waarop werd geantwoord na het verstrijken van de reglementaire termijn	
Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden	119
Renaat Landuyt, Vlaams minister van Werkgelegenheid en Toerisme	122

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

Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden	123
Bert Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Stedelijk Beleid, Huisvesting en Brusselse Aangelegenheden	124

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

REGISTER	125
----------------	-----

**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 FINANCIËN,
BEGROTING, BUITENLANDS BELEID
EN EUROPESE AANGELEGENHEDEN

**Vraag nr. 3
van 7 september 1999
van mevrouw RIET VAN CLEUVENBERGEN**

Expo 2000 Hannover – Samenwerkingsakkoord

In 2000 heeft de wereldtentoonstelling plaats in Hannover. Net zoals voor Lissabon, spande de Vlaamse regering zich reeds sinds 1998 in om, ter voorbereiding, een samenwerkingsakkoord uit te werken met de andere gemeenschappen en gewesten en met de federale overheid.

Rekening houdende met enkele negatieve herinneringen aan Lissabon – de ondermaatse financiële bijdrage en materiële uitwerking van sommige gewesten/gemeenschappen – werd reeds in 1998 met de voorbereiding van het totaalproject begonnen.

1. Werde het samenwerkingsakkoord met de verschillende partners reeds getekend ?
2. Welke zijn de concrete afspraken die Vlaanderen heeft gemaakt in dit akkoord ? Werde er een timing vooropgesteld ?
3. Welke departementen van de Vlaamse Gemeenschap en de Vlaamse openbare instellingen werden betrokken ? Wat is hun concrete inbreng in het project van Vlaanderen ?

Antwoord

1. Het samenwerkingsakkoord werd op 28 april 1999 ondertekend tussen minister-president van de Vlaamse regering Luc Van den Brande, minister-president van de Franse Gemeenschapsregering Laurette Onkelinx, minister-president van de Waalse Gewestregering Robert Collig-

non, minister-president van de Duitstalige Gemeenschapsregering Joseph Maraite, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke regering Charles Picqué, en federaal minister van Economische Zaken Elio Di Rupo.

2. Het Belgisch paviljoen zal in totaal 322 miljoen frank kosten. De Vlaamse regering heeft zich geëngageerd voor een bedrag van 100 miljoen frank.

Met betrekking tot de constructie werd afgesproken dat het paviljoen uiterlijk op 31 maart 2000 zal zijn afgewerkt.

Binnen dit paviljoen zal Vlaanderen over een standruimte van 550 m² beschikken.

3. Op voorstel van Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media Dirk Van Mechelen, zal de Vlaamse regering zich uitspreken over het thema dat Vlaanderen zal aanhouden.

Het is de bedoeling om een werkgroep ad hoc op te richten waarin de departementen van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap en de Vlaamse openbare instellingen zullen worden uitgenodigd om hun medewerking te verlenen.

**Vraag nr. 5
van 13 september 1999
van de heer JAN LOONES**

Onroerende voorheffing – Verminderingen

De Belastingdienst voor Vlaanderen, Onroerende Voorheffing, stuurde dit jaar, samen met het aanslagbiljet, een begeleidende folder "Onroerende voorheffing", uitgegeven door de Vlaamse overheid.

Ik wil de minister-president feliciteren met dit initiatief, waarbij aan de belastingplichtige wordt verduidelijkt hoe hij de verminderingen moet aanvragen waarop hij eventueel recht meent te hebben, maar die niet automatisch worden toegekend.

Toch kan ik me voorstellen dat voor bepaalde mensen die tekst toch nog te ingewikkeld is, of dat sommigen (en dit geldt vooral voor de huurders) de folder niet lezen omdat ze denken dat de inhoud ervan op hen niet van toepassing is.

De automatische toekenning van de verminderingen waarop men recht heeft, dus zonder dat dit

moet worden aangevraagd, is uiteraard de voor de hand liggende oplossing. Het recente Vlaams regeerakkoord bewandelt overigens uitdrukkelijk deze weg (zie hoofdstuk 2 : Meer welzijn met actief zorgbeleid – B. Sociaal Huis: "Rechten, premies en tegemoetkomingen die tot de bevoegdheid van de Vlaamse Gemeenschap of het Vlaams Gewest behoren, moeten, in de mate van het mogelijke, automatisch worden toegekend, zonder voorafgaande administratieve verplichtingen").

1. Waarom worden niet *alle* verminderingen op de onroerende voorheffing, van welke aard ook, automatisch toegekend ?

Is dit voor de belastingplichtige niet een veel efficiëntere en vriendelijkere dienstverlening, en meteen waarschijnlijk ook goedkoper voor de Vlaamse overheid ?

2. Dreigt bij de huidige manier van toekennen van de verminderingen op de onroerende voorheffing niet steeds een deel van de bevolking – wellicht het meest kwetsbare – ondanks de folder uit onwetendheid uit de boot te vallen ?
3. Heeft de minister-president derhalve reeds overwogen om wat in de folder staat in de toekomst door de Belastingdienst voor Vlaanderen, Onroerende Voorheffing, automatisch te laten uitvoeren ? Zo niet, wat staat de uitvoering daarvan in de weg ? Zo ja, welke mogelijkheden ziet de minister-president daartoe ?

Antwoord

1. Zoals de Vlaamse volksvertegenwoordiger terecht stelt, heeft het Vlaams Parlement op 9 juni 1998 bij decreet het Wetboek op de Inkomstenbelastingen (WIB) zodanig aangepast dat de meeste verminderingen inzake onroerende voorheffing zoveel mogelijk automatisch worden toegekend.

Op het ogenblik van het goedkeuren van het decreet was echter reeds bekend dat een aantal belastingplichtigen niet de automatische toekenning van de vermindering zou kunnen genieten. De reden hiervoor is dat de externe gegevensleveranciers deze belastingplichtigen niet op een dusdanige manier inventariseren dat de vermindering automatisch kan worden toegekend.

Een typisch voorbeeld hiervan zijn de grensarbeiders. Ingevolge de wetten op de kinderbijslag

komen bepaalde grensarbeiders niet in aanmerking voor kinderbijslag. Alhoewel er een decreet werd goedgekeurd dat deze personen assimileert met de inwoners in Vlaanderen die wel recht hebben op kinderbijslag, rijst het fundamenteel probleem dat geen enkele databank een volledig up-to-date bestand van de grensarbeiders kan verstrekken. Teneinde de verminderingen toch te krijgen, is het indienen van een voorafgaandelijke aanvraag of een a posteriori bezwaar noodzakelijk.

Naast de bovenstaande categorie zijn er nog belastingplichtigen die een vermindering hadden moeten krijgen maar die, op basis van de vergelijking van de gegevens die vervat zitten in de gebruikte bestanden, eruit zijn gevallen. Dit probleem is ondertussen afgelijnd en heeft onder andere te maken met het feit dat het Kadasterbestand niet volledig overeenstemt met het Rijksregisterbestand, of vindt zijn oorzaak in de onvolledigheid van de geraadpleegde gegevensbanken.

2. Specifiek voor de grensarbeiders werden de nodige acties genomen via de representatieve verenigingen om deze personen op de hoogte te brengen.

Verder verwijs ik naar de mediacampagne die gericht was naar een andere categorie, namelijk de huurders. Daarin werden deze geïnformeerd over de mogelijkheden tot vermindering.

Ten slotte wordt getracht de bevolking blijvend te informeren via de folder "Onroerende voorheffing", die ter beschikking ligt in de kantoren van de kassiers van de Vlaamse Gemeenschap en bij de gemeentelijke bibliotheken.

Op deze wijze meen ik dat alle lagen van de bevolking worden geïnformeerd.

3. In de mate dat de externe gegevensbanken correcte en volledige gegevensdata over alle rechthebbers kunnen bezorgen, is de Vlaamse administratie in staat om de vermindering automatisch toe te kennen.

Zo werden al besprekingen met het Rijksregister gestart om te trachten de problemen in verband met de adressering te verhelpen.

Ook met het federale ministerie van Financiën is reeds contact genomen om de accuraatheid van de gegevens te optimaliseren.

Vraag nr. 7
van 14 september 1999
van de heer DIDIER RAMOUDT

Zeedijk Oostende – Overdracht gewestgronden

In 1998 werden in Oostende onder de zeedijk, de Albert I-wandeling, garageboxen gebouwd voor verkoop aan derden. De bedoeling was om met de verkoop van de garages de heraanleg van de zeedijk te financieren. Daartoe diende de grond door het Vlaams Gewest, de eigenaar, te worden overgedragen aan de stad Oostende.

Dit blijkt nog niet te zijn gebeurd. Zodoende kan de stad de reeds gebruiksklare garageboxen wettelijk niet verkopen.

1. Waarom zijn de betrokken gronden door het Vlaams Gewest nog niet overgedragen aan de stad Oostende ?
2. Binnen welke termijn zal dit wel gebeuren ?

Antwoord

Overeenkomstig de domaniale wetgeving die de vervreemding van staatsgoederen regelt, dienen onroerende domeingoederen te worden vervreemd na publiciteit en aan de meestbiedende (hetzij openbaar, hetzij uit de hand). De belangen van de schatkist worden immers het best gediend met een verkoop aan de meestbiedende.

Enkel indien een andere overheid het goed wenst te verwerven en hiertoe een onteigeningsbesluit neemt, kan er zonder publiciteit en zonder beroep op de mededinging worden verkocht. Op deze decretale basisregels kan enkel het (Vlaams) Parlement een uitzondering toestaan.

Gelet op deze wetgeving, zal de stad Oostende voor de aankoop van deze ondergrond van de zeedijk een onteigeningsbesluit dienen te nemen. Op basis van dit onteigeningsbesluit kan het goed dan verder in der minne worden aangekocht.

Zodra de stad Oostende een onteigeningsbesluit heeft genomen, kan de verkoopakte worden verleenden.

STEVE STEVAERT

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

Vraag nr. 21
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 andere 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 er 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 mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw en aan de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media.

Gecoördineerd antwoord

Volgens het regeerakkoord wordt de beslissing in verband met de containerterminal Deurganckdok inderdaad bevestigd en uitgevoerd. Daarnaast wordt opgedragen een studie uit te voeren die moet onderzoeken of Doel in de gegeven omstandigheden als sociaal leefbare kern kan blijven voortbestaan.

1. Verwijzend naar vraag nr. 8 van 1 september 1999 van Vlaams volksvertegenwoordiger Johan De Roo over dit onderwerp, kan ik bevestigen dat de opdracht van de bedoelde leefbaarheidsstudie exact de vraagstelling omvat zoals vermeld in de regeringsverklaring. Daar is onder meer sprake van het "cruciaal" belang van de problematiek van de bestemming van de vrijgekomen specie van het Deurganckdok. Dit houdt evenwel niet in dat dit het enige element is van de studie, zoals omstandig uiteengezet in de regeringsverklaring (*Bulletin van Vragen en Antwoorden nr. 2 van 22 oktober 1999, blz. 30 – red.*).
2. De specifieke omschrijving van de studie is reeds onder vraag 1 beantwoord en is vervat in de tekst van het regeerakkoord.

Analoog aan de vragen 2, 3 en 4 van de heer De Roo kan ik antwoorden dat het budget van deze

studie zal worden bepaald aan de hand van de ingediende offertes.

De procedure voor het toewijzen van de studie is lopende. Dergelijke procedure is gebonden aan termijnen en vergt enige tijd. Het ontwerp van bestek werd onmiddellijk na de beslissing bij de regeringsvorming opgemaakt. De oproep tot kandidaten voor deze "offerteaanvraag met voorafgaande bekendmaking" verscheen in het Bulletin der Aanbestedingen van 20 augustus 1999. Uiterlijk op 2 september werden de kandidaturen ingewacht. Na de beoordeling van deze kandidaturen, werd op 10 september aan de aanvaarde kandidaten vermeld bestek toegestuurd. De offertes dienden tegen 28 september te worden ingediend. Op basis van de inhoud van de offerte zal het meest geschikte bureau worden aangewezen, waarna de eigenlijke studie kan aanvangen. De gehele opdracht wordt conform de wetgeving op de overheidsopdrachten uitgevoerd, volgens de procedure die de meeste onafhankelijkheid waarborgt.

De duur van de opdracht is vermeld in het bestek. De uitvoeringstermijn bedraagt drie maanden voor het opmaken van het ontwerprapport, aangevuld met één maand voor het definitief rapport. De studie zal worden geschorst telkens tijdens de periode(n) dat het bestuur een onderzoek verricht naar de binnengebrachte tussenrapporten opgesteld door de experts van het studiebureau.

3. De gronden ten noorden van het Doeldok en in de omgeving van Doel werden in de reeds definitief vastgestelde herziening herbestemd tot industriegebied. Deze bestemming is momenteel van kracht.

In de voorlopig vastgestelde gewestplanherziening werd de bestemming verder verfijnd tot zeehavengebied type 2, en werd de aansnijding van dit zeehavengebied voor de berging van infrastructuurbaggerspecie uit het Deurganckdok als werk van algemeen belang verklaard.

Bij de definitieve vaststelling van de gewestplanherziening zal de definitieve bestemming worden vastgesteld.

4. Zoals de Vlaamse volksvertegenwoordiger zelf aanhaalt in het inleidend gedeelte van zijn vraag, wordt "ondertussen het sociaal begeleidingsplan verder uitgevoerd".

Zoals gesteld in het antwoord aan de heer De Roo, kunnen de inwoners van Doeldorp, en ingevolge de beslissing van de Vlaamse regering van 25 mei 1999 ook de inwoners van de gehuchten Ouden Doel, Prosperpolder en Saftingen, de minnelijke verwerving (ter plekke gebruikt men hiervoor onterecht ook de term "onteigening") aanvragen.

Het Aankoopcomité Gent II is gestart met de onderhandelingen tot minnelijke verwervingen. Vanaf 2003 is er niet langer sprake van minnelijke verwervingen, maar van effectieve onteigeningen.

Vraag nr. 22
van 13 september 1999
van de heer CHRISTIAN VAN EYKEN

Verbrandingsoven Drogenbos – Geplande kaaimuur

Zie :

Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw
 Vraag nr. 13
 van 13 september 1999
 van de heer Christian Van Eyken
 Blz. 111

Antwoord

Een gecoördineerd antwoord zal worden verstrekt door mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw.

Vraag nr. 23
van 14 september 1999
van de heer JOHAN DE ROO

Structuurfonds Gentse Kanaalzone – Sociale informatieopdracht

Naar aanleiding van mijn schriftelijke parlementaire vraag nr 276 van 26 mei 1999, verklaarde de minister vice-president dat men in het kader van het onderzoek naar de opstelling van een structuurfonds voor de Gentse Kanaalzone, aan de heer Roeland Aelbers een sociale informatieopdracht heeft gegeven (*Bulletin van Vragen en Antwoorden nr. 14 van 11 juni 1999, blz. 1668 – red.*).

Deze opdracht heeft tot doel een inventaris op te stellen van de sociale probleemvelden en probleemgebieden in de Gentse Kanaalzone, en hier-

over een verslag aan de Vlaamse regering te bezorgen.

1. Zijn de resultaten reeds bekend van het juridisch onderzoek voor het structuurfonds voor de Gentse Kanaalzone ? Wat zijn de resultaten hiervan ? Zo neen, op welke termijn wordt deze studie bezorgd aan de Vlaamse regering ?
2. Is er reeds een inventaris van de sociale probleemvelden in de Gentse Kanaalzone bezorgd aan de Vlaamse regering ? Wat zijn de resultaten hiervan ? Zo neen, wanneer wordt deze inventaris bezorgd ?
3. Op basis van deze voorgaande rapporten zou de Vlaamse regering de selectie en de prioriteiten aanduiden inzake de gebieden die in aanmerking komen voor het structuurfonds en de nodige beslissingen nemen.

Is deze selectie al gebeurd ? Wat zijn de resultaten hiervan ?

Zo neen, wanneer duidt de Vlaamse regering deze selectie en prioriteiten aan en neemt ze de nodige beslissingen ?

Antwoord

1. Het onderzoek naar het structuurfonds werd uitgevoerd als één van de deelonderzoeken binnen het ROM-project Gentse Kanaalzone (ROM : ruimtelijke ordening en milieu). Deze onderzoeken hebben de vervollediging van het conceptstreefbeeld voor de Gentse Kanaalzone tot doel. De beleidsovereenkomsten die voortvloeien uit het ROM-streefbeeld zullen ter goedkeuring worden bezorgd aan de Vlaamse regering.

Het juridisch onderzoek met betrekking tot het structuurfonds omvat twee luiken, namelijk :

- overeenkomst betreffende de verwerving van onroerende goederen in de Gentse Kanaalzone,
- convenant betreffende een sociaal begeleidingsplan.

In dit onderzoek wordt rekening gehouden met het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens (Belgisch Staatsblad van 8 april 1999) en de hierin bepaalde havenbestuurlijke bevoegdheden. Verder

wordt er in de tekst van uitgegaan dat het Gentse Havenbedrijf het statuut heeft van een gemeentelijk autonoom bedrijf en dat deze rechtspersoon de verbintenissen krachtens deze overeenkomst aangaat.

De bovengenoemde overeenkomst en conventant werden tot op heden nog niet officieel bezorgd aan het Vlaams Gewest. Dit zal eerst-daags gebeuren. Het structuurfonds is een belangrijke bouwsteen voor de uitwerking van het ROM-streefbeeld. Deze overeenkomsten kunnen op z'n vroegst op 1 januari 2000 worden ondertekend, vermits het Gentse Havenbedrijf dan pas als gemeentelijk autonoom bedrijf zal fungeren. Bepaalde actoren koppelen de goedkeuring van de overeenkomst aan een lijst van de te amoveren zones en het bijbehorende kostenplaatje.

2. De bewoners van Desteldonk, Sint-Kruis-Winkel, Rieme, Doornzele, Kerkbrugge en Langerbrugge werden geïnformeerd tijdens informatiebijeenkomsten (zes in totaal) van het ROM-project. Het verslag van die hoorzittingen werd bezorgd aan de stuurgroep van het ROM-project en is nog in behandeling.

Daarnaast heeft de heer Roeland Aelbers, vanuit zijn informatieopdracht, mij op 22 juni 1999 een tussentijds rapport bezorgd, waarbij tien aanbevelingen werden geformuleerd.

Daarin merkte hij op dat de aanpak, zoals door de stuurgroep van het ROM-project onder leiding van de gouverneur tot op heden uitgevoerd, de juiste is, omdat hij ernaar streeft om een zo breed mogelijke consensus te bereiken met iedereen die betrokken is in dit gebied.

Volgende aanbevelingen werden geformuleerd :

- a) ROM-project : duidelijk afbakenen welke gehuchten moeten worden geamoveerd en op welke termijn ;
- b) sociaal begeleidingsplan : klaar zijn wanneer er duidelijkheid komt over de te amoveren woonkernen en de communicatie plaatsvindt naar de ganse bevolking van het ROM-gebied ;
- c) onderzoeken of alle omliggende gebieden van de te amoveren gehuchten niet op vrijwillige basis kunnen worden onteigend en dan kunnen gebruikmaken van het sociaal begeleidingsplan ;

- d) duidelijke afspraken maken met het onteigeningcomité om dezelfde voorwaarden toe te kennen aan de gedwongen onteigeningen als aan de onteigeningen in der minne ;
- e) landbouw : integraal onteigenen ;
- f) Gewestelijke Maatschappij voor Huisvesting moet fondsen krijgen voor projecten ;
- g) aanspreekpersoon aanstellen in elke gemeente : Zelzate, Evergem en Gent. Bovendien een sociaal bemiddelaar aanstellen die een coördinerende rol speelt om ervoor te zorgen dat dezelfde voorwaarden in elke gemeente gelden en dat er bestendig overleg is, en die de knelpunten wegwerkt ;
- h) individuele bevraging ;
- i) dringend structuurfondsen oprichten om verwerving van gronden en woningen te doen en het nodige geld vrij te maken om het sociaal begeleidingsplan te kunnen uitvoeren ;
- j) algemeen is het van groot belang dat de gemeentebesturen rechtstreeks communiceren met hun inwoners en mee oplossend tewerkgaan.

De heer Roeland Aelbers heeft nog geen rechtstreekse contacten gehad met de bevolking. Dit kan slechts gebeuren op het moment dat het sociaal begeleidingsplan de goedkeuring krijgt van de Vlaamse regering.

3. Momenteel wordt gewerkt aan de selectie en de prioriteiten van de gebieden die in aanmerking komen voor het structuurfonds. Er is nog geen definitieve lijst goedgekeurd.

Zodra de selectie is gebeurd en de prioriteiten zijn vastgesteld, zal het dossier voor goedkeuring aan de Vlaamse regering worden voorgelegd.

Vraag nr. 24
van 14 september 1999
van de heer LUDWIG CALUWE

Ring Antwerpen – Geplande renovatiewerken

De afgelopen weekends vonden er werken plaats op de E19 tussen Merksem en Brasschaat. Ondanks de vele waarschuwingen in de media en de duidelijke richtlijnen op het traject, ontstonden er reus-

achtige files. Het voorgesteld alternatief parcours via de Liefkenshoektunnel werd zelden of niet gevolgd. Het handhaven van de tolheffing tijdens de werken is hieraan wellicht niet vreemd.

Volgend jaar gaan de werken aan de Antwerpse ring van start. Met het bovenvermelde proefstuk in het achterhoofd, rijst de vraag naar het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel tijdens deze werken. De maatregel zou een aantal weggebruikers overtuigen. Een gedeelte van de verkeersellende zou zo kunnen worden verholpen.

Ik neem aan dat maatregelen om de verkeersellende op te vangen tijdens de komende werken aan de Antwerpse ring reeds worden voorbereid. Is het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel tijdens die werken, een maatregel die wordt overwogen ?

Zo ja, wat is de concrete regeling ?

Zo neen, waarom niet ?

Antwoord

Vooreerst kan ik meedelen dat er op dit ogenblik nog geen enkele principiële beslissing genomen is over de timing van de geplande renovatiewerken aan de Antwerpse ring. De stelling dat deze werken volgend jaar zullen worden uitgevoerd, is dan ook voorbarig.

Niettemin is het wel correct dat de renovatie nu reeds door mijn administratie wordt bestudeerd. De Vlaamse volksvertegenwoordiger zal begrijpen dat voor dergelijke ingrijpende werken een grondige voorstudie noodzakelijk is, gelet op de mogelijke consequenties voor de hele regio. De uitvoering van de werken zal in elk geval op grote schaal (zelfs internationaal) en ruim op voorhand worden bekendgemaakt, zodat alle betrokken partijen er voldoende lang op voorhand mee rekening kunnen houden.

De afdeling Wegengbouwkunde heeft een uitgebreid onderzoek van de draagkracht van de bestaande wegstructuur uitgevoerd. Op basis van de resultaten van dit onderzoek zijn er meerdere renovatiescenario's mogelijk, die elk hun voor- en nadelen hebben en die in mindere of meerdere mate een beroep moeten doen op een alternatieve route voor het verkeer. De voor- en nadelen van de verschillende scenario's worden op dit ogenblik door mijn administratie onderzocht. Vanzelfsprekend zal de verkeershinder een doorslaggevende factor zijn in de keuze voor één van de scenario's.

Zodra dit onderzoek is afgerond, zal mijn administratie mij een rapport bezorgen, niet alleen inzake de mogelijke uitvoeringsmodaliteiten, maar ook inzake de financieringsmogelijkheden. De kosten voor de renovatie zijn zeer omvangrijk (meer dan 1 miljard) en werden nog niet opgenomen in het meerjarenprogramma van Openbare Werken. Op basis van dit rapport zal ik een beslissing nemen over de timing en de uitvoeringswijze van de renovatiewerken.

Wat de vraag naar een mogelijke omleiding van het verkeer via de Liefkenshoektunnel betreft, moet ik meedelen dat ik hierop enkel kan antwoorden nadat er gekozen is voor één van de mogelijke renovatiescenario's. In elk geval wil ik nu reeds duidelijk stellen dat een tolvrije Liefkenshoektunnel slechts één aspect van de problematiek is. Rekening houdende met het knelpunt ter hoogte van de Leugenberghoek (dat momenteel wordt weggewerkt), bedraagt de capaciteit van een alternatieve route via de Liefkenshoektunnel maximaal 40.000 voertuigen per dag, terwijl het verkeer via de Kennedytunnel een veelvoud hiervan bedraagt. Het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel kan dan ook niet meer zijn dan een onderdeel van een pakket van maatregelen om de verkeershinder ten gevolge van de wegenwerken te minimaliseren.

In het kader van het geheel van de te nemen verkeersmaatregelen (bv. het inschakelen van De Lijn of het gebruiken van de Liefkenshoektunnel als alternatieve route) zullen afspraken worden gemaakt met de betrokken partijen.

Vraag nr. 27 van 23 september 1999 van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN

Masterplan Netebekken – Stand van zaken

Naar aanleiding van de overstromingen die vorig jaar heel wat ramspoed hebben gebracht voor de inwoners van gemeenten zoals Berlaar, Sint-Katelijne-Waver, Koningshooikt en andere, heeft de bestendige deputatie van de provincie Antwerpen de Vlaamse overheid gevraagd om niet te talmen met de opstelling van het zogenaamde masterplan voor het Netebekken. Dat zou pas over vijf jaar klaar zijn, maar het provinciebestuur zou het graag versneld uitgevoerd zien.

Wordt ondertussen aan die vraag tegemoetgekomen ?

Antwoord

1. Naar aanleiding van de wateroverlast van september, oktober en november 1998 en de zware tijwering van februari 1999, werden de zwakste plaatsen alvast verstevigd. Ter vervanging van mobiele pompen, door de provincie op enkele cruciale punten opgesteld, zal de administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) overgaan tot de installatie van tijdelijke pompstations ter ontlasting van zijlopen ter hoogte van bebouwde kommen.

De aanbestedingen zullen deels nog dit jaar plaatsvinden.

2. Ik wil er nog de aandacht op vestigen dat het Netebekken voor ruim 70 % onderhevig is aan de tijwering.

Het lopende Sigmaplan wordt momenteel geactualiseerd. Hierbij wordt een maximale vrijheid nagestreefd door een combinatie van de aanleg van nieuwe overstromingsgebieden, de mogelijke bouw van een kleine stormvloedkering bij Lier en de plaatselijke verhoging van dijken.

3. Vooruitlopend op de ontwikkeling van het geïntegreerd waterhuishoudingsplan, worden door de administratie Waterwegen en Zeewezen en de administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer (Aminal) reeds deelprojecten voorbereid ter hoogte van natuurgebieden eigendom van het gewest.

Daarvoor worden volgend jaar alvast inrichtingsplannen uitgewerkt, zodat er gecontroleerde overstromingen mogelijk worden, die de woonkernen zullen ontlasten.

4. Er is blijkbaar een misverstand over de opmaak en uitvoering van plannen voor waterbeheer in het Netebekken.

Het masterplan voor de Grote Nete beoogt een geïntegreerd waterhuishoudingsproject, waarbij de vallei (winterbedding) en monding van alle zijlopen betrokken zijn. De krachtlijnen voor dat geïntegreerd rivierbeheer liggen reeds vast. De uitwerking ervan wordt nu toegepast op de Demer, waar de wateroverlast nog schrijnender was. Aansluitend volgt het Netebekken.

5. Daarnaast is het de bedoeling dat in de elf rivierbekkens in Vlaanderen integrale bekkenbeheerplannen worden opgemaakt. De opmaak

van die plannen wordt gecoördineerd door de ambtenarenwerkgroep van het bekkencomité.

Recentelijk werd door het Vlaams Integraal Wateroverlegcomité (VIWC) beslist om het Netebekken als proefproject op te starten. Gezien de omvang van de werkzaamheden om tot dergelijk integraal bekkenbeheerplan te komen – maatschappelijk overleg inclusief – kan het inderdaad nog een aantal jaren duren vooraleer dit plan is gefinaliseerd. Uiteraard zal erover worden gewaakt dat het zogenaamde masterplan totstandkomt in nauw overleg met de overige waterbeheerders in het Netebekken, teneinde te voorkomen dat het masterplan (voor de rivier en geconcentreerd op de waterhuishouding) en het integraal bekkenbeheerplan (voor het gehele stroombekken en integraal bekken : kwaliteit/kwantiteit/natuur) tegenstrijdige maatregelen zouden inhouden.

6. Er loopt thans reeds een studie met betrekking tot het Netebekken ter onderkenning van de knelpunten waarvoor, los van de globale oplossing, specifieke lokale oplossingen moeten worden uitgewerkt.

De timing van het masterplan mag niet worden verward met die voor de opstelling van het integraal bekkenbeheerplan.

Vraag nr. 1
van 27 september 1999
van de heer CARL DECALUWE

Kabinetsmedewerkers – Detacheringen

De kabinetten van de nieuwe Vlaamse regering zouden een derde kleiner zijn dan die van de vorige regering. Voor het niveau van de politieke raadgevers en adviseurs had de vorige regering een reductie van 30 procent gepland.

Dit zou door de nieuwe Vlaamse regering nog wat worden verstrengd. Op bladzijde 14 en 15 van het regeerakkoord wordt duidelijk gesteld dat de rol van de administratie wordt versterkt.

1. Hoeveel medewerkers werden naar het kabinet gedetacheerd vanuit de administratie die onder de bevoegdheid van de minister valt ?
2. Hoeveel medewerkers werden naar het kabinet gedetacheerd vanuit de administratie die niet onder de bevoegdheid van de minister valt ?

3. Hoeveel medewerkers werden naar het kabinet gedetacheerd vanuit de Vlaamse openbare instellingen ?
4. Hoeveel medewerkers worden, overeenkomstig een artikel van de rechtspositieregeling van betrokken Vlaamse openbare instelling die onder de bevoegdheid van de minister valt, belast met beleidsressortterend werk, maar worden niet gedetacheerd naar het kabinet ?

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

Antwoord

Een gecoördineerd antwoord zal worden verstrekt door de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden.

Vraag nr. 2 van 28 september 1999 van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN

Verkeerslichten – Conflictvrije regeling

Het komt me voor dat heel wat verkeersongevallen kunnen worden verhinderd door de aanleg van rotondes (als daar ruimte voor is), maar ook door de installatie van verkeerslichten volgens het Nederlandse systeem. Die lichten regelen de verkeersstroom zodanig dat voertuigen die linksaf moeten, niet worden gehinderd door voertuigen die uit de andere richting komen.

Op hoeveel kruispunten in Vlaanderen wordt dit systeem al gehanteerd ?

Wat zijn de extra kosten die gepaard gaan met de installatie van dit systeem ?

Antwoord

1. In Vlaanderen zijn een 75-tal kruispunten uitgerust met een "conflictvrije regeling", waarbij het conflict tussendoor rechtdoor en linksaf wordt geregeld (vermeden).
2. De extra kosten belopen gemiddeld 600.000 frank per kruispunt voor de extra portalen.

Volledigheidshalve moet worden vermeld dat meestal, voor een resultaatsbevorderende op-

lossing, ook infrastructuurwerken aangewezen zijn. De kosten hiervan kunnen oplopen tot 3.000.000 frank.

Vraag nr. 3 van 28 september 1999 van de heer CHRIS VANDENBROEKE

N382 Waregem-Wielsbeke – Doortrekking

Naar ik vernam, kennen de werkzaamheden aan de N382 een gevoelige vertraging, veroorzaakt door financiële problemen van de aannemer.

1. Komt er een nieuwe aanbesteding ?
2. Wanneer kunnen (zullen) de werkzaamheden worden hervat ?
3. Voor wanneer is het einde van de werken gepland ?

Antwoord

1. Er komt geen nieuwe aanbesteding. De curatoren hebben voorgesteld de opdracht over te dragen aan de NV Stadsbader-Flamand uit Harelbeke. Op 23 september laatstleden heb ik de overeenkomst tot overdracht ondertekend.
2. De werkzaamheden worden hervat op maandag 18 oktober eerstkomend.
3. De aannemer beschikt over een termijn van 75 werkdagen om de werken te beëindigen.

Rekening houdende met het verlof in de bouw op het einde van het jaar en met de komende winterperiode, wordt het einde van de werken gepland voor eind mei, begin juni van het jaar 2000.

Vraag nr. 4 van 28 september 1999 van de heer CHRIS VANDENBROEKE

Leiewerken Kortrijk – Planning

Een paar jaar geleden, en dit nadat er reeds ontelbare malen was op aangedrongen, werd eindelijk een aanvang gemaakt met de verbreding en de rechtekking van de Leie in Kortrijk. Het bevaarbaar maken van de Leie voor schepen tot 1.350 ton is immers afhankelijk van deze ingreep. Comple-

mentair met deze investeringen zijn er bovendien de noodzakelijke vernieuwingen en/of vervangingen van de bruggen, dit alles in de onmiddellijke nabijheid van het stadscentrum.

Nauwelijks was evenwel met deze ingrijpende werkzaamheden een aanvang genomen, toen bleek dat er van een manifeste bodemverontreiniging sprake was en de werken werden stopgezet. Maanden houdt dit nu al aan, uiteraard tot ergernis van de omwonenden, die zich op een bouwverf wanen en daarin naar de nabije toekomst niet de minste verandering zien optreden.

Als vanzelf, wat de aangekondigde verbeteringen op het vlak van de binnenvaart betreft, leidt dit alles tot mateloze vertragingen.

1. Voor wanneer wordt de sanering van de verontreinigde gronden gepland ?

Wat is het prijskaartje van deze saneringswerken ?

2. Kunnen intussen bepaalde deelwerkzaamheden niet worden hervat en/of afgewerkt ?
3. Voor wanneer wordt de afwerking gepland van de aangepane verbintenissen, ondanks alle vertragingen ?

Antwoord

1. Het bodemsaneringsproject voor de verontreinigde gronden aan de Diksmuidekaai en het Koning Albertpark, door de Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaams Gewest (OVAM) conform verklaard op 26 april 1999, werd door de beslissing van de Vlaamse regering van 8 juni 1999 opgenomen op de lijst van de door OVAM uit te voeren ambtshalve saneringen.

Momenteel wordt dan ook door de OVAM en de administratie Waterwegen en Zeewezen (afdeling Bovenschelde) voortgewerkt aan de voorbereidingen voor de uitvoering van dit omvangrijke en complexe saneringsproject.

De raming voor deze sanering bedraagt 396 miljoen. Gelet op de zware budgettaire impact hiervan en rekening houdende met de procedureel opgelegde termijnen (o.a. aanbesteding op Europees niveau), wordt de start van de eigenlijke saneringswerken op het terrein op z'n vroegst in het voorjaar van 2000 verwacht.

2. Gelet op de grote technische interferentie tussen de saneringswerken en de eigenlijke infrastructuurwerken (bv. de bouw van de Groeninbrug of de realisatie van de bochtafsnijding aan de Diksmuidekaai), moeten deze beide aspecten geïntegreerd worden aangepakt.

Het is momenteel dan ook, zeker wat fase 1 betreft, technisch en economisch zo goed als onmogelijk bepaalde deelwerkzaamheden aan te vatten.

3. Mede gelet op de zware milieutechnische problemen, lijkt het niet meer haalbaar de moderniseringswerken van de Leie op het 1.350 ton-gabariet in de doortocht van Kortrijk volledig af te werken tegen medio 2003.

Als realistische einddatum wordt nu op z'n vroegst 2005 à 2006 naar voren geschoven.

Vraag nr. 6 van 30 september 1999 van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN

Fietsroutes – Eenvormige richtingborden (2)

In zijn antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 17 van 10 september 1999 inzake de bewegwijzering van fietsroutes, verwijst de minister vice-president naar het verkeersbord F34b, dat de routes aangeeft waarlangs fietsers zich in de grootst mogelijke veiligheid van het ene punt naar het andere kunnen begeven (*Bulletin van Vragen en Antwoorden nr. 1 van 8 oktober 1999, blz. 8 – red*).

1. Terwijl in Nederland deze routes systematisch worden aangegeven, komt het mij voor dat dit in Vlaanderen veel minder het geval is. Het verkeersbord F34b is toch niet echt opvallend aanwezig in het straatbeeld ?
2. Beschikt de minister vice-president over cijfergegevens aangaande de verspreiding van dit verkeersbord ?
3. Volgens welke criteria worden die borden geplaatst ?
4. Komt de beslissing tot bewegwijzering uitsluitend toe aan het departement, of kunnen ook gemeenten initiatieven nemen ?
5. Is een inhaaloperatie hier niet aangewezen ?

Antwoord

1. Het verkeersbord F34b is bestemd voor de bewegwijzering van utilitaire fietspaden.

Dit utilitair karakter houdt in dat het aangeduide traject uiteraard veilig moet zijn, maar het mag ook geen of geen al te grote omweg vergen. Dit laatste is in de realiteit niet altijd realiseerbaar, vermits gewestwegen meestal de kortste weg vormen tussen punt A en punt B. Ook de fietsers zullen daarom dit traject willen volgen. Het is de taak van de wegbeheerder dit natuurlijk gedrag van de fietsers te respecteren en te zorgen voor een zo goed mogelijke staat van de fietspaden.

Het is duidelijk dat in dit utilitair kader afzonderlijke aanbevolen fietsroutes, aangeduid door de borden F34b, minder aan bod zullen komen en dat de meeste aandacht van mijn departement zal gaan naar de uitbouw van de fietspaden langs gewestwegen.

Bij dit alles kan nog worden aangestipt dat utilitaire fietstrajecten in bepaalde gevallen kunnen samenvallen met de recreatieve fietsroutes, die door afzonderlijke zeshoekige borden worden gesignaleerd. In dat geval zal – zij het over een beperkte afstand – een dubbele bewegwijzering worden toegepast.

2. Rekening houdende met de inhoud van punt 1 en in het bijzonder met de inschakeling van het gemeentelijk wegennet, zijn cijfergegevens inzake de verspreiding van het bord F34b niet beschikbaar.
3. De borden F34b worden geplaatst op basis van de algemene filosofie, namelijk het aanduiden van aanbevolen fietsroutes.
4. De beslissing tot bewegwijzering komt niet uitsluitend toe aan mijn departement.

Gezien de frequente inschakeling van het gemeentelijk wegennet, is een overleg met de gemeente onontbeerlijk, bijvoorbeeld naar aanleiding van de opstelling van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

5. De mogelijkheden tot en de noodzaak van een inhaaloperatie zullen afhangen van de plaatselijke situatie.

De bedoeling moet zijn de fietsers een veilig en comfortabel reistraject aan te bieden, en dit moet geval per geval worden onderzocht.

Wat mijn departement betreft, lijkt mij de aanleg en de uitbouw van fietspaden langs gewestwegen een primordiale taak. Alternatieve oplossingen kunnen en moeten het voorwerp uitmaken van overleg met de betrokken gemeenten.

**Vraag nr. 7
van 1 oktober 1999
van de heer WILFRIED AERS**

Nieuwe trams Gent – Afmetingen

Ik verneem dat de door De Lijn voor Gent bestelde trams, die hadden moeten beginnen te rijden op 11 september jongstleden (opening van het Keizer Kareljaar) voorlopig in de remise moeten blijven. Ze zouden namelijk te breed zijn voor sommige van de straten waar ze door moeten, namelijk tien centimeter meer dan gebruikelijk.

Is dit bericht juist ?

Indien dit bericht juist is, hoe is deze "vergissing" ontstaan en wat doet De Lijn om dit probleem op te lossen ?

Hoeveel kost de oplossing van dit probleem ?

Antwoord

De breedte van de recentelijk bestelde trams die op het tramnet van Oost-Vlaanderen zullen worden ingezet, is nooit een reden geweest waarom zij nog niet in exploitatie zijn genomen. De nieuwe tramrijtuigen zijn niet te breed. Dit is duidelijk gebleken uit voorlopige tests.

De nieuwe Siemens-tram heeft een breedte van 2,3 m, de breedte van de bestaande PCC-tram is 2,2 m. De toegelaten breedte in het wegverkeer is wettelijk vastgelegd op 2,55 m.

De nieuwe tram is dus langs iedere zijde 5 cm breder dan de bestaande PCC. De breedte van 2,3 m op zithoogte, geeft een maximaal comfort aan de reizigers en laat ook een maximale capaciteit toe. De infrastructuur op het net van De Lijn laat deze breedte toe, die overigens ver beneden het wettelijk toegelaten maximum blijft.

In de bochten zal de nieuwe Siemens-tram een kleinere bestreken baan beschrijven in vergelijking met de bestaande PCC-trams. De enige hinder die hieruit eventueel kan ontstaan, zal te wijten zijn aan slecht geparkeerde wagens, wat vooral voorkomt op lijn 1. Bij correct parkeergedrag is geen hinder te verwachten.

De levering van de eerste trams werd wat verlaat en de levering van de volgende trams vervroegd. Hierdoor komt het gemiddelde leveringsschema evenwel niet in het gedrang.

Vraag nr. 8
van 6 oktober 1999
van de heer CARL DECALUWE

A17 Kortrijk – Geluidshinder

Bij noordelijke, oostelijke en noord-oostelijke wind – wat vaak in de zomer voorkomt – is het permanent lawaai van de autoweg A17 abnormaal hinderlijk voor de inwoners van Rollegem en een deel van Marke en Aalbeke. Bij andere windrichtingen lijden vooral de bewoners van Marke, Kortrijk en Bellegem daaronder.

De wegverharding van de sinds 1981 afgewerkte autoweg werd destijds geenszins lawaaiarm geconcepieerd, dus niet volgens de vandaag geldende Vlarem II-normen, die voor landelijke en woongebieden richtwaarden aangeeft tot 50 dB(A) overdag (7 tot 19u) en 45 dB(A) 's nachts. De verharding vanaf de E17 tot in Dottenijs bestaat uit dwarsgegroefd cementbeton, wat vanaf 60 km/u een haast ondraaglijke en tot ver in het landschap doordringende geluidsoverlast geeft.

De meest getroffen woningen dateren van voor de aanleg van de autoweg.

1. In welke mate werden reeds geluidsmetingen uitgevoerd en wat waren de resultaten ?
2. Indien er nog geen geluidsmetingen werden uitgevoerd, heeft de minister dan reeds opdracht daartoe gegeven ?
3. Welke andere maatregelen (affrezen – grindfrenzen) werden reeds genomen teneinde de lawaaihinder te beperken ?

Antwoord

1. Langs het in 1998 opengestelde deel van de autosnelweg A17 werden nog geen geluidsmetingen uitgevoerd.

Wel werden er geluidsmetingen uitgevoerd langs de andere A-wegen in de regio Kortrijk (E17, R8, A19), die echter dateren van het begin van de jaren negentig.

2. Er zal een nieuwe reeks metingen worden uitgevoerd, teneinde een actueel overzicht te verkrijgen van de geluidsproblematiek in gans de regio Kortrijk.

Deze meetcampagne zal een zekere tijd in beslag nemen.

3. Er werden tot op heden nog geen maatregelen genomen om de wegverharding geluidsarmer te maken.

Op basis van de resultaten van de nieuwe meetcampagne en de beschikbare middelen zal er worden nagegaan welke ingrepen prioritair zijn.

Vraag nr. 12
van 6 oktober 1999
van de heer LUDWIG CALUWE

E19 afrit St.-Job-in-'t-Goor – Fileprobleem

De aanleg van een nieuwe rotonde aan de Sint-Jobsesteenweg (N117) en de afrit Sint-Job-in-'t-Goor langs de E19 zou de oplossing kunnen betekenen voor de rijen wagens die nu dagelijks moeten aanschuiven bij het oprijden en verlaten van de autosnelweg.

Werd deze mogelijke oplossing reeds onderzocht en zo ja, wat zijn de (voorlopige) conclusies ?

Antwoord

Mijn administratie heeft voorgesteld om de kruispunten van het complex "Sint-Job-in-'t-Goor" van de autosnelweg E19 met de gewestweg N117 om te vormen tot rotondes.

Deze maatregel komt niet alleen de doorstroming, maar ook de verkeersveiligheid ten goede.

De timing is afhankelijk van de aanleg van de hogesnelheidslijn (HSL), vermits beide werken gecombineerd zullen worden uitgevoerd om de verkeershinder tot een minimum te beperken.

Vermoedelijk zullen ze worden uitgevoerd in de loop van het jaar 2001.

Vraag nr. 15
van 7 oktober 1999
van de heer CARL DECALUWE

E 17 oprit Oudenaardsesteenweg Kortrijk – Bermgras

Op de oprit van de E17 richting Gent aan de Oudenaardsesteenweg in Kortrijk wordt de zichtbaarheid enorm belemmerd door het hoog opgroeiende gras op de middenberm van de Oudenaardsesteenweg.

1. In welke mate is er een planmatige aanpak voor het maaien van grasbermen op plaatsen waar de zichtbaarheid kan worden gehinderd? Bestaat er hieromtrent een prioriteitenplan?
2. Waarom werd er niet gemaaid aan de Oudenaardsesteenweg in Kortrijk?
3. In welke mate kan de wegbeheerder, hier het Vlaams Gewest, verantwoordelijk worden gesteld bij eventuele ongevallen?
4. Bestaan er reeds gevallen waarbij de overheid werd veroordeeld voor nalatigheid voor het niet maaien van bermgras dat de zichtbaarheid hindert?

Antwoord

1. In het bijzonder bestek voor groenonderhoud, opgemaakt conform een eenheidsbestek van de administratie Wegen en Verkeer, is er in een veiligheidsmaaibeurt voorzien uit te voeren tussen 15 april en 15 mei, en een volledige maaibeurt tussen 15 juni en 15 september.

De aannemer krijgt een lijst met de verschillende gewestwegen die hij moet maaien. De administratie geeft hem de nodige richtlijnen wat de volgorde betreft.

De voorschriften van het bermdecreet (27 juni 1984) worden nageleefd, en zodoende worden geen maaiwerken uitgevoerd buiten de veiligheidsmaaibeurt en één volledige beurt.

2. Op 23 september laatstleden heeft de toezichter samen met de aannemer van de maaiwerken het district gecontroleerd en opmerkingen gemaakt, teneinde de vorderingsstaat te kunnen opmaken.

Op de middenberm van de Oudenaardsesteenweg in Kortrijk moest de aannemer nog enkel bosmaaieren rond de signalisatie (de middenberm was reeds gemaaid).

3. Bij eventuele ongevallen wordt in het district een verslag opgemaakt aan de hand van de gegevens van politie of rijkswacht.

Dit verslag wordt voor advies en regeling bezorgd aan de afdeling Juridische Dienstverlening in Brussel.

4. Er zijn tot op heden geen gevallen bekend waarbij de overheid werd veroordeeld voor nalatigheid bij het niet maaien van bermgras dat de zichtbaarheid hindert.

Vraag nr. 20
van 8 oktober 1999
van de heer JOHAN DE ROO

N9 Belzele (Evergem) – Veiligheid fietsers

Op het gedeelte van de N9 (Maldegem-Gent) ter hoogte van de Evergemse woonkern Belzele wordt de verkeersveiligheid van de fietsers vaak in vraag gesteld. Fietsers die komen van het Lievepad en in de richting van Gent rijden, moeten oversteken.

Voor fietsers is dit dan ook een zeer gevaarlijke en risicovolle oversteekplaats.

Aangezien de minister vice-president er in het regeerakkoord een prioriteit van maakt om het aantal verkeersslachtoffers te reduceren, had ik graag volgende vragen gesteld.

1. Wanneer werd de verkeerssituatie voor fietsers langs dit gedeelte van de N9 aangepast en werden fietsers verplicht over te steken in plaats van aan dezelfde kant van de weg te blijven fietsen? Waarom werd dit veranderd?

2. Werden reeds maatregelen gepland om deze verkeersonveilige situatie te verhelpen? Zo ja, welke, en wanneer worden ze uitgevoerd?

Antwoord

Oorspronkelijk lag langs de gewestweg N9 van Gent tot Maldegem een dubbelrichtingsfietspad langs de rechterkant van de weg. In 1976 werd een aanvang genomen met het ontdubbelen van het fietspad. Zo werd onder andere vanaf Bierstal (Lovendegem) tot Palingshuizen (Gent) een twee meter breed vrijliggend fietspad aangelegd langs de andere zijde (kant kanaal Gent-Brugge) van de gewestweg.

De reden van deze ontdubbeling is dat een dubbelrichtingsfietspad langs een weg met veel bebouwing en talrijke zijstraten, wat het geval is voor de N9 van Gent tot Maldegem, op meerdere punten onveilig is. Ter hoogte van opritten en zijstraten komt de linksrijdende fietser voor de andere weggebruiker immers uit een onverwachte richting, wat het risico op ongevallen vergroot. Momenteel wordt er trouwens algemeen aangenomen dat een dubbelrichtingsfietspad veeleer aangewezen is langs landelijke wegen met een beperkt aantal aansluitingen.

Het fietspad langs de rechterkant is bovendien maar twee meter breed, terwijl voor een dubbelrichtingsfietspad een minimale breedte van 2,50 meter wordt aanbevolen.

De administratie Wegen en Verkeer (afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen) blijft bijgevolg bij haar standpunt dat langs de gewestweg N9 tussen Gent en Evergem het fietspad langs beide zijden dient te worden gebruikt, zoals op het volledige traject van de N9 van Gent tot Maldegem.

Wat het dwarsen van de gewestweg N9 ter hoogte van het Lievepad betreft, moet worden toegegeven dat dit een zeker risico inhoudt. Het kruisen van een drukke gewestweg houdt steeds een zeker risico in.

Bij de opmaak van het driejarenprogramma 2000-2002 zal ik in elk geval onderzoeken of er met prioriteit kredieten kunnen worden vrijgemaakt voor de aanpassing van het kruispunt ter hoogte van het Lievepad (kruispunt met Rabotstraat in Evergem). Bij het opstellen van het ontwerp zal dan bijzondere aandacht worden besteed aan een veiligere fietsoversteekplaats.

MIEKE VOGELS

VLAAMS MINISTER
VAN WELZIJN, GEZONDHEID
EN GELIJKE KANSEN

Vraag nr. 12

van 7 september 1999

van mevrouw PATRICIA CEYSENS

OCMW-ziekenhuizen – Beheer en samenwerkingsakkoorden

Het decreet van 28 juli 1998 bracht, met het oog op een efficiënter beheer van openbare ziekenhuizen en met het oog op het vergemakkelijken van samenwerkingsverbanden tussen openbare en private ziekenhuizen, twee belangrijke wijzigingen aan de OCMW-wet aan.

Ten eerste werden de regels inzake de vereniging volgens hoofdstuk XII van de OCMW-wet versoepeld en werd het voor OCMW's mogelijk voor het beheer van het eigen ziekenhuis een vereniging naar hoofdstuk XII van de OCMW-wet op te richten.

Ten tweede werd voorzien in de mogelijkheid voor een OCMW om samen met andere openbare besturen en private partners een VZW naar hoofdstuk XIIbis van de OCMW-wet op te richten met het oog op de exploitatie van een ziekenhuis.

1. Hoeveel OCMW's richtten met het oog op de exploitatie van hun eigen ziekenhuis een vereniging op naar hoofdstuk XII van de OCMW-wet?
2. Hoeveel OCMW's richtten met het oog op de exploitatie van hun ziekenhuis in samenwerking met andere openbare besturen en VZW's een VZW op naar hoofdstuk XIIbis?
3. Hoeveel ziekenhuizen werden beheerd door een OCMW, een VZW, een vereniging cfr. hoofdstuk XII, een vereniging cfr. hoofdstuk XIIbis eind 1998 en eind 1997?
4. Hoeveel OCMW-ziekenhuizen werden door een overdracht ingebracht in een VZW?

Antwoord

1. Op 31 december 1998 hadden 15 OCMW's hun ziekenhuis ingebracht in acht verenigingen naar hoofdstuk XII.

2. Op 31 december 1998 was 1 OCMW toegetroeden tot een vereniging naar hoofdstuk XIIbis.

Algemene Ziekenhuizen	1997	1998
OCMW	32	22
VZW	72	61
Vereniging hoofdstuk XII	7	10
Vereniging hoofdstuk XIIbis	0	1

4. Tussen 1 januari 1988 en 31 december 1998 werden 6 OCMW-ziekenhuizen overgebracht naar een VZW.

Als **bijlage** vindt de Vlaamse volksvertegenwoordiger meer gedetailleerde gegevens met betrekking tot de beheercategorieën van de algemene ziekenhuizen.

(Bovenvermelde bijlage ligt ter inzage bij het Algemeen Secretariaat van het Vlaams Parlement, dienst Schriftelijke Vragen – red.)

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

Maatschappelijk opbouwwerk West-Vlaanderen – Middelen

RISO – West-Vlaanderen (Regionale Instelling voor Samenlevingsopbouw) geeft een alarmerend signaal inzake de werkomstandigheden van het opbouwwerk in deze provincie.

Ingevolge het decreet betreffende de erkenning en subsidiëring van het maatschappelijk opbouwwerk van 26 juni 1996, moet RISO in West-Vlaanderen het namelijk zien te beredderen met slechts vier gesubsidieerde opbouwwerkers, die moeten instaan voor eerstelijnswork in de hele provincie. Onnodig de minister te wijzen op de problemen die deze mensen ondervinden, willen ze zoveel mogelijk contacten leggen met de bewoners van de West-Vlaamse regio's.

Het opbouwwerk, dat een onmisbare schakel vormt tussen de burger en de beleidsverantwoordelijken, dient dan ook degelijk te worden ondersteund door de Vlaamse overheid. Het heeft nood aan meer middelen en personeel, wil het op een efficiënte manier het democratiseringsproces aan de basis mee helpen ondersteunen. Zonder de steun van de Vlaamse overheid dreigt namelijk een groot deel van de bevolking verstoken te blijven van elke vorm van beleidsparticipatie, wat de kloof tussen

de burger en de politiek alleen maar kan vergroten.

1. Is de minister op de hoogte van de moeilijkheden waarmee de provinciale opbouwwerkers te kampen hebben ?

2. Hoe beoordeelt zij de klacht van RISO-West-Vlaanderen over het tekort aan personeel en middelen ?

Gaat zij akkoord met de stelling van RISO dat het door dit tekort onvoldoende slagkracht heeft om de sociale uitsluiting verder terug te dringen ?

3. Welke maatregelen heeft zij reeds genomen om een sterkere ondersteuning te geven aan het opbouwwerk, zodat alle burgers gelijke kansen krijgen om inspraak te hebben in het beleid ?

Antwoord

De VZW RISO West-Vlaanderen is erkend als regionaal instituut voor maatschappelijk opbouwwerk. Deze sector heeft als regelgeving het decreet van 26 juni 1991 houdende erkenning en subsidiëring van het maatschappelijk opbouwwerk, en het besluit van de Vlaamse regering van 31 juli 1991 tot uitvoering van het decreet van 26 juni 1991 houdende erkenning en subsidiëring van het maatschappelijk opbouwwerk.

Volgens artikel 2 van het decreet moeten de organisaties voor maatschappelijk opbouwwerk op methodische en intentionele wijze met en door de bevolking werken aan de bestrijding van opeengestapelde vormen van achterstelling, die zich groepsmatig voordoen op een voldoende verdichte wijze in een territoriaal omschrijfbaar eenheid. Het aantal bevolkingsgroepen in dergelijke achterstellings-situatie is niet bekend, wat trouwens een kenmerk is van achterstelling, maar is in elk geval waarschijnlijk groot, te groot. Het komt aan de organisaties voor maatschappelijk opbouwwerk toe om bij het opstellen van hun meerjarenplan zo zinvol mogelijk prioriteiten te leggen voor de inzet van hun opbouwwerkers, rekening houdende zowel met wat reeds door anderen gebeurt, als met de beschikbare menskracht.

De subsidiabele personeelsformatie van het regionaal instituut voor maatschappelijk opbouwwerk van West-Vlaanderen werd begin 1998 reeds uitgebreid met een opbouwwerker en een educatief staf lid, wat een aanzienlijke versterking betekende.

Bij de recente toekenning van bijkomende arbeidsplaatsen in het kader van de "sociale Maribel", heeft de sector zelf evenwel geen prioriteit gegeven aan West-Vlaanderen, maar voorrang gegeven aan de grote instituten.

Vanuit de sector worden trouwens meerdere en uiteenlopende vragen om bijkomende middelen gesteld, zoals trouwens vanuit zowat alle sectoren. Binnen de budgettaire mogelijkheden kunnen deze niet allemaal en dadelijk worden beantwoord, maar is er een afwegen en bepalen van prioriteiten vereist, wat de nodige tijd vergt.

Voor de sector van het maatschappelijk opbouwwerk heb ik evenwel in de begroting 2000 al bijkomende middelen opgenomen om het mogelijk te maken een regionaal instituut voor maatschappelijk opbouwwerk te erkennen in Gent. De grootste problematiek aldaar, met een concentratie van bevolkingsgroepen die kampen met verdichte achterstellingssituaties van velerlei aard, lijkt mij voor het ogenblik de grootste uitdaging voor het maatschappelijk opbouwwerk. In een latere fase kan in samenspraak met de sector een programma worden uitgewerkt, op grond waarvan bijkomende middelen zo rationeel mogelijk kunnen worden toegewezen.

Vraag nr. 15
van 16 september 1999
van mevrouw RIET VAN CLEUVENBERGEN

Gehandicaptenvoorzieningen – Sectorspecifieke brandveiligheidsnormen

Instellingen voor gehandicapten moeten in verband met de veiligheid een goedkeuring krijgen van de brandweer. Terecht zijn de normen hiervoor streng.

Nochtans stel ik vast dat er geregeld discussie bestaat over een aantal facetten.

Zo kunnen de normen erg verschillend worden opgelegd naargelang de betrokken gemeente. Elke plaatselijke brandweercommandant is autonoom bevoegd en dus veeleer geneigd de strengst mogelijke norm te hanteren. Zo wordt er ook geen onderscheid gemaakt tussen de terecht strenge normen voor instellingen waar gehandicapten 's nachts verblijven, en de ambulante centra.

Financieel is dit voor ambulantlygerichte instellingen een echt probleem : dure aanpassingen, extra uitgaven bij nieuwbouw.

Ik heb vernomen dat een werkgroep belast is met de opdracht om aan de raad van bestuur van het Vlaams Fonds voor de Sociale Integratie van Personen met een Handicap (VFSIPH) adviezen voor te leggen tot wijziging van de algemene bouwtechnische normen. In het kader van de werkzaamheden van deze werkgroep, zouden ook voorstellen worden uitgewerkt die betrekking hebben op een gedifferentieerde normering inzake brandbeveiliging. Op initiatief van deze werkgroep is er een uitwisseling met de federale overheid.

1. Zijn er reeds concrete voorstellen uit deze opdracht voortgevloeid ? Welke ?
2. Werden deze voorstellen reeds operationeel gemaakt ?

Wat is de stand van zaken voor deze voorstellen ?

Antwoord

De ad hoc commissie "voorzieningen voor opvang, behandeling en begeleiding", en meer bepaald de bijzondere werkgroep "bouwtechnische normen" die binnen het Vlaams Fonds voor de Sociale Integratie van Personen met een Handicap werkzaam is, heeft inderdaad aan de raad van bestuur van het Vlaams Fonds voorgesteld om een initiatief te nemen om te komen tot sectorspecifieke brandveiligheidsnormen.

De probleemstelling m.b.t. de erkende ambulante voorzieningen moet worden genuanceerd. Hun cliënten wonen immers als particulier in een eigen woonst, als eigenaar of als huurder. De werklokalen van deze diensten bestaan uit kantoorruimtes, ontvangstlokalen en vergaderinfrastructuur. In de erkenningscriteria die van toepassing zijn op deze diensten, wordt hun dan ook niet opgelegd een brandveiligheidsattest voor te leggen.

M.b.t. het beschermd wonen, de dagcentra, de semi-residentiële en residentiële voorzieningen, acht de raad van bestuur het inderdaad wenselijk om te komen tot sectorspecifieke brandveiligheidsnormen. De plaatselijke brandweercommandanten die verantwoordelijk zijn voor het afleveren van het attest dat door het Vlaams Fonds wordt gevraagd, zouden zich dan kunnen richten op een vastgelegde norm, die is afgestemd op de specifieke realiteit binnen de zorgvoorzieningen voor gehandicapten.

De uitvoering van dit advies behoort tot de bevoegdheden van de federale regering. Ik heb daarom mijn federale collega, de heer Antoine Duquesne, bevoegd voor Binnenlandse Zaken, verzocht een dossier te openen dat moet leiden tot het opstellen van sectorspecifieke brandveiligheidsnormen voor de gehandicaptenvoorzieningen.

Vraag nr. 3
van 28 september 1999
van mevrouw PATRICIA CEYSENS

Buitenschoolse kinderopvang – Lokaal beleidsplan

Artikel 29 en volgende van het besluit van de Vlaamse regering houdende de algemene voorwaarden inzake het organiseren van buitenschoolse opvang, stelt de modaliteiten vast waarin het lokaal beleidsplan moet totstandkomen.

Het decreet vermeldt echter niet duidelijk welk scenario dient te worden gevolgd indien het schepencollege of de gemeenteraad weigert het beleidsplan goed te keuren.

Het decreet bepaalt wel dat de ambtenaar van Kind en Gezin een advies uitbrengt over het goedgekeurde beleidsplan, maar niet wat er gebeurt indien het beleidsplan niet wordt goedgekeurd door het schepencollege of door de gemeenteraad.

1. Welke mogelijkheid heeft Kind en Gezin indien de gemeenteraad of het schepencollege het beleidsplan niet goedkeurt ?
2. Welke procedure volgt Kind en Gezin indien de gemeenteraad en het schepencollege het beleidsplan niet goedkeuren ?

Antwoord

Deze vraag in verband met de te volgen of gevolgde procedure wanneer de gemeenteraad een lokaal beleidsplan niet goedkeurt, kan eenvoudig worden beantwoord. Het is namelijk zo dat Kind en Gezin, conform de regelgeving, een verdere dossieropvolging kan ontwikkelen die voortbouwt op de beleidsopties die in het beleidsplan zijn geformuleerd.

Ik wil de vraag evenwel ook aangrijpen voor het formuleren van enkele overwegingen ten gronde over de relatie tussen het lokale overleg buitenschoolse opvang en het lokale bestuur. Ik vermoed

dat de Vlaamse volksvertegenwoordiger daar ook naar peilt.

De positie van een lokaal overleg buitenschoolse opvang is apart. Het is een orgaan dat in een lokaal beleidsplan concrete beleidsadviezen formuleert, op maat van de plaatselijke situatie, zonder daarbij helemaal te opereren binnen de schoot van het gemeentelijk bestuur. Deze onafhankelijke status van het lokale overlegforum is noodzakelijk om alle actoren die betrokken zijn bij de buitenschoolse opvang ten volle en gelijkwaardig te laten participeren aan het denkwerk en de besluitvorming. De gemeente neemt daarbij deel als lokale overheid en, wanneer dat het geval is, als organisator van een opvangvoorziening.

Om daarbovenop de beleidsmatige betrokkenheid van de gemeenteraad te versterken, is expliciet in de regelgeving opgenomen dat het door het lokale overleg samengestelde beleidsplan ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de gemeenteraad.

Als een gemeente deze kans niet aangrijpt en bijvoorbeeld het beleidsplan niet bespreekt of niet goedkeurt, dan hypotheert dat niet noodzakelijk de relevantie ervan. Kind en Gezin kan het opnemen om eventueel een beslissing te nemen met betrekking tot het oprichten van een initiatief voor buitenschoolse opvang als het verzoek daartoe gegronde, objectief geargumenteerde en inhoudelijk onderbouwd is. In elk geval veronderstelt dit dat de provinciale ambtenaar van Kind en Gezin, die het proces van het lokale overleg beoordeelt vanuit de procedures zoals die in de regelgeving zijn vastgelegd, het beleidsplan gunstig evalueerde.

Kind en Gezin valoriseert met andere woorden maximaal de visie van het lokale overleg als onafhankelijk orgaan, specifiek opgericht met het oog op het genuanceerd en evenwichtig detecteren van de lokale noden aan buitenschoolse opvang en het formuleren van daarop geënte beleidsopties.

Als een gemeenteraad een beleidsplan niet zou bespreken, dan laat men volgens mij een kans tot participatie liggen. Als een gemeenteraad een plan bewust niet goedkeurt, dan rijst bovendien een probleem. Met name wordt dan het draagvlak van het beleidsplan heel wat smaller dan wanneer het lokale bestuur het mee ondersteunt.

Uit de feiten blijkt evenwel dat de dynamiek van het lokale overleg niet aan de gemeentebesturen voorbijgaat. Er is een feitelijke wisselwerking tussen de engagementen van het lokale overleg en de lokale overheid. Van de 230 gemeenten die het lo-

kale overleg opstartten, hebben er al 149 een beleidsplan geformuleerd. Deze zijn, zonder uitzondering, allemaal door de gemeenteraad goedgekeurd. En dat illustreert het belang en de relevantie van de lokale overlegprocedures.

Er wordt op het terrein daadwerkelijk en gezamenlijk gezocht naar oplossingen voor buitenschoolse opvangnoden, op basis van de inbreng van alle actoren én de lokale overheid.

BERT ANCIAUX

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

Vraag nr. 4
van 10 september 1999
van de heer JACKY MAES

Vlaamse Huisvestingsmaatschappij – Centralisatieplannen

Op 21 en 22 juni laatstleden heeft de raad van bestuur van de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij (VHM) een optie genomen om de provinciale diensten van de VHM af te bouwen.

De provinciale cellen houden zich hoofdzakelijk bezig met kredietverlening en de verkoop van sociale woningen. Door hun aanwezigheid in de provincie bestaat er een significant drempelverlagend effect voor hun doelpubliek en is de naambekendheid van de VHM als kredietverstrekker toegenomen. De provinciale diensten garanderen aldus een eenvoudiger en klantvriendelijker beleid. De deconcentratie vergemakkelijkt de ondersteunende rol naar de sociale huisvestingsmaatschappijen en de samenwerking en het overleg met de overige Vlaamse diensten, die eveneens over afdelingen per provincie beschikken (bv. Stedenbouw), en de overige plaatselijke actoren.

1. Worden de provinciale diensten van de VHM inderdaad afgebouwd ?
2. Zo ja, welke redenen zijn er om deze drastische beslissing te nemen ?
3. Wat zijn de gevolgen voor het huidige personeel van deze provinciale diensten ?

Antwoord

1. De VHM werkt sinds enige tijd, en dit in het verlengde van de externe audit die door Coopers & Lybrand werd gehouden, aan een veranderingsproces.

In de schoot van een aantal werkgroepen en met coaching door Ernst & Young Consulting, zijn voorstellen uitgewerkt aangaande de verbetering, vernieuwing of verbreding van de kernprocessen van de VHM. In een van die werkgroepen werd het bestaande hypothecair kredietverleningsproces aan een kritisch onderzoek onderworpen, en werden een aantal scenario's uitgewerkt om dit proces te stroomlijnen.

Aandacht ging hierbij in het bijzonder naar de distributievorm van dit gesubsidieerd hypothecair krediet, die thans gebaseerd is op een drietrapsbenadering : sociale huisvestingsmaatschappij, provinciale VHM-cel en de centrale zetel van de VHM.

Naar aanleiding van rapporteringen aan directieraad en raad van bestuur, werd hieraan reeds een eerste algemene oriënterende bespreking gewijd ; de besprekingen hieromtrent zijn momenteel nog aan de gang. De wijze waarop dit kredietverleningsproces wordt georganiseerd en de toekomstige positie hierin van de provinciale cellen, maakt daarbij deel uit van de besprekingen. Dienaangaande is dus nog geen beslissing genomen.

2. De beslissing dienaangaande is nog niet genomen ; eerst moeten uiteraard alle positieve en negatieve elementen aangaande een eventuele herschikking van de organisatie tegenover elkaar worden afgewogen.

Bij de uiteindelijke beslissing zal de VHM met alle elementen die hierbij een rol kunnen spelen, rekening moeten houden.

3. Indien de VHM de beslissing zou nemen om over te gaan tot een centralisatie van het gesubsidieerd hypothecair kredietverleningsproces, zal dit wellicht tot gevolg hebben dat de betrokken personeelsleden op de VHM in Brussel zullen worden tewerkgesteld.

Uiteraard zal daarbij aandacht dienen te worden besteed aan de gevolgen hiervan voor de betrokkenen.

Vraag nr. 6
van 14 september 1999
van de heer CHRISTIAN VAN EYKEN

Vlabinvest – Resultaten

In het jaarverslag van de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij (VHM) staat op bladzijde 12 een hoofdstuk over het wonen in de Vlaamse Rand.

1. Wat zijn de resultaten van de verschillende maatregelen die werden genomen in het kader van Vlabinvest:
 - a) inzake de versoepeling van de hypothecaire kredietverlening ;
 - b) inzake het bouwen van een eigen woning op een in erfpacht verworven terrein ;
 - c) inzake de tegemoetkomingen bij aankoop en het voorkeurecht voor sociale huisvestingsmaatschappijen ?
2. Er is in het hoofdstuk sprake van twee nieuwe projecten van Vlabinvest.

Over welke projecten gaat het en waar zijn ze gesitueerd ?

Antwoord

1. a) Tussen de VHM en Vlabinvest werd een raamakkoord afgesloten omtrent de kredietverlening bij erfpacht, op basis waarvan een prospectus voor de Vlabinvest-kandidaten werd ontwikkeld, die ter beschikking wordt gesteld van kandidaten geïnteresseerd in een erfpachtgrond.

De verwachtingen ingevolge de versoepeling van de hypothecaire kredietverlening bij erfpacht (vooral verruiming van de inkomensvoorwaarden) werden niet ingelost en leidden totnogtoe niet tot extra aanvragen.

- b) Inzake het proefproject erfpacht Wemmel, Centrum II, werd aan de betrokken geïnteresseerden een prospectus van de VHM toegezonden. Eén kandidaat haakte af omdat het maximaal opneembaar krediet voor hem te laag lag. Twee andere kandidaten hebben onlangs een krediet gekregen bij een privébank en hebben vervolgens de erfpachtovereenkomst definitief ondertekend.

Vlabinvest hoopt hiermee de problemen die er waren op dit vlak, te hebben doorbroken en erfpacht ruimer te zien worden aanvaard bij de kandidaten.

- c) Vlabinvest biedt geen directe tegemoetkomingen aan zijn kandidaten en geniet geen recht van voorkoop zoals bepaald in de Vlaamse Wooncode.

2. De twee nieuwe projecten waarvan sprake in het jaarverslag 1998 van de VHM betreffen het project Groenveld 5 (18 appartementen, waarvan 12 voor Vlabinvest) en Groenveld 6 (18 woningen, waarvan 14 voor Vlabinvest).

Beide projecten zijn gesitueerd in Tervuren en worden gerealiseerd door de sociale huisvestingsmaatschappij Elk Zijn Huis uit Tervuren.

Vraag nr. 6
van 30 september 1999
van mevrouw RIET VAN CLEUVENBERGEN

SIF+-gemeenten – Beleidsovereenkomst

Via het Sociaal Impulsfonds (SIF) worden, volgens een aantal criteria, heel wat financiële middelen aan een beperkt aantal steden en gemeenten toegewezen. Dit moet hen, algemeen beschouwd, in staat stellen een beleid te voeren gericht op het herstel van de leefbaarheid.

Van de lokale entiteiten die substantiële middelen uit dit fonds ontvangen, kan terecht worden verwacht dat zij alles in het werk stellen om deze middelen op de meest optimale manier te besteden.

In het licht van dit laatste is er niet alleen een belangrijke controletaak weggelegd voor de diensten van de minister, ook voor de individuele gemeenteraadsleden en OCMW-raadsleden van de betrokken steden en gemeenten is het een essentiële opdracht om de SIF-werking op lokaal vlak op te volgen en te controleren. De ervaring leert echter dat dit in de praktijk niet altijd mogelijk is, laat staan in dank wordt afgenomen.

1. Wanneer moeten SIF-plus-gemeenten een addendum bij de beleidsovereenkomst opmaken ? Hoe worden ze daartoe aangezet ?
2. Bijsturingen van het beleidsplan moeten gebeuren volgens dezelfde procedure als de totstandkoming ervan, dat wil zeggen voorgesteld door

de stuurgroep en goedgekeurd door de OCMW-raad en door de gemeenteraad.

Op welke manier wordt erover gewaakt dat dit met de concrete bijsturingen ook daadwerkelijk op deze manier gebeurt ?

Welke maatregelen worden er genomen indien dit niet het geval is?

3. Is de minister de mening toegedaan dat de raadsleden (zowel van gemeente als van OCMW) over voldoende middelen beschikken om alle aanpassingen, bijsturingen, addenda, ... naar behoren te evalueren ?

Op welke manier moeten raadsleden in kennis worden gesteld van de goedkeuring door de regering van deze documenten ?

Is het niet aangewezen om daartoe een procedure in de reglementering op te nemen ?

4. De stuurgroep moet jaarlijks aan de OCMW-raad en aan de gemeente rapporteren over de uitvoering van het beleidsplan.

Wat indien dit niet gebeurt ?

Heeft dat gevolgen voor de verdere uitvoering van het beleidsplan ?

5. Bestaat er een overzicht van de effectief bestede middelen van de SIF-plus-gemeenten voor deze periode ?
6. Welk percentage van alle gereserveerde middelen voor de verschillende SIF-plus-gemeenten werd tot nu toe effectief besteed ?

Antwoord

1. De beleidsovereenkomst is een onderhandelde resultaatsverbintenis. Dit houdt in dat een voorstel tot bijsturing van de beide partners (lokale besturen en Vlaamse overheid) kan uitgaan.

- a) Initiatiefnemer is het lokale niveau

Het voortgangsrapport geeft een stand van zaken van de uitvoering van de beleidsovereenkomst. Het geeft een overzicht van de doelstellingen die behaald zijn enerzijds, en van de doelstellingen die niet of slechts gedeeltelijk/afwijkend behaald zijn anderzijds. Voor deze laatste dient een overzicht te wor-

den gegeven van de inspanningen die werden gedaan en een verklaring/motivering waarom de doelstellingen niet werden gerealiseerd conform de overeenkomst.

Het voortgangsrapport biedt verder ruimte om voorstellen tot aanpassing van de beleidsovereenkomst te vragen en te motiveren op basis van de gedane vaststellingen en evaluatie.

- b) Initiatiefnemer is het Vlaamse niveau

Het initiatief tot heronderhandelen en bijsturen van de resultaten kan ook van de Vlaamse overheid uitgaan, op basis van de vaststellingen in het voortgangsrapport.

Ook wanneer x- en y's (bijvoorbeeld aantal gerenoveerde woningen, ...) in de individuele bepalingen niet zijn ingevuld en er geen voorstel tot invulling komt van het lokale bestuur, neemt de Vlaamse overheid het initiatief om de x of y in te vullen.

2. Ofwel is onder punt 8 van het voortgangsrapport een vraag tot bijsturing opgenomen, ofwel is dit via een aparte vraag gebeurd. In beide gevallen dienen de documenten vergezeld te zijn van de notulen van OCMW-raad en gemeenteraad, zo niet wordt het document niet-ontvankelijk verklaard.

Deze vraag is de aanleiding voor een onderhandelingsronde, die kan uitmonden in een addendum indien beide partijen tot een akkoord komen.

Wanneer in het voortgangsrapport geen voorstel tot bijsturing is opgenomen of de vraag tot aanpassingen niet via een apart document wordt gesteld (ook dit apart document dient door de stuurgroep te worden geadviseerd en nadien ter goedkeuring aan de beide raden voorgelegd), kan geen addendum bij de beleidsovereenkomst worden opgesteld. De doelstellingen, resultaten, indicatoren en eraan verbonden trekkingsrechten van het oorspronkelijke convenant blijven in dat geval gelden.

3. De lokale mandatarissen worden op verschillende manieren in de mogelijkheid gesteld zich goed te informeren.

- a) Openbaarheid van de beleidsovereenkomst

Elkeen die erom verzoekt, heeft het recht om de volledige tekst van de beleidsovereenkomst, bijlagen inbegrepen, evenals elke maatregel van individuele of algemene strekking die zijn grondslag vindt in de beleidsovereenkomst, te raadplegen en er een afschrift van te krijgen, behoudens in de gevallen en onder de voorwaarden bepaald door een wet, een decreet of een ordonnantie.

b) Communicatie

De lokale overheid verbindt er zich toe om – rekening houdende met de specifieke situatie – een nota over het informatie- en communicatiebeleid uit te werken.

Hoewel de inhoud van deze nota niet decretaal is vastgelegd, lijkt een luik rond interne communicatie hierin wenselijk.

c) Voortgangsrapport

Artikel 13, § 3 bepaalt dat in de raad voor maatschappelijk welzijn en de gemeenteraad jaarlijks het rapport en de uitvoering en, eventueel, de bijstellingen van het beleidsplan besproken worden. Deze bespreking moet raadsleden de mogelijkheid geven alle vragen te stellen die noodzakelijk zijn om tot een beoordeling van de voorgestelde aanpassingen en bijstellingen te komen.

d) Omzendbrief BA-98/01 betreffende kwaliteitsbevorderende maatregelen

In de omzendbrief wordt de lokale besturen aanbevolen een aantal maatregelen te nemen die kunnen bijdragen tot de verbetering van de lokale bestuurskwaliteit.

De raden hebben een controletaak die vanuit democratisch oogpunt bijzonder belangrijk is. Onder coördinatie van de secretaris, dient de administratie zich te organiseren voor het verstrekken van alle nuttige informatie ten behoeve van de raadsleden, voorzover die betrekking heeft op het bestuur. Ingevolge de wijziging van de Nieuwe Gemeentewet van 11 juli 1994, hebben de gemeenteraadsleden bijkomende troeven in handen gekregen. Door deze wijziging hebben de gemeenteraadsleden inzagerecht, kunnen zij afschriften nemen van bestuursdocumenten, hebben zij toegang tot de gemeentelijke instellingen en kunnen zij vra-

gen stellen aan het personeel bij het uitoefenen van hun inzagerecht.

Met betrekking tot de OCMW's voorziet artikel 36 van de organieke wet van 8 juli 1976 eveneens in een uitgebreid inzagerecht.

Op de vraag naar de manier waarop raadsleden in kennis moeten worden gesteld van de goedkeuring door de regering van deze documenten, moet ik antwoorden dat de regelgeving hierover geen uitspraak doet.

De opportuniteit van een procedure daartoe in de reglementering, zal bij de evaluatie en bijsturing van het decreet worden onderzocht.

4. Het indienen van een voortgangsrapport is decretaal bepaald (artikel 13, § 3) en bovendien opgenomen in de bepalingen van de beleidsovereenkomst onder artikel 19. Het niet tijdig indienen van het voortgangsrapport kan worden beschouwd als het niet naleven van de overeenkomst, en kan dus aanleiding geven tot het niet-uitbetalen van het volledige of een deel van het trekkingsrecht, of het terugvorderen van voorschotten.

Begin december 1998 werden aangetekende brieven verstuurd naar lokale besturen die nog geen voortgangsrapport indienden.

5. Ik kan op dit ogenblik alleen uitspraken doen over de bestede middelen van de SIF-plus-gemeenten met betrekking tot het jaar 1997.

De afhandeling en de controle van de verzamelstaten 1998 en de bijbehorende uittreksels uit de grootboeken waaruit de besteding moet blijken, zijn nog volop aan de gang.

Als **bijlage 1** vindt de Vlaamse volksvertegenwoordiger de cijfers terzake.

6. Ik kan op dit ogenblik alleen uitspraken doen over de bestede middelen van de SIF-plus-gemeenten met betrekking tot het jaar 1997.

De afhandeling en de controle van de verzamelstaten 1998 en de bijbehorende uittreksels uit de grootboeken waaruit de besteding moet blijken, zijn nog volop aan de gang.

Als **bijlage 2** vindt de Vlaamse volksvertegenwoordiger de cijfers terzake.

(Bovenvermelde bijlagen liggen ter inzage bij het Algemeen Secretariaat van het Vlaams Parlement, dienst Schriftelijke Vragen – red.)

MARLEEN VANDERPOORTEN

VLAAMS MINISTER
VAN ONDERWIJS EN VORMING

Vraag nr. 9
van 13 september 1999
van de heer JAN LOONES

Elektrische voertuigen – Beleid

Zie :
Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Ambtenarenzaken en Sport
Vraag nr. 9
van 13 september 1999
van de heer Jan Loones
Blz. 114

Antwoord

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

Vraag nr. 10
van 23 september 1999
van de heer JACKY MAES

Volwassenenonderwijs – Vrijstelling inschrijvingsgeld mindervaliden

Tot en met vorig schooljaar kregen alle erkende gehandicapten die een opleiding wilden volgen binnen het volwassenenonderwijs, een vrijstelling van het inschrijvingsgeld.

In het nieuwe decreet op het volwassenenonderwijs staat nu echter in artikel 50, § 2, punt 4 dat een gehandicapte een vrijstelling kan krijgen van het inschrijvingsgeld, op voorwaarde dat men is ingeschreven bij het Vlaams Fonds voor de Sociale Integratie van Personen met een Handicap (VF-SIPH).

Niet alle gehandicapten die een inkomensvervangende tegemoetkoming als gehandicapte ontvangen, zijn echter ingeschreven bij het Vlaams Fonds,

met name omdat zij geen nood hebben aan extra zorg of begeleiding. Bij het begin van het nieuwe schooljaar was de verbijstering bij enkele gehandicapten dan ook groot omdat zij nu opeens wel het inschrijvingsgeld moesten betalen.

Het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie wordt hier aldus geschonden.

1. Werd de minister door de directies van de scholen voor het volwassenenonderwijs reeds op de hoogte gebracht van deze discriminatie in het nieuwe decreet ?
2. Zo ja, hoe heeft de minister gereageerd op dit probleem, waarbij een aantal categorieën gehandicapten worden uitgesloten van vrijstelling van inschrijvingsgeld voor het volwassenenonderwijs ? Welke oplossing heeft zij eventueel voorgesteld ?

Antwoord

1. Niet zozeer directies van scholen, maar wel cursisten wijzen mij en de afdeling Volwassenenonderwijs op een, in hun ogen, discriminatie ten aanzien van de mindervaliden in het nieuwe decreet.
2. Artikel 50, § 1 van het decreet van 2 maart 1999 tot regeling van een aantal aangelegenheden van het volwassenenonderwijs bepaalt het inschrijvingsgeld in het volwassenenonderwijs. Om de integratie van bepaalde doelgroepen op de arbeidsmarkt en/of in de maatschappij te bevorderen, werden in § 2 van hetzelfde artikel de cursisten opgesomd die vrijstelling van dit inschrijvingsgeld verkrijgen. Eén van de doelgroepen zijn de mindervaliden.

In het besluit van de Vlaamse regering van 10 juli 1991 tot bepaling van het minimumbedrag, de wijze van innen en de eventuele gehele of gedeeltelijke vrijstellingen van het inschrijvingsgeld opgelegd aan de studenten en leerlingen van het onderwijs voor sociale promotie, dat door hetzelfde decreet met ingang van 1 september 1999 werd opgeheven, was het Rijksfonds voor Sociale Reclassering van de mindervaliden de instantie die de attesten, nodig voor het verkrijgen van een vrijstelling van het inschrijvingsgeld, moest afleveren. Ten gevolge van de verdere uitvoering van de staatsvorming werd het Vlaams Fonds voor de Sociale Integratie van Personen met een Handicap de rechtsoptvolger van het Rijksfonds. Daarom

werd de inschrijving bij het Vlaams Fonds als voorwaarde gesteld om te worden vrijgesteld van inschrijvingsgeld.

Eén van de opdrachten van het Vlaams Fonds is de scholing, beroepsopleiding of omscholing van personen met een handicap bevorderen. Dit is een bijkomende reden om cursisten ingeschreven bij het Vlaams Fonds vrij te stellen van inschrijvingsgeld.

Om een efficiënte controle van de vrijstellingen te bevorderen, is het wenselijk dat slechts één instantie voor een bepaalde doelgroep attesten aflevert. Zo is bijvoorbeeld de VDAB bevoegd voor de uitkeringsgerechtigde werklozen en de vrijwillig inschreven werkzoekenden. In deze optiek leek het wenselijk enkel het Vlaams Fonds de bevoegdheid te verlenen om vrijstellingsattesten uit te reiken aan mindervaliden.

Zowel het schoolbeerteam van de afdeling Volwassenenonderwijs, als de betrokken verificateurs worden de laatste tijd geconfronteerd met heel wat vragen, onder andere of attesten uitgereikt door een mutualiteit, het federale ministerie van Sociale Zaken en andere, kunnen worden aanvaard. Tevens vernamen zij dat de inschrijving bij het Fonds langer duurt dan de termijn waarbinnen een attest, om recht te geven op een vrijstelling van het inschrijvingsgeld, moet worden afgeleverd.

Om in deze problematiek klaarheid te scheppen, heeft de afdeling Volwassenenonderwijs aan het Vlaams Fonds een schrijven gericht met de vraag om hun standpunt terzake te vernemen. Op basis hiervan zal ik oordelen of een bijsturing van de reglementering nodig is.

**Vraag nr. 1
van 27 september 1999
van de heer CARL DECALUWE**

Kabinetsmedewerkers – Detacheringen

Zie :

Minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie

Vraag nr. 1

van 27 september 1999

van de heer Carl Decaluwé

Blz. 86

Antwoord

Een gecoördineerd antwoord zal worden verstrekt door de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden.

**Vraag nr. 8
van 30 september 1999
van mevrouw RIET VAN CLEUVENBERGEN**

Schoolinfrastructuur en verkiezingen – Neutraliteit

Bij wetgevende verkiezingen wordt vaak gebruikgemaakt van schoolinfrastructuur, ook van het gemeenschapsonderwijs, om als stembureau te fungeren.

Het is bekend dat op sommige plaatsen, ook tijdens de jongste wetgevende verkiezingen van 13 juni 1999, politici in de buurt van de stemlokalen campagne hebben gevoerd.

Artikel 41, § 1 van de wet tot wijziging van sommige bepalingen van de onderwijswetgeving (Schoolpactwet) bepaalt nochtans : "Elke politieke activiteit en propaganda, alsmede elke handelsactiviteit zijn verboden in de onderwijsinstellingen van het gemeenschapsonderwijs en het gesubsidieerd onderwijs". Daarenboven is het gemeenschapsonderwijs grondwettelijk gehouden tot neutraliteit.

Zelf heb ik kunnen constateren dat op die dag campagnemateriaal – in de vorm van publiciteitswagentjes – op de speelplaatsen van gemeenschapsscholen werd gedeponneerd.

1. Is het plaatsen van publiciteitswagentjes op de speelplaatsen van gemeenschapsscholen tijdens verkiezingsverrichtingen toegelaten, gelet op artikel 41, § 1 van de Schoolpactwet en de neutraliteit van dit onderwijs ?
2. Krijgen scholen, in het algemeen, onderrichtingen met het oog op het openstellen van lokalen voor de verkiezingen van 9 oktober 2000 ?
3. Werd de gemeenschapsscholen in deze context gevraagd extra aandacht te besteden aan het bewaken van hun neutraliteit, hetzij door de centrale raad van de ARGO, hetzij door de minister ?

4. Werd er een verantwoordelijke aangewezen die dit moet controleren in de verschillende locaties ?
5. Zijn de minister klachten bekend van scholen over het aanbrengen van verkiezingspubliciteit binnen de schoolmuren tijdens de verkiezingsverrichtingen ?

Antwoord

Op de dag van wetgevende verkiezingen worden inderdaad vaak schoolgebouwen gebruikt als stembureau.

De Vlaamse volksvertegenwoordiger merkt op dat er bij de jongste wetgevende verkiezingen campagne werd gevoerd in de buurt van stembureaus, op het domein van bepaalde scholen. Dit zou in strijd zijn met artikel 41, §1 van de Schoolpactwet, die een verbod op politieke activiteit en propaganda instelt in de onderwijsinstellingen.

Op de dag van de verkiezingen staan de stembureaus echter onder de bevoegdheid van de voorzitters van de stembureaus. Hij neemt de nodige maatregelen om orde en rust te handhaven in de omgeving van het gebouw waar de verkiezing plaatsheeft.

Dit impliceert dat de schoolbesturen niet de bevoegdheid hebben op de dag van de verkiezingen maatregelen te nemen met betrekking tot het bewaken van hun neutraliteit.

Ik wens er trouwens op te wijzen dat de ratio van de neutraliteitsplicht erin bestaat de leerlingen te vrijwaren van politieke beïnvloeding op school. Uiteraard speelt dit motief niet op de dag van de verkiezingen, wanneer er geen schoolactiviteiten zijn.

De organisatie van de wetgevende verkiezingen behoort tot de bevoegdheid van de federale minister van Binnenlandse Zaken.

Vraag nr. 11 van 12 oktober 1999 van de heer CHRISTIAN VAN EYKEN

Kabinetten – Samenstelling

1. Hoeveel medewerkers telt het kabinet van de minister per niveau ?

2. Wat is de indeling van de medewerkers volgens hun opleiding ?
3. Hoeveel medewerkers komen uit privé-ondernemingen, overheidsbesturen of andere ?
4. Wat is de indeling van de medewerkers volgens de arrondissementen waar ze wonen ?

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

Antwoord

Een gecoördineerd antwoord zal worden verstrekt door de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden.

Vraag nr. 12 van 12 oktober 1999 van de heer CHRISTIAN VAN EYKEN

Kabinetten – Dienstvoertuigen

Vorig jaar heb ik via de pers vernomen dat de voertuigen van de ministeriële kabinetten zouden worden belast via het systeem geldend voor elk voertuig, omdat deze voertuigen eveneens voor privé-doeleinden zouden worden gebruikt.

1. Over hoeveel en welke dienstvoertuigen beschikt het kabinet van de minister ?
2. Wat was de kostprijs van elk voertuig ?

Hoeveel bedragen de werkingskosten ?
3. Voor welke doeleinden worden deze voertuigen gebruikt ?

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.

RENAAT LANDUYT

VLAAMS MINISTER
VAN WERKGELEGENHEID EN TOERISME

Vraag nr. 1
van 27 september 1999
van de heer CARL DECALUWE

Kabinetsmedewerkers – Detacheringen

Zie :
Minister vice-president van de Vlaamse regering,
Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken
en Energie
Vraag nr. 1
van 27 september 1999
van de heer Carl Decaluwé
Blz. 86

Antwoord

Een gecoördineerd antwoord zal worden verstrekt door de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden.

VERA DUA

VLAAMS MINISTER
VAN LEEFMILIEU EN LANDBOUW

Vraag nr. 5
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 de herschikking 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 de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media.

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.

(Gecoördineerd antwoord : Bulletin van Vragen en Antwoorden nr. 2 van 22 oktober 1999, blz. 30 – red.)

Vraag nr. 8
van 10 september 1999
van de heer CHRISTIAN VAN EYKEN

Aanvaardingsplicht afvalstoffen – Stand van zaken

In het Jaarverslag 1998 van de Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaams Gewest (OVAM) staat op bladzijde 18 te lezen dat er een aanvaardingsplicht bestaat die bepaalde personen verantwoordelijk stelt voor de inzameling van het afval dat hun producten teweegbrengt. Deze aanvaardingsplicht bestaat voor bruin- en witgoed, batterijen, autobanden en autowrakken, accu's en papierafval.

1. Voor elk van de soorten afval : wat is de stand van zaken in verband met de aanvaardingsplicht ?
2. Is er ook in een terugnameplicht voorzien voor het afval dat niet in de PMD-zakken (PMD : plastic, metaal en drankkartons) mag worden gedeponeerd, zoals botervlootjes, plasticen zakjes, aluminiumfolie, ... ?

Antwoord

1. Overeenkomstig de bepalingen van het Vlaams Reglement inzake Afvalvoorkoming en -beheer (Vlarea) zijn volgende afvalstoffen onderworpen aan de aanvaardingsplicht : papierafval, voertuigwrakken, afvalbanden, bruin- en witgoed, accu's en batterijen.

In het kader van de aanvaardingsplicht papierafval werden twee milieubeleidsvereenkomsten afgesloten :

- milieubeleidsvereenkomst "papier" met de organisaties die de dagbladuitgevers, magazines en de periodieke pers vertegenwoordigen ;
- milieubeleidsvereenkomst "papier" die voornamelijk betrekking heeft op reclamedrukwerk.

In 1999 werd de milieubeleidsvereenkomst "afgedankte voertuigen" ondertekend. De milieubeleidsvereenkomst heeft tot doel de in Vlarea inschreven algemene basisregels en beoogde doelstelling inzake de aanvaardingsplicht voor voertuigwrakken vast te stellen in meer specifieke, aanvullende regels.

Op 21 januari 1999 werd de procedure opgestart voor het afsluiten van een milieubeleidsvereenkomst "afvalbanden" in het kader van de aanvaardingsplicht. De milieubeleidsvereenkomst ligt voor ter ondertekening.

Een protocolakkoord betreffende de inzameling en verwerking van batterijen werd tussen de drie gewesten en de VZW Bebat afgesloten. Een begeleidingscommissie werd opgericht voor de opvolging van de uitvoering van het protocolakkoord.

Voor bruin- en witgoed en accu's werd tot op heden nog geen milieubeleidsvereenkomst afgesloten. Verdere onderhandelingen worden met alle betrokkenen gevoerd, zodat zo vlug als mogelijk de aanvaardingsplicht kan worden uitgevoerd.

2. Sinds 1996 is de terugnameplicht voor verpakkingsafval van huishoudelijke oorsprong van toepassing. Overeenkomstig artikel 2, 18° van het samenwerkingsakkoord betreffende de preventie en het beheer van verpakkingsafval, houdt de terugnameplicht in dat volgende doelstellingen inzake recyclage en nuttige toepassing dienen te worden bereikt :

Voor 1996
recyclage : 35 %
totale nuttige toepassing (TNT) : 50 %

Voor 1997
recyclage : 40 %
TNT : 60 %

Voor 1998
recyclage : 45 %
TNT : 70 %

Voor 1999
recyclage : 50 %
TNT : 80 %

Per verpakkingsmateriaal dient een recyclagepercentage van minimaal 15 % te worden bereikt. Fost Plus voert de terugnameplicht uit voor haar leden. Bovenvermelde doelstellingen worden door Fost Plus momenteel gehaald door de inzameling van papier- en kartonafval, glasafval en PMD-afval. Deze inzamelingen gebeuren in de praktijk door gemeenten en intercommunales, die hiervoor een vergoeding ontvangen van Fost Plus.

Fost Plus weigert de gemeenten en intercommunales integraal te vergoeden als die samen met de plastic flessen, drankkartons en metalen verpakkingen ook botervlootjes, plasticen zakjes, ... inzamelen in de PMD-zak. Dit is een belangrijk twistpunt, aangezien ook deze verpakkingen onder de terugnameplicht vallen. Fost

Plus stelt echter dat zij hiertoe niet kan worden gedwongen zolang zij de vermelde recyclagepercentages van het samenwerkingsakkoord haalt.

Een evaluatie van het systeem is noodzakelijk en die opdracht zal worden gegeven aan de Interregionale Verpakkingscommissie.

**Vraag nr. 9
van 10 september 1999
van de heer CHRISTIAN VAN EYKEN**

Grensoverschrijdend afvaltransport – Stand van zaken

In het Jaarverslag 1998 van de Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaams Gewest (OVAM) staat op bladzijde 26 te lezen dat sinds de inwerkingtreding van de Europese verordening 259/93/EEG in 1998 voor het eerst meer afvalstoffen zijn uit- dan ingevoerd.

1. Welke soorten afval werden in- en uitgevoerd ?
2. Wat was de hoeveelheid van het ingevoerde en het uitgevoerde afval en welk was de oorsprong ervan ?
3. Waarom werden 34 invoerkennisgevingen en 16 uitvoerkennisgevingen geweigerd ?

Antwoord

1. Soorten afvalstoffen die werden in- en uitgevoerd in 1998

Invoer

AA. Metaalhoudende afvalstoffen

AA020	Assen en residuen van zink
AA030	Assen en residuen van lood
AA040	Assen en residuen van koper
AA070	Assen en residuen die metalen of metaalverbindingen bevatten
AA100	Assen en residuen van kwik
AA120	Galvanisatieslib
AA130	Vloeistoffen afkomstig van het afbijten van metalen
AA140	Uitloogresiduen van de aluminiumproductie
AA160	Assen, slib, stof en andere residuen van edele metalen
AA170	Loodaccu's
AA180	Gebruikte batterijen en accu's

AB. Hoofdzakelijk uit anorganisch materiaal bestaand afval, dat metalen en organische materialen kan bevatten

AB010	Andere slakken, as en residuen
AB110	Basische oplossingen
AB130	Gebruikt staalgrit
AB140	Gips afkomstig van industriële chemische processen

AC. Hoofdzakelijk uit organisch materiaal bestaand afval, dat metalen en anorganische materialen kan bevatten

AC030	Olieafval
AC070	Remvloeistoffen
AC090	Afval van de productie, de bereiding en het gebruik van hars, latex, weekmakers of lijm en kleefmiddelen
AC150	CFK's
AC170	Afval van behandeld hout en kurk
AC190	Lichte shredderfractie
AC210	Niet-gehalogeneerde oplosmiddelen
AC220	Gehalogeneerde oplosmiddelen
AC230	Niet-waterige distillatieresidu's
AC240	Afval van de productie van alifatische gehalogeneerde KWS (koolwaterstof)
AC270	Rioolslib

AD. Afval dat anorganische of organische bestanddelen kan bevatten

AD010	Afval afkomstig van de productie en de bereiding van farmaceutische producten
AD020	Afval afkomstig van de productie, de bereiding en het gebruik van biociden en van fytofarmaceutische producten
AD060	Mengsels en emulsies van olie/water of KWS/water
AD070	Afval van de productie, de bereiding en het gebruik van inkt, kleurstoffen, pigmenten, verf, lak of vernis
AD090	Afval van de productie, de bereiding en het gebruik van reprografische en fotografische producten
AD100	Afval van de oppervlaktebehandeling van kunststoffen
AD110	Zure oplosmiddelen
AD140	Afval uit industriële installaties voor het reinigen van afgassen
AW010	Dierlijk afval volgens besluit dierlijk afval
RA010	PCB-houdende afvalstoffen (polychloor bifenyl)
RB010	Asbest
RC020	Dioxinen

Uitvoer

AA. Metaalhoudende afvalstoffen

AA020	Assen en residuen van zink
AA040	Assen en residuen van koper
AA070	Assen en residuen die metalen of metaalverbindingen bevatten
AA100	Assen en residuen van kwik
AA120	Galvanisatieslib
AA130	Vloeistoffen afkomstig van het afbijten van metalen
AA150	Residuen van edele metalen in vaste vorm
AA160	Assen, slib, stof en andere residuen van edele metalen

AA170 Loodaccu's

AA180 Gebruikte batterijen en accu's

AB. Hoofdzakelijk uit anorganisch materiaal bestaand afval, dat metalen en organische materialen kan bevatten

AB040 Geactiveerd glas

AB070 Zand gebruikt in gieterijen/smelterijen

AB080 Gebruikte katalysatoren

AB090 Afval van aluminiumhydraten

AB110 Basische oplossingen

AB140 Gips afkomstig van industriële chemische processen

AC. Hoofdzakelijk uit organisch materiaal bestaand afval, dat metalen en anorganische materialen kan bevatten

AC030 Olieafval

AC050 Thermische vloeistoffen

AC090 Afval van de productie, de bereiding en het gebruik van hars, latex, weekmakers of lijm en kleefmiddelen

AC150 CFK's

AC210 Niet-gehalogeneerde oplosmiddelen

AC220 Gehalogeneerde oplosmiddelen

AC270 Rioolslib

AD. Afval dat anorganische of organische bestanddelen kan bevatten

AD010 Afval afkomstig van de productie en de bereiding van farmaceutische producten

AD040 Anorganische cyaniden

AD060 Mengsels en emulsies van olie/water of KWS/water

AD070 Afval van de productie, de bereiding en het gebruik van inkt, kleurstoffen, pigmenten, verf, lak of vernis

AD090 Afval van de productie, de bereiding en het gebruik van reprografische en fotografische producten

AD110 Zure oplosmiddelen

AD140 Afval uit industriële installaties voor het reinigen van afgassen

AD160 Stedelijk/huishoudelijk afval (GFT, groente-, fruit- en tuinafval)

RA010 PCB-houdende afvalstoffen

RA020 Teerresten

RB010 Asbest

2. Hoeveelheid ingevoerde en uitgevoerde afvalstoffen en oorsprong

In het totaal werden in 1998 218.588.694 kg afvalstoffen ingevoerd in het Vlaamse gewest en 244.863.802 kg uitgevoerd uit het Vlaamse gewest.

Het gaat hier alleen om overbrengingen waarvoor een kennisgeving nodig is : de overbrenging van afvalstoffen voor verwijdering, de overbrenging van afvalstoffen van de oranje en rode lijst voor nuttige toepassing, en de overbrenging van afvalstoffen van de groene lijst naar niet-OESO-landen, in de gevallen waar de niet-OESO-landen een kennisgeving eisen (OESO : Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling).

Voornaamste herkomst van de ingevoerde afvalstoffen : Nederland, Duitsland, Luxemburg, Frankrijk, Zweden, Verenigd Koninkrijk, Ierland, Zwitserland, Spanje, Italië.

3. Er werden 34 invoerkennisgevingen en 16 uitvoerkennisgevingen geweigerd.

De voornaamste weigeringsredenen zijn :

- de onvolledigheid van het dossier en het niet ontvangen van bijkomende informatie binnen de wettelijke termijn ;
- de ontvanger van de afvalstoffen die geen vergunning heeft voor de verwerking van die afvalstoffen ;
- het bezwaar aantekenen door één van de andere betrokken bevoegde autoriteiten.

Vraag nr. 10
van 10 september 1999
van de heer JOS DE MEYER

Dioxineproblematiek – Steunmaatregelen gezinslandbouwbedrijven

Ten gevolge van de dioxinecrisis komen vooral de zelfstandige gezinslandbouwbedrijven geleid door jonge bedrijfsleiders zwaar onder druk te staan. Sommige veehouders kunnen uitsluitend overleven door zich te binden aan de integratoren.

Kan de minister een overzicht geven van de maatregelen die zij reeds heeft genomen of overwogen om de zelfstandige gezinslandbouwbedrijven te steunen en te beschermen, teneinde als familiaal

bedrijf te overleven in deze periode na de dioxinecrisis ?

Antwoord

Zoals reeds uitvoerig werd toegelicht tijdens de vergaderingen van de Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud van het Vlaams Parlement, werd in overleg met de federale regering beslist dat de vernietigingskosten van de stocks, de analysekosten, het verlenen van overbruggingskredieten onder gunstige voorwaarden, en de schadevergoeding voor de landbouwbedrijven volledig ten laste vallen van de federale regering.

Wel zijn nog een aantal maatregelen, genomen door de vorige Vlaamse regering, voor onderzoek bij de Europese Commissie.

Deze omvatten :

1. de begeleiding van bedrijven in moeilijkheden ten gevolge van de dioxinecrisis ;
2. het verlenen van uitstel van aflossingen voor bedrijven die werden getroffen door de dioxinecrisis ;
3. het verlenen van overbruggingskredieten met lage rente (1 %) aan bedrijven die werden getroffen door de dioxinecrisis.

Gezien de reeds door Europa goedgekeurde federale maatregelen, zullen de laatste twee maatregelen allicht zonder voorwerp zijn. Voor de eerste maatregel wordt nog gewacht op het antwoord van de Europese Commissie.

Daarnaast werd door de VLAM (Vlaams Promotiecentrum voor Agro- en Visserijmarketing) een programma uitgewerkt met als doel het vertrouwen van de consument in Vlaamse producten te herstellen, wat onrechtstreeks ook ten goede zal komen aan de landbouwbedrijven. Daarvoor wordt in de begroting 2000 25 miljoen extra gereserveerd.

Wat de steun aan de zelfstandige landbouwbedrijven in het kader van de dioxinecrisis betreft, kunnen momenteel door het Vlaams Gewest geen specifieke maatregelen worden genomen, vermits deze steun wordt verleend door de federale overheid.

Mede ten gevolge van het overleg met het Vlaams Gewest, heeft de federale regering in haar steunmaatregelen bijzondere aandacht voor de positie van zelfstandige bedrijven.

In het kader van de Beleidsnota Landbouw zal bijzondere aandacht worden besteed aan de positie van de zelfstandige landbouwbedrijven.

**Vraag nr. 11
van 10 september 1999
van de heer JOS DE MEYER**

Dioxineproblematiek – Verantwoordelijkheid OVAM

De vraag naar de verantwoordelijkheid van de Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaams Gewest (OVAM) in de dioxinecrisis is nog steeds niet beantwoord.

OVAM is verantwoordelijk voor het afvalstoffenbeheer in Vlaanderen en de controle op de naleving van de voorschriften.

1. Op welke wijze worden de containerparken gecontroleerd in Vlaanderen? Hoeveel en welke controles gebeurden er per maand in het voorjaar, deze zomer en nu? Wat betekent dit concreet voor één containerpark?
2. Hoeveel controles op PCB's (polychloorbifenylnyl) gebeurden er per maand (van januari tot augustus) in containerparken in Vlaanderen? Hoeveel containerparken worden er maandelijks gecontroleerd (in absolute en procentuele cijfers)?
3. Wat zijn de resultaten van deze controles? Waren er positieve stalen? In welke maanden? Hoeveel? Welke overschrijdingen?
4. Welke conclusies heeft de minister eventueel reeds getrokken inzake:
 - a) de werking, de organisatie en de opdracht van OVAM,
 - b) het omgaan met afvalolie in Vlaanderen,
 - c) de regelgeving terzake?

Antwoord

1. De controle inzake de uitbating van het containerpark gebeurt door de overheden aangeduid in het milieuvergunningendecreet. Het milieuvergunningendecreet, bekend onder de naam Vlarem I, omvat een stelsel waarbij de oude exploitatievergunning, de lozingsvergunning, de

vergunning voor het verwijderen van afvalstoffen, de handelingen die de grondwaterkwaliteit kunnen bedreigen, tot één vergunning worden teruggebracht.

Inbreuken kunnen worden vastgesteld door de officieren van gerechtelijke politie, de afdeling Milieu-inspectie, de door de gemeenten aangewezen personen, de door de minister aangewezen ambtenaren van de administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer (Aminal). De gemeenten hebben de bevoegdheid tot toezicht (preventief) en het opsporen van overtredingen. De afdeling Milieu-inspectie zorgt mee voor specifiek en gespecialiseerd toezicht ter zake.

Aansluitend verwijs ik ook nog naar het verslag van de vergadering over dioxine- en PCB-ontreiniging van de Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud van het Vlaams Parlement (Stuk 1413 (1998-1999) – Nr. 1, blz. 7 e.v.).

De OVAM stelt ten aanzien van containerparken volgende handelingen.

- Bij het behandelen van de milieuvergunningsaanvraag wordt nagegaan of de afvalstoffenwetgeving wordt nageleefd.

Hierbij wordt zowel gekeken naar de voldoende gescheiden opslagmogelijkheden als naar de bestemmingen die de afvalstoffen krijgen. Alle selectief ingezamelde afvalstoffen moeten naar een vergund verwerker worden afgevoerd, het klein gevaarlijk afval (KGA) moet door een erkend ophaler worden opgehaald. Dit kan aanleiding geven tot het opmaken van bijzondere voorwaarden in het advies dat de OVAM terzake verstrekt.

- Een administratieve controle op basis van de jaarlijkse melding van ingezamelde hoeveelheden, ophalers en bestemming.

Voor het klein gevaarlijk afval (waaronder frituurvetten en motoroliën) gebeurt deze controle ook op basis van de facturen die de gemeenten moeten betalen aan ophalers en verwerkers.

- 2 en 3. Van 1 januari 1999 tot 1 september 1999 werden 25 dossiers behandeld met betrekking tot adviesverlening voor een milieuvergunning van een containerpark. Daarbij werd de werking van het containerpark door OVAM volledig nagegaan alvorens advies te verlenen. Tijdens de dioxinecrisis werden, in samenwerking

met de afdeling Milieu-inspectie, een vijftiental containerparken bezocht. De nodige stalen werden door de afdeling Milieu-inspectie genomen.

De OVAM voert geen controles uit op PCB's in containerparken. Dit valt onder de bevoegdheid van de toezichthoudende overheid in het kader van het milieuvergunningendecreet. Voor meer informatie verwijs ik nogmaals naar het bovenvermeld verslag van de vergadering over dioxine- en PCB-verontreiniging van de Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud van het Vlaams Parlement.

4. a) Er dient een versterking te komen van het aspect handhaving, zoals ook vermeld in het Vlaams regeerakkoord.

Globale conclusies inzake de werking, de organisatie en de opdracht van OVAM zullen in een latere fase worden geformuleerd, aan de hand van een grondige evaluatie en na overleg met de diverse betrokken diensten.

- b) Er worden inspanningen gedaan om te komen tot een milieubeleidsovereenkomst (MBO) inzake de terugname van afvalolie.

Daarbij zal zoveel als mogelijk worden gebruikgemaakt van de bestaande infrastructuur. In de loop van de maand oktober zal er een overleg zijn met de Belgische Petroleumfederatie, nadien zullen ook de inzamelaars erbij worden betrokken. Het doel is om tegen eind 1999 te komen tot een consensus, zodat de procedure voor de bekrachtiging van de ontwerp-MBO begin 2000 kan ingaan. In het voorjaar zou de regeling dan definitief van start kunnen gaan.

Zolang er geen sluitend alternatief is voor de ophaling van afvalolie, dient het inzamelcircuit via KGA en containerparken behouden te blijven, om ontwijkgedrag (in de riolering gieten, verbranden, ...) te voorkomen.

De uitbating van containerparken loopt mank omdat de regelgeving en omzendbrieven niet altijd consequent worden toegepast: frituurvetten en motorolie moeten worden afgegeven aan de parkwachter, en mogen niet door de burgers zelf in de recipiënten worden gedeponeed.

- c) Zoals bepaald in het Vlaams Reglement voor Afvalvoorkoming en -beheer (Vlarea)

heeft de OVAM een ontwerpplan opgesteld voor de verwijdering en/of reiniging van PCB-houdende apparaten.

Om het verwijderingsplan beter juridisch afdwingbaar te maken, wordt ervoor geopteerd om het plan te laten verschijnen als een ministerieel besluit. Om dit mogelijk te maken, is een wijziging van het Vlarea noodzakelijk. De Vlaamse regering heeft reeds een principiële goedkeuring gegeven voor deze wijziging van het Vlarea.

Volgens het Vlarea moest de OVAM uiterlijk tegen 1 september 1999 een PCB-plan opstellen. Deze datum zal worden verschoven naar 1 november, zodat het huidige ontwerpplan nog kan worden geoptimaliseerd (de verschuiving van deze datum is voor advies voorgelegd aan de Raad van State).

Het ontwerpverwijderingsplan bevat onder meer een afbouwplan voor PCB-houdende apparaten afhankelijk van hun bouwjaar. Dat afbouwplan voorziet in een volledige verwijdering van PCB-houdende apparaten tegen uiterlijk 31 december 2005. Verder bevat het ontwerpplan ook een aantal criteria waaraan moet worden voldaan om toch een afwijking te kunnen verkrijgen tot uiterlijk 31 december 2010.

**Vraag nr. 12
van 13 september 1999
van de heer JAN LOONES**

Elektrische voertuigen – Beleid

Zie :

Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Ambtenarenzaken en Sport

Vraag nr. 9

van 13 september 1999

van de heer Jan Loones

Blz. 114

Antwoord

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

Vraag nr. 13
van 13 september 1999
van de heer CHRISTIAN VAN EYKEN

Verbrandingsoven Drogenbos – Geplande kaaimuur

In het Jaarverslag 1998 van de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen staat op bladzijde 26 te lezen dat een openbare aanbesteding plaatshad op 5 november 1998 voor het bouwen van een kaaimuur ter hoogte van de firma Vlabaver in Drogenbos.

1. Werden deze werken reeds uitgevoerd ?
2. Is dit dan toch een voorbereiding voor de bouw van de verbrandingsoven in Drogenbos, aangezien er gepland is dat een deel van het afval per boot naar de oven wordt gevoerd en dat het afval van de verbranding via waterwegen wordt weggevoerd ?

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.

Gecoördineerd antwoord

De werken werden opgestart. Ingevolge problemen met de bouwvergunning zijn ze gestaakt.

De kade wordt ingericht voor overslag (aanvoer en afvoer) van diverse materialen, onder andere afval. De capaciteit van de kade is voor meer dan alleen het transport naar de eventueel toekomstige verbrandingsoven bedoeld.

De bouwvergunning van de laad- en loskade en de bouwvergunning van de verbrandingsinstallatie staan los van elkaar.

In het kader van haar mobiliteitsbeleid, dat er mede op gericht is de wegen te ontlasten door minder goederenvervoer via de weg te laten verlopen, keurde de Vlaamse regering op 27 juni 1996 een globaal beleidsplan voor de binnenvaart goed. Dit plan bevat een pakket begeleidende en stimulerende maatregelen ter ondersteuning van de Vlaamse binnenvaartsector.

Eén van deze maatregelen betreft het toekennen van subsidies voor de bouw van kaaimuren, waardoor nieuwe binnenvaarttrafieken ontstaan of bestaande trafieken van de weg naar het water wor-

den overgeheveld. Het project voor het bouwen van een kaaimuur in Drogenbos past hierin.

Vraag nr. 14
van 13 september 1999
van de heer JOS DE MEYER

Doel – Leefbaarheidsstudie en sociaal begeleidingsplan

Zie :

Minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie

Vraag nr. 21

van 13 september 1999

van de heer Jos De Meyer

Blz. 81

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. 15
van 14 september 1999
van de heer CHRISTIAN VAN EYKEN

Fost Plus – Afvalophaling

In een artikel van de Gazet van Antwerpen van 16 augustus 1999 stond te lezen dat er nog steeds one-nigheid bestaat tussen Fost Plus en de afvalintercommunales in verband met hetgeen wel en niet in de blauwe afvalzakken mag worden gedeponed.

1. Waarom is aan Fost Plus niet de verplichting opgelegd om alle afval terug te nemen, teneinde meer duidelijkheid te scheppen voor de bevolking ?
2. Wat is de stand van zaken betreffende de onderhandelingen met Fost Plus ?

Antwoord

1. Het interregionaal samenwerkingsakkoord betreffende de preventie en het beheer van verpakkingsafval bepaalt dat jaarlijks minimale globale percentages van nuttige toepassing en

recyclage van verpakkingsafval moeten worden behaald.

Voor het jaar 1999 zijn deze percentages bepaald op 80 % nuttige toepassing en 50 % recyclage. Deze percentages moeten in elk gewest worden behaald, en dit voor verpakkingsafval zowel van huishoudelijk als van bedrijfsmatige oorsprong. Per verpakkingsmateriaal moet minimaal 15 % worden gerecycleerd.

2. Fost Plus, de Interregionale Verpakkingscommissie, de intercommunales en de drie gewesten werken in een "Task Force PMD-residu" aan de problematiek van de PMD-inzameling (plastic, metaal en drankkartons).

Diverse acties zullen op korte of lange termijn samen worden uitgewerkt en uitgevoerd. Enkele daarvan zijn :

- eenvoudige richtlijnen opstellen voor de ophalers om enkel de door de inwoners aangeboden PMD-zakken die conform zijn met de sorteeregels op te halen. Zeker de zwaar verontreinigde PMD-zakken (met niet-conforme producten, verpakkingen en niet-verpakkingen) laten staan ;
- begeleidende communicatiemaatregelen naar de bevolking om de sorteerbodschap zo duidelijk mogelijk te maken en om verkeer sorteergedrag bij te sturen ;
- opleidingsprogramma's voor ophalers en sorteerders ;
- de sorteercentra optimaliseren ;
- de situatie continu opvolgen, evalueren en gepast bijsturen.

De intercommunales hebben echter al duidelijk laten weten principieel problemen te blijven hebben met het gegeven dat Fost Plus eenzijdig de sorteeregels voor PMD vastlegt. Onderhandelingen tussen de gewesten en Fost Plus zullen moeten worden gestart om dit knelpunt uit te klaren.

**Vraag nr. 16
van 16 september 1999
van de heer CHRIS VANDENBROEKE**

Wateraansluitingen – Wachttijden

Er doen zich, althans in Zuid-West-Vlaanderen, soms vrij lange tot heel lange wachttijden voor m.b.t. het realiseren van aansluitingen op de waterleiding. In afgeleide orde zou dit voor navenante vertragingen op het vlak van openbare werken zorgen.

1. Is het correct dat er, op datum van 1 september 1999, sprake was van tal van openstaande aanvragen tot aansluiting ?
2. Wat wordt, redelijkerwijze, als normale wachttijd beschouwd ? Welke norm wordt daarbij gehanteerd ?
3. Is er sprake van regionale verschillen wat wachttijden en/of verantwoorde klachten betreft ?

Antwoord

Het realiseren van nieuwe aansluitingen op de waterleiding dient te worden opgesplitst in drie groepen, namelijk :

- a) er ligt reeds een distributieleiding en er is geen onderboring van de straat nodig (groep A) ;
- b) er ligt reeds een distributieleiding, doch er is een onderboring van de straat nodig (groep B) ;
- c) er ligt geen distributieleiding, wat een uitbreiding van het net noodzakelijk maakt (groep C).

Bij groep A moet de aansluiting binnen de normale termijn worden uitgevoerd, tenzij de aanvrager niet overging tot akkoord, de koker niet aanwezig was, de woning nog niet voldoende bouwrijp was, ...

Bij groep B moeten vooreerst de nodige vergunningen worden verkregen (dwarsen van wegen, aanvraag ligging hoogspanningskabels, gasleidingen, ...). Na het verkrijgen van de vergunningen worden ook deze huisaansluitingen uitgevoerd binnen de normale termijn.

Bij groep C dient in een uitbreiding van het net te worden voorzien. Hier moet de gemeentelijke autonomie worden gerespecteerd. Na akkoord van de gemeentelijke vennoot kan worden overgegaan tot uitvoering van de uitbreiding. Eerst daarna kan worden overgegaan tot aansluiting (uitvoering volgens de vereisten van de aanbesteding, wettelijke contractuele termijnen).

Individuele nieuwe aansluitingen op bestaande leidingen leveren normaal geen vertraging op.

Wat de concrete vragen betreft, kan ik het volgende antwoorden.

1. Op 1 september 1999 waren er bij de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening (VMW) West-Vlaanderen 195 aanvragen tot aansluiting, waarvan er 90 nog niet uitgevoerd waren. Per maand worden er evenwel gemiddeld 380 aansluitingen uitgevoerd (gebaseerd op de gegevens van de eerste helft 1999).
2. De normale wachttijd is 15 werkdagen voor groep A, gebaseerd op een interne VMW-norm van 30 dagen.

Voor groep B geldt dezelfde norm, maar die gaat pas in nadat de vereiste vergunning is verkregen. Voor groep C geldt evenzeer dezelfde norm, maar die gaat pas in nadat de gemeente haar akkoord heeft betekend.

3. Er zijn geen regionale verschillen binnen de provincie West-Vlaanderen, vermits de procedures uniform zijn binnen het hele gebied van de VMW.

JOHAN SAUWENS

VLAAMS MINISTER
VAN BINNENLANDSE AANGELEGENHEDEN,
AMBTENARENZAKEN EN SPORT

Vraag nr. 8
van 13 september 1999
van de heer JAN LOONES

Gemeentebelasting op schotelantennes – Europese bezwaren

Door middel van een omzendbrief (BA 99/07 van 29 juni 1999) van toenmalig Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden Leo Peeters werden de gemeentebesturen in kennis gebracht van een onderzoek door de Europese Commissie omtrent de gemeentebelasting op schotelantennes.

Op basis van de bevindingen van dit onderzoek is het de gemeenten verboden nog langer deze belastingen te heffen, dit vanwege onverenigbaarheid met artikel 59 van het EG-verdrag, dat het vrij verkeer van diensten waarborgt.

De gemeentebelastingen op schotelantennes worden daarenboven door de Europese Commissie geïnterpreteerd als ongeoorloofd protectionisme ten voordele van de kabelindustrie en als discriminerend ten opzichte van bepaalde categorieën van kijkers, luisteraars, buitenlandse tv- en radiostations en ondernemingen die zich bezighouden met de doorgave per satelliet.

De Europese Commissie blijkt in haar onderzoek echter volledig voorbij te zijn gegaan aan het aspect "milieu".

De gemeentebelastingen op schotelantennes ter ontrading van het plaatsen ervan vloeien namelijk voort uit een – terecht – bezorgdheid van de lokale beleidsverantwoordelijken voor het behoud van het landschap in hun gemeenten. Nu men er uiteindelijk – na zovele jaren – in geslaagd is de hoogspanningslijn en elektriciteit ondergronds te brengen, dreigt de verloedering van het landschap nu uit een andere hoek te komen : de onesthetische en landschapsversturende schotelantennes.

1. Is de minister op de hoogte van de omzendbrief van zijn voorganger ? Zo ja, kan hij zich vinden in de inhoud ervan ?
2. Kan de minister begrip opbrengen voor de bezorgdheid van de lokale beleidsverantwoordelijken, die het ongerepte landschap in hun gemeenten willen vrijwaren van een nieuwe verloedering, ditmaal door schotelantennes ?

Heeft hij reeds een ander alternatief overwogen voor het heffen van gemeentebelastingen om hetzelfde doel te bereiken, namelijk ontrading van het plaatsen van schotelantennes ?

Antwoord

1. De omzendbrief van mijn voorganger van 29 juni 1999 betreffende de gemeentebelasting op schotelantennes is mij bekend.

Er wordt in gewezen op het negatief advies dat de Europese Commissie heeft uitgebracht inzake deze gemeentebelastingen. Zij vormen een ongeoorloofde protectionistische maatregel, met discriminerende gevolgen voor bepaalde categorieën van kijkers en luisteraars, voor buitenlandse radio- en tv-stations en voor ondernemingen die zich bezighouden met de doorstraling per satelliet. Gelet op de mogelijke gevolgen bij een eventuele uitspraak door het Europees Hof, was het uiteraard noodzakelijk om de

gemeenten zo spoedig mogelijk in kennis te stellen van dit standpunt.

2. De gemeentebelastingen op schotelantennes waren juist bedoeld ter ontrading wegens het mogelijk landschapverstorend karakter van de antennes.

De Europese Commissie heeft wel degelijk rekening gehouden met deze motivering. Zoals trouwens ook in de omzendbrief werd meege-deeld, acht de Europese Commissie een fiscale maatregel echter ongeschikt om het gestelde doel te realiseren en is het stedenbouwkundig oogmerk alleszins onvoldoende om het protectionistisch effect van de gemeentebelasting te rechtvaardigen.

De gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen zijn meer geschikte instrumenten om de plaatsing van deze schotels te regelen op een meer bij het landschap passende manier, bijvoorbeeld door het opleggen van voorschriften omtrent de zichtbaarheid vanaf de openbare weg, de aanhechtingsplaats, de kleur, ...

**Vraag nr. 9
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 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.

Gecoördineerd antwoord

1. Het feit dat milieuvriendelijke voertuigen of brandstoffen, binnen zekere marges, een belangrijke rol kunnen spelen in het werken aan een leefbare omgeving, wordt door niemand ontkend. Hierbij moet men wel rekening houden met een aantal beperkingen.

Vooreerst moet een aanzienlijk deel van het stadsverkeer uit dergelijke voertuigen bestaan, vooraleer een effect op de leefbaarheid merkbaar zal zijn.

Gezien de beperkte mogelijkheden inzake het gebruik van elektrische wagens, wordt een dergelijk scenario als weinig realistisch beschouwd. De verwachtingen liggen hoger gespannen ten aanzien van het gebruik van hybride voertuigen, die een klassieke verbrandingsmotor combineren met een elektrische motor. Hun actieradius en maximumsnelheid is hierdoor vergelijkbaar met die van conventionele wagens. Deze technologie is bovendien toepasbaar op bijna gans het wagenpark, zodat de aankoop van een tweede wagen (afvalprobleem) specifiek voor stadsverkeer, kan worden vermeden.

Een tweede overweging die mee in het oog dient te worden gehouden, is het feit dat leefbaarheid niet enkel wordt gedetermineerd door het emissieniveau van de voertuigen.

Ook de verkeerscongestie, de verkeersonveiligheid, de inrichting van de openbare ruimte in functie van het wegverkeer, ... zijn problemen die de leefbaarheid aantasten, maar onafhankelijk zijn van de aard van de voertuigen. Deze problemen zijn vooral gerelateerd aan het ver-

keersvolume. De gemeenten worden in het kader van het mobiliteitsconvenant dan ook aangemaand om een beleid te voeren gericht op het verkeersluw maken van stedelijke gebieden, dit door het bevorderen van het openbaarvervoer gebruik en het fietsgebruik.

De Vlaamse regering is van oordeel dat deze aanpak een hogere effectiviteit heeft ten aanzien van de leefbaarheidsproblemen, omdat het een oplossing biedt voor meerdere problemen die met leefbaarheid verband houden. Het blijvend zoeken naar alternatieven voor de ingeburgerde doch zwaar vervuilende vormen van mobiliteit, is een permanente opdracht in het kader van het streven naar een betere kwaliteit van het leven.

Vanuit haar voorbeeldfunctie en pro-actieve rol heeft het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap begin 1998 een elektrische bestelwagen aangekocht (Peugeot Partner Electric). Dit voertuig werd aan de pers voorgesteld op 10 juli 1998, in aanwezigheid van de minister van Ambtenarenzaken. Tijdens de Vlaanderendag is op 21 maart 1999 onder grote publieke belangstelling deze keuze toegelicht en gedemonstreerd. Ook het personeelsblad wijdde er een artikel aan. Dit project is een proefproject.

2. Aan het gebruik van elektrische wagens zijn duidelijk een aantal voordelen verbonden. Zo hebben de motoren een lange levensduur, is er geen verbruik bij stilstand (bv. aan rood licht) en het rijden verloopt soepel.

Daartegenover staat het feit dat elektrische voertuigen in België momenteel zeer duur zijn. Zelfs een duidelijk lagere kostprijs per kilometer maakt de aanschaf- of de huurkosten, die driemaal hoger liggen, niet goed. Daar komt bij dat de batterijen momenteel een korte levensduur hebben, dat de actieradius beperkt is tot 100 kilometer en dat inhalen in het gewone verkeer buiten de stad moeilijk is als gevolg van het lage vermogen. Daarom lijkt het momenteel enkel interessant een elektrisch voertuig te gebruiken voor bijvoorbeeld de interne postverdeling in Brussel.

De evaluatie van voormeld voertuig uit het proefproject is veeleer positief. Afgezien van de beperkte autonomie van het voertuig (minder dan 75 km), is de chauffeur tevreden.

Een veralgemeend gebruik van zuiver elektrische voertuigen wordt weinig waarschijnlijk ge-

acht, aangezien vervoersopdrachten met een beperkt aantal kilometers en een kleine actieradius weinig voorkomen.

In het nieuwe algemeen leasingcontract voor personenvoertuigen en lichte bestelwagens van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap is de leasing van elektrische personenwagens en lichte elektrische bestelwagens opgenomen. Iedereen kan hierop afnemen, vanuit een vraaggestuurde organisatie die geresponsabiliseerd is over de aanwending van de gemeenschapsmiddelen.

3. De wagens die ter beschikking werden gesteld van de kabinetten zullen in principe in bedrijf blijven tot de normale afschrijvingsdatum voor gelijkaardige voertuigen. Bij vervanging zullen in ieder geval alle milieuvriendelijke oplossingen uitgebreid worden bestudeerd, en op een gecoördineerde wijze worden geïmplementeerd. Een beslissing over de aankoop van elektrische voertuigen is ook afhankelijk van het succes van hybride wagens, omdat een tweede voertuig naast het hoofdvoertuig ook een significante milieubelasting en een zware financiële uitgave vormt.

Belangrijk is eveneens de verkeersopvoeding en de aansturing van het vervoersgedrag. Op de meeste kabinetten wordt het gebruik van openbaar vervoer en alternatieve vervoersmodi aangemoedigd. Op één kabinet werden reeds drie fietsen besteld.

4. Ten aanzien van milieuvriendelijke voertuigen en brandstoffen loopt momenteel een studie waarin het emissiereductiepotentieel van mogelijke maatregelen wordt onderzocht. De resultaten van deze studie worden afgewacht.

Wel worden in oktober en november alle vloothouders uitgenodigd door de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) om een informatiesessie bij te wonen over alternatieve voertuigen. Dit initiatief wordt mede gefinancierd door het Vlaams Gewest.

Verder lopen er sinds een aantal jaren demonstratieprojecten. Zo beschikt de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) De Lijn over twee hybride bussen die bij de dagelijkse exploitatie worden ingezet. In de periode 1995-1998 werd een demonstratieproject gehouden van elektrische voertuigen om aan de verantwoordelijken van stads- en gemeentediensten de praktische

gebruiksmogelijkheden van elektrische voertuigen te tonen.

Vraag nr. 10
van 14 september 1999
van de heer CHRISTIAN VAN EYKEN

Sectoraal akkoord lokale besturen – Stand van zaken

Het sectoraal akkoord van 18 juni 1993 voor het personeel van de lokale besturen voorzag in een grondige hervorming van het personeelsstatuut van de plaatselijke besturen en het personeelsbestand van deze administraties.

Zes jaar later zijn er nog lokale besturen die de krachtlijnen van 1993 niet hebben uitgevoerd.

1. Om welke besturen gaat het ?
2. Wat zijn de redenen waarom deze besturen nog niet zijn overgestapt naar het nieuwe personeelsstatuut ?

Antwoord

1. Op 8 oktober 1999 beschikken 288 Vlaamse gemeenten over een goedgekeurd raadsbesluit houdende vaststelling van de nieuwe formatie van het statutair gemeentepersoneel in toepassing van het sectoraal akkoord van 18 juni 1993. Dit komt neer op 93,5 % van alle Vlaamse gemeenten.

20 Vlaamse gemeentebesturen hebben de krachtlijnen dus nog niet uitgevoerd. Het gaat om volgende gemeentebesturen : Bree, Geraardsbergen, Ham, Herstappe, Holsbeek, Kluisbergen, Kortesseem, Lebbeke, Linkebeek, Meeuwen-Gruitrode, Nazareth, Temse, Voeren, Waarschoot, Wachtebeke, Wemmel, Wezembeek-Oppem, Zonhove, Zottegem en Zwalm.

Bij de OCMW's hebben er 238 het sectoraal akkoord van 18 juni 1993 uitgevoerd, wat neerkomt op 77,3 % van alle Vlaamse OCMW's. Er blijven dus nog 70 OCMW's over. Het gaat om de OCMW's van bovengenoemde 20 gemeenten en de OCMW's van Aarschot, Alveringem, Asse, Bekkevoort, Bierbeek, Bonheiden, Boutersem, Brakel, Damme, Dendermonde, Destelbergen, Dilsen-Stokkem, Drogenbos, Eeklo,

Galmaarden, Gavere, Geetbets, Hamont-Achel, Heers, Herent, Horebeke, Kampenhout, Kapelle-op-den-Bos, Knesselare, Kortenaeken, Kortenberg, Landen, Lierde, Lommel, Lo-Reninge, Lovendegem, Maarkedal, Maaseik, Mesen, Nevele, Ninove, Oostende, Oudenburg, Pepingen, Roosdaal, Scherpenheuvel-Zichem, Sint-Genesius-Rode, Sint-Martens-Latem, Sint-Niklaas, Spiere-Helkijn, Steenokkerzeel, Stekene, Wellen, Zingem en Zutendaal.

De desbetreffende raadsbesluiten van de OCMW's van Bonheiden, Kortenaeken, Lierde, Lommel en Zutendaal worden momenteel nog onderzocht in het kader van het administratief toezicht.

Voor de 50 gemeenten waar het gemeentebestuur wel en het OCMW nog niet ingestapt is in de krachtlijnen, moet worden opgemerkt dat krachtens artikel 42 van de organieke wet van 8 juli 1976 betreffende de openbare centra voor maatschappelijk welzijn, de zogenaamde gemeenschappelijke graden van de OCMW's hetzelfde administratief en geldelijk statuut genieten als het personeel van het gemeentebestuur. Ook in deze OCMW's zijn de krachtlijnen dus reeds van toepassing voor deze gemeenschappelijke graden.

2. De besturen beslissen autonoom over het al dan niet toepassen van het sectoraal akkoord van 18 juni 1993. Ondertussen is er echter al het nieuwe sectoraal akkoord 1997-1998. De overblijvende besturen dreigen dus achterstand op te lopen wat de uitvoering van de sectorale akkoorden betreft.

Van de overblijvende gemeenten en OCMW's die het sectoraal akkoord van 18 juni 1993 nog niet toegepast hebben, heeft ongeveer de helft reeds een ontwerp-dossier ingediend bij mijn administratie. Verwacht kan worden dat deze besturen de krachtlijnen in de eerstkomende tijd invoeren.

Wat de gemeentebesturen betreft, bevindt de implementering van de krachtlijnen zich in de eindfase. Bij de OCMW's verloopt de invoering trager. De OCMW's moeten wachten tot het gemeentebestuur het sectoraal akkoord invoert. Ook de financiering van het sectoraal akkoord voor het personeel van de ziekenhuizen zorgt bij de OCMW's voor vertraging.

Vraag nr. 11
van 20 september 1999
van de heer ANDRE MOREAU

Gemeentelijke onteigeningen – Toelaatbare doelstellingen

Op 5 augustus 1999 keurde de gemeenteraad van Tienen de aankoop goed van gronden die eigendom waren van het OCMW en van een privé-persoon.

De verwerving van die gronden door de stad Tienen gebeurde via onteigening en met het doel de NV TTSBC toe te laten een tenniscomplex met aanhorigheden op te richten.

De vraag rijst dan ook naar de grenzen van het "algemeen nut", dat toch de doelstelling van onteigeningen zou moeten zijn en overigens volgens een oud arrest van de Raad van State "met zekerheid moet worden vastgesteld" (R.v.St. Nr. 5381 van 22/11/1956).

1. Binnen welke doelstellingen kunnen gemeentelijke onteigeningen ?

Moet het nog steeds gaan om een met zekerheid vastgesteld algemeen nut ? Zo ja, wat zijn de criteria ?

2. Valt onteigening van gronden ten behoeve van duidelijk commerciële activiteiten – de uitbating van een tenniscomplex door een NV – binnen de toelaatbare doelstellingen ?

Zo neen, is de minister in deze aangelegenheid opgetreden ?

Antwoord

Ik herinner de Vlaamse volksvertegenwoordiger eraan dat de verwerving waarvan sprake en die hij als gemeenteraadslid mee heeft goedgekeurd, een aankoop in der minne betreft, waarbij de onteigeningsmachtiging verleend door de staatssecretaris voor Streekeconomie bij besluit van 13 juni 1978 en aangevuld bij besluit van de minister van de Vlaamse Gemeenschap van 4 september 1980 houdende toelating tot toepassing van de rechtspleging bij dringende omstandigheden, niet werd aange-

wend om de gerechtelijke onteigeningsprocedure in te leiden.

Zoals de Vlaamse volksvertegenwoordiger, gelet op zijn lokale mandaten, wel bekend zal zijn, behoort de uitoefening van het administratief toezicht in eerste instantie tot de bevoegdheid van de provinciegouverneur. Conform het toezichtsdecreet van 28 april 1993 (decreet houdende regeling, voor het Vlaams Gewest, van het administratief toezicht op de gemeenten) wordt de lijst bedoeld in artikel 28 van dit decreet en eventueel de raadsbeslissing zelf in uitvoering van artikel 29 van dit decreet aan zijn ambt bezorgd. In casu heeft de gouverneur van Vlaams-Brabant geen gebruikgemaakt van zijn schorsingsbevoegdheid. Er werd trouwens geen klacht ingediend tegen het raadsbesluit van 5 augustus 1999.

Voor de modaliteiten en criteria waaraan onteigeningsbeslissingen moeten beantwoorden om in aanmerking te komen voor een ministeriële machtiging, verwijs ik de Vlaamse volksvertegenwoordiger naar de omzendbrief van 23 februari 1999 betreffende de onteigeningen voor algemeen nut, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 30 maart 1999 (blz. 10336-10340).

Vraag nr. 1
van 27 september 1999
van de heer CARL DECALUWE

Kabinetsmedewerkers – Detacheringen

Zie :

Minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie

Vraag nr. 1

van 27 september 1999

van de heer Carl Decaluwé

Blz. 86

Antwoord

Een gecoördineerd antwoord zal worden verstrekt door de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden.

DIRK VAN MECHELEN

VLAAMS MINISTER
VAN ECONOMIE, RUIMTELIJKE ORDENING
EN MEDIA

Vraag nr. 8
van 20 september 1999
van de heer JOHAN DE ROO

KMO-beleid – Werkgelegenheidsaandeel

Uit een nota over de evolutie van de werkgelegenheidscijfers bij de KMO's die de NCMV-studiedienst (Organisatie van Zelfstandige Ondernemers NCMV) heeft gepubliceerd, blijkt dat tussen 1980 en 1996 het aandeel van de KMO's in de totale Vlaamse werkgelegenheid voortdurend is toegenomen. Maar de jongste twee jaar lijkt het erop dat die tendens tot stilstand is gekomen.

1. Hoeveel KMO's telde men in Vlaanderen in 1998 ? Hoeveel werknemers tellen die KMO's ? Hoeveel procent is dat van de totale private werkgelegenheid ?

Zijn er opmerkelijke verschillen met Brussel en Wallonië ?

2. Uit de studie blijkt dat er een einde is gekomen aan het toenemende belang van de KMO's voor de werkgelegenheid.

Wat zijn de oorzaken daarvan en hoe speelt de minister daarop in ?

Antwoord

1. In 1998 telde het Vlaamse gewest 119.889 KMO's met maximum 50 werknemers. Het totaal aantal KMO's met personeel in België bedroeg in dat jaar 201.913.

De werkgelegenheid in alle ondernemingscategorieën (KMO, grote ondernemingen) in België bedroeg in datzelfde jaar 2.262.936 personen, waarvan de KMO's er 995.345 of 43,98 % voor hun rekening namen.

Indien wij deze cijfers vergelijken met de voorgaande jaren, stellen wij in absolute waarden nog steeds een constante groeitrend vast (sedert 1980 steeg het aantal werknemers met 229.654).

Wanneer wij deze cijfers relateren aan de totale werkgelegenheid over alle ondernemingscate-

gorieën, kan evenwel sedert 1996 een lichte daling van het aandeel van de KMO's worden vastgesteld (van 44,68 % in 1996 naar 43,98 % in 1998).

In het Vlaamse gewest waren 59,38 % van alle KMO's gevestigd, in het Waals gewest 27,19 % en in het Brusselse gewest 13,43 %. Vergeleken met de drie voorgaande jaren is het relatief belang van de Vlaamse KMO's ten opzichte van de andere gewesten ongeveer stabiel gebleven, met een kleine groei van 0,5 %.

2. Zoals blijkt uit de hiervoor vermelde cijfergegevens is het absolute belang van de tewerkstelling in de KMO's zeker niet gestopt, terwijl het relatieve belang een kleine daling kent.

Het nemen van tewerkstellingsbevorderende maatregelen behoort voorsnog tot de bevoegdheid van de federale overheid, terwijl de werkgelegenheid behoort tot de bevoegdheid van de Vlaamse minister van Werkgelegenheid en Toerisme.

Binnen mijn bevoegdheidsdomeinen worden een aantal instrumenten gehanteerd die onrechtstreeks de duurzame werkgelegenheid in het Vlaamse gewest trachten te bevorderen : de economische expansiesteun voor investeringen door KO (kleine ondernemingen) en MGO (middelgrote ondernemingen) die gepaard gaan met duurzame werkgelegenheid, de zachte steun voor opleiding en vorming, de Vlami-vormsteun voor vorming.

Vraag nr. 7
van 12 oktober 1999
van de heer CHRISTIAN VAN EYKEN

Kabinetten – Samenstelling

Zie :

Vlaams minister van Onderwijs en Vorming

Vraag nr. 11

van 12 oktober 1999

van de heer Christian Van Eyken

Blz. 102

Antwoord

Een gecoördineerd antwoord zal worden verstrekt door de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Fi-

nanciën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden.

**Vraag nr. 8
van 12 oktober 1999
van de heer CHRISTIAN VAN EYKEN**

Kabinetten – Dienstvoertuigen

Zie :
Vlaams minister van Onderwijs en Vorming
Vraag nr. 12
van 12 oktober 1999
van de heer Christian Van Eyken
Blz. 102

Antwoord

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

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

PATRICK DEWAELE

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

**Vraag nr. 8
van 14 september 1999
van de heer CHRISTIAN VAN EYKEN**

Vlaamse initiatieven in de Rand – Subsidiëring

In de brochure "Vlaamse initiatieven in de Rand" worden verenigingen en instellingen met zetel in de Vlaamse rand rond Brussel uitgenodigd om een subsidie aan te vragen voor het organiseren van een culturele, sportieve of informatieve activiteit.

1. Wie heeft een dergelijke subsidie gekregen ?
2. Om welke activiteiten ging het ?
3. Om welke bedragen gaat het ?
4. Werden er ook subsidieaanvragen geweigerd en zo ja, welke en om welke redenen ?

5. Hoeveel bedraagt het hiervoor uitgetrokken budget ?

Antwoord

- 1 en 3. Volgende verenigingen en instellingen met zetel in de Vlaamse rand rond Brussel kregen een subsidie toegezegd (bedragen in frank).

1998

FC Greunsjotters Vossem	80.000
Vossem's Voerezonen	80.000
Jospop Schepdaal	50.000
VVV Tervuren	35.000
Brabantse Golf	80.000
VVV Kortenberg	35.000
Komitee der Randgemeenten	95.000
Eurofolie Meise	150.000

1999

FC Greunsjotters Vossem	80.000
Noorderrand Wemmel	200.000
Cultureel Centrum Strombeek-Grimbergen	350.000
Hoeilaartse Meifeesten	60.000
Filmfestival Tervuren	150.000
Guldensporenfeest Machelen	40.000
Internationaal Jeugdfestival Papeplok Tervuren	88.500
Jogging Dilbeek	80.000
De vijf Dilbeekse jeugdclubs	25.000
Eurofolie Meise	200.000

2. De subsidies worden toegekend voor allerhande initiatieven die het Vlaams karakter van de Rand benadrukken.

Elke initiatiefnemer/vereniging die een aanvraag indient en waarvan de activiteit beantwoordt aan de vooropgestelde criteria, komt in aanmerking. Zowel VZW's, feitelijke verenigingen, culturele centra, sport- en jeugdclubs, als gemeentebesturen worden gesubsidieerd. Het betreft de organisatie van 11 juli-vieringen, Europadagen, tentoonstellingen met Vlaamse kunstenaars, muziekoptredens die bijvoorbeeld de anderstalige bevolking in de Rand in contact brengen met de Vlaamse cultuur, taallessen georganiseerd door een voetbalclub voor hun anderstalige spelertjes en hun ouders, enzovoort.

4. Er werden tot op heden slechts twee effectieve aanvragen niet positief behandeld, omdat ze niet beantwoordden aan de criteria.

5. Op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap wordt vijf miljoen frank op jaarbasis uitgetrokken voor de subsidiëring van deze initiatieven.

Vraag nr. 10
van 16 september 1999
van de heer PAUL VAN GREMBERGEN

Europees structuurbeleid in Vlaanderen – Invulling

Deze dagen wordt het vernieuwde Europees structuurbeleid uitgetekend. In dit verband wens ik de minister-president het volgende te vragen inzake de uitgangspunten die hieraan volgens de Vlaamse regering ten grondslag moeten liggen.

1. Op welke wijze wordt in het programma voldoende flexibiliteit ingevoerd, zodat rekening kan worden gehouden met nieuwe accenten die jaarlijks in de Europese Werkgelegenheidsrichtsnoeren en de Vlaamse Actieplannen worden gelegd ?
2. Wordt een geïntegreerd monitoringsysteem uitgewerkt, zodat op geregelde tijdstippen kan worden nagegaan of en in welke mate de doelstellingen worden bereikt en bijsturing mogelijk is ? Welk precies tijdsperspectief wordt hiervoor vooropgesteld ?
3. Wat is de precieze verdeling van de middelen tussen de federale overheid enerzijds en de gemeenschappen en gewesten anderzijds ? Waarop is deze verticale verdeling precies gebaseerd ?
4. Wat is de precieze verdeling van de middelen tussen de diverse gemeenschappen en gewesten ? Waarop is deze horizontale verdeling precies gebaseerd ?
5. Is het niet zo dat de sociale partners m.b.t. de huidige doelstellingen 2 en 5b formeel wel worden betrokken via de comités van toezicht, maar dat deze inbreng de facto wordt uitgehold door de managementcomités ?

Zo ja, op welke wijze wil de minister-president ook op dit vlak een daadwerkelijkere inbreng van de sociale partners realiseren ?

Antwoord

1. Het Enige Programmeerdocument (EPD) met betrekking tot de nieuwe doelstelling 3 overbrugt een periode van zeven jaar. Dit document, dat de uitdrukking is van een meerjarenstrategie, wordt als een kaderprogramma beschouwd. Het geeft het werkkader voor de volgende zeven jaar aan, via de bepaling van een aantal prioritaire actielijnen (zwaartepunten), waarvoor het Europees Sociaal Fonds (ESF) zal worden ingeschakeld om een maximale afstemming met en versterking van het Vlaamse werkgelegenheidsbeleid tot stand te brengen.

De in het EPD opgesomde maatregelen kunnen worden aangepast indien de arbeidsmarktsituatie hierom vraagt en om rekening te houden met eventuele nieuwe accenten in de Europese Werkgelegenheidsrichtsnoeren en met het Vlaamse onderdeel van de federale actieplannen.

Monitoring van de sociaal-economische situatie en "on going"-evaluatie van de uitvoering van het EPD zullen de nodige gegevens opleveren. Daarenboven zal het EPD steeds worden getoetst aan de jaarlijkse actieplannen die de Vlaamse regering zal opstellen in het kader van de Europese Werkgelegenheidsstrategie.

2. Overeenkomstig de regelgeving van de Europese Structuurfondsen zal elk programmavoorstel dat bij de Europese Commissie ter goedkeuring wordt ingediend, een monitoringssysteem omvatten dat, onder meer aan de hand van de indicatoren en gekwantificeerde doelstellingen, nauwgezette opvolging en evaluatie (om de twee jaar) van het programma mogelijk moet maken.

Dit zal het comité van toezicht de mogelijkheid bieden om bij elke vergadering de uitvoering van de diverse maatregelen en de vooruitgang op het vlak van de vooropgestelde doelstellingen van zeer nabij op te volgen, en indien nodig bij te sturen.

Zoals bepaald in de algemene verordening van 21 juni 1999 betreffende de Structuurfondsen, moeten de programmavoorstellen in het kader van doelstelling 2 binnen een termijn van vier maanden na de vaststelling van de lijst van de in aanmerking komende regio's, bij de Europese Commissie worden ingediend.

Het EPD voor doelstelling 3 moet vóór 21 oktober (vier maanden na 21 juni 1999) worden ingediend bij de Europese Commissie.

3. De federale overheid heeft enkel in doelstelling 3 een aandeel.

Er bestaat een akkoord tussen de diverse Belgische overheden over de volgende verdeling :

Verdeling Doelstelling 3 – 2000-2006

	%	Absoluut (EUR)
Federaal	9,032	66.565.840
Troïca (*)	37,420	275.785.400
Brussels Gewest	3,097	22.824.890
Duitstalige Gemeenschap	1,290	9.507.300
Vlaamse Gemeenschap	49,161	362.316.570
België	100,00	737.000.000

(*) Waals Gewest + Franse Gemeenschap + Brusselse Cocof (Commission Communautaire Française)

Daarbij werden dezelfde percentages gebruikt als in de huidige programmeerperiode.

4. Voor de nieuwe doelstelling 3, zie vorige deelvraag.

Voor de nieuwe doelstelling 2 berust de verdeling tussen de gewesten op een verdeling van het Belgische bevolkingsplafond. Dit plafond heeft de Europese Commissie vastgesteld op 1.269.000 inwoners. Het is het resultaat van de verdeling van het Europese plafond, dat het aantal inwoners dat maximaal kan worden bestreken door de nieuwe doelstelling 2-gebieden in de Europese Unie beperkt tot 18 % van de totale bevolking.

De gewesten zijn overeengekomen om het Belgische bevolkingsplafond te verdelen volgens dezelfde objectieve methodologie als die welke de Commissie heeft toegepast bij het vergelijkend onderzoek van de lidstaten voor de verdeling van het communautaire plafond, met andere woorden, alsof de gewesten volwaardige lidstaten waren. Het resultaat is de neerslag van de verschillende sociaal-economische situatie in de gewesten.

In vergelijking met de programmeerperiode 1994-1999 diende rekening te worden gehouden met een aandeel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat voor het eerst – met een stede-

lijk gebied – in aanmerking komt voor erkenning onder doelstelling 2. De werkingssfeer van de nieuwe doelstelling 2 is immers aanzienlijk uitgebreid ten opzichte van de huidige doelstelling 2- en 5b-programma's.

De bevolkingsverdeling ziet er aldus uit als volgt :

Vlaams Gewest	493.000
Waals Gewest	631.000
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	145.000
België	1.269.000

België kreeg voor de nieuwe doelstelling 2-gebieden een bedrag van 368 miljoen euro toegekend (in prijzen van 1999, jaarlijks te indexeren met 2 %).

Voor de gebieden in "phasing out" kan België rekenen op 65 miljoen euro (in prijzen van 1999).

Daarbovenop komt nog een bedrag van 15,165 miljoen euro "performantiereserve" (in prijzen van 1999). Dit laatste bedrag houdt de Europese Commissie achter de hand. Het wordt pas uitgekeerd na een "mid term"-evaluatie van de programma's (dus na 31 december 2003). België heeft de zekerheid dat het dat bedrag zal krijgen. Alleen is nog niet bekend aan welke programma's binnen doelstelling 2 – de meest performante (benutting, resultaten, ...) – het bedrag zal worden toegewezen.

Wordt deze prestatiereserve meegerekend met het steunbedrag voor de nieuwe doelstelling 2-gebieden, dan kan worden uitgegaan van een steunintensiteit per capita van 301,94 euro voor zeven jaar. Vermenigvuldiging van dit bedrag met de toegewezen contingenten levert de steunbedragen op. Voor het Vlaams Gewest komt dit neer op 148,86 miljoen euro voor zeven jaar.

5. In het kader van de huidige doelstelling 2 en 5b-programma's wordt, op aangeven van de Europese Commissie, gewerkt met een tweeledige organisatiestructuur :

– het comité van toezicht, belast met het algemeen toezicht op de tenuitvoerlegging van het programma (bepalen van de algemene strategie, nemen van beleidsbeslissingen, organiseren van evaluaties, beslissingen tot eventuele bijstellingen, budgetverschuivingen, ...);

- het managementcomité, belast met de inhoudelijke beoordeling van de concrete projectvoorstellen op basis van door het comité van toezicht vastgelegde selectie- en prioriteitscriteria.

De sociale partners maken deel uit van het comité van toezicht.

Alle leden van het comité van toezicht worden geregeld op de hoogte gesteld van alle beslissingen van het managementcomité. Tevens kan, in het geval bij de beoordeling van een project niet de voorgeschreven criteria zouden zijn gehanteerd, de betrokken beslissing ter beoordeling aan het comité van toezicht worden voorgelegd.

Gelet op de specifieke bevoegdheden van beide comités en de dominante, sturende rol van het comité van toezicht, lijkt het mij dan ook weinig waarschijnlijk dat beslissingen inzake individuele projecten van het managementcomité, de goede werking zouden kunnen uithollen van het comité van toezicht.

Tevens hebben de sociale partners hierin tot nog toe steeds een constructieve en daadwerkelijke inbreng gehad, die ook tijdens de volgende programmeerperiode zal kunnen worden voortgezet.

RENAAT LANDUYT

VLAAMS MINISTER
VAN WERKGELEGENHEID EN TOERISME

Vraag nr. 3
van 16 september 1999
van de heer CHRIS VANDENBROEKE

Toeristische fietsroutes – Routegildes

Parallel met de opvang van het fietstoerisme werd, her en der, gezorgd voor de aanleg van bewegwijzerde fietsroutes. Enige controle daarop is hoe dan ook aangewezen, des te meer omdat het veelal om goedbedoeld en gewaardeerd vrijwilligerswerk gaat.

Om de kwaliteit van zo'n routes jaar in jaar uit op niveau te houden, werd met name in Zeeuwsch-Vlaanderen – een modelregio op het vlak van fietsroutes – in 1997 overgegaan tot de oprichting van een zogenaamde Routegilde. Uit de achterliggende motivatie daartoe citeren we bij-

gaande passus, weggeplukt uit de VVV-brochure voor Zeeuwsch-Vlaanderen: "Routepeters en -meters rijden en wandelen langsheen de routes ... Ook de omgeving ontsnapt niet aan hun blikken ... Alle gebreken melden ze bij het Toeristisch Bureau die dit vervolgens doorspeelt naar de verantwoordelijke instanties".

Is er bij ons inbreng en betrokkenheid van onderuit inzake het uitstippelen van toeristische fietsroutes en controle van de staat ervan? Hoe is die georganiseerd?

Hebben de diensten van de minister de werkwijze in Zeeuwsch-Vlaanderen al geëvalueerd uit oogpunt van een eventuele toepassing bij ons?

Antwoord

Toezicht en controle op de aanleg en het onderhoud zijn noodzakelijke voorwaarden om op kwaliteitsvolle wijze van toeristische en recreatieve fietsroutes te kunnen genieten.

Sinds 1997 beschikt Toerisme Vlaanderen over een richtlijn inzake de "erkenning van niet-grensoverschrijdende toeristische auto- en fietsroutes". Hierin is het onderhoud van de route een essentiële voorwaarde voor erkenning.

Teneinde deze richtlijn beter bekend te maken, werd een informatiebrochure opgesteld, die ik eerstdaags aan de gemeentebesturen, technische diensten en toeristische diensten zal bezorgen, waardoor opnieuw het onderhoud van deze routes onder de aandacht van het toeristisch recreatief werkveld wordt gebracht.

Voor het onderhoud van het 1.500 km lange landelijk fietsroutenetwerk is Toerisme Vlaanderen verantwoordelijk. De herstellingen gebeuren door een aannemersbedrijf en er is sinds jaren een samenwerkingsverband met het netwerk van de "Fietsroutepaden". Deze organisatie stelt 18 medewerkers op vrijwillige basis ter beschikking die zich inzetten voor het nazicht van de specifieke trajecten en van de bewegwijzering van het fietsroutenetwerk; wij noemen deze personen "peters" van een routetraject.

De ontwikkeling van nieuwe routes of verbetering van bestaande trajecten gebeurt steeds in overleg met de provinciale toeristische diensten. Ook de "peters", of meer en meer de fietsambtenaren van steden en gemeenten, doen suggesties ter verbetering van het routenetwerk.

Bij lokale en regionale besturen onderscheiden we twee types van nazicht en onderhoud:

- nazicht en onderhoud georganiseerd door een technische ploeg van het lokale of provinciale bestuur;
- nazicht door een ploeg van vrijwilligers en het onderhoud door de technische diensten van het lokale of provinciale bestuur.

De werking van het Zeeuwsch-Vlaams routenetwerk is bij mijn diensten qua opzet goed bekend, gezien zij via het Interreg-gebeuren betrokken waren bij de totstandkoming van het project. Toerisme Vlaanderen bekijkt met deze projectpartners in hoeverre nieuwe ideeën ook bij ons kunnen worden gerealiseerd.

**Vraag nr. 4
van 16 september 1999
van de heer CHRIS VANDENBROEKE**

Toeristische fietsroutes – Pechverhelpingsplaatsen

Het is een aangename vaststelling dat het fietstoerisme duidelijk in de lift zit. Al even bekend is verder het gegeven dat, her en der, op deze tendens wordt ingespeeld met het aanleggen van daartoe bestemde fietsroutes. Wel is het natuurlijk zo dat hierbij, als vanzelf, veeleer afgelegen wegen en locaties worden opgezocht.

Het voordeel van de rust verwordt in voorkomend geval evenwel tot een handicap bij technisch defect. Men mag er gewoon niet aan denken dat men halverwege zo'n fietsroute met een lekke band af te rekenen krijgt. In Zeeuwsch-Vlaanderen, een regio die bekend staat om zijn overtalrijke en dergelijke fietsroutes, ondervangt men dit risico door de systematische uitbouw van een uitgebreid netwerk van rijwielhulpkisten langs dergelijke routes. Met name in het buitengebied, waar kilometers in het rond geen rijwielhandel te bekennen valt, zijn rijwielhulpkisten geplaatst waarvan men gratis kan gebruikmaken en waarin allerlei soorten gereedschap en onderdelen beschikbaar zijn.

Werd dit waardevolle experiment, zoals het sinds een paar jaar in Zeeuwsch-Vlaanderen werd opgestart, door de diensten van de minister al van meer nabij bekeken ?

Ziet men mogelijkheden om bij ons een gelijkaardig experiment te organiseren ?

In een eerste fase zou zo'n experiment bijvoorbeeld kunnen worden georganiseerd voor de attractieve, maar erg verlaten fietsroutes die langs waterwegen lopen.

Antwoord

Tot op heden werden pechverhelpingssets niet op georganiseerde manier verdeeld over Vlaanderen. Er zijn enkele lokale diensten voor toerisme die deze hulpkisten voor fietsers hebben aangeschaft, maar dit is veeleer een uitzondering.

In het kader van een grensoverschrijdende samenwerking tussen Zeeuws-Vlaanderen en West- en Oost-Vlaanderen werd het systeem van pechverhelpingsplaatsen onderzocht.

De situatie in Nederland en Vlaanderen is echter wel enigszins verschillend. Onze ruimtelijke ordening zorgt immers voor een meer gespreide bebouwing en bewoning, zodat de afstand van een fietsroute naar een gemeente/dorp of huis/hoeve voor hulp een stuk geringer is. In praktisch elke gemeente/dorp in Vlaanderen is daarenboven een fietsmaker aanwezig, zodat vrij snel hulp kan worden gevonden voor fietsherstel.

Ten slotte meen ik te mogen stellen dat vele fietsliefhebbers zelf over een hulpset beschikken, die ze, in geval van nood, kunnen gebruiken voor het uitvoeren van een eerste herstelling.

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

PATRICK DEWAELE

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

**Vraag nr. 9
van 16 september 1999
van de heer PAUL VAN GREMBERGEN**

Meesternorm – Ministeriële uitspraken

* datum van afsluiting : 21/10/99

Uit de Financieel-Economische Tijd (FET) van 11 september jongstleden onthou ik dat de Euro-Meesternorm niet gehandhaafd blijft omdat hij te ingewikkeld is.

1. Wat is de verklaring voor het feit dat de Euro-Meesternorm "voor de administratie niet zo duidelijk is" ?

Wat is er niet zo duidelijk aan de Euro-Meesternorm ?

2. In het artikel in de FET laat de minister-president uitschijnen dat de vorige minister van Begroting heeft geweigerd om het econometrisch model waarop de norm gebaseerd is, te verschaffen.

Bevestigt hij deze stelling ?

Zo ja, legt hij zich hier dan bij neer ? Het kan toch niet dat "een publiek goed" zomaar wordt onvreemd.

3. Volgens de minister-president kan het feit dat Vlaanderen zijn schuld momenteel sneller afbouwt dan het stabiliteitspact of de Hoge Raad van Financiën (HRF) voorschrijven, tot communautaire scheeftrekkingen leiden.

Kan de minister-president deze stelling nader verduidelijken ?

Welke nadelige gevolgen verwacht hij hier dan van ?

4. Volgens het bericht uit de Financieel-Economische Tijd van 11 september jongstleden zullen we door het volgen van de HRF-norm volgend jaar over een aanvullende beleidsruimte van 8 tot 9 miljard beschikken.

Bevestigt de minister-president dit ?

BERT ANCIAUX

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

Vraag nr. 7
van 16 september 1999
van de heer PAUL VAN GREMBERGEN

Intrekking sociaal huurbesluit – Motieven

Op haar zitting van 14 september jongstleden besliste de Vlaamse regering het sociaal huurbesluit in te trekken met terugwerkende kracht vanaf 15 mei 1999.

De kritiek op het besluit is immers van die aard dat de inwerkingtreding ervan aanleiding zou kunnen geven tot rechtsonzekerheid en rechtsongelijkheid bij de sociale huurders. Bovendien wordt aangevoerd dat sommige bepalingen juridisch betwistbaar en administratief onuitvoerbaar zijn.

1. Kan de minister toelichten waarom de inwerkingtreding van dit besluit aanleiding geeft tot rechtsonzekerheid, respectievelijk rechtsongelijkheid bij de sociale huurders ?
2. Welke bepalingen zijn juridisch betwistbaar en administratief onuitvoerbaar, en waarom ?

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.

REGISTER

Nr.	Datum	Vraagsteller	Onderwerp	Blz.
P. DEWAEL, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden				
3	07.09.1999	R. Van Cleuvenbergen	<i>Expo 2000 Hannover – Samenwerkingsakkoord</i>	79
5	13.09.1999	J. Loones	<i>Onroerende voorheffing – Verminderingen</i>	79
7	14.09.1999	D. Ramoudt	<i>Zeedijk Oostende – Overdracht gewestgronden</i>	81
8	14.09.1999	C. Van Eyken	<i>Vlaamse initiatieven in de Rand – Subsidiëring</i>	119
○ 9	16.09.1999	P. Van Grembergen	<i>Meesternorm – Ministeriële uitspraken</i>	123
10	16.09.1999	P. Van Grembergen	<i>Europees structuurbeleid in Vlaanderen – Invulling</i>	120
S. STEVAERT, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie				
△ 21	13.09.1999	J. De Meyer	<i>Doel – Leefbaarheidsstudie en sociaal begeleidingsplan</i>	81
22	13.09.1999	C. Van Eyken	<i>Verbrandingsoven Drogenbos – Geplande kaaimuur</i>	83
23	14.09.1999	J. De Roo	<i>Structuurfonds Gentse Kanaalzone – Sociale informatieopdracht</i>	83
24	14.09.1999	L. Caluwé	<i>Ring Antwerpen – Geplande renovatiewerken</i>	84
27	23.09.1999	L. Van Nieuwenhuysen	<i>Masterplan Netebekken – Stand van zaken</i>	85
1	27.09.1999	C. Decaluwe	<i>Kabinetsmedewerkers – Detacheringen</i>	86
2	28.09.1999	L. Van Nieuwenhuysen	<i>Verkeerslichten – Conflictvrije regeling</i>	87
3	28.09.1999	C. Vandenbroeke	<i>N382 Waregem-Wielsbeke – Doortrekking</i>	87
4	28.09.1999	C. Vandenbroeke	<i>Leiewerken Kortrijk – Planning</i>	87
6	30.09.1999	L. Van Nieuwenhuysen	<i>Fietsroutes – Eenvormige richtingborden (2)</i>	88
7	01.10.1999	W. Aers	<i>Nieuwe trams Gent – Afmetingen</i>	89
8	06.10.1999	C. Decaluwe	<i>A17 Kortrijk – Geluidshinder</i>	90
12	06.10.1999	L. Caluwé	<i>E19 afrit St.-Job-in-'t-Goor – Fileprobleem</i>	90
15	07.10.1999	C. Decaluwe	<i>E17 oprit Oudenaardsesteenweg Kortrijk – Bermgras</i>	91
20	08.10.1999	J. De Roo	<i>N9 Belzele (Evergem) – Veiligheid fietsers</i>	91
M. VOGELS, Vlaams minister van Welzijn, Gezondheid en Gelijke Kansen				
12	07.09.1999	P. Ceysens	<i>OCMW-ziekenhuizen – Beheer en samenwerkingsakkoorden</i>	92
13	13.09.1999	J. Loones	<i>Maatschappelijk opbouwwerk West-Vlaanderen – Middelen</i>	93
15	16.09.1999	R. Van Cleuvenbergen	<i>Gehandicaptenvoorzieningen – Sectorspecifieke brandveiligheidsnormen</i>	94
3	28.09.1999	P. Ceysens	<i>Buitenschoolse kinderopvang – Lokaal beleidsplan</i>	95

B. ANCIAUX, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Stedelijk Beleid, Huisvesting en Brusselse Aangelegenheden

4	10.09.1999	J. Maes	<i>Vlaamse Huisvestingsmaatschappij – Centralisatieplannen</i>	96
6	14.09.1999	C. Van Eyken	<i>Vlabinvest – Resultaten</i>	97
○ 7	16.09.1999	P. Van Grembergen	<i>Intrekking sociaal huurbesluit – Motieven</i>	124
6	30.09.1999	R. Van Cleuvenbergen	<i>SIF+-gemeenten – Beleidsovereenkomst</i>	97

M. VANDERPOORTEN, Vlaams minister van Onderwijs en Vorming

9	13.09.1999	J. Loones	<i>Elektrische voertuigen – Beleid</i>	100
10	23.09.1999	J. Maes	<i>Volwassenenonderwijs – Vrijstelling inschrijvingsgeld mindervaliden</i> . . .	100
1	27.09.1999	C. Decaluwe	<i>Kabinetsmedewerkers – Detacheringen</i>	101
8	30.09.1999	R. Van Cleuvenbergen	<i>Schoolinfrastructuur en verkiezingen – Neutraliteit</i>	101
11	12.10.1999	C. Van Eyken	<i>Kabinetten – Samenstelling</i>	102
12	12.10.1999	C. Van Eyken	<i>Kabinetten – Dienstvoertuigen</i>	102

R. LANDUYT, Vlaams minister van Werkgelegenheid en Toerisme

1	27.09.1999	C. Decaluwe	<i>Kabinetsmedewerkers – Detacheringen</i>	103
3	16.09.1999	C. Vandenbroeke	<i>Toeristische fietsroutes – Routegildes</i>	122
4	16.09.1999	C. Vandenbroeke	<i>Toeristische fietsroutes – Pechverhelpingsplaatsen</i>	123

V. DUA, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw

5	01.09.1999	J. De Roo	<i>Doel – Leefbaarheidsstudie en sociaal begeleidingsplan</i>	103
8	10.09.1999	C. Van Eyken	<i>Aanvaardingsplicht afvalstoffen – Stand van zaken</i>	103
9	10.09.1999	C. Van Eyken	<i>Grensoverschrijdend afvaltransport – Stand van zaken</i>	105
10	10.09.1999	J. De Meyer	<i>Dioxineproblematiek – Steunmaatregelen gezinslandbouwbedrijven</i> . . .	108
11	10.09.1999	J. De Meyer	<i>Dioxineproblematiek – Verantwoordelijkheid OVAM</i>	109
12	13.09.1999	J. Loones	<i>Elektrische voertuigen – Beleid</i>	110
13	13.09.1999	C. Van Eyken	<i>Verbrandingsoven Drogenbos – Geplande kaaimuur</i>	111
14	13.09.1999	J. De Meyer	<i>Doel – Leefbaarheidsstudie en sociaal begeleidingsplan</i>	111
15	14.09.1999	C. Van Eyken	<i>Fost Plus – Afvalophaling</i>	111
16	16.09.1999	C. Vandenbroeke	<i>Wateraansluitingen – Wachtijden</i>	112

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

8	13.09.1999	J. Loones	<i>Gemeentebelasting op schotelantennes – Europese bezwaren</i>	113
△ 9	13.09.1999	J. Loones	<i>Elektrische voertuigen – Beleid</i>	114
10	14.09.1999	C. Van Eyken	<i>Sectoraal akkoord lokale besturen – Stand van zaken</i>	116

11	20.09.1999	A. Moreau	<i>Gemeentelijke onteigeningen – Toelaatbare doelstellingen</i>	117
1	27.09.1999	C. Decaluwe	<i>Kabinetsmedewerkers – Detacheringen</i>	117

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

8	20.09.1999	J. De Roo	<i>KMO-beleid – Werkgelegenheid</i>	118
7	12.10.1999	C. Van Eyken	<i>Kabinetten – Samenstelling</i>	118
8	12.10.1999	C. Van Eyken	<i>Kabinetten – Dienstvoertuigen</i>	119