

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2002-2003

18 december 2002

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.
Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie	1185	
Mieke Vogels, Vlaams minister van Welzijn, Gezondheid, Gelijke Kansen en Ontwikkelingssamenwerking	1230	
Marleen Vanderpoorten, Vlaams minister van Onderwijs en Vorming	1232	
Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw	1237	
Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening	1243	
Paul Van Grembergen, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Cultuur, Jeugd en Ambtenarenzaken	1252	
Jaak Gabriels, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Buitenlandse Handel en Huisvesting . .	1253	
Guy Vanhengel, Vlaams minister van Sport en Brusselse Aangelegenheden	1257	
B. Vragen waarop werd geantwoord na het verstrijken van de reglementaire termijn		
Mieke Vogels, Vlaams minister van Welzijn, Gezondheid, Gelijke Kansen en Ontwikkelingssamenwerking	1259	
Marleen Vanderpoorten, Vlaams minister van Onderwijs en Vorming	1261	
II. VRAGEN WAARVAN DE REGLEMENTAIRE TERMIJN VERSTREKEN IS EN WAAROP NOG NIET WERD GEANTWOORD (Reglement artikel 81, 6)		
Nihil		

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

Nihil

REGISTER 1266

**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**

STEVE STEVAERT

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

**Vraag nr. 31
van 24 oktober 2002
van de heer ELOI GLORIEUX**

Windenergieprojecten – Vergunningen

Mede aangezet door de opgelegde beleidsdoelstelling om tegen 2004 minstens 3 % van onze stroomvoorziening door middel van hernieuwbare energiebronnen op te wekken, is er steeds meer interesse voor de oprichting van windturbines. Het Windplan Vlaanderen en een ministeriële omzendbrief geven ook een globaal kader aan waarbinnen deze oprichting kan gebeuren.

Toch zijn er steeds meer klachten over de rigide afhandeling van de aanvragen.

Vandaar volgende vragen aan beide ministers.

1. Hoeveel aanvragen voor de bouw van windenergieprojecten werden er sedert het jaar 2000 ingediend (opgedeeld per gemeente en met de vermelding van het aantal turbines, het vermogen en de aanvrager/promotor van het project)?
2. Wat is de status van die vergunningsaanvragen : welke projecten werden vergund, welke werden afgewezen en waarom, welke vergunningsaanvragen zijn er nog in behandeling?
3. Waarom verloopt de afhandeling van de vergunningsaanvragen zo traag?

N.B. Deze vraag werd gesteld aan minister vice-president Stevaert (vraag nr. 31) en minister Van Mechelen (nr. 24).

Antwoord

Een gecoördineerd antwoord zal worden verstrekt door de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening.

(Gecoördineerd antwoord : Bulletin van Vragen en Antwoorden nr. 5 van 2 december 2002, blz. 1056 – red.)

**Vraag nr. 32
van 24 oktober 2002
van de heer JAN VERFAILLIE**

Verbindingsweg Ieper-Veurne – Stand van zaken

Op de huidige weg N8 Ieper-Veurne zijn er vooral 's zomers belangrijke problemen op het gebied van verkeersveiligheid.

Het vroegere idee van de doortrekking van de A19 vanaf Ieper (Sint-Jan) tot Veurne is ondertussen verlaten. Op ministerieel niveau groeide in 2001 eensgezindheid rond een voorstel waarbij de A19 vanaf Sint-Jan verlengd zou worden via een nieuw aan te leggen weg tot aan de huidige weg Ieper-Veurne ter hoogte van het grensgebied van Woesten en Oostvleteren ; vanaf daar zou de bestaande weg aangepast worden tot in Veurne.

Het project is ingeschreven in het Investeringsprogramma 2002-2004 met de specificatie "te realiseren na 2004".

1. Werd het voorstel m.b.t. de verbinding Ieper-Veurne reeds voorgelegd aan de Vlaamse regering ?

Zo ja, wanneer ? Is er reeds een consensus bereikt ? Wat houdt het voorstel precies in ?

Zo neen, wanneer zal dat gebeuren ?

2. Hoever staat men met het studiewerk op het vlak van :

– de intekening van het concrete tracé op het terrein;

– het milieu ;

– het cultureel erfgoed ?

N.B. Deze vraag werd gesteld aan minister vice-president Stevaert (vraag nr. 32) en minister Van Mechelen (nr. 25).

Gecoördineerd antwoord

Zoals ik destijds meegedeeld heb, is het "Westhoekpact" waarop de Vlaamse volksvertegenwoordiger alludeert, een politieke consensus tussen VLD en sp.a over de doortrekking van de A19.

Het is duidelijk dat de realisatie van deze consensus op het terrein enkel maar kan gebeuren na een aanpassing van het RSV wat de A19 betreft. Een aanpassing van het RSV is, zoals de Vlaamse volksvertegenwoordiger ongetwijfeld eveneens bekend is, het gevolg van een beslissing van de Vlaamse regering. Het is dan ook in het kader van een aanpassing van het RSV dat de Vlaamse regering een beslissing zal nemen over de A19.

Om een aanpassing van het RSV wat de A19 betreft voor te bereiden, wordt er eind dit jaar een streefbeeldstudie aanbesteed die ondermeer zal bepalen waar en hoe de A19 het best kan aangelegd worden. De lokale overheden zullen bij deze streefbeeldstudie betrokken worden. In deze streefbeeldstudie zal rekening gehouden worden met aspecten op het vlak van verkeer, milieu, cultureel erfgoed enz. De bekommernissen met betrekking tot de "Pilkem ridge" zullen hierbij zeker aan bod komen. Deze streefbeeldstudie moet ten laatste tegen eind 2003 afgerond zijn.

Het project wordt pas concreet gefaseerd en geprogrammeerd nadat er meer duidelijkheid is over de resultaten van de streefbeeldstudie en de finalisatie van het Ruimtelijk Uitvoeringsplan dat hiervoor in een latere fase opgemaakt zal worden. Vandaar dat alle bedragen momenteel onder de rubriek "na 2004" voorkomen. Deze bedragen zijn dezelfde als deze die voorkwamen in het meerjarenprogramma 2001-2003 en stemmen overeen met de aanleg van een by-pass op secundair niveau. Deze bedragen met inbegrip van hun timing zullen later aangepast worden naarmate de studie voor de A19 vordert.

Vraag nr. 33
van 24 oktober 2002
van de heer JAN VERFAILLIE

Handzamevaart Beerst (Diksmuide) – Vangrails

Er zijn dit jaar al meerdere dodelijke verkeersongevallen gebeurd ter hoogte van de Handzamedijk

in Beerst. Telkens kwamen daarbij personenwagens in de Handzamevaart terecht.

Het Vlaams Gewest zou perfect het initiatief kunnen nemen om vangrails te plaatsen langs de berm van de Handzamevaart en zo zou het probleem op afdoende wijze zijn opgelost. In een brief aan de minister heeft het stadsbestuur van Diksmuide gevraagd om daartoe het nodige te willen doen.

Heeft de minister de betrokken brief al ontvangen?

Zo ja, heeft hij reeds antwoord verstrekt en wat was de inhoud ervan?

Zo neen, wordt de mogelijkheid onderzocht om vangrails te plaatsen langs de berm van de Handzamevaart, teneinde de veiligheid daar te verhogen?

Antwoord

De Handzamedijk te Diksmuide wordt niet beheerd door de administratie Wegen en Verkeer (afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen).

De Handzamevaart wordt beheerd door de administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer (Aminal) – afdeling Water en de Handzamedijk wordt beheerd door de stad Diksmuide. Aldus dient de stad Diksmuide zelf in te staan voor een beveiliging door het plaatsen van vangrails.

Vraag nr. 34
van 24 oktober 2002
van de heer JAN VERFAILLIE

Heraanleg schoolomgeving – De Panne en Gistel

In onze provincie kregen alleen de gemeenten De Panne en Gistel de zegen van de Provinciale Auditcommissie voor de herinrichting van schoolomgevingen. De scholen en gemeenten kunnen daardoor van het Vlaams Gewest tegemoetkomingen krijgen voor de veiligheid in de buurt van scholen.

Daardoor zijn een aantal ingrepen in de wegeninfrastructuur mogelijk, kunnen fietspaden en fietsoversteekplaatsen met overheidssteun worden gerealiseerd, kan de veiligheid ter hoogte van de bushaltes in de buurt van scholen worden verhoogd. Ook het invoeren van een zone 30 rond de scholen en het inbouwen van asverschuivingen in de weg worden mogelijk.

1. Gaat de goedkeuring van de stad Gistel over de aanleg van nieuwe, vrijliggende verbindende fietspaden langs gewestwegen (bijakte nr. 11 mobiliteitsconvenant) en/of over de aanleg van nieuwe afzonderlijk liggende verbindende fietspaden langs gemeentewegen (bijakte nr. 12 mobiliteitsconvenant) ?
 2. Welke concrete ingrepen rond de verschillende scholen worden uitgevoerd in Gistel, waar en wanneer ?
- Hoeveel subsidies worden in het totaal aan de stad Gistel verleend om de veiligheid in de buurt van scholen te verhogen ?
3. Gaat de goedkeuring van de gemeente De Panne over de aanleg van nieuwe, vrijliggende verbindende fietspaden langs gewestwegen (bijakte nr. 11 mobiliteitsconvenant) en/of over de aanleg van nieuwe, afzonderlijk liggende verbindende fietspaden langs gemeentewegen (bijakte nr. 12 mobiliteitsconvenant) ?
 4. Welke concrete ingrepen rond de verschillende scholen worden uitgevoerd in De Panne, waar en wanneer ?

Hoeveel subsidies worden in het totaal aan de gemeente De Panne verleend om de veiligheid in de buurt van scholen te verhogen ?

Antwoord

1. Met de stad Gistel werd geen module 11 of 12 afgesloten.
2. In het kader van de stadskernvernieuwing (doortocht gewestweg N367 en aanpalende gemeentewegen) maakt de stad Gistel gebruik van de mogelijkheden geboden door module 10 voor de subsidiëring van ingrepen in diverse schoolomgevingen.

Het gaat concreet om de volgende scholen :

- a) St.-Godelievecollege gelegen langs de N367;
- b) Basisschool Klimop gelegen langs de Cal-laertswalledreef ;
- c) KTA Gistel gelegen langs de Putbekerstraat.

Dit project werd, samen met de heraanleg van de doortocht N367 d.m.v. module 3, op 14 oktober

2002 definitief conform verklaard door de Provinciale Auditcommissie.

Het project voorziet voor de verschillende scholen o.m. een herschikking van de parkeerplaatsen (meer bepaald het langparkeren door de leerkrachten), een beveiliging van de voetgangersoversteekplaatsen en extra ruimte voor de voetgangers.

Binnen de module 10 krijgt de stad Gistel van het Vlaams Gewest een subsidie van 327.709 euro voor deze werken.

De aanbesteding is gepland voor het voorjaar van 2003 ; aanvang van de werken in hetzelfde jaar.

- 3) Met gemeente De Panne werd geen module 11 of 12 afgesloten.
4. De gemeente De Panne heeft een dossier ingediend voor beveiliging van de schoolomgeving van de Immaculata-school, waarvan de hoofdingang gelegen is langs de N34. De projectnota werd op 10 juni 2002 voorgelegd aan de Provinciale Auditcommissie. De auditor verklaarde dit project voorwaardelijk conform.

Aangezien dit dossier nog niet definitief afgewerkt is, kan hieromtrent geen verdere informatie worden verschaft.

Vraag nr. 35 van 24 oktober 2002 van de heer JOHAN MALCORPS

De Lijn – Doorstroming

Op 25 september werd op een druk bijgewoonde studiedag van De Lijn, "Het jaar van de doorstroming" afgesloten. Onder het motto "Openbaar vervoer uit de file". Tal van hoopgevende projecten werden voorgesteld. Maar de conclusie was ook dat er nog veel moet gebeuren. Na het jaar van de doorstroming, is er een eeuw van de doorstroming nodig, zo werd gesteld door de coördinator van de campagne "Op 1 Lijn". In het kader van het principe basismobiliteit en het netmanagement moet de commerciële snelheid omhoog en moet de verplaatsingsfactor (de verhouding van de tijd die een bus of tram doet over een traject tot de tijd die je daarover doet met je eigen wagen) gunstiger worden. Een goede doorstroming voor het openbaar vervoer is dus van beslissend belang.

Om de doorstroming te bevorderen, dienen zowel De Lijn zelf, de wegbeheerder als de gebruiker verder gesensibiliseerd te worden. De Lijn zelf moet nog meer werk maken van interne doorstroming: de in- en uitstaptijd, de tijd om een biljet te ontwaarden, de toegankelijkheid : dit zijn factoren die De Lijn zelf in handen heeft. De wegbeheerder is verantwoordelijk voor de externe doorstroming : de aanwezigheid van vrije tram- en busbanen, van bussluizen, verkeerslichten, snelheidsremmers zoals rotondes en verhoogde inrichtingen op het traject zijn beslissend. Maar het belangrijkste in de praktijk is allicht de handhaving (het vrijhouden van de reisweg voor de bus of tram). Ten slotte kunnen ook reizigers bijdragen aan een betere doorstroming, wat uiteindelijk in hun eigen belang is.

De Lijn rapporteerde op de studiedag over haar inspanningen om tot een objectieve bepaling te komen van de congestiegraad. Er worden per jaar 40 congestiemetingen per entiteit (200 in totaal) gedaan. De resultaten daarvan worden gerapporteerd aan de administratie Wegen en Verkeer (AWV) en teruggekoppeld in de werkgroep Doorstroming. 126 knelpunten, zo mochten we vernemen, werden reeds gemeld aan AWV.

1. Kan de minister vice-president een lijst bezorgen van de knelpunten voor de doorstroming per entiteit ? Is daar effectief een rangorde in bepaald, zoals de directeur van De Lijn Antwerpen laat uitschijnen ?

Welke is die dan per entiteit en voor heel Vlaanderen ?

2. Voor hoeveel trajecten van het openbaar vervoer werd in het kader van het netmanagement reeds de verplaatsingsfactor bepaald (reistijd met tram of bus ten opzichte van reistijd met de wagen) ?

Op welke plaatsen was die gunstig (kortere reistijd met tram of bus) ?

Op hoeveel plaatsen waren reistijden quasi vergelijkbaar ?

3. Welke inspanningen doet De Lijn na het jaar van de doorstroming om de "interne doorstroming" verder te bevorderen ?

Tegen wanneer komen er betaalautomaten op de belangrijkste knelpunten ?

Welk budget is hiervoor uitgetrokken bij De Lijn ?

4. Welke inspanningen doet AWV na het jaar van de doorstroming om de "externe doorstroming" op gewestwegen te bevorderen ?

Komt er een aparte investeringsrubriek "doorstroming" bij AWV ?

Hoe worden de conclusies van de werkgroep Doorstroming verwerkt in de meerjarenprogramma van AWV ?

Hoeveel middelen worden (bij benadering) gereserveerd voor het verbeteren van de doorstroming (op bestaande lijnen langs gewestwegen) ?

Antwoord

In antwoord op de eerste vraag kan ik de Vlaamse volksvertegenwoordiger de lijst ter beschikking stellen van de reeds gemeten knelpunten (enkel op gewestwegen) voor de doorstroming, gerangschikt volgens de congestiegraad.

De parameters in de berekening van die congestiegraad zijn :

- de reële (gemeten) snelheid t.o.v. een genormeerde commerciële (wens-)snelheid ;
- de aangeboden capaciteit.

Hoe hoger de congestiegraad op een bepaald wegvak, hoe belangrijker het knelpunt.

Met betrekking tot de tweede vraag kan ik toelichten dat de verplaatsingsstijdfactor in uitvoering van het netmanagement zal onderzocht worden op een aantal onderscheiden relaties in de potentieelonderzoeken. De Lijn zal de potentieelonderzoeken opstarten na de goedkeuring van het netmanagement door de Vlaamse regering. Er zijn momenteel nog geen gemeten verplaatsingsstijdfactoren beschikbaar.

In antwoord op de derde vraag kan ik verduidelijken dat de Lijn Lijnwinkels voorziet aan de belangrijkste stations van de regionaalstedelijke en grootstedelijke gebieden. Aan de belangrijkste haltes in Gent en Antwerpen worden bovendien betaalautomaten geplaatst. Er zijn 200 betaalautomaten besteld. De levering is gepland voor mei 2003. Het uitgetrokken budget is 1,3 miljoen euro. Daar-

naast is het initiatief van de oranje tornado's om de verkeershandhaving te versterken.

In antwoord op de vierde vraag kan ik toelichten dat er momenteel geen afzonderlijk luik voor doorstromingsprojecten is op het programma van de administratie Wegen en Verkeer. De knelpunten inzake doorstroming voor het openbaar vervoer vormen een integraal onderdeel bij de herinrichting van doortochten, wegvakken buiten de bebouwde kom en gevaarlijke punten. Bij de opmaak van het programma voor het herinrichten van gevaarlijke punten en gevaarlijke wegvakken in het kader van de aangekondigde inhaalbeweging, zal er rekening gehouden worden met een aantal criteria zoals de prioriteitsscore volgens de objectieve behoeftenanalyse, de ligging op een fietsroutenetwerk, de ligging op een openbaar vervoerstraject, lopende streefbeeldstudies enz.

Naast deze elementen zal er aandacht besteed worden aan de clustering van dicht bij elkaar gelegen kruispunten en/of wegvakken om zo tot een prioritair "clusterprogramma" te komen voor de herinrichting van gevaarlijke punten of wegvakken.

Door rekening te houden met de aanwezigheid van openbaarvervoertrajecten kan via het programma zwarte punten ook de doorstroming van het openbaar vervoer verbeterd worden op de assen die De Lijn aangeduid heeft als knelpuntlijnen. Op deze assen komen immers ook gevaarlijke punten voor. Bij de opmaak van de ontwerpen voor de herinrichting van deze gevaarlijke punten zal de doorstroming voor De Lijn een belangrijk aandachtspunt vormen zodat het doorstromingsluik ingevuld kan worden tesamen met het veiligheidsluik.

DPID	Entiteit	Gemeente	Projectnaam	Wegnr.	VanKm	TotKm	Lengte	CG	richt.
411319	Antwerpen	Mortsel	Grote Steenweg uit A'pen – TRAM	N00100	34,722	37,453	2,731	85363	2
411299	Antwerpen	Antwerpen-Berchem	Grote Steenweg naar A'pen – TRAM	N00100	37,516	39,209	1,693	70233	1
411309	Antwerpen	Antwerpen-Berchem	Grote Steenweg uit A'pen – TRAM	N00100	37,516	39,201	1,685	68099	2
140001	Limburg	Hasselt	R70 blvd. (Diesterpoort tot Dusartplein)	R070000	0,26	1,734	1,666	67314	2
411249	Antwerpen	Antwerpen-Merksem	N1 – Bredabaan uit Antwerpen – TRAM	N001000	45,255	46,68	1,425	62794	1
411289	Antwerpen	Mortsel	Grote Steenweg naar A'pen – TRAM	N001000	34,722	37,516	2,794	61058	1
411259	Antwerpen	Antwerpen-Merksem	Bredabaan naar Antwerpen – TRAM	N001000	45,268	46,68	1,412	58205	2
411959	Antwerpen	Antwerpen-Merksem	N1 – Bredabaan naar Antwerpen – BUS	N001000	44,8	46,42	1,62	54769	2
630046	Vlaams-Brabant	Jezus-Eik/Tervuren/Oudergem	E411/N4 richting Brussel & op/afrit	E411000	2,4	5,9	3,94	49407	2
611659	Antwerpen	Mortsel	N1 – BUS – A'psestwg. - Grote Stwg naar A'pen	N001000	36,02	39,32	3,3	41477	1
330033	Vlaams-Brabant	Kampenhout	N21 Kampenhout	N021000	18,186	20,392	2,206	39756	1
630044	Vlaams-Brabant	Kortenber/Zaventem	N2 Leuvensesteenweg naar Brussel	N002000	9,655	11,708	2,053	38297	2
330026	Vlaams-Brabant	Haacht	N21/N26 Kampenhout Sas	N021000	20,411	21,886	1,725	37784	2
330027	Vlaams-Brabant	Kampenhout	N21 Kampenhout	N021000	18,142	20,411	2,269	35639	2
130011	Vlaams-Brabant	Leuven	N2	N002000	23,75	25,38	1,63	34656	2
412069	Antwerpen	Stabroek-Hoevenen	N114 naar Antwerpen	N141000	3,65	5,13	1,48	30122	1
612069	Antwerpen	Stabroek-Hoevenen	N114 Leugenberg naar Antwerpen	N114000	3,65	5,13	1,48	30122	1
330034	Vlaams-Brabant	Haacht	N21/N26 Kampenhout Sas	N021000	20,392	21,927	1,785	27937	1
411949	Antwerpen	Antwerpen-Merksem	N1 – Bredabaan uit Antwerpen – BUS	N001000	44,6	46,3	1,7	27245	1
150012	West-Vlaanderen	Brugge	R3 Zand	R003000	5,72	6,49	0,77	26885	2
130002	Vlaams-Brabant	Dilbeek	N8	N008000	3,783	4,93	1,147	26486	2
630014	Vlaams-Brabant	Grimbergen	N202, Brusselsesteenweg naar Brussel	N202000	0,21	1,677	1,467	25368	1
611679	Antwerpen	Berchem	N1 – BUS – Grote Stwg-A'psestwg. uit A'pen	N001000	36,15	39,21	3,06	24731	2
330029	Vlaams-Brabant	Steenokkerzeel	N21 Steenokkerzeel	N021000	12,815	15,715	2,9	22058	2
611369	Antwerpen	Mechelen	R12 Zandpoortvest uit Mechelen Station	R012000	2,336	3,332	0,996	21896	1
720511	Oost-Vlaanderen	Aalst	N9 Brusselsesteenweg	N009000	28,558	30,779	2,221	20941	1

DPID	Entiteit	Gemeente	Projectnaam	Wegnr.	VanKm	TotKm	Lengte	CG	richt.
150011	West-Vlaanderen	Brugge	R3 Zand	R003000	5,75	6,433	0,683	19387	1
529902	Oost-Vlaanderen	Gent	N9 Brusselsesteenweg naar Gent	N009000	51,41	52,23	0,82	18738	1
430025	Vlaams-Brabant	Haacht	N21 naar Brussel – BB	N021000	21,995	23,35	1,355	16476	2
130021	Vlaams-Brabant	Vilvoorde	N211	N211000	3,425	4,5	1,075	16101	2
6111689	Antwerpen	Antwerpen	N1 – BUS – Grote Stwg.-A'psestwg. uit A'pen	N001000	34,7	36,15	1,45	15937	2
430036	Vlaams-Brabant	Kampenhout	N26 naar Leuven – BB	N026000	10,425	12,271	1,846	15905	2
120301	Oost-Vlaanderen	Merelbeke	N444	N444000	3,775	5,633	1,858	15578	2
529901	Oost-Vlaanderen	Gent	N9 Brusselsesteenweg uit Gent	N009000	51,41	52,23	0,82	15520	2
6111669	Antwerpen	Mortsel	N10 – Statielei – naar Antwerpen	N010000	0	1,65	1,65	15072	2
150032	West-Vlaanderen	Kortrijk	R36	R036000	3,5	4,458	0,958	14946	2
150021	West-Vlaanderen	Brugge	R3 Boldershof	R003000	4,499	5,75	1,251	14115	1
6111649	Antwerpen	Mortsel	N1 – BUS – A'psestwg.-Grote Stwg naar A'pen	N001000	34,655	36,02	1,355	14100	1
630045	Vlaams-Brabant	Diegem	N21, Haachtsesteenweg uit Brussel	N021000	6,775	7,316	0,541	13831	1
430032	Vlaams-Brabant	Kampenhout	N21 naar Haacht – BB	N021000	15,74	18,186	2,446	13813	1
120201	Oost-Vlaanderen	Hamme	N41 Elversele	N041000	22,621	24,116	1,495	13206	1
730005	Vlaams-Brabant	Leuven (Heverlee)	N251 Naamsesteenweg naar Leuven	N251000	0	1,175	1,175	13046	2
6111379	Antwerpen	Mechelen	N15a Nekkerspoelstr.-Putsestwg. uit Mechelen	N015000	0,615	2,3	1,685	12338	1
150031	West-Vlaanderen	Kortrijk	R36	R036000	3,52	4,4	0,88	12189	1
120102	Oost-Vlaanderen	Dendermonde	N47 nr Aalst	N047000	13,295	14,1	0,805	11972	1
630063	Vlaams-Brabant	Kessel-Lo (Leuven)	N292, Martelarenlaan naar Leuven	N292000	0	0,935	0,935	11859	2
140002	Limburg	Zonhoven	N74 Kempische Stwg. (Vertakking-Banneux)	N074000	1,723	4,7	2,977	11679	2
421301	Oost-Vlaanderen	Zelzate	R4-Kanaalstraat	R0040100	59,159	60,216	1,057	11508	2
13006	Vlaams-Brabant	Kessel-Lo	N3	N003000	25,96	26,81	0,85	11035	2
350082	West-Vlaanderen	Kortrijk	R36 – Min. Tacklaan	R036000	0,3	4,5	0,52	10829	2
530035	Vlaams-Brabant	Haacht	N21 naar Haacht	N021000	21,995	22,475	0,48	10611	1
12013	Oost-Vlaanderen	Dendermonde	N406 nr Brussel	N406000	0	1,348	1,348	10342	2

DPID	Entiteit	Gemeente	Projectnaam	Wegnr.	VanKm	TotKm	Lengte	CG	richt.
140003	Limburg	Hasselt	N2 Kon. Astridlaan (van Lazarijstr. tot R71)	N002000	70,099	70,874	0,775	10294	2
150022	West-Vlaanderen	Brugge	R3 Boldershof	R003000	4,564	5,72	1,156	10034	2
120401	Oost-Vlaanderen	Zwijnaarde	N60	N060000	2,747	3,866	1,119	9621	1
430037	Vlaams-Brabant	Boortmeerbeek	N26 naar Mechelen – BB	N026000	14,21	15,786	1,576	9435	1
730013	Vlaams-Brabant	Leuven	N26 Mechelsesteenweg naar Leuven	N026000	0,57	1,48	0,91	9394	2
6111079	Antwerpen	Mechelen	R12 Zandpoortvest naar Mechelen Station	R012000	2,363	3,345	0,982	9087	2
430028	Vlaams-Brabant	Kampenhout	N21 naar Brussel – BB	N021000	15,715	18,142	2,427	9024	2
730059	Vlaams-Brabant	Zaventem (Sint-Stevens-Woluwe)	N2 Leuvensesteenweg naar Leuven	N002000	4,96	6,325	1,365	8949	1
530030	Vlaams-Brabant	Kampenhout	N26 naar Mechelen	N026000	8,3	10,9	2,6	8938	1
250041	West-Vlaanderen	Brugge	N9 uit centrum	N009000	95,5	96,316	0,816	8884	1
220503	Oost-Vlaanderen	Aalst	N9 naar Vijfhuizen	N009000	28,47	30,759	2,289	8831	1
250052	West-Vlaanderen	Oostende	N318 naar centrum	N318000	0,6	2,458	1,858	8673	2
230019	Vlaams-Brabant	Jezus-Eik (Overijse)	N4	N004000	6,9	8,57	1,876	8612	2
530034	Vlaams-Brabant	Kortenberg	N2 naar Brussel	N002000	13,11	16,2	3,09	8604	2
140004	Limburg	Hasselt	R70 blvd. (Dusartplein tot Diesterpoort)	R070000	0,26	1,734	1,056	8544	2
730050	Vlaams-Brabant	Bertem & Leuven (Heverlee)	N3 Tervuursesteenweg naar Leuven	N003000	22,7	24,98	2,28	8279	1
6111069	Antwerpen	Mechelen	N15a Putsestwg-Nekkersp.str. naar Mechelen	N015000	0,63	2,36	1,73	8078	2
350091	West-Vlaanderen	Brugge	Kruispoort (R30)	R030000	2,975	2,979	0,695	8055	1
250062	West-Vlaanderen	Brugge	N397 naar Station Oost	N397000	0	0,4	0,805	7965	2
320701	Oost-Vlaanderen	Gent	N456	N456000	1,459	2,235	0,776	7874	1
250072	West-Vlaanderen	Brugge	R30 in stad	R030000	6,49	7,329	0,839	7601	2
220602	Oost-Vlaanderen	Aalst	N411 naar Aalst	N411000	0,03	0,28	0,25	7425	2
350092	West-Vlaanderen	Brugge	Kruispoort (R30)	R030000	3,062	3,066	0,87	7336	2
120101	Oost-Vlaanderen	Oudenaarde	N406 nr Aalst	N406000	0	0,825	0,825	7152	1
130007	Vlaams-Brabant	Diegem	N21	N021000	6,354	7,318	0,964	7074	2
321002	Oost-Vlaanderen	Gent	R40 naar Mariakerke	R040000	9,985	10,24	0,255	6842	1

DPID	Entiteit	Gemeente	Projectnaam	Wegnr.	VanKm	TotKm	Lengte	CG	richt.
250071	West-Vlaanderen	Brugge	R30 uit stad	R030000	6,433	7,5	1,067	6701	1
421102	Oost-Vlaanderen	Kruibeke	N419 naar Antwerpen	N419000	8,366	10,052	1,686	6694	1
611149	Antwerpen	Kapellen	N11 Kapelsesteenweg naar Antwerpen	N011000	4,392	5,712	1,32	6648	2
450131	West-Vlaanderen	Brugge	Ruzetteleaan tot Boldershof	N050000	103,68	104,4	0,72	6586	1
6111699	Antwerpen	Mortsel	N10 – Statielei – uit Antwerpen	N010000	0	1,75	1,75	6395	1
730018	Vlaams-Brabant	Meise	N277 naar Brussel	N277000	10,105	11,04	0,935	6314	2
220507	Oost-Vlaanderen	Aalst	R41 naar Aalst	R041000	1,45	2,114	0,664	6207	1
720513	Oost-Vlaanderen	Aalst	R41 naar centrum	R041000	1,452	2,114	0,662	6124	1
220502	Oost-Vlaanderen	Aalst	N9 naar Aalst	N009000	28,47	29,14	0,67	6109	2
230008	Vlaams-Brabant	Leuven (Heverlee)	N3	N003000	24,978	25,851	0,873	6073	1
230010	Vlaams-Brabant	Herent (Winksele)	N2	N002000	20,55	23,371	2,821	5883	1
250051	West-Vlaanderen	Oostende	N318 uit centrum	N318000	0,7	2,529	1,829	5798	1
230009	Vlaams-Brabant	St.-Pieters-Leeuw	N6	N006000	5,651	7,195	1,544	5686	2
230017	Vlaams-Brabant	Zellik (Asse)	N9	N009000	0	1,74	1,74	5653	2
320802	Oost-Vlaanderen	Beveren	N70 nr. Antwerpen	N070000	40,958	43,37	2,412	5629	1
530031	Vlaams-Brabant	Steenokkerzeel	N21 naar Haacht	N021000	13,122	15,74	2,618	5548	1
520901	Oost-Vlaanderen	Gent	N60 Oudenaardssteenweg naar Gent	N060000	2,483	2,773	0,29	5487	1
421101	Oost-Vlaanderen	Kruibeke	N419 naar Temse	N419000	8,99	11,41	2,42	5126	2
140005	Limburg	Hechtel-Helchteren	N715 (Don Boscostraat-Helchteren Xpt.)	N715000	14,035	20,478	6,443	4936	2
321001	Oost-Vlaanderen	Gent	N466 naar Drogen	N466000	0	0,12	0,12	4847	1
421201	Oost-Vlaanderen	Sint-Niklaas	N451 naar station	N451000	0,05	0,667	0,617	4834	2
240006	Limburg	Neerpelt	N71 (Neerpelt Centrum naar Ankerweg)	N071000	20,9	21,39	0,558	4702	1
120108	Oost-Vlaanderen	Dendermonde	N47 naar Brussel	N047000	13,158	14,1	0,942	4653	2
250042	West-Vlaanderen	Brugge	N9 naar centrum	N009000	95,5	96,298	0,798	4614	2
350101	West-Vlaanderen	Kortrijk	N50 naar centrum	N050000	60,03	60,67	0,975	4432	1
611169	Antwerpen	Ekeren	N11 Kapelsesteenweg naar Antwerpen – A	N011000	1,613	2,629	1,016	4342	2

DPID	Entiteit	Gemeente	Projectnaam	Wegnr.	VanKm	TotKm	Lengte	CG	richt.
350102	West-Vlaanderen	Kortrijk	N50 uit centrum	N050000	60,1	60,676	0,876	4324	2
520302	Oost-Vlaanderen	Merelbeke	N444 Hundelgemsestwg. uit Gent	N444000	4,963	5,653	0,69	4306	1
550152	West-Vlaanderen	Brugge	N337 Gen. Lemanlaan naar centrum	N337000	0,2	0,8	0,6	4148	2
240007	Limburg	Hasselt	N74 Kemp.Stwg. (Banneaux-Weg nr. Genk)	N074000	1,315	1,723	0,408	4125	2
220505	Oost-Vlaanderen	Aalst	R41 naar Ziekenhuis	R041000	1,45	2,114	0,664	3997	2
320801	Oost-Vlaanderen	Beveren	N70 naar Sint-Niklaas	N070000	40,926	43,329	2,403	3874	2
720512	Oost-Vlaanderen	Aalst	R41 uit centrum	R041000	1,452	2,114	0,662	3785	2
450141	West-Vlaanderen	Brugge	Rozettelaan Ter Lake – Bargeweg	N050001			0,575	3686	1
530040	Vlaams-Brabant	Steenokkerzeel	N227 naar Brussel	N227000	11,6	13,405	1,805	3667	2
611139	Antwerpen	Kapellen	N11 Antwerpsesteenweg naar Putte	N011000	4,449	5,792	1,343	3433	1
450111	West-Vlaanderen	Kortrijk	Oudenaardsestwg. Stadln	N008001	83,455	84,9	1,582	3401	1
240008	Limburg	Houthalen-Helchteren	R70 blvrd. (Diesterpoort naar Dusartplein)	N715000	12,438	14,23	2,121	3195	1
240009	Limburg	Sint-Truiden	N716 (St. Jozefziekenhuis-Station)	N716000	0,115	1,204	1,089	3145	2
611159	Antwerpen	Ekeren	N11 Kapelsesteenweg naar Antwerpen – B	N011000	2,637	3,8	1,163	3105	2
650202	West-Vlaanderen	Waregem	N357 van Markt naar Station	N357000	24,7	25,4	0,7	3038	2
611329	Antwerpen	Mechelen-Heffen	N16 Gentssesteenweg naar Mecheeln	N016000	2,79	5,525	2,735	2981	2
240010	Limburg	Diest	N29 (Schoonaarde tot Station)	N029000	74	74,741	1,02	2873	2
450122	West-Vlaanderen	Roeselare	Ardooissteenweg StadUIT	N037001	27,26	27,55	0,675	2736	2
450132	West-Vlaanderen	Brugge	Ruzettelaan vanaf Boldershof	N050000	103,67	104,26	0,59	2686	2
550161	West-Vlaanderen	Brugge	N367/N342 Gistelsestwg. uit centrum	N367000	0,1	0,4	0,3	2333	1
550162	West-Vlaanderen	Brugge	N367/N342 Gistelsestwg. naar centrum	N367000	0,1	0,4	0,3	1994	2
550172	West-Vlaanderen	Brugge	R30 St.-Pieterskaai naar centrum	R030000	0,9	1,3	0,4	1903	2
550182	West-Vlaanderen	Brugge	N371 Blankenbergsestwg. naar centrum	N371000	0,1	0,9	0,8	1870	2
611179	Antwerpen	Brasschaat	N11 Kapelsesteenweg naar Antwerpen	N011000	0,619	1,613	0,994	1842	2
611339	Antwerpen	Mechelen-Heffen	N16 Gentssesteenweg uit Mechelen	N016000	2,78	5,53	2,75	1756	1
421401	Oost-Vlaanderen	Merelbeke	N469 naar Zwijnaarde	N469000	0	1,097	1,097	1689	1

DPID	Entiteit	Gemeente	Projectnaam	Wegnr.	VanKm	TotKm	Lengte	CG	richt.
611109	Antwerpen	Brasschaat	N11 Kapelsesteenweg uit Antwerpen	N011000	0,583	1,612	1,029	1660	1
550171	West-Vlaanderen	Brugge	R30 St.-Pieterskaai uit centrum	R030000	0,9	1,33	0,4	1630	1
450112	West-Vlaanderen	Kortrijk	Oudenaardsesteenweg stadUIT	N008001	83,455	84,9	1,717	1623	2
611119	Antwerpen	Ekeren	N11 Kapelsesteenweg uit Antwerpen – A	N011000	1,612	2,155	0,543	1341	1
550151	West-Vlaanderen	Brugge	N337 Gen. Lemanlaan uit centrum	N337000	0,2	0,8	0,6	1320	1
450142	West-Vlaanderen	Brugge	Rozettelaan Boldershof-St.Katharina	N050000			0,35	1309	2
611129	Antwerpen	Ekeren	N11 Kapelsesteenweg uit Antwerpen – B	N011000	2,155	3,834	1,679	1161	1
450121	West-Vlaanderen	Roeselare	Ardooisesteeweg stadIN	N037001	27,209	27,71	0,681	1043	1
550192	West-Vlaanderen	Brugge	N9 Oostendesteeweg naar centrum	N009000	96,3	96,9	0,6	1023	2
550181	West-Vlaanderen	Brugge	N371 Blankenbergsestwg. uit centrum	N371000	0,1	0,9	0,8	649	1
550191	West-Vlaanderen	Brugge	N9 Oostendesteeweg uit centrum	N009000	96,4	96,9	0,5	547	1
721601	Oost-Vlaanderen	Geraardsbergen	N42 Astridlaan naar Geraardsbergen	N042000	23,944	25,687	1,743	174	1
721602	Oost-Vlaanderen	Geraardsbergen	N42 Astridlaan naar Zottegem	N042000	23,966	25,569	1,603	70	2

Vraag nr. 36
van 24 oktober 2002
van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN

Leuvense Vaart Tildonk – Baggerspecie

Uit het antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 382 van 20 september aangaande de zwaairom op de Leuvense Vaart in Tildonk, blijkt dat een zogenaamde overdiepte wordt gegraven voor het stoceren van baggerspecie. (*Bulletin van Vragen en Antwoorden nr. 4 van 18 november 2002, blz. 741 – red.*).

1. Kan de minister vice-president preciseren waar die baggerspecie vandaan komt ?
2. Ik verneem inderdaad dat er enige ongerustheid bestaat over een mogelijke vervuiling van die baggerspecie.

Is de minister daarvan op de hoogte ?

3. Wordt er controle uitgeoefend op de samenstelling van de gestorte specie ?

Antwoord

1. Het is de bedoeling om in de overdiepte van de zwaairom specie van het kanaal Leuven-Dijle zelf te bergen.
2. Het betreft bezoedelde baggerspecie die ingevolge de milieuwetgeving niet meer op het land kan gestockeerd worden.

Voor het bergen van deze specie zal een milieuvergunning worden aangevraagd en zal aan de noodzakelijke voorwaarden worden voldaan (bvb. afdichtinglaag onder en boven de specie).

3. De controle op de samenstelling van de gestorte specie zal conform de voorwaarden van de vergunning worden uitgevoerd.

Vraag nr. 38
van 24 oktober 2002
van de heer JOHAN MALCORPS

*Premetrostations Antwerpen – Toegankelijkheids-
onderzoek*

Regeringscommissaris Greet Van Gool kondigde aan dat ze gesprekken start met De Lijn over het toegankelijk maken van de premetrostations in

Antwerpen. Dit naar aanleiding van acties die daar recentelijk door gehandicapten werden gevoerd. "Wat baat gratis openbaar vervoer als je in Merksem of Zwijndrecht kunt opstappen, maar niet kunt uitstappen aan de Groenplaats" was de vraag die zij zich stelde.

1. Hoe staat het inmiddels met het onderzoek dat door het Toegankelijkheidsbureau in Hasselt wordt gevoerd naar de toegankelijkheid van infrastructuur (omgeving en faciliteiten), rollend materieel, informatie en service bij De Lijn ?

Zal dit onderzoek rond zijn in januari 2003 ?

2. Zijn er al tussentijdse resultaten bekend, bijvoorbeeld van de deelonderzoeken rond de toegankelijkheid van rollend materieel en de toegankelijkheid van de omgeving ?

Werd daarbij ook de situatie van de premetrostations in Antwerpen onderzocht ?

Zo ja, wat zijn de voorstellen ? Worden er extra middelen voorzien bij De Lijn om aan de toegankelijkheidsnormen te voldoen in de komende jaren ?

Antwoord

1. Het onderzoek is gestart in samenwerking met de centrale studiedienst van De Lijn. De opdracht is niet eenvoudig, aangezien dient ingegrepen te worden in de bouwkundige structuur van de premetrostations. Verschillende mogelijkheden om de toegankelijkheid te verbeteren worden onderzocht, en worden per station bekeken.

De nieuwe trams ("hermelijn") worden bij voorkeur ingezet op de premetrolijnen. Zij hebben een vlakke vloer en zijn toegankelijk voor rolstoelgebruikers. De oudere PCC-trams zijn niet toegankelijk voor rolstoelgebruikers en worden stelselmatig vervangen door nieuwe.

De studie zal zeker niet afgerond zijn tegen januari 2003. Er wordt gemikt op 1 juli 2003.

2. De toestand in de Antwerpse premetro is op de agenda geplaatst van de maandelijkse binnen De Lijn georganiseerde overlegvergaderingen "OMA", Overleg Mobiliteit Antwerpen.

Er werd beslist om een werkgroep op te richten die op korte termijn zal onderzoeken om in alle

premetrostations een geleidingssysteem voor blinden – en slechtzienden uit te werken, voortbouwende op de ervaring van de eerste fase, die op dit gebied reeds gerealiseerd werd op de as Astrid-Sport.

Bovendien zal binnenkort voor rolstoelgebruikers ook een proefproject onderzocht worden met eenvoudige liftsystemen.

Voorts is er ook een optie voor renovatie- en herwaarderingswerken in de oudste premetrostations. Vanzelfsprekend zal bij gelegenheid aandacht besteed worden aan de verbeterde algemene toegankelijkheid voor zowel mindervalide als valide gebruikers. Het ligt in de bedoeling in eerste instantie station Diamant te renoveren ter gelegenheid van de huidige aanpassingswerken in het centraal station NMBS, en nadien ook station Opera in het kader van de tweede fase van de heraanleg van de Leien.

Het betreft alleszins omvangrijke werken met een belangrijke budgettaire weerslag, nog afgezien van de nodige procedures. Het zou dus voorbarig zijn om op korte termijn oplossingen te verwachten.

Vraag nr. 39
van 24 oktober 2002
van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN

Lagevloerbussen – Verpachte lijnen

In zijn antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 390 van 20 september 2002 over de moeilijke toegankelijkheid van sommige bussen van De Lijn voor gezinnen met kindercar's, stelt de minister vice-president dat jaarlijks oude niet-lagevloerbussen vervangen worden door lagevloerbussen, zodat binnen enkele jaren het park van De Lijn van het lagevloertype zal zijn (*Bulletin van Vragen en Antwoorden nr. 4 van 18 november 2002, blz. 746 – red.*).

Geldt dit ook voor de bussen die rijden op de verpachte lijnen ?

Antwoord

Per 1 januari 2001 gebeurt een volledige herschikking van de zogenaamd verpachte lijnen. Bij toekomstige vervangingen van het voertuigenpark van de exploitanten zal een identieke politiek gevoerd worden als voor de vervangingen van het voertuigenpark van de Vlaamse Vervoermaatschappij zelf.

Waar mogelijk wordt er naar gestreefd om in de nabije toekomst voertuigen van het lagevloertype in te zetten op de lijnen die door de exploitanten gereden worden.

Vraag nr. 40
van 24 oktober 2002
van mevrouw CLAUDINE DE SCHEPPER

Oosterweelverbinding Antwerpen – Stand van zaken

Voor de Oosterweelverbinding of het tracé voor de vierde Scheldeoeververbinding is er tot op heden nog geen enkel definitief plan. Momenteel is het project volgens de minister nog in een studiefase. De SAM (Studiegroep Antwerpen Mobiel) is in samenwerking met de administratie van het Vlaams Gewest wel bezig met verkennende studies voor verschillende mogelijke tracés.

Op maandag 14 oktober jongstleden was er in Zwijndrecht een openbare commissiezitting over de Oosterweelverbinding en maar liefst vijfhonderd ongeruste buurtbewoners kwamen hierop af. Enkel de ingenieur van de gemeente Zwijndrecht kwam meer uitleg geven over de geschetste plannen. Het studiebureau SAM had van het ministerie verbod gekregen om de plannen te komen verduidelijken. Waarom is onduidelijk.

De achtste variant voor de sluiting van de Ring en de Oosterweelverbinding is volgens burgemeester Minnebo het slechtst mogelijke scenario. Niet alleen vraagt dit de onteigening van een tiental woningen, maar de geplande nieuwe verbinding tusschen E17 en expresweg ligt ook op nauwelijks veertig meter van de woonkern Neerbroek.

Ik woon zelf in Zwijndrecht en ken de situatie dus zeer goed. Ik vind dit een ernstige zaak en wil graag nog enkele verduidelijkingen.

1. Komt de aansluitingsweg inderdaad op veertig meter van de woonwijk Neerbroek ?

Loopt hij dan eveneens door het Vlietbos en zo ja, welk gedeelte van het bos moet er dan verdwijnen ?

2. En nog belangrijker, vereist het geschetste scenario de onteigening van een tiental woningen ?

3. Waarom kreeg het studiebureau SAM van het ministerie verbod om de plannen te komen verduidelijken ?

4. Waarom wordt er geen rekening gehouden met het ruimtelijk structuur- en mobiliteitsplan van Zwijndrecht, die overigens wel zijn goedgekeurd ?
5. En tot slot, wanneer wordt er eindelijk een formele procedure gestart in plaats van de huidige informele besluitvorming met SAM ?

Antwoord

1. In antwoord op haar vraag kan ik de Vlaamse volksvertegenwoordiger meedelen dat er inderdaad nog geen enkele beslissing is genomen. Er zijn ondertussen al heel wat concepten bekeken, zoals dit past bij een project van dergelijke omvang.

Voor een aantal formele procedures die in een latere fase nog doorlopen moet worden, is het immers noodzakelijk dat verschillende mogelijkheden (met inbegrip van de nulvariant : niets doen) uitgebreid verkend worden. Het is de Vlaamse volksvertegenwoordiger bekend dat de zone tussen Zwijndrecht (west), Antwerpen (oost), de Schelde (noord) en de E17 (zuid) mogelijkheden biedt voor de inplanting van nieuwe infrastructuur. Elke variant heeft zijn voor- en nadelen.

2. Zolang er een beslissing genomen is voor de ene of andere optie, kan op deze vraag niet geantwoord worden.
3. De opdracht die het Vlaamse Gewest afsloot met de TV SAM omvat activiteiten zoals het bepalen van de primaire en secundaire doelstellingen, het opmaken van een programma van eisen, het uitvoeren van haalbaarheidsstudies met inbegrip van het onderzoek naar mogelijke knelpunten en het formuleren van alternatieven. Het is in dit kader dat de TV SAM thans een aantal tracés onderzoekt, met inbegrip van alle voor- en nadelen.

Ruime infovergaderingen voor de bevolking zijn in dit stadium dus niet aan de orde. Wel wordt de lokale overheid ingelicht over de vordering van de werkzaamheden. Het is aan de lokale overheid om te beslissen hoe en op welke wijze zij hierover wenst te communiceren met haar bevolking.

De aanpak van Zwijndrecht waarbij lokale mandatarissen en ambtenaren gebruik gemaakt hebben van de info afkomstig van SAM om de

bevolking voorbarig te verontrusten, lijkt mij in elk geval niet de juiste aanpak.

4. Ik wens erop te wijzen dat er inzake ruimtelijke plannen en mobiliteitsplannen een planhiërarchie van toepassing is waarbij de lagere planniveaus zich dienen in te schakelen in de hogere planniveaus. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) vormt het hoogste planningsniveau.

De sluiting van de kleine ring rond Antwerpen is opgenomen in het RSV. Het bestaande gemeentelijk ruimtelijk structuur- en mobiliteitsplan zal niettemin een belangrijk element vormen tijdens de toetsingsfase in de officiële S-MER-procedure (zie antwoord op deelvraag 5).

5. De tracés die het studie bureau vanuit vele invalshoeken benadert en niet in het minst vanuit het stedenbouwkundig, ruimtelijk structuur- en mobiliteitsplan en die nog geen enkele status van overheidswege hebben, zullen vooreerst aan de burgemeesters van de stad Antwerpen en de betrokken randgemeenten voorgesteld worden. Hierbij zal aan hen ook voorgesteld worden om een eigen insteek te doen.

Met deze voorstellen wens ik begin 2003 de officiële S-MER (strategische MER-procedure) te starten waarbij aan eenieder alle mogelijke inspraak en participatie geboden zal worden. Het is ook in deze fase dat alle mogelijke ruimtelijke en mobiliteitsplannen mee opgenomen worden in de toetsing.

Vraag nr. 41 van 24 oktober 2002 van de heer CARL DECALUWE

Verkeerswisselaar Bissegem – Verkeersveiligheid

In het verleden stelde ik reeds enkele schriftelijke vragen betreffende een veilige herinrichting van de verkeerswisselaar R8-A19 op het grondgebied Bissegem (Kortrijk) – Wevelgem. Ook vanuit het streekplatform Rebak werd reeds aangedrongen om deze onveilige verkeerssituatie op te lossen. Blijkbaar betreft het probleem het niet ter beschikking zijn van financiële middelen voor dit project.

De plaatsing van twee onbemande camera's op de R8 in beide richtingen, lijkt mij de beste voorlopige oplossing. Op deze manier zal de opgelegde snelheidsbeperking strikter nageleefd worden, waar-

door het aantal ongevallen hopelijk kan verminderen.

1. In welke mate kan de plaatsing van twee onbemande camera's een voorlopige oplossing bieden ?

Wie moet hiertoe een aanvraag indienen ?

Wat is de kostprijs ?

2. Wat is de stand van zaken betreffende de afwerking van de verkeerswisselaar R8-A19 ?

Welke stappen moeten nog worden genomen ?

Welke middelen worden hiervoor uitgetrokken ?

Antwoord

1. De inplanting van onbemande camera's dient aangevraagd te worden door het college van burgemeester en schepenen bij de buitenafdeling van de administratie Wegen en Verkeer.

Eén roodlichtcamera kost 35.000 euro, de gemiddelde installatiekost bedraagt ongeveer 20.000 euro per site.

Een herinrichting van het verkeerscomplex is de meest aangewezen oplossing om hier de verkeersveiligheid te verbeteren omdat de ongevallen in de periode 1997-1999 gebeurd zijn ter hoogte van 9 verschillende locaties verspreid over het volledige complex. Het voorlopig concept van dit complex waarbij bestuurders de middenberm dienen te dwarsen om linksaf te slaan, gecombineerd met plaatsing van driekleurige lichtsignalisatie op een wegvak dat groten-deels een autosnelweastatuut heeft, is de voornaamste oorzaak van de onveiligheid. Onbemande camera's zullen daarom hier niet alle veiligheidsproblemen oplossen.

2. De programmatie van de herinrichting van dit knooppunt zal herbekeken worden bij de opmaak van het driejarenprogramma 2003-2005.

Vraag nr. 42
van 24 oktober 2002
van de heer JAN VERFAILLIE

A18 Oostduinkerke-Nieuwpoort – Paalconstructie

Enige tijd geleden werd langs de A18 tussen afrit nr. 2 (Oostduinkerke) en afrit nr. 3 (Nieuwpoort) – ter hoogte van de brug die de delen van de Booitshoekestraat met elkaar verbindt – een paalconstructie opgericht op grote funderingsblokken, die onderling verbonden werd met draden.

1. Waartoe werd deze constructie opgericht ? Wat is het nut ervan ?

2. Wanneer werd hiervoor een bouwaanvraag ingediend ? Wanneer werd de vergunning afgeleverd ?

Antwoord

1. De beschermingsportieken werden geplaatst voor het trekken van een nieuw draadstel op de hoogspanningslijn 150 KU Beerst-Koksijde.
2. Er werd hiervoor een aanvraag ingediend door de NV Vanderhoydoncks-Engema, waarvoor een vergunning werd afgeleverd. Het betrof een tijdelijke constructie, die intussen reeds verwijderd werd.

Vraag nr. 43
van 24 oktober 2002
van mevrouw GISELE GARDEYN-DEBEVER

Busverbindingen – Tielt-Wakken

Inzake buslijnen is er in de Tieltse regio een vrij grote spreiding. De volgende buslijnen bedienen Tielt :

- lijn 15 : Tielt-Gent (Kanegem, Ruiselede, Poeke) ;
- lijn 68B : Tielt-Kortrijk (Meulebeke, Ingelmunster) ;
- lijn 73a : Lichtervelde-Deinze (Koolskamp, Ardooie, Pittem, Aarsele, Wontergem) ;
- lijn 7491 : Tielt-Brugge (Schuiferskapelle, Wingene, Zwevezele) ;
- lijn B-12 : Tielt-Aalter (Aalter, Dentergem, Aarsele, Ruiselede, Doomkerke, Kruiskerke, Kanegem, Schuiferskapelle) ;
- lijn B-13 : Tielt-Oostrozebeke (Pittem, Egem, Meulebeke, Oostrozebeke).

Sinds 2002 worden er ook belbussen ingelegd vanuit de omliggende gemeenten.

Enkel vanuit Wakken is er geen vaste lijn naar Tielt, ondanks het gegeven dat Wakken heel wat meer inwoners telt dan vele dorpen en deelgemeenten in de Tieltsse regio.

1. Waarom is er geen busverbinding tussen Wakken en Tielt ?
2. Zijn er plannen of intenties om alsnog deze verbinding te realiseren ?

Antwoord

Lijn 727/1 Kortrijk – Ooigem – Wakken – Aarsele – Tielt verbindt Wakken met Tielt a rato van drie ritten in beide richtingen per dag, plus één rit in beide richtingen op woensdagmiddag. Het betreft hier een functionele bediening.

Met overstap te Oostrozebeke of Dentergem is een verbinding tussen Wakken en Tielt per belbus mogelijk. Met de belbus Waregem – Wielsbeke – Oostrozebeke – Dentergem kan men vanuit Wakken naar Oostrozebeke of Dentergem. Vanuit Dentergem bereikt men Tielt met de belbus Tielt Noord-Oost, en vanuit Oostrozebeke bereikt men Tielt met de belbus Tielt Zuid-West.

Vraag nr. 44 van 31 oktober 2002 van de heer JEF VAN LOOY

Windturbines – Locaties – Vorselaar

Om te voldoen aan de doelstellingen inzake hernieuwbare energie, zal er de komende jaren een groot aantal windturbines geplaatst moeten worden. Om hiervoor de meest geschikte locaties te bepalen, werd het Windplan opgesteld. Op basis van het Windplan bekijkt het Vlaams Gewest waar het op zijn eigendommen, zoals waterwegen, autosnelwegen, enzovoort, zelf het initiatief kan nemen tot het plaatsen van windturbines.

Eén van de mogelijkheden die werden geopperd, zijn parkeerplaatsen langs autosnelwegen. De parkeerplaats langs de E34 op het grondgebied van Vorselaar zou hiervoor in aanmerking komen. Deze en andere geschikte locaties zouden in concessie worden gegeven voor de plaatsing van turbines.

1. Welke locaties, eigendom van het Vlaams Gewest, komen in aanmerking voor de plaatsing van windturbines ? Graag een overzicht per provincie.
2. Hoe zal de concessieprocedure verlopen ?

Worden de concessies toegekend per locatie of per groep van locaties ?
3. Wat is specifiek de stand van zaken m.b.t. de parkeerplaats langs de E34 op het grondgebied van Vorselaar ? Wanneer wordt voor deze locatie een concessie toegekend ?

Indien ze reeds werd toegekend, aan wie en onder welke voorwaarden ?

Kan inzage worden verleend in de concessieovereenkomst ?

Wanneer wordt hier een windturbine gebouwd ?

Antwoord

Op basis van het Windplan Vlaanderen werd onderzocht welke locaties langs autosnelwegen in aanmerking komen voor de inplanting van windturbines.

Voor de geschikte locaties werd een offerte uitgeschreven, waarop bedrijven zich kandidaat konden stellen om één of meerdere windturbines op deze locaties op te richten.

De inschrijvers werden in eerste instantie beoordeeld op onder meer hun financiële en economische draagkracht en hun technische bekwaamheid ter zake. Vervolgens werden de voorstellen van de inschrijvers getoetst op vlak van de energetische opbrengst van de voorgestelde windturbine(s), het bijhorend communicatieplan, de participatiemogelijkheid voor de omwonenden en de waarde van het technisch voorstel.

De gunning van de concessie is gebeurd per locatie.

Deze aanbestedingsprocedure werd recent afgerond. Volgende locaties, gerangschikt per provincie, werden op 8 november 2002 gegund:

– West-Vlaanderen

E40 Oostkamp: de tijdelijke vennootschap WVEM cv-Enercon GmbH met 4 turbines van 1,8 MW

E403/A14 Rekkem : de tijdelijke vennootschap SPE Power Company NV. – Vestas Nederland Windtechnologie BV. met 1 turbine van 1,8 MW

R8 Kortrijk: de CVBA. INTERELECTRA met 2 turbines van 2 MW

A17 Oekene: de tijdelijke vennootschap WVEM CV.-Enercon GmbH met 1 turbine van 1,8 MW

– Antwerpen

A1/A12/R1 verkeerswisselaar Ekeren-Merksem: de CVBA. INTERELECTRA met 3 turbines van 2 MW

A12 thv Rupeltunnel te Boom: de CVBA. INTERELECTRA met 2 turbines van 2 MW

A14-E17/R1 Antwerpen Linkeroever: de CVBA. INTERELECTRA met 2 turbines van 2 MW

R2-Thijsmanstunnel zijde Lillo-brug Antwerpen Lillo : de tijdelijke vennootschap SPE Power Company NV. – Vestas Nederland Windtechnologie BV. met 3 turbines van 2 MW

R2-Thijsmanstunnel op- en afrit Noordzijde Antwerpen en op- en afrit Hoge Maai te Antwerpen: de tijdelijke vereniging MVEM CV.-Enercon GmbH met 4 turbines van 1,8 MW

– Vlaams-Brabant

E40/A3-N80 verkeerswisselaar te Walshoutem : de tijdelijke vennootschap SPE Power Company NV. Vestas Nederland Windtechnologie BV. met 1 turbine van 2 MW

De volgende stap is het doorlopen van de procedures inzake bouw- en milieuvergunningen alvorens de turbines kunnen worden opgericht.

Specifiek voor de parking langs de E34 op grondgebied van Vorselaar kan gemeld worden dat deze locatie initieel eveneens is onderzocht op de mogelijkheid voor de inplanting van windturbines. Deze locatie is echter niet opgenomen in de daaropvolgende algemene offertevraag omdat de betreffende locatie onvoldoende ruimte biedt voor de plaatsing van één of meerdere windturbines.

De parking is gelegen langs beide zijden van de E34, heeft in zijn geheel een ovale vorm en wordt vanaf het breedste punt in beide richtingen terug smaller. De parking is maximaal ongeveer 80 meter breed. Op dit breedste punt van de parking, waar de plaatsing van een turbine eventueel zou kunnen, bevindt zich echter aan beide zijden van de E34 een nevenbedrijf.

De wiektippen van de turbine moeten buiten de 10-meter zone rond de autosnelweg blijven en er moet een zekere afstand tot de aanwezige nevenbedrijven gerespecteerd worden. Wetende dat een moderne windturbine een ashoogte heeft van 55 tot 85 meter en een rotordiameter van 45 en 75 meter, is het in de smallere gedeelten van deze zone zo goed als onmogelijk om nog een windturbine te plaatsen.

**Vraag nr. 45
van 31 oktober 2002
van de heer ETIENNE VAN VAERENBERGH**

Verkeersdrempels – Aanpassing

In het verleden nam ik verschillende parlementaire initiatieven m.b.t. de wildgroei van verkeersdrempels en plateaus op gemeentelijke wegen en gewestwegen.

In mei van dit jaar kwam er een nieuw koninklijk besluit over de technische voorwaarden waaraan de verkeersdrempels en verkeersplateaus moeten voldoen.

Indien de gemeenten hun verkeersremmers niet aanpassen, riskeren ze voor de rechtbank ongelijk te krijgen tegenover eigenaars van voertuigen die schade hebben geleden bij het overschrijden van de hindernissen.

1. Welke termijn wordt er gehanteerd voor de gemeentebesturen om hun verkeersdrempels/plateaus aan te passen ?
2. Bestaat er een lijst per gemeente en per provincie van het aantal drempels en plateaus dat moet worden aangepast ?
3. Hoeveel drempels en plateaus dienen te worden aangepast op gewestwegen (graag een overzicht per gemeente en per provincie) ?
4. Wat is de kostprijs voor het Vlaams Gewest van deze aanpassingswerken ?

Antwoord

1. Het koninklijk besluit van 3 mei 2002 tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 tot bepaling van de vereisten voor de aanleg van verhoogde inrichtingen op de openbare weg en van de technische voorschriften waaraan die moeten voldoen, voorziet volgende aanpassingstermijnen voor de verhoogde inrichtingen (verkeersdrempels – verkeersplateaus).

"De verhoogde inrichtingen waarbij de hoogte groter is of de lengte van de inrichting of van haar op- of afrit kleiner is dan deze, met inbegrip van de toegestane toleranties, voorzien in de bijlagen tot dit besluit, moeten uiterlijk op 1 november 2002 aangepast of verwijderd zijn. Gedurende die periode worden ze gesignaleerd door het verkeersbord A51, aangevuld met een onderbord met een gepaste vermelding.

De verkeersplateaus waarbij de hoogte kleiner is of de lengte van de inrichting of van haar op- of afrit groter is dan deze, met inbegrip van de toegestane toleranties, voorzien in de bijlagen tot dit besluit, mogen behouden blijven tot op het ogenblik dat structurele vernieuwingswerken worden uitgevoerd. Zij worden gesignaleerd door de verkeersborden A14 en F87.

De vorm en de afmetingen van de markeringen op verkeersplateaus die niet beantwoorden aan de markeringen voorzien in de bijlagen tot dit besluit mogen behouden blijven tot op het ogenblik dat structurele vernieuwingswerken worden uitgevoerd.

Evenwel, wanneer de markeringen verward kunnen worden met andere markeringen voorzien in de artikelen 72 tot en met 77 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, moeten zij uiterlijk op 1 november 2002 zijn aangepast.

Indien een verkeersplateau niet voorzien is van markeringen, moeten de markeringen die bepaald zijn in de bijlagen tot dit besluit, worden aangebracht op het ogenblik dat structurele vernieuwingswerken worden uitgevoerd."

2. Een dergelijke inventarislijst is niet bekend bij de administratie Wegen en Verkeer.
3. Ook het Vlaams Gewest houdt geen inventarislijst bij van aan te passen verkeersdrempels en verkeersplateaus op haar wegen.

Het aantal is in elk geval beperkt aangezien er slechts in zeer uitzonderlijke gevallen verkeersdrempels toegelaten worden op gewestwegen die bestemd zijn voor het doorgaand verkeer.

4. Gelet op het beperkt aantal dergelijke inrichtingen, zal ook de kostprijs beperkt zijn. Er wordt hiervoor dan ook geen afzonderlijk budgettair investeringsprogramma opgemaakt.

**Vraag nr. 46
van 31 oktober 2002
van de heer JOHAN SAUWENS**

Buzzy Pazz – Stand van zaken

De Buzzy Pazz-abonnementen hebben een verschillend tarief naargelang de "rang" van het kind in een gezin.

Kan de minister meedelen hoeveel Buzzy Pazz-abonnementen zijn uitgereikt, per rang van het kind (eerste, tweede en derde kind) per einde 2001 en op een recente datum (eind september 2002) ?

Antwoord

Korting vanaf de tweede Buzzy Pazz in hetzelfde gezin

Net zoals bij de vroegere 25-abonnementen worden er ook bij de Buzzy Pazz kortingen toegekend vanaf de tweede Buzzy Pazz binnen hetzelfde gezin. De toegepaste kortingen zijn 20% op de tweede en 100% vanaf de derde Buzzy Pazz binnen hetzelfde gezin. Voorwaarde is dat de Buzzy Pazzen eenzelfde looptijd en eenzelfde begindatum hebben.

Cijfergegevens

In december 2001 waren er 133.247 Buzzy Pazzen in omloop (= het aantal Buzzy Pazzen geldig in december 2001). De verdeling over de verschillende kortingen was de volgende :

0% korting	103.476	77,66%
20% korting	18.724	14,05%
100% korting	11.047	8,29%

In september 2002 waren er 164.104 Buzzy Pazzi in omloop. De verdeling over de verschillende kortingen was de volgende :

0% korting	125.742	74,78%
20% korting	23.725	15,51%
100% korting	14.637	8,92%

Vraag nr. 47
van 31 oktober 2002
van de heer CARL DECALUWE

Zwarte punten Roeselare – Stand van zaken

In Roeselare worden voorlopig een viertal verkeerspunten als gevaarlijke of zwarte punten beschouwd.

Graag vernam ik van de minister vice-president de stand van zaken omtrent deze zwarte punten.

1. Zijn er in Roeselare ondertussen gevaarlijke of zwarte punten bijgekomen ?
2. Wat infrastructuur betreft, wat is de oorzaak van het "zwart" zijn van die punten ?
3. Wat wordt er ondernomen om deze gevaarlijke punten opnieuw "wit" te maken ?
4. Wanneer starten de werken voor de herinrichting en wat is de kostprijs ?
5. Hoelang zullen de werken duren ?

Antwoord

1. Rekening houdende met de huidige stand van het ongevalsonderzoek zijn er geen gevaarlijke punten bijgekomen.

De lijst met gevaarlijke punten wordt pas bijgewerkt nadat het NIS nieuwe ongevalgegevens verspreid heeft en deze verwerkt werden.

2. Op basis van eerder gedaan onderzoek zijn de belangrijkste oorzaken van de verkeersonveiligheid op de ring rond Roeselare :
 - ongevallen tussen een linksafslaand voertuig en een rechtdoor rijdend voertuig uit de tegenovergestelde richting ;

- kop-staartbotsingen als gevolg van de te korte zones voor linksafslaand verkeer.

- 3, 4 en 5. De gevaarlijke punten op de ring rond Roeselare zullen stelselmatig opgenomen worden in het meerjarenprogramma. Ik verwijs naar dit meerjarenprogramma.

In de loop van 2003 zal gestart worden met de opmaak van de eerste voorontwerpen. Pas nadat de ontwerpen goedgekeurd werden door de Provinciale Auditcommissie kan er definitief uitsluitel gegeven worden over de gekozen oplossing en de uitvoeringstermijnen.

De kostprijs is afhankelijk van de gekozen oplossing. Voor een groot kruispunt mag deze geraamd worden op 400.000 à 500.000 euro.

Vraag nr. 48
van 31 oktober 2002
van de heer JOHAN MALCORPS

Oosterweelverbinding Antwerpen – Dijk Blancefloerlaan

Naar verluidt wordt er, gekoppeld aan de variant van het nieuwe optimalisatietracé voor de Oosterweelverbinding, een dijk gebouwd ten noorden van de Blancefloerlaan om het natuurgebied daar af te bakenen.

Daardoor zou een reeks van sociale en recreatievoorzieningen gelegen aan de Dwarslaan (o.m. een opvangcentrum voor mentaal gehandicapten, een trefcentrum voor senioren en een sportcentrum waar honderden mensen komen sporten) bedreigd zijn.

Kan de minister vice-president bevestigen dat de mogelijkheid van een dergelijke dijk wordt onderzocht ?

Gaat dat inderdaad ten koste van voormelde voorzieningen aan de Dwarslaan ? Wordt er gezocht naar een oplossing die deze voorzieningen spaart ?

Antwoord

Ik wens erop te wijzen dat het onderzoek naar een tracé voor deze Oosterweelverbinding zich nog volop in een studiefase bevindt en dat hier dus nog lang geen beslissing in is genomen. Momenteel worden alle mogelijke trajecten bestudeerd en

worden bij alle mogelijke oplossingen de voor- en nadelen zorgvuldig geanalyseerd.

Het traject waarvan nu sprake is, is hier dus slechts één van. Deze vergelijkende studie houdt bovendien rekening met alle voor- en nadelen, zowel op het vlak van mobiliteit als op het vlak van de sociale, ecologische en technische aspecten.

Na deze vergelijkende studie – die pas in 2003 wordt afgerond – kan een gefundeerde keuze worden gemaakt voor het traject met de meeste voordelen en de minste nadelen. Hierbij zal uiteraard rekening gehouden worden met de belangrijkste sociale en leefbaarheidsaspecten in dit dossier.

Wanneer het onderzoek verder gevorderd is, zal bovendien regelmatig gecommuniceerd worden naar de verschillende direct betrokken partijen. Bijkomend zal ieder voorstel trouwens voorwerp uitmaken van een uitgebreide S-MER procedure.

Vraag nr. 49
van 31 oktober 2002
van mevrouw VEERLE DECLERCQ

Ophaalbrug Steenbrugge – Verkeersdoorstroming

De huidige ophaalbrug over het kanaal Gent-Brugge ter hoogte van Steenbrugge hindert de verkeersdoorstroming.

Bestaan er plannen om deze brug te vervangen door een vaste brug, zodat het verkeer vlotter kan verlopen ?

Antwoord

De huidige beweegbare brug van Steenbrugge kan de vlotte doorstroming van het wegverkeer hinderen. Ook voor het scheepvaartverkeer kan deze brug hinder veroorzaken.

In de voorbije jaren is deze brug dan ook verschillende malen ter sprake gekomen, meer in het bijzonder kaderend in de problematiek van de zuidelijke ontsluiting van Brugge, waarbij de stad Brugge in het recente verleden het voortouw nam. Hierbij moet worden gesteld dat de visie omtrent het verkeer over de brug en de aansluitende wegen in de voorbije jaren meermaals gewijzigd werd en een consensus nog niet is bereikt.

Tot nu toe werd bij de voorontwerpplannen een nieuwe beweegbare brug ingetekend. Enkele leng-

teprofielen werden uitgetoetst om een vaste brug te kunnen bouwen. De hellingen zouden vrij steil moeten worden, plaatselijk 8 %, wat voor fietsers te veel is. Door een aangepast parcours voor de fietsers en/of een aangepast ontwerp van de brug is een plaatselijke maximale helling van 5 à 6 % misschien mogelijk.

Eerder werd ervan uitgegaan dat een vaste brug met toch aanzienlijke opritten minder gemakkelijk zou worden aanvaard. Het nadeel van een beweegbare brug is evenwel dat deze geregeld openstaat, met files van wachtende auto's tot gevolg, die o.a. met hun uitlaatgassen de omgeving bezoedelen.

Om één en ander uit te klaren is door de waterwegenadministratie op het ontwerp van meerjarenprogramma voorgesteld om in 2004 een conceptstudie aan te besteden omtrent deze brug. Deze studie moet uitmaken welke brug de beste oplossing is en waar ze best kan worden gebouwd ; deze studie moet echter ook uitwijzen of de vooropgestelde oplossingen haalbaar zijn.

Indien omtrent een bepaald concept een consensus kan worden bereikt, meer in het bijzonder omtrent het type brug en de gewenste verkeersafwikkeling over de brug, kan de bouw van de brug zelf naargelang de budgettaire mogelijkheden gepland worden in de daaropvolgende periode.

Vraag nr. 50
van 31 oktober 2002
van de heer JAN VERFAILLIE

Vrachtverkeer – Maatregelen

Onze Vlaamse wegen hebben jaar na jaar af te rekenen met een sterk groeiend vrachtverkeer. Het toenemende succes van het wegvervoer leidt tot een steeds grotere congestie van de netwerken. De overheid kan een aantal maatregelen nemen om vrachtverkeer te ontmoedigen en alternatieve transportmiddelen (via spoor, te water, ...) aan te moedigen.

Verbod vrachtverkeer in het weekend

In tegenstelling tot België, leggen veel Europese landen het vrachtverkeer in het weekend aan banden. Zo moeten chauffeurs in Frankrijk tussen zaterdagavond en zondagavond langs de kant van de weg blijven staan. Hetzelfde geldt voor Duitsland. Oostenrijkers zetten vrachtwagens al zaterdagmiddag stil.

Absoluut inhaalverbod voor vrachtwagens

De ervaring in Vlaanderen leert dat het instellen van een inhaalverbod voor vrachtwagens zorgt voor een rustiger en meer continu verkeersverloop, wat wellicht positief is voor de verkeersveiligheid. De Vlaamse regering heeft zich reeds principieel voorstander getoond van het handhaven en zelfs uitbreiden van het inhaalverbod voor vrachtwagens. Een absoluut inhaalverbod voor vrachtwagens op 2x2-snelwegen zou overwogen kunnen worden.

Doorrekenen gebruik wegennet

Een goed uitgerust en dicht wegennetwerk brengt ontegensprekelijke voordelen met zich mee. Maar het is evenzeer duidelijk dat elke dag meer en meer buitenlandse transportfirma's onze wegen gebruiken gezien de ligging van ons land, een doorvoerland, waardoor het op bepaalde plaatsen en op bepaalde pieken reeds verzadigde wegennet nog verder dreigt overbelast te worden.

Vlaanderen zou een gedeelte van de kosten (onderhoud infrastructuur) en lasten van deze geliberaliseerde doorvoer kunnen doorrekenen aan deze buitenlandse gebruikers.

1. Is een verbod voor vrachtverkeer in het weekend een beleidsoptie? Werd daarover reeds overleg gepleegd met de federale regering?
2. Is een absoluut inhaalverbod voor vrachtwagens op 2x2-autosnelwegen niet aangewezen? Is er daartoe overleg met federaal minister Isabelle Durant?
3. Wat is de omvang van het buitenlandse wegtransport dat jaarlijks onze Vlaamse wegen teistert?

Werd de mogelijkheid reeds onderzocht om een gedeelte van de kosten en lasten van het onderhoud van de wegeninfrastructuur door te rekenen aan de buitenlandse gebruikers?

Zijn er andere oplossingen om de constante groei van buitenlands "doorvoer"-transport in Vlaanderen tegen te gaan?

Antwoord

1. In Vlaanderen is er momenteel geen verbod op vrachtverkeer tijdens het weekend.

Het vrachtverkeer in Vlaanderen bedraagt ongeveer 5 à 6 % op zaterdag en 2 à 3 % op zondag. Een gedeelte hiervan behoort dan nog tot het essentiële bevoorradingscircuit en zou dus deel uitmaken van een uitzonderingsmaatregel. Bovendien is het vrachtverkeer tijdens het weekend zeker niet de oorzaak van een verhoogd onveiligheidsprobleem en treedt het niet storend op bij de verkeersafwikkeling.

Een invoering van een verbod op vrachtverkeer tijdens het weekend lijkt mij dus slechts aangewezen indien één van deze elementen zou wijzigen. Een dergelijk verbod wordt bovendien bij voorkeur opgelegd door Europa, gelet op het grensoverschrijdend karakter van het vrachtverkeer.

2. Op een groot gedeelte van het autosnelwegennet type 2 x 2 is er momenteel reeds een inhaalverbod voor vrachtwagens ingevoerd tussen 7 en 10 uur en tussen 16 en 19 uur. Op minder drukke wegvakken is een algemeen inhaalverbod niet noodzakelijk en zelfs niet wenselijk indien dit de overtreding van het inhaalverbod in de hand zou werken.

Een algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens dient in elk geval geregeld te worden door de federale overheid via een aanpassing van de verkeerswetgeving.

3. Het buitenlandse vrachtverkeer betaalt een wegvignet waarvan de inkomsten terechtkomen bij het Vlaams Gewest. Er is dus sprake van een vergoeding voor het normaal gebruik van onze wegen. Overladen vrachtwagens die de wegen ernstig kunnen beschadigen, worden opgespoord en beboet. Hierbij wordt vanzelfsprekend geen onderscheid gemaakt tussen buitenlandse en Belgische vrachtvervoerders.

De administratieve boetes komen terecht bij het Vlaams Gewest en kunnen gebruikt worden voor de herstelling van de wegeninfrastructuur. Het beperken van het transitverkeer staat haaks op het vrij verkeer van goederen en personen en wordt niet toegestaan door Europa.

Vraag nr. 51
van 31 oktober 2002
van de heer JAN VERFAILLIE

N358 Oudenburg – Fietspad

Door de aanhoudende werken in de buurgemeente Gistel (heraanleg doortocht centrum; werken gepland voor 2002-2007) wordt het zwaar wegvervoer omgeleid langs de Keiweg (N358), een verbindingsweg van Oudenburg naar Gistel.

Langs deze gewestweg wordt de aanleg van een afzonderlijk fietspad in dubbele richting gepland, waarvoor de nodige gronden al jaren geleden werden onteigend – tussen de Gistelbrug en de Zandvoordebrug.

Door de omleiding van het zwaar wegvervoer langs deze drukke gewestweg wordt de aanleg van het geplande fietspad echter dringend.

1. Wat is de stand van zaken m.b.t. de aanleg van het fietspad langs de Keiweg in Oudenburg ?
2. Welke concrete timing wordt vooropgesteld voor de aanleg ?
3. Hoe komt het dat zolang wordt gewacht met de aanleg, terwijl het Vlaams Gewest al geruime tijd eigenaar is van de nodige gronden ?

Antwoord

De afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen deelt mij mee dat zij momenteel geen dossier voor de aanleg van fietspaden langs de gewestweg N358 tussen de Gistelbrug en de Zandvoordebrug voorbereidt. In tegenstelling tot wat de Vlaamse volksvertegenwoordiger beweert, werden langs deze weg nog geen systematische onteigeningen uitgevoerd. Wel werden enkele bouwvallige woningen gelegen op openbaar domein gesloopt. De grondoverschotten in gewesteigendom langs de N358 zijn niet continu in breedte en laten de aanleg van een fietspad niet toe zonder onteigeningen.

Er is begin december een overleg gepland tussen de afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen en de stad Oudenburg. De eventuele aanleg van fietspaden langs de N358 kan tijdens deze vergadering besproken worden. Via de administratie zal ik de gemeente aanbieden om de aanleg van deze fietspaden te subsidiëren via de module 13 van het convenantenbeleid.

Overigens kunnen fietsers die zich over grotere afstand langs het Kanaal Plassendale-Nieuwpoort willen verplaatsen, nu al gebruikmaken van het jaagpad op de noordzijde van dat kanaal.

Vraag nr. 52 van 31 oktober 2002 van de heer JAN VERFAILLIE

Mobiele onbemande camera's – Stand van zaken

Het hoge aantal verkeersslachtoffers op onze wegen is onaanvaardbaar. Naast alcoholgebruik is overdreven snelheid een van de hoofdoorzaken ervan. Uit de analyse van heel veel ongevallen blijkt immers dat ze het gevolg zijn van onverantwoord rijgedrag.

Daartegen kunnen we enkel reageren met duidelijke regels en een harde vorm van handhaving. In dit kader kunnen onbemande mobiele camera's ingezet worden, die het voordeel opleveren dat ze zorgen voor kortstondige, verplaatsbare controles van de maximumsnelheid. Uit talloze studies blijkt dat de plaatsing van onbemande camera's een duurzame verlaging van de snelheid, van het "roodlichtrijden" en van de verkeersonveiligheid bewerkstelligen.

Werd de mogelijkheid reeds onderzocht om dergelijke mobiele onbemande camera's in Vlaanderen te plaatsen ?

Zo ja, wat was het resultaat hiervan ?

Zo neen, gebeurt dit alsnog ?

Antwoord

Mobiele snelheidscontroles worden momenteel reeds uitgevoerd door de Federale Politie. Deze zijn onbemand.

De controleapparatuur is immers bevestigd aan een bemand voertuig of op een mobiel statief. In het laatste geval is het voertuig verdekt opgesteld in de onmiddellijke omgeving van de controleapparatuur en in verbinding met het mobiel statief. De camera kan niet onbemand achtergelaten worden, aangezien het risico op diefstal of beschadiging te groot is. Ook dient de politie de apparatuur voorafgaand aan het gebruik goed te richten. Deze uitlijning kan zonder probleem verstoord worden indien niemand de apparatuur bewaakt, hetgeen dan ook verwacht kan worden bij een onbemande werking.

Om deze redenen is het Vlaams Gewest dan ook niet van plan om mobiele onbemande camera's in te voeren. De installaties van het Vlaams Gewest zijn trouwens nu reeds semi-mobiel. De infrastructuur

tuur van de onbemande camera's bevat immers een vaste (de palen etc.) en een mobiele component (de camera). Niet elke paal bevat een camera. De camera's rouleren tussen de verschillende sites.

Zoals reeds eerder medegedeeld werd, zal het Vlaams Gewest in één camera per vier palen voorzien.

Vraag nr. 53
van 31 oktober 2002
van mevrouw GISELE GARDEYN-DEBEVER

Kruispunt Ringlaan Pittem – Verkeersveiligheid

Op het kruispunt van de Ringlaan (N35c, N37 en de Vijfstraat) in Pittem gebeurden de voorbije twee jaar drie zware verkeersongevallen met dodelijke afloop. Dit kruispunt is kennelijk nog geen "zwart punt", alhoewel de reeks ongevallen stilaan erg groot wordt.

Meestal is het negeren van de verkeerslichten ("de roodrijders") de oorzaak. Aangezien de administratie Wegen en Verkeer de aanleg van een rotonde niet overweegt, moeten er dringend voorzorgsmaatregelen worden genomen.

Mogelijke opties zijn: het kruispunt uitrusten met onbemande camera's of een aangepaste signalisatie. Ook de gemeente Pittem dringt aan op een passende oplossing.

1. Is de minister vice-president op de hoogte van deze problematiek ?
2. Worden er maatregelen in het vooruitzicht gesteld om deze gevaarlijke situatie te verhelpen ?
3. Op welke termijn kunnen deze aanpassingen worden gerealiseerd ?

Antwoord

De afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen deelt mij mee dat er recent inderdaad een aantal ernstige ongevallen op het kruispunt gebeurd zijn.

Om de veiligheid te verhogen heeft de afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen de afdeling Verkeerskunde verzocht om het plan voor de regeling van de verkeerslichten aan te passen. De aanpassing betreft het verlengen van de integraal roodfase. Dit moet beletten dat roodrijders in botsing komen met kruisende voertuigen.

Op de eerstkomende Provinciale Commissie voor de Verkeersveiligheid (PCV) van 26 november 2002 zal, naast het bekijken van mogelijke wijzigingen aan het kruispunt, tevens het voorstel tot de plaatsing van een onbemande camera worden besproken. Aanpassingen op het terrein zullen uitgevoerd worden overeenkomstig de visie van de PCV.

Vraag nr. 54
van 31 oktober 2002
van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN

N13 Nijlen-Kessel – Zebrapaden

In de loop van de maand september 2002 werd het wegdek van de N13 tussen Nijlen en Kessel vernieuwd. Daarna werd ook een nieuwe belijning aangebracht.

Blijkbaar werd op verschillende plaatsen vergeten de bestaande zebrapaden opnieuw aan te brengen, onder meer op de Kesselse Steenweg ter hoogte van de G. Gezellestraat/Molenstraat en ter hoogte van de Goorstraat.

Kan de minister vice-president bevestigen dat het wel degelijk de bedoeling is om die oversteekplaatsen alsnog van zebrapaden te voorzien ?

Antwoord

De ontbrekende voetgangersoversteekplaatsen werden ondertussen gemarkeerd. Om organisatorische redenen werden deze werken later uitgevoerd dan de overige markeringen.

Vraag nr. 55
van 31 oktober 2002
van de heer CARL DECALUWE

Windturbines – Ongevalrisico

Er is steeds meer sprake van windparkprojecten langs autosnelwegen, gewest- en provinciale wegen. Denken we maar aan het op 27 september goedgekeurde "ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor inplantingszones windturbines" langs de E40/A18 in Gistel en langs de E17 in Kruibeke/Beveren.

Naast de visuele hinder, de lokale geluidshinder en dergelijke meer, is het ongevallenpotentieel zeer groot. Zo is er enerzijds de "wiek-rotor-ejectie"

van 200 meter tot wel 600 meter ver, dit werd reeds gemeld in diverse andere landen. Anderzijds is er de visuele aandachtsafleiding, die tot zware verkeersongevallen kan leiden. Nochtans werden door verschillende instanties maatregelen genomen om visuele afleidingen tot een minimum te beperken, bijvoorbeeld door de opruiming van publiciteitsborden (27-31 mei 2002) en de opruiming van publiciteitsspandoeken begin september.

1. Is het inplanten van windturbines langs autosnel-, gewest- en provinciale wegen niet strijdig met het beleid om de visuele aandachtsafleiding tot een minimum te beperken? Zo nee, wat is de motivatie?
2. In welke mate worden beleidsinstanties zoals de administratie Wegen en Verkeer betrokken bij bouw- en milieuvergunningprocedures? In welke mate krijgen zij de gelegenheid om de verkeersrisico's te evalueren?

N.B. Een gelijkaardige vraag werd gesteld aan minister Van Mechelen (vraag nr. 30).

Antwoord

In antwoord op zijn vraag kan ik de Vlaamse volksvertegenwoordiger meedelen dat de procedures inzake de behandeling van de vergunningsaanvragen voor de bouw van windmolens vervat zijn in de omzendbrief EME/2000-01 van de Vlaamse regering. Deze omzendbrief bevat het afwegingskader en de randvoorwaarden voor de inplanting van windturbines. De vergunningsaanvragen zullen hieraan getoetst worden.

Wat de autosnelwegen betreft, zijn er bovendien voorwaarden opgelegd in het kader van het KB van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen. Aldus dient de fundering van een windturbine buiten de vrije stroken (30 m) langs de autosnelweg te worden gebouwd. Bovendien moet de tienmeterzone langs de autosnelweg steeds gevrijwaard blijven van wieken (ruimtebeslag).

Voor elke locatie is er bovendien een risicoanalyse opgelegd aan de concessiehouder waaruit zal moeten blijken dat de windmolens zodanig veilig zijn dat het veiligheidsrisico niet van die aard is om te verzaken aan de inplanting van de windmolens. Indien er slachtoffers te betreuren vallen op onze wegen, zijn deze met een aan zekerheid grenzende

waarschijnlijkheid het gevolg van verkeersongevallen en niet van de inplanting van windmolens.

(Antwoord Dirk Van Mechelen : Bulletin van Vragen en Antwoorden nr. 5 van 2 december 2002, blz. 1062 – red.)

Vraag nr. 56 van 31 oktober 2002 van de heer CARL DECALUWE

Ring Roeselare – Afwerking

Uit de objectieve behoefteanalyse blijkt dat de kruispunten op de R32, de ring rond Roeselare, tot de onveiligste van de provincie West-Vlaanderen behoren.

Uit het antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 35 van 5 oktober 2001 bleek dat er toen nog studies liepen over de aangewezen ingrepen om het westelijke gedeelte van de R32 herin te richten, zoals opgenomen in het mobiliteitsplan van de stad Roeselare. Voor het nog aan te leggen sluitstuk diende toen nog een duidelijk kruispuntmotivatie opgegeven te worden (Bulletin van Vragen en Antwoorden nr. 6 van 18 januari 2002, blz. 618).

Het dossier van de aanleg van het sluitstuk en de veiligheid van de grote ring rond Roeselare sleept ondertussen nog verder aan. Vooral het drukke verkeer door de dorpskom van Beveren is een heikel punt. Uit de media kon worden vernomen dat er een protocol in opmaak is tussen de stad Roeselare en het ministerie van Openbare Werken, teneinde de uiteindelijke afwerking en herinrichting van de R32 te kunnen opstarten.

1. Wat is de concrete inhoud van het protocol dat tussen de stad Roeselare en het ministerie zal worden ondertekend?
2. Wat is de timing voor de afwerking van het sluitstuk van de R32?

Welke stappen dienen nog ondernomen te worden?

Wat is de kostprijs?

3. Hoe wordt de onveilige situatie van de kruispunten op de R32 verholpen?

Wat is de timing en kostprijs hiervoor?

Antwoord

1. Het protocol heeft als doel een aantal principiële afspraken vast te leggen met betrekking tot de uitbouw, de ombouw en het beheer van een aantal gewestwegen op het grondgebied van Roeselare. Het ontwerpprotocol voorziet daarvoor in een aantal (praktische) afspraken inzake :

- de sluiting van de ring ;
- de inrichting en overdracht van de provincie- en gewestwegen binnen de ring ;
- de herinrichting van de bestaande kruispunten op de ring.

Na ondertekening van het protocol is het een definitief document dat vrij beschikbaar is.

2. Het project wordt momenteel nog technisch verder uitgewerkt, waarna de bouwaanvraag ingediend kan worden.

De kostprijs wordt geraamd op 4,72 miljoen euro. De aanbesteding wordt gepland medio 2003.

3. De ontwerpplannen voor de herinrichting van de kruispunten dienen nog opgemaakt te worden en dienen eerst aan de Provinciale Auditcommissie voorgelegd te worden vooraleer een definitieve beslissing genomen kan worden.

Gezien de grootte van de kruispunten mag een herinrichting per kruispunt geraamd worden op 400.000 à 500.000 euro. De kostprijs is evenwel afhankelijk van de gekozen oplossing.

De eerste aanbestedingen voor de herinrichting van gevaarlijke kruispunten op de ring rond Roeselare mogen verwacht worden eind 2003, begin 2004.

Vraag nr. 57
van 31 oktober 2002
van de heer CARL DECALUWE

Zwarte punten Brugge – Stand van zaken

In Brugge worden voorlopig een vijftal verkeerspunten als gevaarlijke of zwarte punten beschouwd.

Graag vernam ik van de minister vice-president de stand van zaken omtrent deze zwarte punten.

1. Zijn er in Brugge ondertussen gevaarlijke of zwarte punten bijgekomen ?
2. Wat infrastructuur betreft, wat is de oorzaak van het "zwart" zijn van die punten ?
3. Wat wordt ondernomen om deze gevaarlijke punten opnieuw "wit" te maken ?
4. Wanneer starten de werken voor de heraanleg en wat is de kostprijs ?
5. Hoelang zullen de werken duren ?

Antwoord

1. Rekening houdende met de huidige stand van het ongevalsonderzoek zijn er geen gevaarlijke punten bijgekomen. De lijst met gevaarlijke punten wordt pas bijgewerkt nadat het NIS nieuwe ongevalgegevens verspreid heeft en deze verwerkt werden.

2. De oorzaak van een gevaarlijk punt is meestal te vinden in onaangepast rijgedrag.

3. Voor Brugge kan ik de Vlaamse volksvertegenwoordiger inzake de gevaarlijke punten het volgende meedelen.

- Drie ervan liggen op de gewestweg N31. Voor het vak Chartreuseweg-Bevrijdingslaan loopt een milieueffectenrapportering. Zodra de resultaten hiervan bekend zijn, kan de opmaak van de ontwerpplannen beginnen. De eerste investeringen kunnen worden verwacht in 2004-2005.

- Vrij recent is op het gevaarlijk kruispunt van de R30 met de N337 een onbemande camera geplaatst. Visueel verloopt het verkeer er vandaag veel defensiever dan voorheen en er wordt gunstige kentering in de ongevalstatistiek verwacht.

- Het gevaarlijk kruispunt op de N34 wordt bestudeerd. Komend jaar kan hier op het terrein worden ingegrepen.

4. en 5. Pas nadat de ontwerpen goedgekeurd werden door de Provinciale Auditcommissie kan er definitief uitsluitsel gegeven worden over de gekozen oplossing en de uitvoeringstermijnen. De kostprijs is afhankelijk van de gekozen oplossing (o.a. sleuf of geen sleuf t.h.v. doortocht N31).

Vraag nr. 58
van 31 oktober 2002
van de heer JACKY MAES

N369 Diksmuidseweg Ieper – Heraanleg

In het indicatief driejarenprogramma 2002-2004 werd voor de provincie West-Vlaanderen het project 1586 opgenomen bij de uit te voeren werken na 2004. Het Vlaams Gewest voorziet in een bedrag van 2.000.000 euro voor de heraanleg van de Diksmuidseweg (N369) in Ieper (verbindingsweg Centrum – N8) van km 0 tot 1,746.

1. Welke concrete werken omvat het project 1586 ?
2. Welke verdere procedure wordt er gevolgd ?
3. Is er al een concrete timing vastgelegd voor de heraanleg van de Diksmuidseweg ?

Antwoord

De door de Vlaamse volksvertegenwoordiger aangehaalde werken zijn niet opgenomen op het indicatief driejarenprogramma 2002-2004. Het project is aangeduid als uit te voeren na 2004.

Bij het opmaken van het nieuwe driejarenprogramma 2003-2005 zal het bedoelde project opnieuw geëvalueerd worden. Dit programma zal, zoals elk jaar gebruikelijk is, neergelegd worden bij het Vlaams Parlement.

Het project betreft de herinrichting van de doortocht Diksmuidestraat met toepassing van module 3 van het mobiliteitsconvenant.

Vraag nr. 59
van 31 oktober 2002
van de heer JACKY MAES

N308 Ieper-Poperinge – Fietspad

In het indicatief driejarenprogramma 2002-2004 werd voor de provincie West-Vlaanderen het project 1973 opgenomen bij de uit te voeren werken na 2004. Het Vlaams Gewest voorziet in een bedrag van 1.000.000 euro voor de aanleg van een fietspad langs de N308 tussen Ieper en Poperinge.

1. Welke werken worden er concreet uitgevoerd en op welke concrete locatie ?
2. Welke verdere procedure wordt er gevolgd ?

3. Is er al een concrete timing vastgelegd voor de aanleg van dit fietspad ?

Antwoord

De werken houden de aanleg in van vrijliggende fietspaden tussen Ieper en de deelgemeente Vlaermertinge ter vervanging van de thans op de weg gemarkeerde fietsstroken.

Het is de bedoeling dat de werken worden uitgevoerd met toepassing van de module 13 (aanleg door gemeente via subsidiëring door het Vlaams Gewest).

Het is aangewezen dat de lokale overheid de afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen verzoekt om de afsluiting van deze module 13 voor te bereiden zodra het nieuwe driejarenprogramma 2003-2005 eind november bij het Vlaams Parlement neergelegd werd.

Vraag nr. 60
van 31 oktober 2002
van de heer JACKY MAES

N365 St.-Eloois-Mesen – Fietspad

In het indicatief driejarenprogramma 2002-2004 werd voor de provincie West-Vlaanderen het project 1931 opgenomen. In 2004 zou op de N365 of de weg van St.-Eloois (Ieper) naar Mesen vanaf kilometer 0 tot 3,1, namelijk de Armentierseweg in Ieper en Ieperstraat in Mesen, het fietspad worden ontdebeld. Hiervoor is een investering van het Vlaams Gewest gepland voor een bedrag van 744.000 euro.

1. Wat is de concrete bedoeling van deze werken ?
2. Welke verdere procedure wordt er gevolgd ?
3. Zal de timing van de werken worden gerespecteerd ?

Antwoord

De werken voorzien in de aanleg van een volwaardig fietspad tussen St-Eloois- en Wijtschate ter vervanging van het huidige dubbelrichtingsfietspad dat aanliggend aan de baan is aangelegd.

Het is de bedoeling dat de werken worden uitgevoerd met toepassing van module 13.

Het is aangewezen dat de lokale overheid de afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen verzoekt om de afsluiting van deze module 13 voor te bereiden zodra het nieuwe driejarenprogramma 2003-2005 eind november bij het Vlaams Parlement neergelegd werd.

Vraag nr. 61
van 31 oktober 2002
van de heer MARC CORDEEL

Kreukelpalen – Kostprijs

De zogenaamde "kreukelpalen" zullen geleidelijk aan de gewone verlichtingspalen langs rotondes, aan op- en afritten van autosnelwegen en op gevaarlijke kruispunten in Vlaanderen vervangen.

De kreukelpalen plooiën om bij een aanrijding, zodat het risico op dodelijke verwondingen voor de inzittenden van het voertuig vermindert. In 2000 viel ruim 5 % van het aantal doden en zwaargewonden op onze wegen bij botsingen tegen een verlichtingspaal.

In Scandinavische landen worden dergelijke kreukelpalen al langer gebruikt.

1. Wat is de kostprijs van een dergelijke "kreukelpaal" ? Hoeveel bedragen de meerkosten in vergelijking met een "gewone" verlichtingspaal ?
2. Wat is de kostprijs van de hele operatie ?
3. Hoeveel verlichtingspalen moeten er in totaal vervangen worden ? Binnen welke termijn zal dit gebeuren ?

Antwoord

1. De kostprijs van een kreukelpaal (hoogte 12,5 m) mag geraamd worden op 1.500 € per stuk, dit is 50% meer dan een standaardpaal.
2. en 3. Het is niet de bedoeling om alle bestaande verlichtingspalen systematisch te vervangen door kreukelpalen.

De verlichtingspalen op autosnelwegen en andere belangrijke wegen worden trouwens in eerste instantie afgeschermd door vangrails.

De kreukelpalen zullen geleidelijk aan ingevoerd worden naar aanleiding van de plaatsing

van verlichtingsinstallaties of de vernieuwing van versleten verlichtingsinstallaties.

Het betreft dezelfde werkwijze als voor de geleidelijke vervanging van vetuste betonnen verlichtingspalen door metalen verlichtingspalen.

Vraag nr. 62
van 31 oktober 2002
van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN

Oude sluis Wintam – Ontmanteling

Aan de oude sluis van Wintam zouden in de loop van de maand oktober de ontmantelingswerken afgerond moeten zijn. Ik stel vast dat de oude sluisdeuren nog altijd op hun plaats staan.

1. Waaruit bestaan de ontmantelingswerken precies?
2. Zijn de werken volgens schema verlopen?

Antwoord

1. De ontmantelingswerken bestaan precies uit :

- renovatie van de bestaande loods
- afbreken van het oude pompgemaal
- opwaartse wachtkom :

wegnemen van loopbruggen op LO en RO

verwijderen van dukdalven en tussenpalen op LO en RO

- afsluiting sluis :

de omheining wordt zowel op LO als op RO geplaatst

de omheining vertrekt vanaf het bovenhoofd tot aan het benedenhoofd en dient aan de sluiten op het brugdek

- toegangen tot brugdek :

de huidige toegangen die uit verharde materialen bestaan, dienen vervangen te worden door asfalt

- herstel frontmuur

- schilderwerken :

al de metalen uitrustingen op het sluisplein en de metalen uitrustingen van de sluis dienen ontroest te worden en geschilderd

- elektromechanisme uitrusting :

de mechanische uitrustingen van de bedieningen van de sluisdeuren en de verlaten dienen gedemonteerd en gesmeerd te worden. Deze dienen in de herstelde loods te worden gestapeld op de plaats door het bestuur aangewezen.

- reserve sluisdeuren :

op rechteroever bevinden zich twee reserve-deuren (een opwaarts en een afwaartse deur ± 45 en ± 65 ton). Deze worden eigendom van de aannemer en moeten worden afgevoerd buiten het domein van de aanbestedende overheid.

2. Het project verliep zonder noemenswaardige problemen. Conform de vooropgestelde planning werd het project opgeleverd op 04.11.2002.

Vraag nr. 63
van 31 oktober 2002
van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN

Veerdienst Wintam-Schelle – Aanlegplaats Niel

Sedert enkele maanden functioneert het veer over de Rupel tussen Wintam en Schelle.

Zoals de minister vice-president ongetwijfeld weet, betreurt het voltallige gemeentebestuur van Niel het feit dat het veer naar Niel daardoor moest verdwijnen. Nochtans lijkt het mij nog altijd mogelijk dat het veer van op het nieuwe vertrekpunt afwisselend de overtocht naar Schelle en de overtocht naar Niel zou maken.

Wordt deze optie alsnog ernstig overwogen ?

Antwoord

De veersteigers op de Rupel in Niel en Wintam werden destijds vernieuwd, enerzijds wegens de ouderdom van deze constructies en anderzijds omdat dergelijke vaste houten steigers niet gebruiksvriendelijk zijn. Na elk hoogwater blijft er

steeds een laagje slijk achter op deze steigers, waardoor er steeds gevaar voor uitschuiven bestaat.

Gezien de ligging van de nieuwe zeeluis in Wintam, werden de nieuwe vlotsteigers meer naar afwaarts geschoven.

Het verder in gebruik houden van de houten steigers voor een alternerende veerdienst, wordt dan ook niet overwogen. Deze steigers worden wel niet afgebroken, omdat zij eventueel door de brandweer van Niel nog kunnen gebruikt worden voor interventies op de Rupel.

Vraag nr. 64
van 31 oktober 2002
van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN

Zuidelijk Eiland Bornem – Werken

Op dit ogenblik zijn er aan het westelijke deel van het Zuidelijk Eiland in Bornem werken aan de gang waarbij blijkbaar nieuwe kaaimuren worden aangelegd.

Wat is de juiste bedoeling van deze werken?

Antwoord

Het in rubriek vermelde project behelst het bouwen en uitrusten van de kaaimuur ten behoeve van de concessionaris aldaar. Het kadert in het algemeen plan voor de ontwikkeling van het gebied en inzonderheid het benutten van het Zeekanaal naar de Schelde ter verbetering van de mobiliteit.

Kaaimuren zijn daarbij een essentieel onderdeel om het vervoer langs het water mogelijk te maken.

Thans zijn de werken voor het verwezenlijken van de kaaimuur aan de gang.

In een volgende fase zijn de afwerking en de vervollediging van de uitrusting gepland, die nodig zijn voor het gebruik als overslaginfrastructuur.

Vraag nr. 65
van 31 oktober 2002
van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN

Zeeluis Wintam – Bezoekerscentrum

Het bezoekerscentrum aan de sluis van Hingene had normaal eind maart 2000 geopend moeten zijn.

Op dit ogenblik schijnt dat nog steeds niet het geval te zijn.

1. Wat is de oorzaak van deze vertraging ?
2. Is reeds bekend wanneer het bezoekerscentrum effectief zijn deuren zal openen?

Antwoord

1. Het initieel ontworpen onthaalcentrum moest tevens dienst doen als promotiecentrum. Hiervoor werden besprekingen gehouden met andere openbare diensten, zoals afdeling Natuur en Promotie Binnenvaart Vlaanderen.

De voltooiingwerken konden dan ook pas vastgelegd worden op het ogenblik dat de definitieve bestemming van het centrum (onthaal- of promotiecentrum) bekend was.

Op basis van genoemd overleg werd op 02.05.2002 de uitvoering van de voltooiingwerken aanbesteed.

De vereiste kredieten werden ondertussen verkregen.

In overleg met dezelfde actoren werden de aanbestedingsdocumenten voor de binneninrichting opgemaakt voor aanbesteding begin 2003. De uitvoering is in de tweede helft van 2003 te verwachten.

2. De ingebruikname wordt in deze optiek verwacht voor eind 2003.

Vraag nr. 66 van 31 oktober 2002 van de heer JOHAN SAUWENS

Gratis openbaar vervoer – Hasselt

Sedert 1 juli 1997 bestaat er gratis openbaar vervoer in Hasselt. De stad Hasselt betaalt hiervoor een vergoeding aan De Lijn.

1. Hoe wordt deze vergoeding bepaald ?
2. Hoe evolueerde ze sedert 1997 ?

3. Wat is de rol van de toename van het aanbod door De Lijn in de groei van die vergoeding ?

4. Wat is de evolutie van het aantal reizigers? Hoe wordt dit aantal gemeten ?

Antwoord

1. De vergoeding die de stad Hasselt betaalt voor het gratis vervoer in de gemeente is gebaseerd op een percentage van de totale kosten van het stadsnet, en is gelijk aan de geraamde ontvangsten van De Lijn.

2. De evolutie van de tegemoetkoming is de volgende :

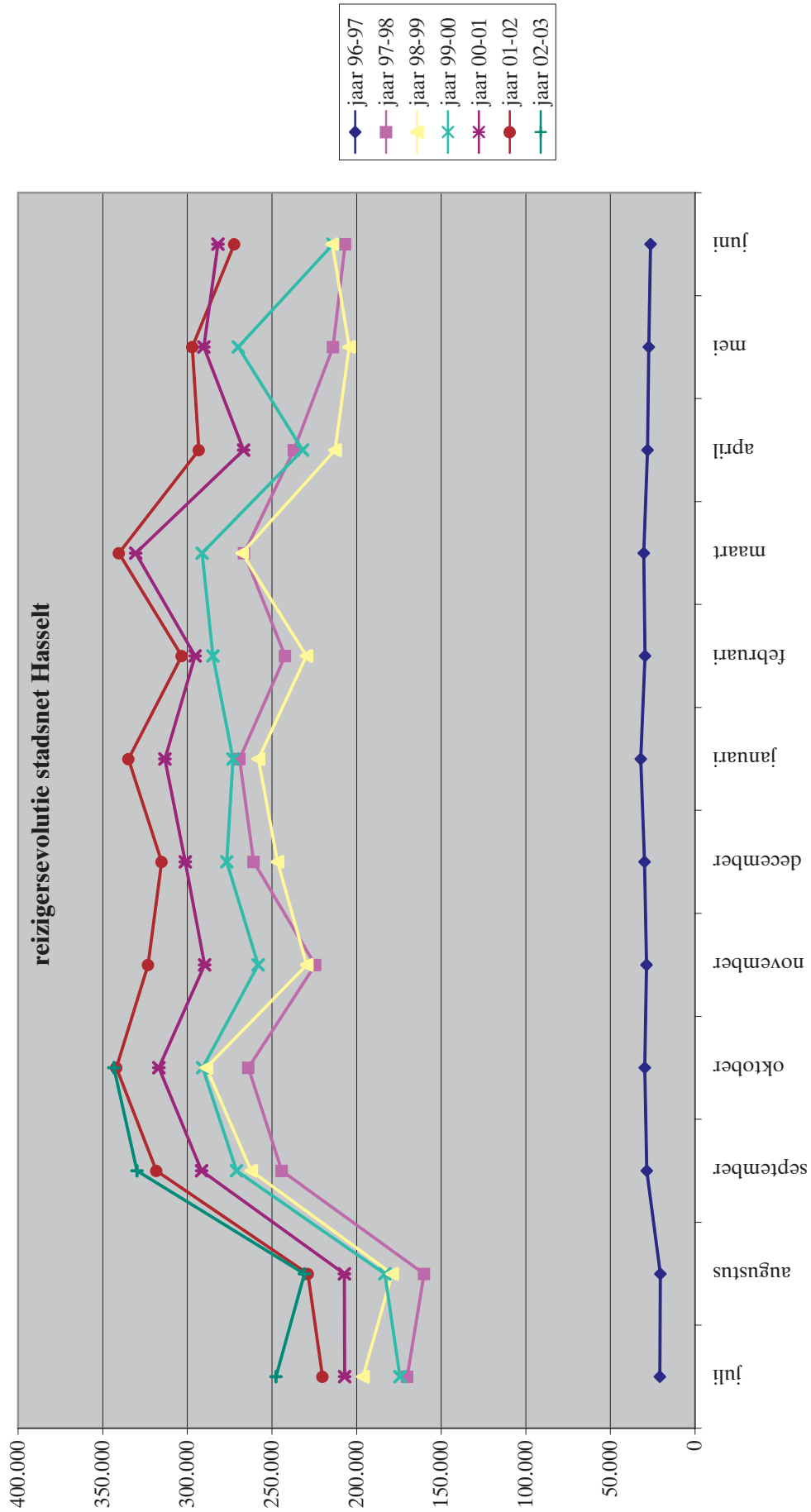
Gefactureerde bedragen aan stad Hasselt (derdebetaler)

Jaar	Bedrag in BEF %	Bijdrage
1997	11.321.188	9,00%
1998	26.788.479	12,00%
1999	33.407.154	17,00%
2000	33.079.297	21,00%
2001	40.089.222	25,00%
2002	41.016.319	25,15%

Het percentage wordt jaarlijks verhoogd tot het gelijk is aan de gemiddelde dekkingscoëfficiënt van De Lijn in het jaar 2000, nl. 25,59 %.

3. In juli 2000 werd het aanbod uitgebreid. Aangezien de bijdrage van de stad Hasselt procentueel bepaald wordt, verhoogde hierdoor ook de bijdrage.

4. De evolutie van het aantal reizigers wordt weergegeven in bijgaande tabel en grafiek. Het aantal reizigers wordt opgevolgd door middel van telkaarten die door de chauffeur ontwaard worden bij elke opstap. Er gebeuren tevens regelmatig steekproeven om deze tellingen te controleren.



Vraag nr. 67
van 8 november 2002
van de heer FRANS RAMON

Spierekanaal Spiere-Helkijn – Rooiing van populieren

Het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling Bovenschelde, rooit binnenkort 407 populieren langs het Spierekanaal en de Schelde in Spiere-Helkijn. Als reden wordt gegeven dat de bomen oud en kaprijp zijn en dat hun wortels het wegdek beschadigen, wat de veiligheid van fietsers in het gedrang zou brengen.

Dit massaal rooien van hoogstammige bomen is bij omwonenden in het verkeerde keelgat geschoten en ze spreken van een "ondoordacht omgaan van de betrokken ambtenaren met ons natuurerfgoed".

Al in 1999 vroeg het Vlaams Parlement aandacht voor de aanplanting van hagen en bomen langs wegen en waterwegen en het keurde terzake een resolutie goed (Stuk 54 (1999) – Nr. 3). Daarin wordt bijvoorbeeld gevraagd om een inventarisatie te starten en bij de heraanleg van wegen de bestaande groenelementen zoveel mogelijk te behouden of te compenseren.

1. Waarom werd het vervangen van deze bomen niet in een meerjarenplanning opgenomen? Het lijkt toch mogelijk om per jaar enkele bomen selectief te vervangen.
2. Heeft de betrokken administratie op een of andere manier samengewerkt met de afdelingen Bos en Groen of Natuur om tot deze beslissing te komen?
3. Waarom worden de populieren vervangen door een andere soort, namelijk zomereiken?

Wordt daarmee geen afbreuk gedaan aan de continuïteit in het landschap?

4. Welke maatregelen worden genomen om dergelijke kaalslagen in het Vlaamse landschap in de toekomst te vermijden?

Antwoord

1. Het rooien van 407 populieren vindt plaats op twee verschillende plaatsen, met name in de deelgemeente Spiere en de deelgemeente Helkijn.

Hierbij worden langs het Spierekanaal – linkeroever, 109 populieren gerooit (lengte 730 m), – rechteroever, 90 stuks (lengte 630 m), alsook langs de Boven-Schelde – linkeroever, 208 stuks, tussen Bossuit en de brug Pottes-Helkijn. Deze twee plaatsen zijn gelegen in Spiere-Helkijn, doch niet aan elkaar palend (ongeveer 3 km tussenafstand).

De vervangingsbeplantingen maken wel degelijk deel uit van een globale meerjarenplanning voor het vervangen van de lijnbeplantingen.

Tijdens de procedure voor de bouwvergunning heeft de gemeente Spiere-Helkijn de opmerking geformuleerd om het rooien gefaseerd uit te voeren, zodat het huidige karakter van de lijnbeplanting behouden blijft. De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar heeft echter geoordeeld dat door de aanplant over de volledige lijn uit te voeren er weliswaar een impact is op het landschap, maar dat er daardoor eveneens een gelijke ontwikkeling van de bomen over het volledige landschap is.

Op advies van de diensten van Monumenten en Landschappen van Arohm gebeuren de vervangingsbeplantingen langs het Leopoldskanaal en het Afleidingskanaal van de Leie eveneens op een "grootschalige" manier. Arohm legt zelfs de verplichting op om beide oevers tegelijkertijd de vervanging te laten plaatsvinden, en dit vanuit de wens om tot een gelijke ontwikkeling van de bomen te komen.

Ook in het kader van de werken van Aquafin in Spiere-Helkijn o.a. voor het aanleggen van een collector tussen het Spierekanaal en de Spierebeek, zullen de wortels van de populieren door het plaatsen van de koker beschadigd worden, zodat het aangewezen is ze te vervangen (verhoogde kans op windval).

2. Er werd vooraf advies gevraagd aan de afdeling Bos en Groen. Tijdens de procedure van de bouwvergunningsaanvraag werd advies gevraagd aan Arohm-West-Vlaanderen, afdeling Land, afdeling Natuur, afdeling Bos en Groen en aan de gemeente Spiere-Helkijn.
3. Met betrekking tot de boomkeuze kan gesteld worden dat gekozen werd voor zomereik in plaats van populier enerzijds om toekomstige beschadiging van het jaagpad te vermijden en anderzijds, op advies van de afdelingen Bos en Groen en Natuur, vanwege de grotere natuurwaarde van deze boomsoorten.

Over de keuze werden door de dienst Monumenten en Landschappen geen opmerkingen geformuleerd.

4. Dergelijke maatregel oogt tijdens de uitvoering als een kaalslag, doch is slechts beperkt in tijd. Er wordt immers een vervangingsbeplanting uitgevoerd met zomereik, die weliswaar een trager groeiende boomsoort is in vergelijking met populier, doch eveneens een zeer hoge landschappelijke en ecologische waarde heeft. Bovendien is algemeen gekend dat deze boomsoort veel minder schade toebrengt aan verharde jaagpaden. In vergelijking met populier heeft de zomereik tevens een veel grotere levensduur (100 jaar t.o.v. van 50 jaar) en vertoont veel minder windval / takbreuk, wat vanuit het aspect veiligheid zeer belangrijk is.

In het verleden werd reeds herhaalde malen getracht om lijnbeplantingen op een gestructureerde wijze te vervangen. Het gaat hier echter om langdurige engagementen, die toen niet konden nagekomen worden omdat via de begroting niet de nodige middelen over deze langere periode konden vrijgemaakt worden.

In het kader van haar doelstelling "verhogen van de biodiversiteit in en langs de waterloop" maakt de afdeling Bovenschelde bermbeheersplannen op voor al haar waterlopen (o.a. voor de Bovenschelde reeds voltooid). Ook het vervangen van zachthout en lijnbeplantingen komt hierin aan bod. De voorstellen met betrekking tot het ecologisch beheer van de waterloop worden dan vertaald in de bestekken van groenonderhoud. Hierbij wordt wel degelijk gestreefd naar het spreiden van de vervangingsbeplantingen over meerdere jaren.

**Vraag nr. 68
van 8 november 2002
van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN**

Gewestoverschrijdende buslijnen – Taalgebruik bestemmingsborden

In het verleden heeft de minister vice-president bij herhaling bevestigd dat de zogenaamde displays van de bussen van De Lijn waarop de bestemming te lezen staat, geleidelijk aan zouden worden aangepast zodat ze bij verandering van taalgebied, automatisch in overeenstemming zijn met de taalwetgeving.

Hoeveel bussen zijn er op dit ogenblik al met dit systeem uitgerust ?

Antwoord

Volgens de constante visie van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht is een lijn die Brussel aandoet een gewestelijke dienst met als werkingsgebied gemeenten uit ééntalig Nederlands gebied én gemeenten uit Brussel-Hoofdstad. Een dergelijke gewestelijke dienst valt volgens art. 35 § 1 van de gecoördineerde wetten op het gebruik van de talen in de bestuurszaken (SWT – KB van 18.7.1966) onder dezelfde regeling als de plaatselijke diensten die in Brussel-Hoofdstad gevestigd zijn. Een filmaanduiding is in de zin van de taalwetgeving een mededeling aan het publiek, en dient in casu overeenkomstig art. 18, al 1 SWT gesteld te worden in het Nederlands en in het Frans.

Met De Lijn zijn afspraken gemaakt over de praktische toepassing van de studie van prof. dr. M. Boes ("Vernederlandsing van het straatbeeld – Verfijning van de bestuurstaal"). Op termijn, en afhankelijk van aanzienlijke technische aanpassingen, zullen de elektronische filmaanduidingen op eentalig Nederlands gebied enkel in het Nederlands verschijnen, om bij het overschrijven van de grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over te schakelen op een tweetalige versie. Een dergelijke procedure vergt evenwel een uitgebreide technische aanpassing en investering, en kan niet op korte termijn gerealiseerd worden. Met manueel door de chauffeurs bediende filmaanduidingen is een dergelijke procedure in de praktijk onmogelijk te realiseren. Een en ander werd afgesproken er van uitgaande dat zulks door de Vaste Commissie voor Taaltoezicht wordt aanvaard.

Stand van zaken van de technische aanpassingen :

- elektronische films op autobussen: 85% gerealiseerd (het gaat om toepassingen van verschillende leveranciers) ;
- GPS op autobussen: 100% geïnstalleerd (nog enkele minder belangrijke technische mankementen) ;
- de systeemontwikkeling voor de automatisering van bovengenoemde procedure kan gebeuren in het kader van de uitbreiding van de praktische toepassingen van GPS.

Vraag nr. 69
van 8 november 2002
van de heer DIRK HOLEMANS

De Lijn Gent – Tramlijn Vlaanderenstraat

Binnen afzienbare tijd wordt in Gent de Vlaanderenstraat – onderdeel van een belangrijke Gentse tramverbinding heraangelegd. Volgens de Gentse schepen van Openbare Werken zou De Lijn toelating hebben gegeven om tijdens de werkzaamheden de tramverbinding voor een maand te onderbreken. Dit werd in de pers dan weer tegengesproken door een woordvoerder van De Lijn.

1. Is het correct dat De Lijn officieel heeft ingestemd met de onderbreking van een maand van de tramlijn traject Vlaanderenstraat ?
2. Zo ja, welke maatregelen neemt De Lijn om de dienstverlening aan de getroffen reizigers te garanderen gedurende deze periode ?

Antwoord

1. De Lijn vraagt dat de tramlijn 40 gedurende de totale duur van de werken minstens op enkelspoor kan rijden.
2. Door een dienstverlening op enkelspoor zullen de reizigers een minimale hinder ondervinden.

Vraag nr. 70
van 8 november 2002
van de heer DIRK HOLEMANS

De Lijn Gent – Gratis laatavondvervoer

In mei jongstleden kwam de minister vice-president persoonlijk naar Gent om het project van gratis laatavondvervoer voor te stellen. Vanaf begin oktober zouden volgens de minister vice-president de Gentenaars "geen excuus meer hebben om vroeg te gaan slapen".

De Gentse schepen van Mobiliteit verklaarde echter op 15 oktober jongstleden in de krant dat het project vertraging oploopt. Volgens de schepen is de stad Gent klaar met alle voorbereidingen, maar zit het dossier vast bij de financiële inspectie van De Lijn.

1. Is er reeds een startdatum bekend voor laatavondvervoer in Gent ?

2. Wat zijn de financiële lasten van dit project ? Welk deel ervan wordt door De Lijn gedragen ?

Antwoord

1. Het laatavondvervoer in Gent zal in het voorjaar van 2003 opgestart worden.
2. Het totale budget wordt geraamd op 278.000 euro per jaar. Dit bedrag wordt gefinancierd door het Vlaams Gewest op het begrotingsartikel 31.07.

Vraag nr. 71
van 8 november 2002
van de heer DIRK HOLEMANS

Brusselsesteenweg Gent – Heraanleg

De Brusselsesteenweg is als gewestweg een belangrijke toegangsweg tot Gent. Niet alleen automobilisten, maar ook heel wat fietsers gebruiken hem dagelijks. Bovendien ligt op deze gewestweg een drukke tramlijn. Door het drukke autoverkeer staat de tram echter jammer genoeg dikwijls stil.

Gelet op de verouderde staat van deze gewestweg – traject R40 Gentse Ring en viaduct E40 – zijn er heel wat problemen inzake verkeersveiligheid voor zwakke weggebruikers en inzake doorstroming van het openbaar vervoer.

De laatste jaren is al enkele malen aangekondigd dat dit traject van de gewestweg zou worden heraangelegd. Zo stelden vertegenwoordigers van De Lijn reeds in november 2000 in het Vlaams Parlement dat ze 110 miljoen frank zouden investeren in een vrije trambaan. En na het verkeersongeval in de Gasmeterlaan een jaar later, stelde de Gentse schepen voor Mobiliteit in de Gentse gemeenteraad dat de heraanleg van de Brusselsesteenweg een prioritair dossier is voor het Vlaams Gewest.

1. Wat is de stand van zaken van de door De Lijn aangekondigde investering ? Over welk tracé gaat het ?
2. Is er bij het Vlaams Gewest een budget gereserveerd voor de heraanleg van de Brusselsesteenweg, traject R40-viaduct E40 ?

Zo ja, wat is de timing ervan ?

Wordt hierbij een eigen trambedding gecreëerd ?

Welke verkeersveilige oplossing plant men voor fietsers op het kruispunt met de Hoveniersstraat (zeker voor fietsers die richting Gent rijden en de Hoveniersstraat willen inslaan) ?

Antwoord

1. De geplande herinrichting van de gewestweg N9 – Brusselsesteenweg betreft het vak Schooldreef-Keizerpoort (R40). Dit wegvak omvat twee delen die sterk van elkaar verschillen :

- een "breed" deel tussen Schooldreef en Hovenierstraat met de aansluiting op E17 ;
- een "smal" deel tussen Hovenierstraat en Keizerpoort.

2. Met het oog op de geplande herinrichting werd een verkeersplanologische en stedenbouwkundige studie uitgevoerd. Het eindvoorstel van de studie bevat de volgende visie :

Op het breed deel :

- omvorming van de bestaande centrale vrije trambedding tot gecombineerde vrije tram/buslaan ;
- reductie van rijweg van 2 x 2 tot 2 x 1 rijstroken ;
- parkeerstroken ;
- vrijliggende fietspaden, door groenstrook afgescheiden van de parkeerstrook ;
- voetpaden.

Op het smal deel :

- een centrale vrije trambaan voor het stad-inwaarts tramverkeer ;
- twee rijstroken voor het autoverkeer, in stad-uitwaartse richting met tramspoor in rijweg ;
- parkeerstroken waar mogelijk ;
- fietspaden ;
- voetpaden.

Deze studie zal de basis vormen voor de verdere technische uitwerking.

Ter hoogte van de Hovenierstraat is een lichtengeregeld kruispunt gepland met beïnvloeding van de verkeerslichten voor de vlottere doorstroming van het openbaar vervoer. De fietsers zullen er dus de N9 kunnen dwarsen onder beveiliging van verkeerslichten.

De Lijn is trekker in het dossier. De afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen zal haar investeringsprogramma dan ook afstemmen op het investeringsprogramma van De Lijn. Momenteel is dit dossier bij De Lijn geprogrammeerd in 2005.

Vraag nr. 72 van 8 november 2002 van de heer JAN VERFAILLIE

Luchthaven Oostende – Nieuwe trafieken

In opvolging van mijn schriftelijke vraag nr. 385 van 20 september 2002 omtrent de onderhandeling met een elftal maatschappijen op de luchthaven van Oostende (inzake het aantrekken van nieuwe trafieken) zou ik graag volgende bijkomende vragen willen stellen (Bulletin van Vragen en Antwoorden nr. 4 van 18 november 2002, blz. 743).

1. Welke procentuele invloed verwacht men – door het aantrekken van de nieuwe maatschappijen – op de cijfers (aantal vluchten, passagiers, vracht, tewerkstelling) van enerzijds het vrachtvervoer en anderzijds het personenvervoer ?
2. Kan de minister vice-president inmiddels een overzicht geven van de lopende en afgeronde onderhandelingen op volgende vlakken ?

Om hoeveel passagierslijnen gaat het precies ? Met welke bestemming ? Wat zal de frequentie zijn van deze lijnen per week ?

Om hoeveel vrachtlijnen gaat het precies ? Welke producten zullen er vervoerd worden ? Welke bestemming zullen deze lijnen hebben ? Wat zal de frequentie zijn van deze lijnen per week ?

3. Wat is inzonderheid de stand van zaken m.b.t. de twee onderhandelingen die zo goed als afgerond waren ? Om welke trafieken gaat het precies ? Kan de naam al worden vrijgegeven ?

Antwoord

1. De omvang van de nieuwe trafieken die worden aangetrokken kan moeilijk in percentages worden uitgedrukt omdat de luchtvaartmaatschappijen zelf niet steeds zicht hebben op de hoeveelheid trafiek die zij binnen een bepaalde periode op de luchthaven zullen realiseren.

Er zijn, met goed resultaat, onderhandelingen afgerond met volgende luchtvaartmaatschappijen :

Voor passagiers :

- Jetair (passagiersaanbod 2003 + 36% t.o.v. 2002, met twee nieuwe bestemmingen).

Voor vracht:

- Air Charters Service (verlenging van een lopend project).
- Air Foyle (vervolgproject).
- DASAIR, EGYPTAIR, ETHIOPIAN AIRLINES (terugkeer uit Schiphol), GEMINI AIR CARGO (VS) en TMA (Libanon).

Een aantal onderhandelingen, zowel passagiers als vracht, zijn lopende. Om louter commerciële redenen is het niet opportuun hierover informatie publiek te maken.

**Vraag nr. 73
van 8 november 2002
van de heer ELOI GLORIEUX**

Voorstadstramlijnen – Investerings

Het gewestelijk expresnet (GEN) rond Brussel werd door de provincie Vlaams-Brabant aangepast tot het Brabant-Brussel Net (BBN). Dit plan kreeg ook de goedkeuring van het Vlaams Parlement en de minister vice-president stelde de nodige middelen voor de realisering ervan in het vooruitzicht. Zodoende werden enkele nieuwe lijnen ingelegd en werden andere versterkt, net zoals er trouwens in de Antwerpse en Gentse regio's nieuwe tram- en buslijnen in het kader van de basismobiliteit werden geopend.

Ook het Brabant-Brussel Net voorziet in nieuwe tramlijnen. De provincie Vlaams-Brabant onderzoekt in dit kader momenteel de mogelijkheden voor de aanleg van een light rail, een soort snel-

tram, tussen Brussel en Boom en tussen Tervuren en Leuven. Deze laatste zou dan aansluiten op de bestaande tramlijn 44 van de MIVB, die Brussel met Tervuren verbindt. De kostprijs van de studie van de provincie bedraagt 220.000 euro en wordt voor ruim de helft terugbetaald door Europa. Indien deze studie een positief resultaat oplevert, zal een dergelijke sneltramlijn tussen Brussel en Boom en Tervuren en Leuven evenwel door het Vlaams Gewest moeten worden bekostigd.

1. Heeft de minister zich reeds geëngageerd voor het vrijmaken van de noodzakelijke budgetten voor de aanleg van deze sneltramlijnen in het kader van het BBN ?
2. Wat is de verhouding tussen de verschillende provincies wat de investeringen in nieuwe voorstadstramlijnen betreft ?

Antwoord

Op dit ogenblik wordt een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de exploitatie van een light rail systeem in het kader van het IIB-project LIRA II.

Bedoeling is het onderzoek van de mogelijkheid om een snel en hoogwaardig regionaal openbaar vervoer via een light rail systeem te realiseren op twee prioritaire lijnen, de as Boom-Brussel en de as Tervuren-Leuven. De provincie Vlaams-Brabant en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn samen opdrachtgever van dit project, in overleg met de verschillende vervoersmaatschappijen.

De keuze van het juiste vervoersmiddel bij de planning van hoogwaardig regionaal vervoer is hierbij essentieel.

1. Op dit ogenblik is het voorbarig om reeds een budget aan dit project toe te kennen. Bovenvermelde studie moet immers uitwijzen wat de ruimtelijke en infrastructurele impact van dit regionale netwerk zal zijn.

Het aan dit project verbonden budget kan bijgevolg pas na het voltooiën van de studie worden bepaald.

2. Met betrekking tot de tweede vraag dient gesteld dat dit weinig relevant is gezien de provincies Limburg en Vlaams-Brabant momenteel geen tramlijnen hebben die door de VVM worden uitgebaat.

Vraag nr. 74
van 8 november 2002
van de heer ELOI GLORIEUX

Mobiliteitsconvenants – Stand van zaken

In zijn antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 363 van 21 augustus jongstleden, deelde de minister vice-president mee dat de niet-uitbetaling van de subsidies in het kader van het mobiliteitsconvenant aan de gemeente Asse het gevolg was van het ontbreken van een stuk in het dossier. Dit administratief euvel zou evenwel worden rechtgezet en de uitbetaling zou snel volgen (Bulletin van Vragen en Antwoorden nr. 3 van 4 november 2002, blz. 534). Volgens de gemeenteontvanger werd tot op heden evenwel nog geen storting ontvangen.

Volgens het gemeentepersoneel zou dit probleem evenwel niet beperkt zijn tot de gemeente Asse, maar zich ook in andere Vlaams-Brabantse gemeenten voordoen en zijn oorsprong vinden in een intern conflict tussen de afdeling Wegen Vlaams-Brabant en de minister. In de provincies Antwerpen en Limburg zou de uitbetaling van de milieuconvenantsubsidies wel vlot verlopen.

Kan de minister vice-president een overzicht geven, per module en per provincie, van de uitgevoerde mobiliteitsconvenants en de uitbetaalde subsidies ?

Antwoord

1. De afdeling Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant van de administratie Wegen en Verkeer meldt dat er inderdaad een vertraging is opgetreden in het verwerken van enkele subsidiedossiers. Tegen eind 2002 zal deze achterstand weggevoerd zijn.

De administratie stelt echter wel vast dat tal van door de lokale overheid ingediende dossiers onvolledig zijn wat de verwerkingstermijn zeker niet ten goede komt. Van een intern conflict is echter helemaal geen sprake.

2. De specifieke modules waarin sprake is van een volledige of gedeeltelijke subsidie aan de gemeenten voor de realisatie van mobiliteitsplannen of infrastructuurprojecten zijn (behalve de module 1-gemeentelijke mobiliteitsplannen) de modules 10 (herinrichting schoolomgevingen) en 13 (aanleg van fietspaden langs de gewestwegen).

Wat de modules 1 (vroegere bijakte 1) betreft, dient opgemerkt te worden dat er gewerkt wordt met een "tussenkomst" per dossier van maximaal 166.000 euro (en max. 2/3 van totale kostprijs) en dat de betalingen pas na de conformverklaring van het mobiliteitsplan in zijn geheel of van de respectieve onderdelen (oriëntatienota, synthesesnota of beleidsplan) gebeuren, zodat een opgave van welke gemeente op welk bedrag recht heeft onmogelijk is. Er wordt immers slechts betaald ná uitvoering van de prestaties.

Globaal kan wel gesteld worden dat er in 2001 voor 32.644.352 BEF uitbetaald is en in 2002 (tot 15 november) reeds 664.282,77 euro geordonnanceerd is.

3. Ten slotte kan opgemerkt worden dat de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) de lokale overheden vertegenwoordigt in de Taskforce Mobiliteitsconvenants.

Mogelijke problemen kunnen steeds via dit overlegkanaal aangebracht worden.

Vraag nr. 75
van 8 november 2002
van de heer ERIK MATTHIJS

Omvorming N49 tot autosnelweg – Kruispunt Kaprijke

Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan het MER-rapport voor de ombouw van de expresweg N49 naar autosnelweg voor het deel vanaf Zelzate tot West-Vlaanderen.

Vooraf het kruispunt van de N49 met de N456 in Kaprijke is hier van belang in het kader van de opmaak van het mobiliteitsplan van Eeklo.

Worden er ter hoogte van het kruispunt N49-N456 gelijkgrondse op- en afritten gepland ?

Antwoord

Het al dan niet aanleggen van een toegangscomplex ter hoogte van de kruising N49-N456 te Kaprijke is afhankelijk van de resultaten van de MER-studie inzake de ombouw van de expresweg N49 tot autosnelweg op het vak Zelzate West-Vlaanderen. De afronding van het Milieueffectenrapport (MER) wordt verwacht tegen eind januari 2003. Een exemplaar van het conform ver-

klaard MER zal toegestuurd worden aan alle belanghebbende gemeenten langs de N49 (vak Zelzate-Knokke-Heist).

Voorafgaand aan de formele afronding van de MER-studie en het streefbeeld voor de omvorming wens ik geen uitspraken te doen over de aanleg van op- en afritten ter hoogte van de kruising met de N456. Bij de opmaak van mobiliteitsplannen wordt er in het algemeen gewerkt met verschillende scenario's. Het al dan niet aanwezig zijn van een complex kan het voorwerp zijn voor verschillende scenario's en een gemeentelijke visie m.b.t. dit aspect wetenschappelijk onderbouwen.

Vraag nr. 76
van 8 november 2002
van de heer PATRICK HOSTEKINT

N391 Zwevegem – Omleiding en brug

In het meerjarenprogramma openbare werken 2002-2004, afdeling secundaire wegen, dat eind november van vorig jaar in het Vlaams Parlement werd ingediend, staat voor het jaar 2002 een bedrag van 3,75 miljoen euro en voor het jaar 2004 een bedrag van 1 miljoen euro gereserveerd voor de omleiding Zwevegem (eerste fase) en het bouwen van een brug (tweede fase) op de N391 (projectnummer 1143).

1. Is het project al goedgekeurd door de auditcommissie ?
2. Voor wanneer is de aanbesteding gepland ?
3. Wanneer starten de werken ?

Antwoord

De startnota werd op 06.9.2001 voorgelegd aan de Provinciale Auditcommissie. De projectnota wordt op 09 december 2002 voorgelegd aan de commissie.

Pas na de goedkeuring van de projectnota door de Provinciale Auditcommissie kan een concretere aanbestedingsdatum in het vooruitzicht gesteld worden.

Vraag nr. 77
van 8 november 2002
van de heer PATRICK HOSTEKINT

N8 Avelgem – Fietspaden

In het meerjarenprogramma openbare werken 2002-2004, afdeling secundaire wegen, dat eind november van vorig jaar in het Vlaams Parlement werd ingediend, staat voor het jaar 2004 een bedrag van 1 miljoen euro gereserveerd voor de aanleg van fietspaden langs de N8 op het grondgebied van Avelgem over een afstand van 8,3 km (projectnummer 1964).

1. Waar komt dit fietspad ?
2. Beschikt de gemeente Avelgem over een goedgekeurd mobiliteitsplan ?

Antwoord

1. Dit fietspad komt in principe tussen de dorpskom van Avelgem en de grens met Zwevegem.
2. De gemeente Avelgem beschikt nog niet over een goedgekeurd mobiliteitsplan. De gemeente dient dan ook werk te maken van de afwerking van haar mobiliteitsplan met het oog op de uitvoering van deze werken.

Vraag nr. 78
van 8 november 2002
van de heer PATRICK HOSTEKINT

N8 Heestert-Moen – Fietspaden

In het meerjarenprogramma openbare werken 2002-2004, afdeling secundaire wegen, dat eind november van vorig jaar in het Vlaams Parlement werd ingediend, staat voor het jaar 2002 een bedrag van 1 miljoen euro gereserveerd voor de aanleg van fietspaden langs de N8 tussen Heestert en Moen over een afstand van 3,9 km (projectnummer 591).

1. Waar komt dit fietspad ?
2. Is het project al goedgekeurd door de auditcommissie ?
3. Voor wanneer is de aanbesteding gepland ?

4. Wanneer starten de werken ?

Antwoord

1. Dit fietspad komt tussen de Hellekenbos (de brug over het kanaal Kortrijk-Bossuit) en de Stationsstraat op het grondgebied van gemeente Zwevegem.
2. De startnota voor de aanleg van dit fietspad is inmiddels goedgekeurd door de Provinciale Auditcommissie.

De concrete aanbestedingsdatum en de startdatum van de werken kan niet in het vooruitzicht gesteld worden zolang de projectnota niet goedgekeurd werd door de Provinciale Auditcommissie.

Vraag nr. 79
van 8 november 2002
van de heer PATRICK HOSTEKINT

N36 Staden-Roeselare – Fietspaden

In het meerjarenprogramma openbare werken 2002-2004, afdeling secundaire wegen, dat eind november van vorig jaar in het Vlaams Parlement werd ingediend, staat voor het jaar 2003 een bedrag van 1 miljoen euro gereserveerd voor de aanleg van fietspaden langs de N36 tussen Staden en Roeselare over een afstand van 4,6 km (projectnummer 1390).

1. Waar komt dit fietspad ?
2. Is er al een startnota ?
3. Voor wanneer is de aanbesteding gepland ?

Antwoord

Het fietspad komt in principe langs beide kanten van de rijweg en zal zoveel mogelijk vrijliggend worden uitgevoerd.

De startnota is nog niet aan de Provinciale Auditcommissie voorgelegd zodat het vooropstellen van een concrete aanbestedingsdatum nu nog niet aan de orde is.

Vraag nr. 80
van 8 november 2002
van de heer PATRICK HOSTEKINT

N43 Kortrijk-Aalbeke – Fietspaden

In het meerjarenprogramma openbare werken 2002-2004, afdeling secundaire wegen, dat eind november van vorig jaar in het Vlaams Parlement werd ingediend, staat voor het jaar 2002 een bedrag van 1 miljoen euro en voor het jaar 2003 eveneens een bedrag van 1 miljoen euro gereserveerd voor de aanleg van fietspaden langs de N43 tussen Kortrijk en Aalbeke over een afstand van 2,4 km (projectnummer 1572).

1. Waar komt dit fietspad ?
2. Is het project al goedgekeurd door de auditcommissie ?
3. Voor wanneer is de aanbesteding gepland ?
4. Wanneer starten de werken ?

Antwoord

Dit fietspad komt tussen de R8 (de ring van Kortrijk) en de Lijsterstraat, juist voor de dorpskom van de deelgemeente Aalbeke.

De startnota is goedgekeurd door de Provinciale Auditcommissie.

De aanbesteding is gepland voor de tweede helft van 2003. De werken zullen vermoedelijk starten in het voorjaar 2004.

Vraag nr. 81
van 8 november 2002
van de heer PATRICK HOSTEKINT

N327 Tielt-St.-Baafs-Vijve – Fietspaden

In het meerjarenprogramma openbare werken 2002-2004, afdeling secundaire wegen, dat eind november van vorig jaar in het Vlaams Parlement werd ingediend, staat voor het jaar 2002 een bedrag van 1,5 miljoen euro gereserveerd voor de aanleg van fietspaden langs de N327 tussen Tielt en St.-Baafs-Vijve (Wielsbeke) (eerste en tweede fase) over een afstand van 10 km (projectnummer 1574).

1. Waar komt dit fietspad ?
2. Is het project al goedgekeurd door de auditcommissie ?
3. Voor wanneer is de aanbesteding gepland ?
4. Wanneer starten de werken ?

Antwoord

1. Het fietspad wordt aangelegd langs de gewestweg N327 tussen Wakken en Wielsbeke, vanaf kmp. 18.100 (Vijvedreef) tot kmp. 19.940 (Roterijstraat). Dit is vanaf de Mandelbrug te Wakken tot vóór het kruispunt N327-N357 te St.-Baafs-Vijve en dus niet over 10 km, zoals verkeerdelijk opgegeven. Het betreft een dubbelrichtingsfietspad langs de linkerkant van de rijweg (komende van Wakken).
2. Het project werd goedgekeurd door de Provinciale Auditcommissie in zitting van 11.03.2002.
3. De aanbesteding vond reeds plaats op 05.11.2002.
4. De start van de werken is afhankelijk van het verwerven van de te onteigenen gronden en zal zich situeren uiterlijk onmiddellijk na het zomerverlof in 2003.

Vraag nr. 82 van 8 november 2002 van de heer PATRICK HOSTEKINT

N370 Lichtervelde – Spoorwegtunnel

In het meerjarenprogramma openbare werken 2002-2004, afdeling secundaire wegen, dat eind november van vorig jaar in het Vlaams Parlement werd ingediend, staat voor het jaar 2003 een bedrag van 250.000 euro gereserveerd voor de bouw van een spoorwegtunnel op de N370 ter hoogte van het station van Lichtervelde. Het Vlaams Gewest is cofinancier in dit project van de NMBS (projectnummer 1943).

Wat is de stand van zaken in dit project ?

Antwoord

De NMBS neemt het initiatief en is bouwheer voor de bouw van de spoorwegtunnel aan het station te Lichtervelde.

Het Vlaams Gewest is cofinancier voor wat betreft de wegeniswerken aan de gewestweg N370 (die onder de sporen geleid wordt).

De NMBS meldt dat volgende procedures momenteel gelijktijdig lopende zijn :

- afsluiten van de conventie tussen de NMBS, de gemeente Lichtervelde en het Vlaams Gewest voor uitvoering en financiering van het project ;
- opmaak van een KB voor afschaffing van de spoorwegovergang ;
- de onteigeningsprocedure ;
- opmaak uitvoeringsplannen en aanbestedingsdossier.

Zodra deze procedures afgerond zijn, kan de aanbesteding concreet gepland worden.

Vraag nr. 83 van 8 november 2002 van de heer PATRICK HOSTEKINT

N382 Anzegem – Heraanleg

In het meerjarenprogramma openbare werken 2002-2004, afdeling secundaire wegen, dat eind november vorig jaar in het Vlaams Parlement werd ingediend, staat voor het jaar 2002 een bedrag van 1 miljoen euro gereserveerd voor de heraanleg van de N382 in Anzegem (tweede fase) (projectnummer 700).

1. Wat is de precieze inhoud van dit project ?
2. Is het project al goedgekeurd door de auditcommissie ?
3. Voor wanneer is de aanbesteding gepland ?
4. Wanneer starten de werken ?
5. Is er een band met de projecten 1355 en 1127, die volgens het meerjarenprogramma beide bedoeld zijn voor structureel onderhoud aan de N382 ?

Antwoord

Dit project houdt de herinrichting in van de doortocht van Anzegem, vanaf de Buyckstraat tot juist voorbij de Vichtsesteenweg/Heuntjesstraat. Het

project is goedgekeurd door de Provinciale Auditcommissie.

De aanbesteding is gepland in het voorjaar van 2003. De werken zullen vermoedelijk in mei-juni 2003 starten voor zover de aanbestedingsprocedure normaal verloopt.

De afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen deelt ten slotte mede dat er geen verband is met de projecten 1355 en 1127.

**Vraag nr. 84
van 8 november 2002
van de heer PATRICK HOSTEKINT**

N459 Oeselgem – Leiebrug

In het meerjarenprogramma openbare werken 2002-2004, afdeling secundaire wegen, dat eind november van vorig jaar in het Vlaams Parlement werd ingediend, staat voor het jaar 2003 een bedrag van 750.000 euro gereserveerd voor het herstellen van de brug op de N459 over de Leie in Oeselgem (projectnummer 1942).

Wat is de stand van zaken in dit dossier ?

Antwoord

De studie van de brug werd aangevraagd aan de afdeling Metaalstructuren van de administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten (AOSO).

Het grondonderzoek is bij de afdeling Geotechniek (AOSO) gepland in januari 2003. De resultaten van dit grondonderzoek zullen bekend zijn eind januari 2003.

De studie van het kunstwerk is gepland tegen eind april 2003. Met deze gegevens kan het bestek worden opgemaakt tegen eind juni 2003, om vervolgens aan te besteden begin september 2003.

**Vraag nr. 85
van 8 november 2002
van de heer PATRICK HOSTEKINT**

N382 – Heraanleg kruispunten

In het meerjarenprogramma openbare werken 2002-2004, afdeling secundaire wegen, dat eind november van vorig jaar in het Vlaams Parlement werd ingediend, staat voor het jaar 2002 een be-

drag van 625.000 euro gereserveerd voor het herinrichten van de kruispunten op de N382 tussen km 7,95 en 8,71 (projectnummer 1856).

1. Over welke kruispunten gaat het ?
2. Welke maatregelen worden voorgesteld ?
3. Is het project al goedgekeurd door de auditcommissie ?
4. Voor wanneer is de aanbesteding gepland ?
5. Wanneer starten de werken ?

Antwoord

Het gaat om het kruispunt met Flanders Fieldweg, het kruispunt met de afrit van de E17 vanuit de richting Kortrijk en de oprit van de E17 richting Gent, het kruispunt met de afrit van de E17 vanuit de richting Gent en de oprit van de E17 vanuit de richting Kortrijk en de oprit van de E17 richting Kortrijk en het kruispunt met de F. Roosveldlaan op het grondgebied van de stad Waregem.

De vier kruispunten zullen uitgerust worden met driekleurige verkeerslichten. Het project werd inmiddels goedgekeurd door de auditcommissie.

De aanbesteding is gepland voor het eerste kwartaal van 2003 zodat de werken waarschijnlijk halverwege 2003 zullen starten.

**Vraag nr. 86
van 8 november 2002
van de heer PATRICK HOSTEKINT**

N382 – Nieuwe weg

In het meerjarenprogramma openbare werken 2002-2004, afdeling secundaire wegen, dat eind november van vorig jaar in het Vlaams Parlement werd ingediend, staat voor het jaar 2002 een bedrag van 1,75 miljoen euro gereserveerd voor de aanleg van een nieuwe weg langs de N382 tussen de R. Ghellinckstraat en de Hulstestraat (projectnummer 1147).

1. Is het project al goedgekeurd door de auditcommissie ?
2. Voor wanneer is de aanbesteding gepland ?
3. Wanneer starten de werken ?

Antwoord

De startnota werd goedgekeurd op 14.01.2002 door de Provinciale Auditcommissie.

De projectnota moet nog voorgelegd worden en dat zal waarschijnlijk gebeuren begin 2003.

Pas na de goedkeuring van de projectnota door de Provinciale Auditcommissie kan een concretere aanbestedingsdatum in het vooruitzicht gesteld worden.

**Vraag nr. 87
van 8 november 2002
van de heer CARL DECALUWE**

Gewestwegen – Structureel onderhoud

Uit het rapport-Heleven blijkt dat een niet onbelangrijk deel van de gewestwegen nog steeds niet

in goede staat verkeert. Jaren geleden reeds kondigde de minister vice-president niettemin een inhaalbeweging aan voor het structureel onderhoud van de gewestwegen.

1. Kan de minister vice-president een overzicht geven van de middelen die werden vastgelegd voor het structureel onderhoud, en dit vanaf 1999 tot op heden, telkens op jaarbasis en per provincie ?
2. Welke uitvoeringspercentages werden telkenmale gerealiseerd, en dit jaar per jaar en per provincie ?
3. Wat is de reden van deze verschillen ?
4. Wat wordt onder structureel onderhoud verstaan en welke specifieke werkzaamheden maken het verschil met een gewoon onderhoud ?

Antwoord

1.

Vastleggingsbedragen (*) in miljoen euro

	Antwerpen	Vl.-Brabant	W.-Vlaanderen	O.-Vlaanderen	Limburg
1999	27,84	6,51	8,42	6,42	9,11
2000	10,28	11,99	9,18	7,34	12,09
2001	19,14	17,80	28,76	18,96	6,37

De cijfers voor 2002 kunnen pas begin 2003 opgegeven worden.

(*) enkel zuiver structureel onderhoud, houdt dus geen rekening met de verbetering van de infrastructuur via andere projecten zoals de herinrichting van doortochten.

2 en 3. Het uitvoeringspercentage is 100 % ten overstaan van wat vastgelegd werd. Alles wat vastgelegd werd, werd ook effectief uitgevoerd.

4. Onder structureel onderhoud wordt verstaan alle ingrijpende onderhoudswerken welke niet als repetitief kunnen beschouwd worden en die de kwaliteit van de gewestweg over een grotere oppervlakte of lengte duidelijk verbetert.

Deze laatste repetitieve werken behelzen het gewoon onderhoud zoals het voegvullen, het vullen van putten, het uitvoeren van markeringen, het groenonderhoud, het reinigen van het afwateringsstelsel, de netheid m.a.w. werken die jaarlijks terugkeren.

**Vraag nr. 88
van 8 november 2002
van de heer CARL DECALUWE**

Investeringsprogramma openbare werken – Uitvoeringspercentage

Jaarlijks wordt het investeringsprogramma van openbare werken besproken in het Vlaams Parle-

ment, maar er wordt geen stand van zaken gegeven m.b.t. de effectieve uitvoering.

1. Welke uitvoeringspercentages worden momenteel voor het investeringsprogramma 2002 per provincie gehaald ?
2. Wat is de reden van de vertraging en van de verschillen per provincie ?
3. Wat is het aandeel van het structureel onderhoud in de uitvoering van het investeringsprogramma van 2002 ?

Antwoord

In antwoord op zijn vraag kan ik de Vlaamse volksvertegenwoordiger mededelen dat op zijn vragen slechts begin 2003 geantwoord kan worden na afsluiting van het begrotingsjaar 2002. In elk geval kan ook dit jaar verwacht worden dat de beschikbare budgetten volledig vastgelegd zullen worden.

Alle afdelingen zullen de budgetten volledig kunnen vastleggen voor 98% à 102%, zodat het totaal voor de administratie Wegen en Verkeer 100% zal bedragen. Het begrotingspercentage voor structureel onderhoud bedraagt 25 à 30%.

Niettemin wordt ook bij andere wegenwerken zoals de heraanleg van doortochten het wegdek heraangelegd waardoor de toestand van het wegennet verbetert.

Vraag nr. 89 van 8 november 2002 van de heer CARL DECALUWE

Zwarte punten Menen – Stand van zaken

In Menen worden voorlopig een tweetal verkeerspunten als gevaarlijke of zwarte punten beschouwd.

Graag vernam ik van de minister vice-president de stand van zaken omtrent deze zwarte punten.

1. Zijn er in Menen ondertussen gevaarlijke of zwarte punten bijgekomen ?
2. Wat infrastructuur betreft, wat is de oorzaak van het "zwart" zijn van die punten ?

3. Wat wordt ondernomen om deze gevaarlijke punten opnieuw "wit" te maken ?

4. Wanneer starten de werken voor de heraanleg en wat is de kostprijs ?

5. Hoelang zullen de werken duren ?

Antwoord

Rekening houdende met de huidige stand van het ongevalsonderzoek zijn er geen gevaarlijke punten bijgekomen. De lijst met gevaarlijke punten wordt pas bijgewerkt nadat het NIS nieuwe ongevalgegevens verspreid heeft en deze verwerkt werden.

De oorzaak van een gevaarlijk punt is meestal te vinden in een onaangepast rijgedrag. In een aantal gevallen kan de verkeersveiligheid verhoogd worden door infrastructurele aanpassingen. Het indicatief meerjarenprogramma 2003-2005 bevat de geplande infrastructuurprojecten.

Pas nadat de ontwerpen voor geplande infrastructurele aanpassingen goedgekeurd werden door de Provinciale Auditcommissie kan er definitief uitsluitel gegeven worden over de gekozen oplossing, de kostprijs en de uitvoeringstermijnen.

Vraag nr. 90 van 8 november 2002 van de heer CARL DECALUWE

Zwarte punten Ieper – Stand van zaken

In Ieper worden voorlopig een tweetal verkeerspunten als gevaarlijke of zwarte punten beschouwd.

Graag vernam ik van de minister vice-president de stand van zaken omtrent deze zwarte punten.

1. Zijn er in Ieper ondertussen gevaarlijke of zwarte punten bijgekomen ?
2. Wat infrastructuur betreft, wat is de oorzaak van het "zwart" zijn van die punten ?
3. Wat wordt er ondernomen om deze gevaarlijke punten opnieuw "wit" te maken ?
4. Wanneer starten de werken voor de heraanleg en wat is de kostprijs ?

5. Hoelang zullen de werken duren ?

Antwoord

Rekening houdende met de huidige stand van het ongevalsonderzoek zijn er geen gevaarlijke punten bijgekomen. De lijst met gevaarlijke punten wordt pas bijgewerkt nadat het NIS nieuwe ongevalgegevens verspreid heeft en deze verwerkt werden.

De oorzaak van een gevaarlijk punt is meestal te vinden in een onaangepast rijgedrag. In een aantal gevallen kan de verkeersveiligheid verhoogd worden door infrastructurele aanpassingen. Het indicatief meerjarenprogramma 2003-2005 bevat de geplande infrastructuurprojecten.

Pas nadat de ontwerpen voor geplande infrastructurele aanpassingen goedgekeurd werden door de Provinciale Auditcommissie kan er definitief uitsluitel gegeven worden over de gekozen oplossing, de kostprijs en de uitvoeringstermijnen.

Wat het kruispunt N38-Noorderring met de Bellestraat betreft, blijkt op basis van de recent uitgevoerde analyse dat het hier om ongevallen gaat die veroorzaakt worden door het dwarsende en het oprijdende verkeer vanuit de zijstraten. Dit kruispunt is momenteel niet met verkeerslichten geregeld en de oversteeklengte is vrij groot.

Op het investeringsprogramma 2002 van de administratie Wegen en Verkeer staat dit kruispunt nominatief vermeld voor herinrichting, samen met het kruispunt N38-Rodenbachstraat. De plannen voor de herinrichting van dit kruispunt werden ondertussen conform verklaard door de Provinciale Auditcommissie West-Vlaanderen zodat dit kruispunt begin 2003 heringericht wordt. Er wordt voorzien in de aanleg van een rotonde op het kruispunt met de Bellestraat en het plaatsen van verkeerslichten (samen met een herinrichting) van het kruispunt met de Rodenbachstraat. Terzelfder tijd wordt het derde nabij gelegen kruispunt met de Grote Branderstraat eveneens uitgerust met een vraagafhankelijke driekleurige lichtsignalisatie.

De werken starten in het voorjaar 2003 en worden samen geraamd op ongeveer 1 miljoen euro. De uitvoering van de drie kruispunten zal ongeveer zes maanden in beslag nemen.

Vraag nr. 91 van 8 november 2002 van de heer CARL DECALUWE

Zwarte punten Harelbeke – Stand van zaken

In Harelbeke wordt voorlopig één verkeerspunt als gevaarlijk of zwart punt beschouwd.

Graag vernam ik van de minister vice-president de stand van zaken omtrent dit zwarte punt.

1. Zijn er in Harelbeke ondertussen gevaarlijke of zwarte punten bijgekomen ?
2. Wat infrastructuur betreft, wat is de oorzaak van het "zwarte" zijn van dit punt ?
3. Wat wordt ondernomen om dit gevaarlijk punt opnieuw "wit" te maken ?
4. Wanneer starten de werken voor de heraanleg en wat is de kostprijs ?
5. Hoelang zullen de werken duren ?

Antwoord

Rekening houdende met de huidige stand van het ongevalsonderzoek zijn er geen gevaarlijke punten bijgekomen. De lijst met gevaarlijke punten wordt pas bijgewerkt nadat het NIS nieuwe ongevalgegevens verspreid heeft en deze verwerkt werden.

De oorzaak van een gevaarlijk punt is meestal te vinden in een onaangepast rijgedrag. In een aantal gevallen kan de verkeersveiligheid verhoogd worden door infrastructurele aanpassingen.

Het indicatief meerjarenprogramma 2003-2005 bevat de geplande infrastructuurprojecten. Pas nadat de ontwerpen voor geplande infrastructurele aanpassingen goedgekeurd werden door de Provinciale Auditcommissie kan er definitief uitsluitel gegeven worden over de gekozen oplossing, de kostprijs en de uitvoeringstermijnen.

Vraag nr. 92 van 8 november 2002 van de heer CARL DECALUWE

Zwarte punten Knokke-Heist – Stand van zaken

In Knokke-Heist wordt voorlopig één verkeerspunt als gevaarlijk of zwart punt beschouwd.

Graag vernam ik van de minister vice-president de stand van zaken omtrent dit zwarte punt.

1. Zijn er in Knokke-Heist ondertussen gevaarlijke of zwarte punten bijgekomen ?
2. Wat infrastructuur betreft, wat is de oorzaak van het "zwart" zijn van dit punt ?
3. Wat wordt ondernomen om dit gevaarlijk punt opnieuw "wit" te maken ?
4. Wanneer starten de werken voor de heraanleg en wat is de kostprijs ?
5. Hoelang zullen de werken duren ?

Antwoord

Rekening houdende met de huidige stand van het ongevalsonderzoek zijn er geen gevaarlijke punten bijgekomen. De lijst met gevaarlijke punten wordt pas bijgewerkt nadat het NIS nieuwe ongevalgegevens verspreid heeft en deze verwerkt werden.

De oorzaak van een gevaarlijk punt is meestal te vinden in een onaangepast rijgedrag. In een aantal gevallen kan de verkeersveiligheid verhoogd worden door infrastructurele aanpassingen. Het indicatief meerjarenprogramma 2003-2005 bevat de geplande infrastructuurprojecten.

Pas nadat de ontwerpen voor geplande infrastructurele aanpassingen goedgekeurd werden door de Provinciale Auditcommissie kan er definitief uitsluitel gegeven worden over de gekozen oplossing, de kostprijs en de uitvoeringstermijnen.

Vraag nr. 93
van 8 november 2002
van de heer CARL DECALUWE

Zwarte punten Deerlijk – Stand van zaken

In Deerlijk wordt voorlopig één verkeerspunt als gevaarlijk of zwart punt beschouwd.

Graag vernam ik van de minister vice-president de stand van zaken omtrent dit zwarte punt.

1. Zijn er in Deerlijk ondertussen gevaarlijke of zwarte punten bijgekomen ?
2. Wat infrastructuur betreft, wat is de oorzaak van het "zwart" zijn van dit punt ?
3. Wat wordt ondernomen om dit gevaarlijk punt opnieuw "wit" te maken ?
4. Wanneer starten de werken voor de heraanleg en wat is de kostprijs ?
5. Hoelang zullen de werken duren ?

Antwoord

Rekening houdende met de huidige stand van het ongevalsonderzoek zijn er geen gevaarlijke punten bijgekomen. De lijst met gevaarlijke punten wordt pas bijgewerkt nadat het NIS nieuwe ongevalgegevens verspreid heeft en deze verwerkt werden.

De oorzaak van een gevaarlijk punt is meestal te vinden in een onaangepast rijgedrag. In een aantal gevallen kan de verkeersveiligheid verhoogd worden door infrastructurele aanpassingen. Het indicatief meerjarenprogramma 2003-2005 bevat de geplande infrastructuurprojecten.

Pas nadat de ontwerpen voor geplande infrastructurele aanpassingen goedgekeurd werden door de Provinciale Auditcommissie kan er definitief uitsluitel gegeven worden over de gekozen oplossing, de kostprijs en de uitvoeringstermijnen.

Vraag nr. 94
van 8 november 2002
van mevrouw SONJA BECQ

Ontwerpen van decreet en besluit – Adviezen Raad van State

Ontwerpen van decreet en reglementaire uitvoeringsbesluiten worden verplicht onderworpen aan de controle van de Raad van State. Ondanks het feit dat de reglementering terzake exclusief door de Kamer (en de Senaat) wordt vastgelegd, is dit een materie die ook het Vlaams Parlement aangaat. Ook het aantal en de wijze van adviesaanvraag vanuit het Vlaams Parlement speelt hierin een rol.

Graag ontvang ik per minister en per beleidsdomein een overzicht van de adviezen (en de termijnen) van de Raad van State.

1. Hoeveel ontwerpen van decreet werden per jaar, per minister en per beleidsdomein ingediend tijdens deze legislatuur ?

Voor hoeveel van deze ontwerpen van decreet werd dringend advies gevraagd respectievelijk binnen drie dagen, binnen één maand en zonder termijn, en binnen welke termijn werden deze adviezen overgezonden aan de regering ?

Hoeveel tijd verliep er per jaar, per minister en per beleidsdomein tussen het verzenden van het dringend advies enerzijds op drie dagen, anderzijds op één maand, en het moment van indiening in het Vlaams Parlement enerzijds en de stemming in het parlement en de publicatie in het Belgisch Staatsblad anderzijds ?

Hoeveel keer werden redenen voor dringend advies niet aanvaard ?

2. Hoeveel reglementaire besluiten van de Vlaamse regering werden per jaar, per minister en per beleidsdomein ingediend tijdens deze legislatuur ?

Voor hoeveel van deze besluiten werd dringend advies of de termijn van één maand ingeroepen ?

Zijn er verschillende redenen (per jaar, per minister en per beleidsdomein) waarom het dringende karakter wordt ingeroepen, en zo ja, welke ? Graag ook vermelding van de redenen waarom de dringende adviezen door de Raad van State werden aanvaard.

Welke reden wordt het meest ingeroepen ?

Hoeveel tijd verliep er tussen de goedkeuring in de Vlaamse regering en de publicatie ervan in het Belgisch Staatsblad van voormelde "zeer dringende" besluiten ?

N.B. Deze vraag werd gesteld aan alle ministers (Dewael vraag nr. 5, Stevaert nr. 94, Vogels nr. 35, Vanderpoorten nr. 20, Landuyt nr. 10, Dua nr. 38, Van Mechelen nr. 36, Van Grembergen nr. 21, Gabriels nr. 16, Vanhengel nr. 4).

Antwoord

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

MIEKE VOGELS

VLAAMS MINISTER
VAN WELZIJN, GEZONDHEID,
GELIJKE KANSEN EN
ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

Vraag nr. 27 van 31 oktober 2002 van mevrouw INGRID VAN KESSEL

Gezondheidsdoelstellingen – Zuivelproducten

Uit een recente studie blijkt dat jonge volwassenen die meer zuivelproducten zoals melk, kaas, yoghurt gebruiken, mogelijk minder kans lopen om zwaarlijvig te worden en om het insulineresistentiesyndroom (IRS) te ontwikkelen, wat op zijn beurt een sleutelrisicofactor vormt voor type 2-diabetes en hartziekten.

Mogelijk heeft het iets te maken met bestanddelen van de melkproducten zoals calcium, magnesium en kalium. De vorsers wijzen verder op het feit dat de afname van het verbruik van zuivelproducten tijdens de jongste decennia, dat bij jongeren gepaard ging met een verhoging van het verbruik van frisdranken en snacks, een belangrijke rol zou kunnen spelen bij de sterke toename van zwaarlijvigheid.

Gezonde voeding is een van de gezondheidsdoelstellingen die de Vlaamse regering heeft vastgesteld. Ook in het kader van de actie "Vinnig Vlaanderen" heeft de minister een promotiecampagne aangekondigd voor het voorjaar 2003.

Graag verneem ik de stand van zaken van de uitwerking en implementatie van deze doelstelling in het werkveld, en welk belang het geregelde gebruik van zuivelproducten daarbij inneemt.

Antwoord

De vraag omtrent de gezondheidsdoelstelling en zuivelproducten is tweeledig :

- 1) Het belang van zuivelproducten in een gezonde voeding en de relatie tot de gezondheidsdoelstelling voeding ;
 - 2) De stand van zaken van de uitwerking en implementatie van de gezondheidsdoelstelling voeding.
1. Het belang van zuivelproducten in een gezonde voeding en de relatie tot de gezondheidsdoelstelling "voeding"

Evenwichtig eten en regelmatig bewegen zijn twee zeer belangrijke factoren ter preventie van overgewicht, diabetes type 2 en hart- en vaatziekten. Daarenboven helpt dit om een goed gewicht te behouden of om af te vallen wanneer dit aangewezen is.

Evenwichtig eten betekent zorgen voor een evenwichtige samenstelling in de voeding en een correcte hoeveelheid voedsel, op basis van de hoeveelheid energie die men verbruikt. Wie te veel energie inneemt ten opzichte van zijn energieverbruik zal immers in gewicht toenemen.

De *gezondheidsdoelstelling rond voeding* verwijst naar twee belangrijke fouten in het voedingsgedrag van de gemiddelde Vlaming, met name de consumptie van een te grote hoeveelheid vet en een te kleine hoeveelheid voedingsvezels. Hieruit volgen de aanbevelingen om minder vet en meer voedingsvezels in te nemen.

Deze aanbevelingen passen in een brede benadering van gezonde voeding. Meer vezels eten wil zeggen: meer groenten, fruit, aardappelen, brood en peulvruchten. Vetten komen in bijna al onze voedingsmiddelen voor en hierin een goede keuze maken is belangrijk. Melkproducten maken deel uit van een evenwichtige voeding. Volle melk en producten zoals kaas bevatten vrij veel vet. Volle melk is een must voor kinderen onder de vier jaar, omdat ze relatief meer vetten nodig hebben. Op latere leeftijd is het beter om halfvolle melk te drinken en magere kaas te eten. Zo niet kan de inname van vetten te hoog oplopen. Melk en kaas zijn uiteraard niet de enige vetbronnen in onze voeding. Vet levert energie en te veel energie innemen leidt tot overgewicht. Het is belangrijk om consumenten vaardigheden aan te leren zodat zij producten kunnen kiezen met een lager vetgehalte. Dit kan bijvoorbeeld gerealiseerd worden door de aanbeveling bekend te maken dat halfvolle melk vanaf vier jaar de voorkeur heeft in

plaats van volle melk. Al deze aspecten zijn een onderdeel van gezondheidsbevordering.

De gezondheidsdoelstelling legt het accent op vetten en voedingsvezels. Hoeveel een persoon per dag nodig heeft van deze voedingsstoffen wordt naar de consument toe verder verduidelijkt door de voedingsdriehoek. De voedingsdriehoek "vertaalt" de vereisten qua voedingsstoffen in aanbevelingen m.b.t. de dagelijkse voeding(smiddelen). Bij de voedingsdriehoek worden daarenboven in functie van de huidige voedingsfouten extra aanbevelingen vermeld op vlak van vetten en voedingsvezels. Bij voorbeeld: drink halfvolle melk (en dus geen volle melk) of eet bruin brood (bevat meer voedingsvezels dan wit brood).

Melkproducten maken net zoals brood, groenten, fruit, water en andere producten een heel belangrijk deel uit van onze dagelijkse voeding. Melk levert immers calcium en vitamines van de B-groep. Halfvolle en volle producten leveren ons ook vetoplosbare vitamines. Calcium is een essentiële voedingsstof die bijdraagt tot het behoud en onderhoud van sterke botten. Dit is onder meer belangrijk in het kader van de preventie van botontkalking in het algemeen en heupfracturen bij ouderen in het bijzonder.

Melkproducten zijn bijgevolg essentieel in een gezonde voeding en dit vanaf de geboorte. De aanbevolen hoeveelheid per dag verschilt per leeftijdsgroep. Jongeren en ouderen hebben meer calcium nodig dan volwassenen en aan hen wordt dan ook aangeraden een glaasje melk per dag meer te drinken.

2. Stand van zaken van de uitwerking en implementatie van de gezondheidsdoelstelling voeding

Het bevorderen van een gezonde voeding veronderstelt een ingrijpen op een complex geheel van factoren. Er is dus nood aan een *combinatie van interventies*. Acties op vlak van voeding moeten continu plaatsvinden en elkaar versterken. Gezondheidsbevordering moet mensen naast kennis ook vaardigheden bijbrengen, zodat gezonde voedingskeuzes kunnen gemaakt worden.

Enkele concrete voorbeelden uit het werkveld van de loco-regionale gezondheidsnetwerken of LOGO's en organisaties werkzaam omtrent voeding zijn :

- het door de LOGO's implementeren van winkeloefeningen : mensen leren het etiket lezen met betrekking tot vetten en voedingsvezels en worden bewust van hun eigen voedingsgewoonten ;
- mensen leren een magere kaas herkennen in de supermarkt ;
- het organiseren van vormingen voor socio-culturele organisaties, scholen enzovoort ;
- het uitwerken van didactische materialen ;
- het opzetten van projecten rond gezonde voeding naar kansarmen ;
- het opzetten van acties omtrent gezond ontbijt en "gezonde" tussendoortjes ;
- het ondersteunen van scholen, bedrijven, die iets willen opzetten omtrent gezonde voeding (vb. fruitproject of project gezonde toog) ;

Het Vlaams Instituut voor Gezondheidspromotie ondersteunt en begeleidt de LOGO's bij het voorbereiden en implementeren van deze initiatieven.

In het kader van de actie "Vinnig Vlaanderen" rond gezond eten en regelmatig bewegen hebben reeds een 35-tal organisaties meegedeeld dat zij hun aanbod van programma's of acties rond gezonde voeding of beweging ter ondersteuning aanbieden.

Vraag nr. 37
van 8 november 2002
van mevrouw PATRICIA CEYSENS

Opvoedingsondersteuning – Aanvragen

Het decreet van 19 januari 2001 houdende de organisatie van activiteiten inzake opvoedingsondersteuning bood financiële steun aan initiatiefnemers van activiteiten inzake opvoedingsondersteuning.

1. Hoeveel aanvragen voor ondersteuning werden totnogtoe ingediend?
2. Hoeveel aanvragen werden gehonoreerd?
3. Hoeveel aanvragen werden geweigerd en om welke redenen?

4. Vanuit welke sectoren kwamen de aanvragen (scholen, ...) ?

Antwoord

Tot 20 november zijn er voor het begrotingsjaar 2002 1274 activiteiten aangekondigd.

Voor de eerste drie kwartalen werden 650 subsidie-aanvragen ingediend.

Met betrekking tot de eerste drie kwartalen zijn er 594 eenmalige voorlichtingsactiviteiten en 48 opleidings-, vormings- of trainingsreeksen gehonoreerd.

Acht subsidie-aanvragen werden verworpen om één van de volgende redenen :

- uit inspectie blijkt dat het thema van de activiteit waarop de subsidie-aanvraag betrekking heeft, niet kadert in de activiteiten inzake opvoedingsondersteuning ;
- de subsidie-aanvraag is te laat ingediend ;
- er zijn onvoldoende deelnemers aanwezig op de activiteit.

De meeste aanvragen kwamen van vormingsdiensten van organisaties zoals KVLV, KAV, Markant en Gezinsbond (452 van de 650). Daarnaast werden er ook aanvragen ingediend door oudercomités, gehandicaptenverenigingen, diensten voor opvanggezinnen, ...

MARLEEN VANDERPOORTEN

VLAAMS MINISTER
 VAN ONDERWIJS EN VORMING

Vraag nr. 18
van 8 november 2002
van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN

Franstalige faciliteitenscholen – Subsidiëring

In haar antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 144 van 20 september bevestigt de minister dat er naast de autonome vrije Franstalige basisschool van Ronse ook een Franstalige afdeling bestaat in de basisschool van het gemeenschapsonderwijs. De personeelsleden van deze afdeling worden bezoldigd door de Franse Gemeenschap, die van de vrije school door de Vlaamse Gemeenschap.

Wat de taalgrensgemeenten betreft, die onder artikel 3 van de wet van 30 juli 1963 houdende de taalregeling in het onderwijs vallen, bevestigt de minister dat een gelijkaardige regeling geldt als voor de randgemeenten. "Ook hier geldt het territorialiteitsbeginsel, wat er dus op neerkomt dat alle scholen in Ronse in principe gesubsidieerd worden door de Vlaamse Gemeenschap", preciseert de minister (Bulletin van Vragen en Antwoorden nr. 4 van 18 november 2002, blz. 792).

Hoe verklaart zij dat de personeelsleden van de Franstalige afdeling in de basisschool van het gemeenschapsonderwijs blijkbaar en naar haar eigen zeggen door de Franse Gemeenschap worden bezoldigd ?

Antwoord

Het territorialiteitsbeginsel houdt in dat de Vlaamse Gemeenschap optreedt als subsidiërende overheid voor de scholen die gelegen zijn op het Nederlandstalige grondgebied. Dit geldt dus ook voor de Franstalige scholen van Ronse. In mijn vorig antwoord heb ik daaraan toegevoegd "in principe", omdat rekening moet gehouden worden met de realiteit van bestaande politieke akkoorden.

Het protocol van 24 mei 1973, afgesloten tussen de toenmalige ministers Toussaint en Calewaert, maakt een onderscheid tussen de Franstalige gesubsidieerde scholen en de Franstalige afdelingen van rijksscholen. Voor de gesubsidieerde scholen bevestigt het protocol dat het beheer onder de bevoegdheid van de Nederlandstalige minister ressorteert en dat de pedagogische inspectie wordt verzekerd door het Franstalige departement.

Daartegenover stelt het protocol en ik citeer: "Voor de Franstalige afdelingen van rijksscholen opgericht of bestaand krachtens artikel 6 van de wet van 30 juli 1963, is de Nederlandstalige minister bevoegd voor het administratief beheer en de Franstalige minister voor de pedagogische en personeelsaangelegenheden (bv. Ronse)."

Dit onderscheid verklaart waarom de personeelsleden van de Franstalige afdeling van de basisschool van het Gemeenschapsonderwijs worden betaald door de Franse Gemeenschap, terwijl het personeel van de autonome vrije school van Ronse door de Vlaamse Gemeenschap wordt bezoldigd.

Vraag nr. 20 van 8 november 2002 van mevrouw SONJA BECQ

Ontwerpen van decreet en besluit – Adviezen Raad van State

Zie :
Minister vice-president van de Vlaamse regering,
Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie
Vraag nr. 94
van 8 november 2002
van mevrouw Sonja Becq
Blz. 1229

Antwoord

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

Vraag nr. 22 van 8 november 2002 van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN

Faciliteitenonderwijs – Overleg met Franse Gemeenschap

Op 3 oktober laatstleden deelde de minister in de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid mee dat ze van de Franse Gemeenschap de vraag had gekregen voor een overleg en een standpuntbepaling ten aanzien van de federale overheid om de leerplicht in te voeren vanaf de leeftijd van vijf jaar.

De minister kondigde aan alleen maar te zullen ingaan op die uitnodiging als die agenda zou worden vervolledigd met de problematiek van het faciliteitenonderwijs (Handelingen Commissievergadering nr. 10 van 3 oktober 2002, blz. 4-9).

1. Heeft de Vlaamse regering dit formeel aan de Franse Gemeenschapsregering meegedeeld ?
2. Heeft de Vlaamse regering reeds een reactie van de Franse Gemeenschapsregering ontvangen ?

Antwoord

Naar aanleiding van de vraag van de minister-president van de Franse Gemeenschap in verband met een overleg betreffende het invoeren van de leerplicht vanaf de leeftijd van vijf jaar, heb ik inderdaad gesteld een dergelijk overleg te zullen aangrijpen om het probleem van de inspectie in het onderwijs van de faciliteitengemeenten aan te kaarten. Op donderdag 28 november deelde ik de Vlaamse volksvertegenwoordiger mee nog geen concrete afspraak voor een overleg te hebben vastgelegd. Het is wél nog steeds mijn bedoeling om, in de mate van het mogelijke, tijdens het overleg het hier gestelde probleem voor te leggen aan de vertegenwoordigers van de Franse Gemeenschapsregering.

**Vraag nr. 23
van 8 november 2002
van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN**

Franstalige faciliteitenscholen – Nationaliteiten

Zoals de minister weet, volgt een belangrijk aantal leerlingen van vreemde nationaliteit les in de verschillende Franstalige faciliteitenscholen.

Kan de minister mij, in opvolging van mijn vroegere vragen terzake, de meest recente cijfers geven van de schoolkinderen met een vreemde nationaliteit voor de verschillende faciliteitengemeenten (Ronse inbegrepen) en opgedeeld per nationaliteit ?

Antwoord

I. Basisonderwijs

Drogenbos

Gemeentelijke Basisschool (FR)

Albanese	3
Burkina Faso	1
Burundische	1
Djibouti	1
Franse	3
Iraanse	1
Kongo (Brazzaville)	1
Kongo (Kinshasa ; ex-Zaire)	2
Kroatische	4
Marokkaanse	11
Poolse	1
Spaanse	1

Kraainem

Gemeentelijke Basisschool (FR)

Amerikaanse	4
Britse	7
Canadese	3
Duitse	2
Egyptische	3
Finse	7
Franse	32
Griekse	1
Hongaarse	5
Italiaanse	7
Japanese	4
Kongo (Kinshasa ; ex-Zaire)	4
Letlandse	1
Luxemburgse	2
Marokkaanse	5
Nigeriaanse	2
Oostenrijkse	1
Pakistaanse	3
Peruaanse	1
Poolse	7
Portugese	1
Rwandese	6
Spaanse	5
Turkse	1
Zimbabwaanse	1
Zweedse	1

Linkebeek

Gemeentelijke Basisschool (FR)

Deense	2
Franse	7
Joegoslavische (Servië-Montenegro)	3
Kameroense	1
Oostenrijkse	2
Portugese	1

Ronse

Basisschool van het Gemeenschapsonderwijs

Amerikaanse	4
Britse	7
Canadese	3
Duitse	2
Egyptische	3
Finse	7
Franse	32
Griekse	1
Hongaarse	5
Italiaanse	7
Japanese	4
Kongo (Kinshasa ; ex-Zaire)	4
Letlandse	1
Luxemburgse	2
Marokkaanse	5
Nigeriaanse	2
Oostenrijkse	1
Pakistaanse	3

Sint-Genesius-Rode

Gemeentelijke Basisschool (FR)

Albanese	1
Britse	2
Deense	1
Duitse	4
Finse	2
Franse	6
Griekse	1
Ierse	3
Ivoriaanse	3
Kongo (Brazzaville)	6
Kongo (Kinshasa ; ex-Zaire)	1
Libische	1
Marokkaanse	1
Mozambikaanse	1
Noorse	1
Portugese	8
Roemeense	1
Spaanse	3
Tunesische	1
Uruguyaanse	1
Viëtnameese	2
Vluchteling van Servische herkomst	2
Zweedse	6

Vrije Basisschool (FR)

Algerijnse	1
Amerikaanse	4
Argentijnse	2
Braziliaanse	1
Britse	4
Canadese	1
Chileense	2
Duitse	1
Filippijnse	3
Franse	27
Griekse	4
Iraanse	1
Italiaanse	8
Japanese	1
Kongo (Kinshasa ; ex-Zaire)	9
Libanese	2
Maltese	2
Nederlandse	2
Portugese	7
Rusland (Federatie van)	2
Spaanse	1
Turkse	2
Viëtnameese	2
Zuidkoreaanse	1
Zweedse	1

Wemmel

Gemeentelijke Basisschool (FR)

Algerijnse	2
Duitse	5
Franse	9
Italiaanse	3
Jordaanse	1
Kameroense	2
Kongo (Kinshasa ; ex-Zaire)	2
Malagasische	1
Marokkaanse	5
Peruaanse	1
Portugese	1
Rusland (Federatie van)	1
Spaanse	1
Tunesische	4
Turkse	2
Vluchteling van Armeense herkomst	1

Wezembeek-Oppem

Gemeentelijke Basisschool (FR)

Amerikaanse	9
Australische	3
Britse	24
Canadese	2
Chinese	3
Columbiaanse	1
Djibouti	2
Duitse	15
Finse	1
Franse	13
Griekse	1
Ierse	3
Indonesische	1
Italiaanse	3
Japanese	4
Litouwse	1
Namibische	1
Nederlandse	2
Nigeriaanse	1
Oostenrijkse	1
Poolse	1
Spaanse	3
Tjechische	2
Turkse	2
Zweedse	1

Vrije Basisschool (FR)

Amerikaanse	3
Britse	2
Canadese	1
Columbiaanse	1
Deense	3
Duitse	5
Finse	6
Franse	26
Griekse	3
Hongaarse	2
Ierse	4
Italiaanse	5
Japanese	2
Kongo (Kinshasa ; ex-Zaire)	1
Luxemburgse	1
Noorse	1
Portugese	1
Spaanse	2
Zweedse	2

Deze informatie is gebaseerd op de laatst geverifieerde gegevens, namelijk deze van 1 februari 2002.

In Ronse zijn er 75 leerlingen met een vreemde nationaliteit (bestaande uit 10 verschillende nationaliteiten), in Drogenbos 30 leerlingen (12 verschillende nationaliteiten), in Sint-Genesius-Rode 150 leerlingen (40 verschillende nationaliteiten), in Wemmel 41 leerlingen (16 verschillende nationaliteiten), in Kraainem 116 leerlingen (26 verschillende nationaliteiten), in Wezembeek-Oppem 171 leerlingen (31 verschillende nationaliteiten) en in Linkebeek 16 leerlingen (6 verschillende nationaliteiten).

In totaal zijn dit 599 leerlingen met vreemde nationaliteit die afkomstig zijn uit 66 verschillende staten.

II. Secundair onderwijs

Overzicht van het aantal leerlingen, opgesplitst naar nationaliteit, per 1 februari 2002 in de instellingen gelegen in RONSE :

Koninklijk Atheneum (Nederlandstalige + Franstalige afdeling)

België	532
Frankrijk	2
Ghana	1
Macedonië	2
Marokko	25
Portugal	2
Tunesië	3
Turkije	3
Armenië	2

KSO Glorieux :

België	769
Afghanistan	1
Griekenland	1
Italië	1
Joegoslavië	1
Marokko	4
Peru	1

Vesaliusinstituut Oostende (vestigingsplaats Ronse (Nederlandstalige + Franstalige afdeling)

België	74
Frankrijk	9
Kongo	2
Turkije	1
Italië	1

VERA DUA

VLAAMS MINISTER
VAN LEEFMILIEU EN LANDBOUW

Vraag nr. 34
van 8 november 2002
van de heer JAN LOONES

Visserij – Federale maatregelen

Ik verneem dat de ministerraad van de federale regering op 8 oktober 2002 heeft beslist om de visserijsector toe te laten de bedrijfsvoorheffing te berekenen op basis van forfaitaire lonen in plaats van reële lonen. Deze maatregel zou ingaan vanaf 1 januari 2003. Dit verschil in berekening van de bedrijfsvoorheffing zou neerkomen op een bedrag van 6 à 8 miljoen euro.

Volgens het kabinet van de minister zou dit bedrag, dat zou worden bezorgd aan het Zeevisserfonds, kunnen worden aangewend voor duurzame ontwikkeling van de visserij. Daartoe zullen voorstellen worden voorgelegd aan de Tripartiete Technische Werkgroep Visserij (nog vóór de overheveling van de bevoegdheden inzake visserij) opgericht in de schoot van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB).

Zo is er sprake van een voorstel tot oprichting van een stichting voor duurzame visserij, die talrijke initiatieven zal kunnen nemen – onder meer omtrent vorming en opleiding – om het beroep van zeevisser aantrekkelijker te maken.

Ondertussen zijn echter reeds verschillende van de bevoegdheden inzake visserij Vlaams geworden.

1. Is er met de Vlaamse regering en inzonderheid met de minister bevoegd voor de visserij, terzake overleg geweest?
2. Worden de middelen die vrijkomen door de aanpassing van de bedrijfsvoorheffing overgeheveld naar het Vlaams niveau, zodat de minister ze binnen haar bevoegdheden voor zeevisserij kan aanwenden?
3. Zo neen, welk initiatief neemt de minister om ervoor te zorgen dat de federale regering haar bevoegdheden niet overschrijdt?

Antwoord

1. De Vlaamse diensten bevoegd voor de Visserij waren betrokken bij de onderhandelingen. Deze maatregel heeft als doel de aantrekkingskracht van de visserijsector, vooral naar de bemanning toe, te verhogen.
2. De aangehaalde maatregelen zijn van belastingstechnische aard die tot de federale bevoegdheid behoren.
3. Ik heb de juridische dienst opdracht gegeven deze materie uit te klaren. Indien blijkt dat de Federale minister zijn bevoegdheden te buiten gaat, zal ik dit agenderen op het overlegcomité.

Vraag nr. 35
van 8 november 2002
van de heer JOHAN MALCORPS

Transportverpakkingsafval – Verwerking

In de haven van Antwerpen worden steeds meer goederen ontdaan van transportverpakkingen, vooraleer ze verder afgevoerd worden naar Duitsland. Dit wegens de hoge kostprijs voor de verwerking van het verpakkingsafval in Duitsland. De verpakkingen worden dan in containers bij de havenbedrijven zelf gedumpt.

Op deze wijze wordt natuurlijk wel een deel van de afvalkosten afgewenteld van het land van bestemming op het doorvoerland. Het uitpakken van goederen wordt door bedrijven in de Antwerpse haven blijkbaar graag aangeboden als een nieuwe soort service. De vraag is echter of dit verpakkingsafval dan via de geëigende kanalen wordt afgevoerd voor een verantwoorde bestemming.

1. Komt dit verpakkingsafval uiteindelijk bij Val-i-Pac terecht? Of wordt het met ander niet-verpakkingsafval afgevoerd?

Is hier enig toezicht op?

Kan er een raming gemaakt worden van de hoeveelheden verpakkingsafval die zo in ons land achterblijven?

2. Is een dergelijke regeling conform de internationale regelgeving op verpakkingsafval?

Is dit geen afwentelen van de terugnameplicht voor verpakkingsafval? Moeten de scheepvaartbedrijven zelf het verpakkingsafval niet mee terugnemen naar het land van bestemming?

3. Geldt ook het omgekeerde : worden ook in andere landen transportverpakkingen achtergehouden voor goederen met als eindbestemming Vlaanderen? Zo neen, zijn de kosten die hier worden aangerekend voor het inzamelen en verwerken van verpakkingsafval dan niet te laag?

Antwoord

1. In de Antwerpse haven komen aanzienlijke hoeveelheden verpakkingsafval vrij. Het gaat dan hoofdzakelijk om transportverpakkingen die worden verwijderd, bijvoorbeeld om de producten te herverpakken in kleinere entiteiten. Voor de meeste van deze verpakkingen zijn de havendrijven de verpakkingsverantwoordelijke krachtens artikel 2, 19°, c) van het samenwerkingsakkoord van 30 mei 1996 betreffende de preventie en het beheer van verpakkingsafval.

In de praktijk stelt de Interregionale Verpakkingscommissie (IVC) vast dat tot op heden voor de meeste van deze verpakkingen niet wordt bijgedragen aan het erkende organisme Val-i-Pac en dat ze evenmin direct aan de IVC worden aangegeven. De verpakkingsverantwoordelijken zijn dus niet in orde met hun wettelijke terugnameplicht. Voor een deel is dit probleem te wijten aan een verkeerd begrip van de wetgeving in hoofde van de havenbedrijven.

Sinds kort voert de IVC samen met Val-i-Pac een intensieve communicatieactie naar de havenbedrijven toe, teneinde de wetgeving te verduidelijken. De respons vanuit de haven is overwegend positief.

Het feit dat een groot deel van deze verpakkingen niet wordt aangegeven aan de IVC of aan Val-i-Pac, betekent nochtans niet dat deze verpakkingen systematisch worden gestort of verbrand. Val-i-Pac zorgt via het systeem van de container- en recyclageforfaits namelijk reeds voor de recyclage van het grootste deel van dit verpakkingsafval. Bijvoorbeeld voor wat betreft het materiaal plastic werden bij Val-i-Pac door de havenbedrijven recyclageforfaits aangevraagd die betrekking hadden op tonnages gaande van enkele tonnen tot meer dan 1000 ton per bedrijf.

Betreffende de werking van het Val-i-Pacsysteem moet het volgende worden verduidelijkt :

Val-i-Pac organiseert geen specifieke ophaling van bedrijfsmatig verpakkingsafval, maar sluit contracten met de ophalers van bedrijfsmatig afval (verpakkingsafval en ander). Deze ophalers communiceren de hoeveelheden bedrijfsmatig verpakkingsafval die door hen worden gerecycleerd en nuttig toegepast aan Val-i-Pac. Val-i-Pac betaalt aan de ontpakkers van het bedrijfsmatig verpakkingsafval de container- en recyclageforfaits. Heel dit systeem staat onder het toezicht van de IVC.

Doordat de intensieve communicatie naar de Antwerpse haven pas vanaf 2002 op gang is gekomen, zijn momenteel slechts voorlopige cijfers beschikbaar, waarvan de waarheidsgetrouwheid uit de praktijk zal moeten blijken vanaf het jaar 2003.

2. De praktijk die is ontstaan, is niet als dusdanig in strijd met de Europese regelgeving inzake verpakkingen en verpakkingsafval (de richtlijn 94/62/EG). Uiteraard is vereist dat de havenbedrijven, in de mate dat zij verpakkingsverantwoordelijke zijn, instaan voor de terugnameplicht (krachtens het samenwerkingsakkoord).

Wanneer zij de kosten van de aansluiting bij Val-i-Pac verrekenen in de prijs van hun producten of van hun dienstverlening, bestaat er in principe geen probleem meer van afwentelen van verantwoordelijkheden. De afnemers in het land van bestemming zullen op die wijze de kosten van de verwerking van het verpakkingsafval in België dragen.

Bijkomend is er trouwens vanaf volgend jaar een afgifteplicht van ladinggebonden scheepsafval (Richtlijn 2000/59/EG inzake havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafvalstoffen en ladingresiduen). Daardoor worden schepen in principe verplicht (op enkele uitzonderingen na) alle scheepsafvalstoffen in een Europese haven af te geven, en dienen zij de kosten voor inzameling en verwerking te betalen.

3. Voor wat de omgekeerde situatie betreft lijkt het probleem van een mindere omvang te zijn. De Antwerpse haven is een wereldhaven die niet enkel de Belgische markt bevoorraadt, maar die zich ook op andere markten richt. Het omgekeerde doet zich minder voor.

De IVC heeft overigens geen weet van soortgelijke problemen die zich in buitenlandse havens zouden voordoen met betrekking tot goederen bestemd voor de Belgische markt. De buitenlandse wetgeving, al dan niet in uitvoering van de richtlijn 94/62/EG, is hierop van toepassing.

Vraag nr. 36
van 8 november 2002
van de heer PAUL WILLE

Vlarem – Stalcapaciteit

Vóór op 1 september 1991 Vlarem I van kracht was, werden de Milieuvergunningen verleend volgens het Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming (Arab). De stal met dieren was ook de vergunningplichtige inrichting en de afgeleverde uitbatingvergunning was de machtiging om in deze stal een bepaald aantal dieren te exploiteren (m.a.w. om de stal te gebruiken waarvoor hij bedoeld was).

Vanaf 1 september 1991 werd de Arab-vergunning vervangen door de Vlarem-vergunning, meer bepaald de milieuvergunning (MV).

Vanaf 1 september 1991 tot 1 mei 1999 gebruikte men een indelingslijst voor vergunningplichtige inrichtingen Vlarem I waarbij men de stal in de wetgeving omschrijft als : "de stal voor x dieren". Deze stal met de dieren is net als voorheen de ingedeelde inrichting en de afgeleverde vergunning is de machtiging om deze inrichting te exploiteren, wat wil zeggen dat in de vergunde stallen met de vermelde dieren mag worden gewerkt.

Voor de term "stal voor x dieren" bestaat geen echte definitie in Vlarem. Men kreeg dus een vergunning voor een bepaald aantal dieren. De vergunningverlenende overheid gebruikte in haar vergunningsbesluit dan ook steeds de terminologie "stal voor... dieren" of "stal met... dieren", en dat om duidelijk te maken dat het aantal dieren, vermeld in de tekst van de vergunning, van hoofdbelang was.

Veelal zijn er in de praktijk extra plaatsen. Het aantal aanwezige stalplaatsen is dus vaak groter dan het aantal vergunde dieren (vooral bij varkensfokkerijen). Dit heeft onder meer te maken met de wet op dierenwelzijn, die bepaalt dat een aantal extra plaatsen beschikbaar moet zijn om eventuele zieke dieren af te zonderen. Voorts heeft een vee- teeltbedrijf vaak een quarantaineafdeling nodig of heeft het een sanitaire leegstand. Dit zijn maar en-

kele voorbeelden waarom zo'n bedrijf meer plaatsen nodig heeft dan het vergunde aantal dieren.

Sinds 1 mei 1999 maakt men gebruik van een nieuwe indelingslijst in Vlarem I. Vanaf nu omschrijft men dezelfde stal als : "een stal met plaatsen voor x dieren". We stellen vast dat er geen definitie is voor "plaats voor x dieren", waardoor men dit op verschillende manieren kan interpreteren.

De eerste twee jaar na de invoering van de nieuwe indelingslijst ondervond men geen enkel probleem bij de behandeling van de dossiers wat de "plaatsen" betreft. Ook niet wanneer de plannen aantoonde dat er extra vrije plaatsen beschikbaar waren. De vergunningen bleven meestal het aantal dieren vermelden.

Sinds augustus 2001 ondervindt men echter heel wat moeilijkheden bij nieuw ingediende aanvragen. Bepaalde instanties, waaronder de Vlaamse Landmaatschappij (VLM), geven een eigen interpretatie aan de betekenis van "plaats" zoals onder andere "de ruimte en louter deze ruimte voor elk dier vermeld in de vergunning". Er zouden dus geen extra plaatsen aanwezig mogen zijn of bijkomen, ook al bevinden zich op deze extra plaatsen geen dieren. De reden is dat men ervan uitgaat dat "extra plaatsen" toch zullen of kunnen worden ingenomen door bijkomende niet-vergunde dieren, waardoor er een bijkomende mestproductie zou ontstaan, wat momenteel niet toegelaten is. Dus men gaat er met andere woorden van uit dat elke exploitant de wet zal overtreden, wat uiteraard helemaal het geval niet is. Het zijn tenslotte niet de plaatsen voor dieren die bepalend zijn voor milieuhinder, maar wel de diersoort en het aantal gehouden dieren. Deze extra plaatsen zijn wel degelijk nodig voor een efficiënte uitbating.

Het lijkt mij trouwens totaal uitgesloten een sluitende en correcte definitie of omschrijving te formuleren voor "plaatsen voor x dieren". Wat is een plaats voor een dier in een slachtkuikenstal ? Bepaalde moderne technieken in de varkenshouderij, zoals het driewekensysteem, vergen meer plaatsen dan minder vooruitstrevende weliswaar nog steeds toegepaste technieken voor eenzelfde aantal dieren, enzovoort. Trouwens in rubriek 9.5. Gemengde inrichting, wordt dan weer het aantal dieren en niet het aantal plaatsen voor dieren gebruikt om de vergunningsklasse van de inrichting te bepalen. Ook in rubriek 9.3, 2° Struisvogels, emoes, en dergelijke, wordt nog gewerkt met aantal dieren en niet met "plaatsen voor".

1. Is de minister op de hoogte van deze verschillende interpretaties voor het afleveren van vergunningen ?
2. Waarom wordt er geen sluitende omschrijving in Vlarem I ingevoerd zoals "een stal met x plaatsen voor y dieren" (waarbij x niet gelijk moet zijn aan y), zodat men die verschillende interpretaties kan wegwerken, of beter nog, waarom wordt niet teruggerepen naar de vroegere toestand waarbij het aantal dieren in de stal werd vergund ?
3. Kunnen de bestaande vergunningen met meer aanwezige plaatsen dan vergunde dieren als dusdanig voortgezet worden, en is het toevoegen van verantwoorde bijkomende plaatsen zonder verhoging van het vergunde aantal dieren mogelijk ?
4. Wordt eraan gedacht om inzake deze problematiek een werkgroep op te richten die de belangen van allen behartigt ?

Antwoord

1. De Arab-indelingsrubrieken werden, wat dieren betreft, ten gronde gewijzigd door het koninklijk besluit van 17 september 1976 dat in het Belgisch Staatsblad van 19 oktober 1976 werd bekendgemaakt. Daarbij werd de stalcapaciteit respectievelijk als volgt uitgedrukt:

- lijst B, rubriek 3, "Gevogelte": "inrichtingen ... die meer dan X stuks hebben" ;
- lijst B, rubriek 10, "Varkensstallen" : "installaties ... die meer dan X gespeende dieren bevatten" ;
- lijst B, rubriek 15, "Zoogdieren" : "installaties ... met meer dan X ... zoogdieren".

Bij de beoordeling van de aantallen dieren werd daarbij steeds uitgegaan van het maximum aantal dieren dat in de stallen kon worden gehouden.

In de Vlarem-indelingslijst die per 1 september 1991 in werking is getreden werd de stalcapaciteit enigszins vergelijkbaar met de vroegere Arab-formuleringen respectievelijk als volgt uitgedrukt:

- rubriek 9.3 "Gevogelte": "inrichtingen ... met meer dan X stuks" ;

- rubriek 9.4 "Varkens": "installaties ... met meer dan X zeugen, beren en/of gebruiksvarkens ouder dan 10 weken." ;
- rubriek 9.5 "Inheemse grote zoogdieren" : "installaties ... met meer dan X gespeende dieren".

Zoals de Vlaamse volksvertegenwoordiger vermeldt, wordt ingevolge de wijziging van de indelingsrubriek door het besluit van de Vlaamse regering van 12 januari 1999, sedert 1 mei 1999 inderdaad bij de indelingsrubrieken gesproken van "plaatsen voor X dieren". Met de nieuwe formulering "plaatsen voor X dieren", werd geen andersoortige benadering beoogd, maar gebeurde gewoon een letterlijke aanpassing conform de EG-richtlijn 96/61/EG van 24 september 1996 inzake geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging.

Deze wijziging van indelingsrubriek heeft geen nieuwe benadering van de vergunningplicht met zich meegebracht. Net zoals vroeger is het maximum aantal dieren het indelingscriterium. Er wordt bij de beoordeling van vergunningsaanvragen rekening gehouden met een eventueel nodige en aanvaardbare leegstand. Ik hecht veel belang aan het dierenwelzijn. Aanvragen tot modernisering van stallen, om de huisvesting comfortabeler te maken, moeten dan ook in aanmerking kunnen komen voor aktenaam of vergunning, mits de bezettingsgraad binnen aanvaardbare perken blijft.

Bij groepshuisvesting is de bezettingsgraad aanvaardbaar binnen een bepaalde interval, dat varieert per diersoort, staltechniek, Er is dus een geval-per-geval-beoordeling nodig, waarbij beoogd wordt de gevallen waar een te geringe bezettingsgraad of te veel extra plaatsen voor sanitaire leegstand, ziekenboeg, en dergelijke worden aangevraagd, te weigeren. In die gevallen is immers de kans te groot dat het aantal vergunde dieren wordt overschreden.

Ik weet dat er in meerdere dossiers discussie is over de beoordeling hiervan, en dat de adviezen van de adviesverlenende instanties kunnen verschillen. Dit is echter het gevolg van het feit dat voor de bezettingsgraad geen vaste norm geldt, en het dus steeds een geval-per-geval-beoordeling blijft.

Ik wil ook benadrukken dat, wat de milieuvergunningplicht betreft, met de boven geciteerde rubriekformuleringen zowel onder de vroegere

Arab-reglementering als onder de huidige Vlaarem-reglementering, steeds de maximum capaciteit werd en wordt geviseerd, en niet de reële noch de gemiddelde bezetting. Deze benadering wijkt niet af van deze gehanteerd voor andere rubrieken, zoals bijvoorbeeld voor de opslag van benzine in een houder van 10.000 liter. Ook al zal er wellicht meerdere maanden van het jaar slechts 5.000 liter of minder in deze houder zijn opgeslagen, toch blijft bij de risicobeoordeling steeds uitgegaan van de maximum opslagcapaciteit van 10.000 liter.

2. De enige correcte interpretatie blijft onverminderd de beschikbare stalcapaciteit. Wanneer in boxen is voorzien, is dit vrij gemakkelijk controleerbaar. Voor loopstallen zijn de dierenwelzijnscriteria kenmerkend. Ingevolge verstrengde dierenwelzijnscriteria kan een ruimtelijke vergroting van een oude stal noodzakelijk zijn voor het handhaven van dezelfde stalcapaciteit. Het is echter onaanvaardbaar dat voor X vergunde boxen nog eens ongeveer eenzelfde aantal boxen noodzakelijk werd geacht voor een "ziekenboeg" en dan nog eens eenzelfde aantal voor een "transitafdeling", zodanig dat de voorziene stalcapaciteit de facto een factor drie hoger zou liggen dan het beoogde aantal X.

Zoals dit in het verleden het geval is geweest, zal de exploitant er bijgevolg mee moeten rekening houden dat een maximum stalbezetting in de praktijk zo goed als nooit over een heel jaar dag in dag uit kan worden aangehouden. M.a.w. het over een jaar gemiddeld gehouden aantal dieren zal meestal lager liggen dan de vergunde stalcapaciteit.

3. In de mate dat bestaande stallen een grotere capaciteit hebben dan het aantal vergunde dieren mag deze "méercapaciteit" niet voor het houden van dieren worden benut. Ook niet voor "zieke" dieren noch voor het plaatsen "in transit" van dieren die zullen worden afgevoerd.

Het uitbreiden van het aantal dierplaatsen hetzij binnen een bestaande stal, hetzij met een nieuwe stal, kan duidelijk enkel nadat de daarvoor vereiste milieuvergunning is verkregen.

4. Door het feit dat de problematiek een geval-per-geval-benadering inhoudt, acht ik de oprichting van een werkgroep ad hoc overbodig.

Wel is het nuttig dit probleem te signaleren aan de TOM (technisch overleg milieuregeling) om

tot duidelijke afspraken te komen tussen de betrokken diensten.

Vraag nr. 37
van 8 november 2002
van mevrouw MARLEEN VAN DEN EYNDE

Stedelijk zwembad Lier – Stedenbouw

Zie :
 Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening
 Vraag nr. 35
 van 8 november 2002
 van mevrouw Marleen Van den Eynde
 Blz. 1245

Antwoord

Een gecoördineerd antwoord zal worden verstrekt door de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening.

Vraag nr. 38
van 8 november 2002
van mevrouw SONJA BECQ

Ontwerpen van decreet en besluit – Adviezen Raad van State

Zie :
 Minister vice-president van de Vlaamse regering,
 Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie
 Vraag nr. 94
 van 8 november 2002
 van mevrouw Sonja Becq
 Blz. 1229

Antwoord

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

Vraag nr. 39
van 21 november 2002
van de heer CARL DECALUWE

Brownfields – West-Vlaanderen

Brownfieldontwikkeling wordt beschouwd als een antwoord op het gebrek aan woon-, recreatie- en industrieterreinen.

Om een beeld te krijgen van de brownfields in West-Vlaanderen zou ik de minister graag volgende vragen willen stellen.

1. Welke industrieterreinen in West-Vlaanderen worden als brownfields beschouwd ?
2. Welke van deze terreinen worden onderworpen aan een brownfieldontwikkeling ?
3. Is reeds beslist welke nabestemming deze brownfields krijgen ?
4. Wanneer starten de saneringswerken ? En wie voert ze uit ?
5. Hoeveel kosten die werken ? En wie staat in voor welk deel van de kosten ?

Antwoord

Omdat Brownfields steeds handelen over een te saneren terrein, zijn het juridisch zeer complexe dossiers met heel veel betrokkenen.

Vooraf wens ik toch te benadrukken dat bij de uitwerking van het beleid voor brownfieldontwikkeling gekozen werd voor een leerproces. Ook op Europees vlak wordt een zelfde tendens waargenomen en zullen op korte termijn weinig nieuwe wetgevende initiatieven in het kader van brownfieldontwikkeling gerealiseerd worden. Tijdens dit leerproces wordt er vooral voor gekozen om in eerste instantie binnen de huidige bestaande wetgeving en reglementering de nodige accenten te leggen en te verschuiven met het oog op het stimuleren van brownfieldontwikkeling. Aangezien bij brownfieldontwikkeling diverse beleidsdomeinen betrokken zijn en het leggen van de nodige accenten in diverse wetgeving kan gebeuren, is regelmatig overleg zoals in de stuurgroep brownfieldontwikkeling essentieel. Voor bijkomende informatie over het strategisch project brownfieldontwikkeling kan de Vlaamse volksvertegenwoordiger trouwens terecht op de webstek www.brownfields.be.

In het kader van dit leerproces werden 13 proefprojecten opgestart, verspreid over het Vlaamse gewest. Eén ervan, namelijk het proefproject Plasendaale Chemie te Oostende, is gelegen in West-Vlaanderen en betreft het terrein eigendom

van Proviron. Dit terrein voldoet aan het begrip "brownfield" in de zin dat het gaat om een onderbenut terrein met een potentie tot herontwikkeling maar waarbij de verontreiniging de herontwikkeling belemmert. Uiteraard zijn er in West-Vlaanderen nog meer dergelijke verlaten of onderbenutte terreinen gelegen die aan het begrip "brownfield" voldoen en waar mogelijks door diverse instanties initiatieven worden genomen tot herontwikkeling maar tot op heden werd hiervan geen inventaris opgemaakt.

De doelstelling van het leerproces is dan vooral te evalueren hoe in de toekomst projecten kunnen gestimuleerd worden waarbij initiatieven worden genomen om brownfields te herontwikkelen en welke prioriteiten hierbij kunnen gesteld worden.

Wat betreft het tot op heden enig lopende proefproject in West-Vlaanderen kunnen de verdere vragen als volgt beantwoord worden.

De nabestemming van deze brownfield is industrie. De eigenaar van het terrein is saneringsplichtig en zal dan ook overeenkomstig het bodemsaneringsdecreet de kosten van de sanering dragen. De totale saneringskost in dit project is geraamd op 15 miljoen euro. De saneringswerken zullen starten in maart 2003, maar zullen gefaseerd voortgezet worden onder andere naargelang de investeringen en de nieuwe ontwikkelingen die er kunnen plaatsvinden.

Vraag nr. 41 van 21 november 2002 van mevrouw MARLEEN VAN DEN EYNDE

Europese leefmilieu-informatie – Betrokkenheid

Het Europees Parlement en de EU-lidstaten hebben een akkoord bereikt over een betere toegang van de informatie inzake leefmilieu voor het publiek. De informatie zou worden verstrekt op aanvraag en via het internet.

1. Op welke manier heeft de Vlaamse regering mee onderhandeld om tot dit akkoord te komen ?
2. Zullen de leden van het Vlaams Parlement deze informatie automatisch ontvangen ?
3. In welke taal wordt deze informatie verspreid ?

Antwoord

- Op 29 juni 2000 keurde de Europese Commissie een voorstel voor een nieuwe richtlijn goed inzake de toegang tot milieu-informatie, die de bestaande richtlijn 90/313/EEG vervangt. Net vóór het begin van het EU-voorzitterschap van België (7/2001 – 12/2001) werd op de Raad van 7 juni 2001 een gemeenschappelijk standpunt aangenomen. Op 7 november 2002 werd een definitief akkoord bereikt tussen Raad en Parlement.

De onderhandelingen in de Werkgroep Leefmilieu van de Raad werden van nabij gevolgd door experts van Aminal en VMM, die nagevoeg aan alle onderhandelingen deelnamen.

Door deze experts werd in overleg met mijn kabinet, telkens een Vlaams standpunt voorbereid dat na overleg met de andere gewesten en de federale overheid uiteindelijk uitmondde in een Belgisch standpunt.

Het Belgisch standpunt voor de Raad wordt bepaald op de vergaderingen van de Dienst Europese Integratie en Coördinatie (P11), waarop de kabinetten van de betrokken ministers vertegenwoordigd zijn.

- De richtlijn hecht veel belang aan de elektronische beschikbaarheid van milieuinformatie. Reeds heel wat milieu-informatie is in het Vlaamse gewest via Internet beschikbaar in elektronische gegevensbestanden. De twee voornaamste ingangen zijn : <http://www.mina.vlaanderen.be> (met o.a. rechtstreekse linken naar de Vlaamse Navigator Milieuwetgeving, de Databank Milieurechtsleer, de Databank Milieurechtspraak, milieureportages, milieubeleidsplannen, milieujaarprogramma's, enz) en <http://www.emis.vito.be> (het "Energie en Milieu Informatie Systeem voor het Vlaamse Gewest"). Daarnaast hebben alle in de milieusector actieve overheidsinstanties sterk ontwikkelde en bijzonder informatieve websites (Aminal : <http://www.mina.vlaanderen.be/wiedoetwat/amin> ; Ovam : <http://www.ovam.be>, VMM : <http://www.vmm.be>, VLM : <http://www.vlm.be>, VMW : <http://www.vmw.be> ; enz.). De geplande uitvoering van het MMIS-project zal dit nog versterken en coördineren.

Dit strategisch project "Milieumanagement Informatiesysteem" (MMIS) beoogt een stapsgewijze ontwikkeling van een algemeen en geïntegreerd milieu-informatiesysteem waarin alle be-

schikbare en relevante milieugegevens van alle milieuoverheidsinstellingen via een algemeen toegankelijk medium (internet) raadpleegbaar gesteld worden. Sinds 14 november 2002 bestaat er ook de "Wegwijzer Leefmilieu en Natuur" op www.milieuinfo.be van MMIS.

De milieu-informatie wordt dus op ruime schaal verspreid via Internet, waartoe iedereen waaronder het parlement, toegang heeft.

- De milieu-informatie wordt in het Nederlands verspreid.

DIRK VAN MECHELEN

VLAAMS MINISTER
VAN FINANCIEN EN BEGROTING,
INNOVATIE, MEDIA
EN RUIMTELIJKE ORDENING

Vraag nr. 32
van 8 november 2002
van de heer DIRK HOLEMANS

Alcatel – Overheidssteun

De multinational Alcatel heeft aangekondigd het personeelsbestand in zijn Vlaamse vestigingen drastisch te reduceren.

- Heeft Alcatel de voorbije vijf jaar financiële ondersteuning van de Vlaamse regering ontvangen (via expansiesteun, IWT, ...) ?
- Zo ja, over welke projecten en bedragen gaat het ?

Waren hier tewerkstellingsdoelstellingen of -clausules aan verbonden ?

N.B. Deze vraag werd gesteld aan de ministers Gabriëls (vraag nr. 14) en Van Mechelen (nr. 32).

Gecoördineerd antwoord

- Alcatel Bell NV heeft in de periode 1998 – 2002 financiële steun ontvangen via de O&O steumkanalen van IWT-Vlaanderen en via de expansiesteunmaatregelen.
- O&O steun via IWT-Vlaanderen.

De steun van IWT-Vlaanderen heeft betrekking op projecten ingediend door het bedrijf, die slechts een deel uitmaken van zijn totale O&O-inspanningen. De steun betreft projecten uitgevoerd door Alcatel Bell NV alleen en projecten uitgevoerd in het kader van samenwerkingen, in het bijzonder in Eureka-context. In beide gevallen gebeurt dit conform het besluit en de regels die deze steunverlening regelen. In het laatste geval gaat het over projecten in de ICT-sector met meerdere bedrijfspartners, waarvoor hier enkel het aandeel van Alcatel Bell (intern en bij onderzoekspartners) in aanmerking wordt genomen.

In de periode 1998 – oktober 2002 werden in totaal 47 projecten gesteund, voor een totaal toegezegde steun van 45,6 miljoen euro. Deze steun bedraagt gemiddeld 36% van de aanvaarde begroting, die zowel de kosten van interne inspanningen van Alcatel Bell als kosten van onderzoeksactiviteiten in verschillende Vlaamse onderzoeksinstellingen betreft.

Bij de start van de projecten is de "toegezegde steun" het bedrag dat het bedrijf kan krijgen bij volledige uitvoering van het geplande project en volledige realisatie van de kosten die aan de basis liggen van de berekening van de steun. Het uiteindelijk uitgekeerde bedrag zal lager zijn, en wordt bepaald bij de inhoudelijke en financiële controles tijdens en na de uitvoering van het project. Vermits een groot aantal van deze projecten, die in principe 3 jaar duren, nog niet is afgelopen, kan nu geen definitief uitgekeerd steunbedrag worden meegedeeld.

In de standaard IWT-overeenkomsten zijn geen expliciete tewerkstellingsclausules opgenomen. Tewerkstelling is evenwel een belangrijke component van de verwachte economische toegevoegde waarde die het gevolg moet zijn van de toepassing van de projectresultaten.

In de overeenkomsten vóór het in werking treden van de herziening van het besluit van 5 oktober 2001 betreffende de steun aan O&O-projecten van bedrijven, is de algemene voorwaarde opgenomen dat de resultaten van de projecten in het gesteunde bedrijf moeten gevaloriseerd worden.

In de overeenkomsten afgesloten na de herziening van het O&O-besluit is de voorwaarde voor valorisatie in Vlaanderen opgenomen, die bepaalt dat in geval van valorisatie van de projectresultaten buiten het Vlaamse gewest de be-

gunstigde zich verbindt tot een valorisatie in het Vlaamse gewest die minimaal gelijk is aan het tienvoud van het bedrag van de steun.

Deze voorwaarden worden nauwkeurig opgevolgd door IWT-Vlaanderen. In deze context kan bijvoorbeeld vermeld worden dat Alcatel Bell de toegekende steun voor één van de bovenvermelde projecten in 2000 reeds heeft terugbetaald.

Expansiesteun via de administratie Economie

Aan de in Vlaanderen gevestigde ondernemingen van de groep Alcatel werd de voorbije vijf jaar volgende expansiesteun toegekend :

Vestiging	jaar van toekenning	toege-kende steun	uitbetaalde steun	soort steun
Buizingen	1998	304.728€	304.728€	(3)
Opglabbeek	1998	11.304€	11.304€	(1)
		50.967€	50.967€	(2)
Opglabbeek	1998	226.629€	226.629€	(3)
Beersel	2000	70.733€	70.733€	(4)

- (1) 'gewone' expansiesteun (strategisch belang)
- (2) tewerkstellingssteun
- (3) ecologiesteun
- (4) Vlamivorm (opleidingssteun)

De tewerkstellingsvoorwaarden verschillen naargelang de vorm van de subsidie:

- (1) Aan de 'gewone' expansiesteun (steun om strategische redenen) is geen tewerkstellingsvoorwaarde verbonden.
- (2) Wat de tewerkstellingssteun betreft wordt als voorwaarde gesteld dat de tewerkstelling gedurende minstens twee aaneensluitende jaren moet worden aangehouden.
- (3) Aan het verlenen van ecologiesteun is de voorwaarde verbonden dat de tewerkstelling gedurende minstens 2,5 aaneensluitende jaren na het beëindigen van de ecologieinvesteringen moet behouden blijven.
- (4) In de Vlamivorm -dossiers werd enkel als voorwaarde gesteld dat de tewerkstelling in de periode 1997 – 1998 moest behouden blijven.

De administratie Economie ziet nauwgezet toe op het naleven van deze voorwaarden en zal de steun terugvorderen wanneer er niet aan wordt voldaan.

**Vraag nr. 34
van 8 november 2002
van de heer JAN LOONES**

Leegstand – VZW Lancelot

Zie :

Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Buitenlandse Handel en Huisvesting

Vraag nr. 15

van 8 november 2002

van de heer Jan Loones

Blz. 1254

Antwoord

Een gecoördineerd antwoord zal worden verstrekt door de heer Jaak Gabriëls, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Buitenlandse Handel en Huisvesting.

**Vraag nr. 35
van 8 november 2002
van mevrouw MARLEEN VAN DEN EYNDE**

Stedelijk zwembad Lier – Stedenbouw

Het zwembad van de stad Lier, gelegen aan de Netelaan, is reeds 33 jaar oud en voldoet niet aan de Vlarem-wetgeving. Om de bevolking toch nog zwemplezier te kunnen garanderen werd terzake uitstel gevraagd. Dit uitstel kwam er, maar het loopt tot 2004.

Bovendien liet de dienst Stedenbouw het stadsbestuur zo'n twee jaar geleden weten dat het zwembad aan de Netelaan moest worden gesloopt. Het werd in de jaren zestig immers opgetrokken zonder bouwvergunning en het is ook zonevreemd omdat het in parkgebied ligt.

Daarom overwoog het stadsbestuur een nieuw zwembad te bouwen in de voormalige Dunglehoeff-kazerne aan de Baron Opsomerlaan, in recreatiegebied. De plannen kregen vorm en een industrie-, peuter-, en wedstrijdbad zouden in dit nieuw zwembad worden geïntegreerd.

Toch kwam er opnieuw een kink in de kabel. De dienst Stedenbouw had inmiddels aan de stad Lier

laten weten dat het zwembad aan de Netelaan nu toch niet moet worden gesloopt en in het stadspark mag blijven staan.

1. Vanwaar deze onduidelijke berichtgeving door Stedenbouw: twee jaar geleden moest het zwembad worden gesloopt, nu mag het blijven staan?
2. Klopt het dat het zwembad nu toch in parkgebied mag blijven staan?
3. Kan de stad Lier een sloopvergunning krijgen voor het zwembad aan de Netelaan indien zij toch opteert voor de bouw van een nieuw zwembad?
4. Krijgt de stad Lier, gezien de onduidelijkheid die door Stedenbouw is gecreëerd, verder uitstel indien ze riet tijdig klaar is met de werken, d.w.z. tegen 2004?

N.B. Deze vraag werd, met het oog op de laatste deelvraag, eveneens gesteld aan minister Vera Dua (vraag nr. 37).

Gecoördineerd antwoord

Op een bespreking met het stadsbestuur van Lier, een tweetal jaar geleden, is inderdaad gebleken dat er bij Rohm-Antwerpen geen vergunning bekend is voor het stedelijk zwembad aan de Netelaan, dat dateert van de jaren '60. Blijkbaar beschikt de stad Lier evenmin over een afschrift van kwestieuze bouwvergunning zodat een dispuut is ontstaan of het gebouw al dan niet geacht wordt vanuit stedenbouwkundig oogpunt vergund te zijn.

Zoals reeds herhaaldelijk gesteld wens ik nogmaals te stipuleren dat de gebouwen als vergund of geacht vergund worden aanzien welke :

- werden opgericht met een geldige bouwvergunning of stedenbouwkundige vergunning ; de bestaande toestand van het gebouw dient overeen te stemmen met de goedgekeurde bouwplannen ; het bestaand gebruik evenzeer of dateert van voor 17 juni 1984, en er is na die datum geen met dat gebruik strijdige vergunning verleend (vanaf die datum was de vergunningsplicht voor functiewijzigingen van kracht) ;
- werden opgericht voor 22 april 1962 (vanaf die datum was de bouwvergunningsplicht van kracht), die naderhand niet werden verbouwd

of in gebruik werden gewijzigd in strijd met de geldende regelgeving ;

- werden opgericht na 22 april 1962 maar voor de inwerkingtreding van het gewestplan, waarvoor geen vergunning kan worden voorgelegd, maar waarvan noch de gemeente, noch Arohm kunnen aantonen dat ze zijn opgericht, verbouwd of in gebruik gewijzigd in strijd met de geldende regelgeving ;
- werden opgericht na de inwerkingtreding van het gewestplan en niet in strijd met de bestemming, waarvoor geen vergunning kan worden voorgelegd op voorwaarde dat de gemeente of Arohm niet meer over de bouwvergunningdossiers beschikken.

De eventuele optie om al dan niet een nieuw zwembad te realiseren in de Dungenhoeffsite betreft een gemeentelijke beslissing, waarmee ik mij – gelet op het subsidiariteitsbeginsel niet inlaat.

Met betrekking tot de op bedoeld zwembad van toepassing zijnde Vlarem-reglementering kan ik meedelen dat door de stad Lier voor het zwembad gelegen aan de Netelaan een toelating tot afwijking van een aantal sectorale milieuvoorwaarden van titel 11 van het Vlarem werd gevraagd.

Deze toelating werd verleend bij ministerieel besluit AMV/95310/1000 voor de periode tot 30 augustus 2004, zijnde de vervaldatum van de voor bedoeld zwembad lopende milieuvergunningstermijn.

Volgens de mij beschikbare gegevens is er tot op heden door de exploitant geen nieuwe aanvraag voor verlenging van de toelating tot afwijking, gekoppeld aan een aanvraag tot hernieuwing van de milieuvergunning, ingediend. De Vlaamse volksvertegenwoordiger zal begrijpen dat het niet opportuun is dat ik, vooruitlopend op een eventuele dergelijke aanvraag die bij mijn ambt kan worden ingediend, nu reeds een standpunt terzake zou innemen.

Vraag nr. 38
van 8 november 2002
van de heer CARL DECALUWE

Arohm – Personeelsverloop

1. Kan de minister een overzicht geven van het aantal personeelsleden dat de voorbije jaren, en dit vanaf 1999, vertrokken is bij de administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monu-

menten en Landschappen (Arohm), enerzijds de centrale diensten (opgesplitst per dienst) en anderzijds de buitendiensten ?

2. Hoeveel van deze betrokkenen hadden minder dan vijf jaar anciënniteit op deze diensten ?
3. Welke maatregelen nam de minister om dit verloop tot een minimum te herleiden ?
4. Wat is de leeftijds piramide van Arohm, enerzijds de centrale diensten en anderzijds de buitendiensten ?
5. Hoeveel ambtenaren zullen effectief gebruikmaken van een vervroegde uittreding ?

Hoe worden deze vacante plaatsen ingevuld ?

Antwoord

1. Het aantal personeelsleden dat sinds 1999 uitstroomde bedraagt 189. De uitsplitsing tussen de centrale diensten en de buitendiensten vindt de Vlaamse volksvertegenwoordiger in onderstaande tabel.

Directoraat-Generaal	8
afdeling Woonbeleid	9
afdeling Monumenten en Landschappen	12
afdeling Financiering Huisvestingsbeleid	10
afdeling Ruimtelijke Planning	10
afdeling Stedebouwkundige Vergunningen	8
afdeling Bouwinspectie	7
afdeling Rohm Antwerpen	31
afdeling Rohm Vlaams-Brabant	29
afdeling Rohm Limburg	18
afdeling Rohm Oost-Vlaanderen	26
afdeling Rohm West-Vlaanderen	21
totaal	189

2. Van de 189 die uitstroomden hadden er 74 minder dan 5 jaar dienst. Hierbij zitten ook de contractuelen met een contract van bepaalde duur.

Directoraat-Generaal	3
afdeling Woonbeleid	4
afdeling Monumenten en Landschappen	5
afdeling Financiering Huisvestingsbeleid	2
afdeling Ruimtelijke Planning	1
afdeling Stedebouwkundige Vergunningen	3

afdeling Bouwinspectie	3
afdeling Rohm Antwerpen	12
afdeling Rohm Vlaams-Brabant	12
afdeling Rohm Limburg	11
afdeling Rohm Oost-Vlaanderen	10
afdeling Rohm West-Vlaanderen	8
<hr/> totaal	<hr/> 74

3. Het personeelsverloop binnen Arohm wordt door de administratie minutieus gevolgd. Verschillende mogelijkheden voor het optimaliseren van de inzet van het personeel worden maximaal te baat genomen. Eén van de opportuniteiten daartoe wordt geleverd door het werken met zgn. proces- en personeelsplannen. Binnen Arohm wordt maximaal gestreefd naar het werken via deze toekomstgerichte instrumenten die o.m. maximale (in het kader van de beslissing van de Vlaamse regering van 16 november 2001) én gerichte personeelsbewegingen mogelijk moeten maken.

Tevens wordt er bijna permanent gescreend waar de grootste en meest prangende personeelstekorten zich voordoen, waarbij een personeelspolitiek wordt gevoerd die ernaar streeft het wegwerken of verminderen van deze personeelstekorten mogelijk te maken door externe wervingen maar ook door verschuivingen van personeelsleden via de interne arbeidsmarkt.

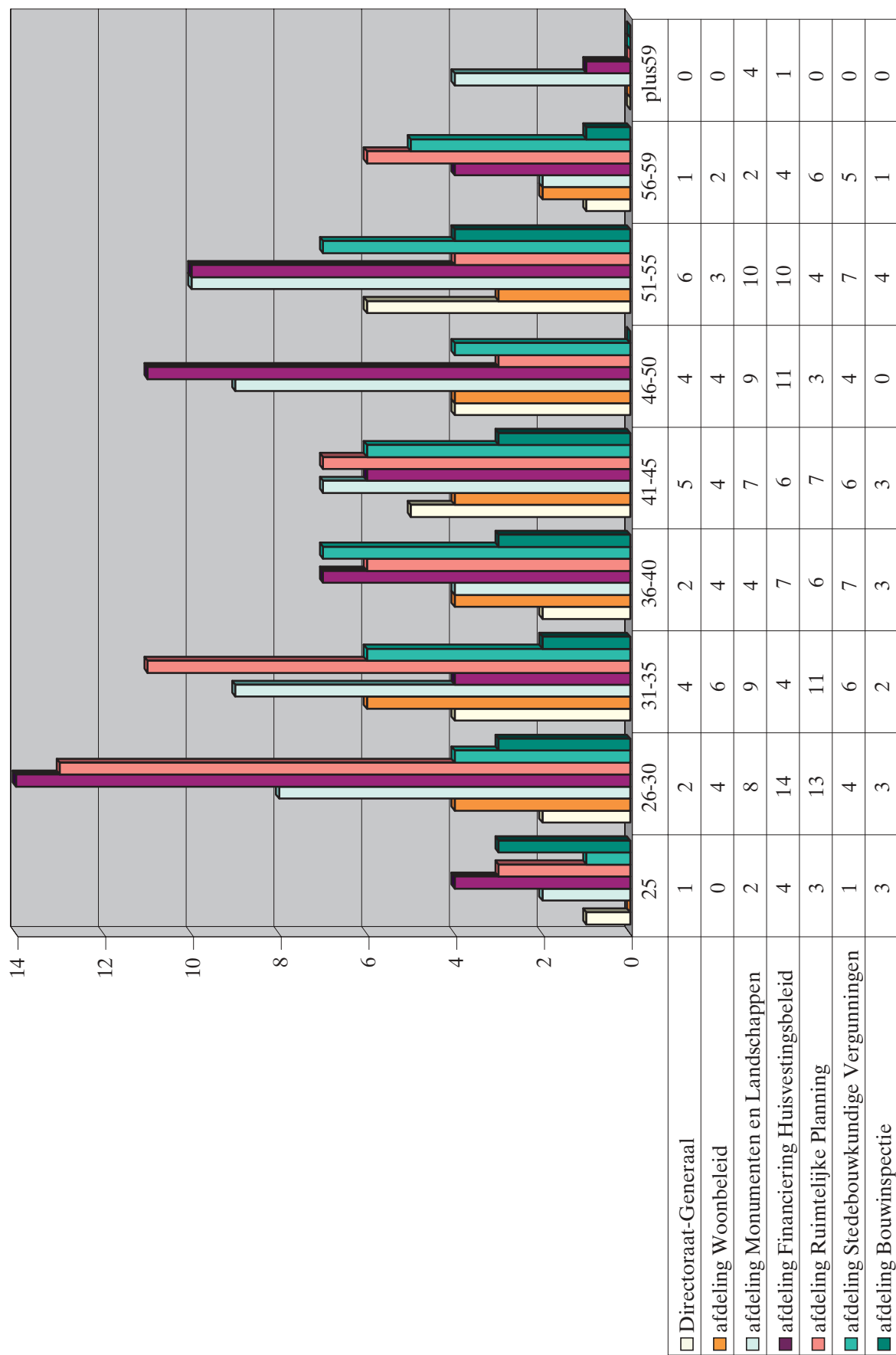
Bij Arohm wordt, om het verlies van bekwame krachten tegen te gaan, naast externe wervingen en interne verschuivingen ook maximaal gepoogd om contractuele werknemers om te turnen naar vaste (o.m. via het inrichten van specifieke examens waaraan deze contractuelen kunnen deelnemen en via het nominatief opvragen van contractuele laureaten van algemene exa-

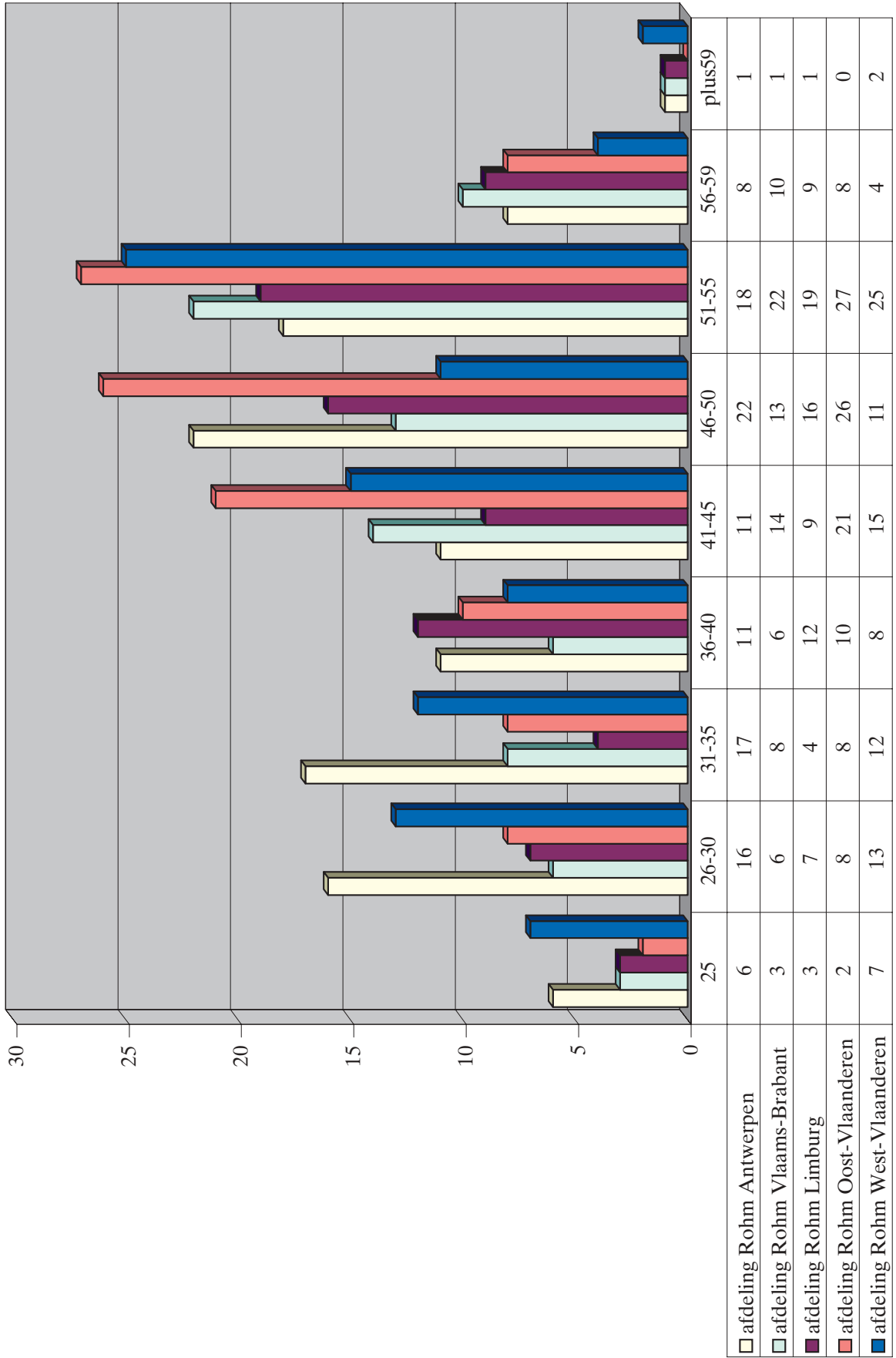
mens). Een poging om het verlies van bekwame krachten te beperken wordt ook geleverd door, in het kader van het in opmaak zijnde nieuw beloningsbeleid van de Vlaamse administraties, een bedreigde doelgroep van Arohm (met name de planologen) naar voor te schuiven als prioritair waardoor deze vlugger dan de andere personeelsleden van een betere verloning zullen kunnen genieten.

Tot slot werd door de Vlaamse regering, op mijn voordracht, recent exceptioneel de werving van 20 bijkomende personeelsleden voor Arohm toegestaan (de verschillende procedures om deze in te vullen zijn momenteel lopende).

4. De leeftijdspiramide van Arohm vindt de Vlaamse volksvertegenwoordiger als **bijlage 1** heeft betrekking op de centrale diensten, **bijlage 2** verwijst naar de situatie in de buitendiensten.
5. In onderstaande tabel vindt de Vlaamse volksvertegenwoordiger een overzicht van het aantal aanvragen tot vervroegde uittreding. Deze tabel geeft de status weer op 18 november 2002. De potentiële uitstappers hebben nog tot 30 november de tijd om een aanvraag in te dienen.

Directoraat-Generaal	3
afdeling Woonbeleid	1
afdeling Financiering Huisvestingsbeleid	2
afdeling Ruimtelijke Planning	4
aAfdeling Rohm Antwerpen	5
afdeling Rohm Vlaams-Brabant	3
afdeling Rohm Oost-Vlaanderen	10
afdeling Rohm West-Vlaanderen	1
<hr/> totaal	<hr/> 29





Vraag nr. 39
van 21 november 2002
van de heer JAN VERFAILLIE

Verkoop van hoeveproducten – Bouwvergunning

Er worden door de verschillende beleidsniveaus stimuli uitgewerkt om de verkoop en productie van hoeveproducten te ondersteunen. De landbouwers worden aangemoedigd om deze bedrijfstak op hun bedrijf uit te bouwen. De producten worden op de hoeve verwerkt en rechtstreeks verkocht aan de consument.

Een probleem dat vaak opduikt, is het verkrijgen van een bouwvergunning. Op grond van bepaalde kwaliteitseisen moeten de betrokken landbouwers heel vaak investeren in betere verwerkings- en verkoopinfrastructuur. Het komt vaak voor dat landbouwers die een bouwvergunningsaanvraag indienen – al dan niet gekoppeld aan een gedeeltelijke bestemmingswijziging – hiervoor geen vergunning krijgen en verwickeld raken in allerhande beroepsprocedures. Vooral een verkooppunt (hoevewinkel) ligt moeilijk. Dit demotiveert de landbouwers en werkt contraproductief.

1. Is de minister op de hoogte van bovenvermelde problematiek ?
2. Wordt terzake een oplossing uitgewerkt ?

Antwoord

Uiteraard is de door de Vlaamse volksvertegenwoordiger vermelde problematiek mij bekend. Een eenduidig standpunt of uniforme oplossing is echter niet zo evident omdat het in de concrete gevallen niet altijd gaat om enkel het verwerken en verkopen van de op het eigen landbouwbedrijf geproduceerde zaken.

Die gebeurlijke problemen hebben te maken met de bestemmingsbepalingen van het agrarisch gebied, zoals vastgelegd door de gewestplanvoorschriften. Artikel 11 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen bepaalt dat de agrarische gebieden bestemd zijn voor de landbouw in de ruime zin en dat behoudens bijzondere bepalingen die gebieden enkel mogen bevatten de voor het bedrijf noodzakelijke gebouwen, de woning van de exploitanten, benevens verblijfgelegenheden voor zover deze een integrerend deel van een leefbaar bedrijf uitmaakt, en eveneens para-agrarische bedrijven.

Het moet dus in eerste instantie reeds gaan over een werkelijk agrarisch bedrijf vooraleer verkoop van eigen hoeveproducten verantwoord zou zijn.

Het is anderzijds evident dat land- en tuinbouwbedrijven hun eigen producten mogen opslagen en conditioneren en daarvoor in de nodige infrastructuur kunnen voorzien. Hetzelfde geldt voor de commercialisatie van de eigen producten. Daarvoor kan de noodzakelijke (eenvoudige en kleinschalige) infrastructuur in overweging worden genomen. Het betreft in alle gevallen de eigen geteelde en gekweekte producten, dus geen van derden aangekochte producten. Naast de direct verhandelbare producten, is ook de verkoop van bewerkte producten en versneden vlees aanvaardbaar. Bedrijven die de voormelde activiteiten uitoefenen met van derden aangekochte producten zijn echter zuivere handels- of verwerkingsbedrijven en dus zonevreemd in agrarisch gebied. Er dient over te worden gewaakt dat de landbouwbedrijven met commercialisatie van de eigen productie niet evolueren naar pure commerciële, ambachtelijke of industriële bedrijven, want die zijn strijdig met de gewestplanvoorschriften.

Een eenvoudige verwerking van de op het bedrijf geproduceerde land- en tuinbouwproducten is minder evident, doch eveneens te verantwoorden. Het bereiden van hoeveboter is de meest bekende van die verwerkingsmogelijkheden. Ook de productie van geitenkaas, yoghurt en ijsroom enz. is niet meer uitzonderlijk.

In geval van verwerking dient te worden vermeden dat de bedrijven evolueren naar zelfstandige verwerkingsbedrijven zonder band met de eigen landbouwproductie. Eén van de tastbare garanties is de omvang van de eigen productie die op zichzelf een volwaardige of nagenoeg volwaardige landbouwactiviteit dient te zijn. Daarenboven is de aard of de specialisatiegraad van het verwerkingsproces mede bepalend : dat proces dient voldoende eenvoudig te zijn, naar omvang en naar aard, om het als een ondergeschikte nevenactiviteit van het eigen landbouwproductieproces te kunnen handhaven. Vooral het ondergeschikt blijven van de verwerkings- en verkoopfuncties (bij een volwaardig productiebedrijf) is dus bepalend voor de eventuele vergoedbaarheid.

Het is dus geenszins zo dat dergelijke nevenfuncties onvoldoende kansen zouden krijgen, wel integendeel. Al te vaak echter blijkt onvoldoende het ondergeschikte karakter van de activiteit, zowel in ruimtebeslag of in effectieve uitbatingscapaciteit.

Vraag nr. 44
van 21 november 2002
van de heer JAN VERFAILLIE

Windturbines Gistel – Risico's

Aansluitend bij mijn schriftelijke vraag nr. 26 van 10 oktober 2002 omtrent de inplanting van windturbines zou ik graag een aantal bijkomende vragen willen stellen (Bulletin van Vragen en Antwoorden nr. 5 van 2 december 2002, blz. 1058).

De veiligheid van windturbines wordt vlug afgedaan met het standaardantwoord dat ze aan de norm voldoen. Dat er nogal wat fout gaat met windmolens wordt verzwegen. Er blijken vooral ongevallen te gebeuren bij extreme weersomstandigheden. Er bestaat, net als bij andere industriële installaties, een risico voor de veiligheid van omwonenden en passanten. De grootste veiligheidsrisico's treden op bij bladbreuk, kortsluiting en in mindere mate bij mastbreuk en ijsafwerping.

In Nederland worden bij de plaatsing op locaties langs snelwegen, vaarwegen, spoorleidingen, op bedrijventerreinen of bij potentieel gevaarlijke industriële installaties, door de overheid aanvullende voorwaarden gesteld over minimaal te hanteren afstanden. Hiervoor bestaan (nog) geen wettelijke normen en wordt per situatie een afweging gemaakt en een uitvoerige risicoanalyse uitgevoerd. Zo geldt voor hoogspanningslijnen in het algemeen een minimale afstand (berekend vanaf uiteinde rotorblad) van vijftig meter, voor spoorlijnen vijf tot vijftien meter vanaf de bovenleidingen en bij wegen en vaarwater een vrije zone van dertig tot vijftig meter aan weerszijden. Er wordt momenteel een omvangrijke studie uitgevoerd door een groot aantal betrokken partijen waaronder onderzoeksinstellingen, Nederlandse Spoorwegen en Rijkswaterstaat, met het oog op een Handboek Risicozonerings Windturbines.

Een beknopt en onvolledig overzicht van wat er reeds fout ging in onze buurlanden.

- Een windmolen in Kubaard (Nederland) sloeg op 29 oktober 2000 door de storm op hol. Het transformatorhokje van de molen vloog in brand en de beveiliging werd daardoor buiten werking gesteld. De politie zette de weg af voor het verkeer. De vrees bestond dat er onderdelen van de molen naar beneden zouden komen.
- Bij Bochold-Hembden (Duitsland) vloog op 3 december 1999 een vijftien kilo zware afdek-

plaat van de windturbine over de openbare weg (die op 30 meter van de turbine ligt).

- Op 4 december 2001 vloog bij Langen-Sievern (Duitsland) een deel van een rotorblad van een windturbine meer dan driehonderd meter weg.
 - Na een blikseminslag in een rotorblad en in de gondel velt een turbine zichzelf in Asseln (Duitsland). Delen van de rotorbladen vlogen ongeveer tweehonderd meter weg.
 - Een door de bliksem getroffen windmolen (40 meter hoogte) in Vierhuizen (Nederland) werd totaal vernield. Brokstukken werden tientallen meters in het rond geslingerd.
 - Van één van de negentien windturbines tussen Wieringerwaard en Kolhorn (Nederland) werd begin maart 2000 de voet afgebroken. De omgevallen reus is dertig meter hoog. Naar aanleiding van dit ongeluk werd het plaatsen van turbines stopgezet in Nederland.
 - Het bovenstekende rotorblad is in Utgast (Denemarken) door een orkaan afgebroken en delen van het blad lagen verspreid over een akker, meer dan honderd meter van de turbine. Ondanks windstoten van twaalf beaufort bleven de turbines draaien.
1. Voldoet het plaatsen van windturbines op de beoogde locatie in Gistel aan de algemeen geldende risiconormeringen ?
 2. Is er reeds een uitvoerige risicoanalyse uitgevoerd ? Zo neen, waarom werd dan reeds gestart met de aanpassing van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ?
 3. Is het aanvaardbaar dat mastodonten van 120 meter (!) hoogte ingeplant worden op dertig meter van de autosnelweg, rekening houdende met de mogelijke ongevallen ?

Antwoord

1. Zoals de Vlaamse volksvertegenwoordiger stelt in de aanhef van zijn vraag, zijn er geen algemeen geldende risiconormeringen inzake de inplanting van windturbines langs lijninfrastructuren.

Zoals gesteld in mijn vorig antwoord, is de opmaak van een gewestelijk RUP voor de inplanting van windturbines in eerste instantie een ju-

ridisch-ruimtelijk instrument dat de ontwikkeling van een zone voor windturbines moet mogelijk maken op locaties die vanuit ruimtelijk oogpunt hiervoor in aanmerking komen. Hierin wordt enkel het algemeen ruimtelijk kader aangegeven waarbinnen deze ontwikkeling mogelijk is. Dit kader werd voorgelegd aan de adviseerende instanties en besproken in plenaire vergadering.

Het is duidelijk dat de aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning die een concreet project gestalte geeft (exacte inplanting, type turbines, ritmiek, ...) zal worden getoetst aan alle sectorwetgeving van toepassing op veiligheid en risico's. Immers de inplanting van windturbines vereist bovendien een milieuvergunning die deze elementen verder zal afwegen op basis van concrete voorstellen.

2. Neen.

Voorliggend ontwerp-RUP biedt het algemeen kader waarbinnen de inplanting van windturbines wordt mogelijk gemaakt. Uit het voorleggen van het voorontwerp aan de adviseerende instanties werden geen overwegende bezwaren geuit die de stopzetting van de RUP-procedure zouden kunnen verantwoorden.

Bovendien blijkt het globaal kader voldoende ruim om zelfs een aanpassing van de sectorwetgeving die strengere afstandsnormen zou hanteleren te kunnen opvangen.

3. De in opmaak zijnde gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen voor windturbines betreffen een plangebied dat ruimte laat voor grotere afstanden dan 30 m vanaf het wegdomein.

De exacte afstand vanaf het wegdomein zal bepaald worden op basis van een concrete invulling van het ruimtelijk kader dat geboden wordt door de voorschriften van het gewestelijk RUP.

Het behoort niet tot het domein van de ruimtelijke ordening van toepassing zijnde sectorwetgeving in vraag te stellen.

PAUL VAN GREMBERGEN

VLAAMS MINISTER
VAN BINNENLANDSE AANGELEGENHEDEN,
CULTUUR, JEUGD EN
AMBTENARENZAKEN

Vraag nr. 20
van 31 oktober 2002
van mevrouw RIET VAN CLEUVENBERGEN

Decreet lokaal cultuurbeleid – Toegankelijkheid

Het decreet houdende het stimuleren van een kwalitatief en integraal lokaal cultuurbeleid bepaalt dat bibliotheken en culturele centra toegankelijk moeten zijn. Bij de toelichting van het (aangenomen) amendement van CD&V werd gesteld dat deze gebouwen ook fysiek toegankelijk moeten zijn. Er werd ook specifiek verwezen naar andere dan alleen maar rolstoelgebruikers, met als voorbeeld gehoorgestoorden. Ook werd verwezen naar de mogelijke rol van diensten als het Toegankelijkheidsbureau.

In de concrete modaliteiten vind ik echter niets terug over de fysieke toegankelijkheid voor de verschillende groepen.

Betreft het hier een vergetelheid, of zijn de concrete modaliteiten inzake toegankelijkheid nog in voorbereiding?

Antwoord

Artikel 2, 3° en 5° van het besluit van de Vlaamse regering dd. 11 januari 2002 ter uitvoering van het decreet van 13 juli 2001 houdende het stimuleren van een kwalitatief en integraal lokaal cultuurbeleid bepaalt dat een gemeente, in het gemeentelijk cultuurbeleidsplan, bijzondere aandacht moet besteden aan de toegankelijkheid en bereikbaarheid van een divers cultureel aanbod, met bijzondere aandacht voor groepen en individuen waarvan de participatie aan cultuur bemoeilijkt wordt, en aan de omschrijving van de gemeentelijke culturele infrastructuur.

De fysieke toegankelijkheid van de infrastructuur voor verschillende doelgroepen is een belangrijke voorwaarde om een cultureel aanbod toegankelijk te maken voor gehandicapten.

Er mag dan ook verwacht worden dat een gemeente in de beleidsplannen hieraan de nodige aandacht zal besteden.

De administratie zal in ieder geval, bij de evaluatie van de uitvoering van de beleidsplannen, bijzondere aandacht schenken aan de fysieke toegankelijkheid van de culturele infrastructuur in een gemeente. Als hieromtrent tekortkomingen worden vastgesteld zullen aanbevelingen worden geformuleerd naar de gemeente, waarna de gemeente moet aantonen op welke wijze ze tegemoetkomt aan de vaststellingen van de administratie.

**Vraag nr. 21
van 8 november 2002
van mevrouw SONJA BECQ**

Ontwerpen van decreet en besluit – Adviezen Raad van State

Zie :

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

Vraag nr. 94

van 8 november 2002

van mevrouw Sonja Becq

Blz. 1229

Antwoord

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

**Vraag nr. 22
van 8 november 2002
van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN**

Nationaal erfgoed – Federaal initiatief

In zijn antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 67 van 28 februari 2002 aangaande de Stichting voor het Nationaal Erfgoed die door de federale Regie der Gebouwen beheerd zou worden, stelde de minister dat de eerste contacten met de Vlaamse overheid in de loop van de maand maart hadden plaatsgevonden.

Het lag in de bedoeling om nog vóór de zomervakantie concrete vormen van samenwerking te onderzoeken (Bulletin van Vragen en Antwoorden nr. 16 van 12 juli 2002, blz. 1853).

Kan de minister een stand van zaken geven ?

Antwoord

Vóór de zomervakantie werden inderdaad de in het vooruitzicht gestelde vormen van samenwerking onderzocht.

Hieruit is gebleken dat de oprichting van de Stichting Nationaal Erfgoed op korte termijn niet haalbaar is. Vermoedelijk laten de beschikbare financiële middelen op dit ogenblik niet toe de werkzaamheden van de Stichting Nationaal Erfgoed op te starten.

JAAK GABRIELS

VLAAMS MINISTER

VAN ECONOMIE, BUITENLANDS BELEID

BUITENLANDSE HANDEL EN HUISVESTING

**Vraag nr. 13
van 31 oktober 2002
van de heer JAN VERFAILLIE**

Flanders Language Valley – Economische expansiesteun

Flanders Language Valley (FLV) in Ieper is één van de best uitgeruste businessparken van België en beschikt over tal van diensten en faciliteiten.

Comfort, flexibiliteit, uitstekende bereikbaarheid, ruime parkeergelegenheid en een ontspannen sfeer in een groene omgeving maken van FLV een toplocatie.

Dit werd mee mogelijk gemaakt door de economische expansiesteun in uitvoering van het besluit van de Vlaamse regering van 16 juni 1998 inzake de erkenning, het beheer en de subsidiëring van bedrijventerreinen.

1. Wat was het totale subsidiebedrag dat werd verleend door de Vlaamse Gemeenschap voor de infrastructuurwerken (inclusief landscaping, omgevingswerken en nutsvoorzieningen) op het bedrijvenpark Flanders Language Valley in Ieper ?

Hoeveel van de verleende economische expansiesteun is tot op heden uitbetaald aan de projectontwikkelaar ?

2. Hoeveel mensen zijn er tot op heden tewerkgesteld (rechtstreekse tewerkstelling) op het bedrijvenpark Flanders Language Valley ?

Antwoord

1. Met toepassing van het subsidiebesluit van 16 juni 1998 van de Vlaamse regering tot regeling van de toekenningsvoorwaarden, de subsidiepercentages en het beheer van de bedrijventerreinen en bedrijfsgebouwen werd voor het aanleggen van het bedrijfsterrein Flanders Language Valley en ten voordele van de intercommunale WVI een totaal subsidiebedrag toegekend van 4.352.632,06 euro voor de basisinfrastructuurwerken (inclusief landscaping, omgevingswerken).

Tot op heden werd hiervan een bedrag van 3.208.506,27 euro uitbetaald.

2. Op het bedrijventerrein Flanders Language Valley worden momenteel 614 personen tewerkgesteld waarvan :

296 bij NV Picanol

75 bij Transics NV

20 bij de firma Advantra International (Punch International)

20 bij het bedrijf Page+ (Punch International)

10 bij de FLV Campus

38 bij Auris en ten slotte in de modules verhuurd door FLV Campus 155 personen.

Vraag nr. 14 van 8 november 2002 van de heer DIRK HOLEMANS

Alcatel – Overheidssteun

Zie :

Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening

Vraag nr. 32

van 8 november 2002

van de heer Dirk Holemans

Blz. 1243

Antwoord

Een gecoördineerd antwoord zal worden verstrekt door de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening.

Vraag nr. 15 van 8 november 2002 van de heer JAN LOONES

Leegstand – VZW Lancelot

In het kader van de strijd tegen verkrotting en leegstand, nam ik kennis van een merkwaardig voorstel: het tijdelijk laten bewonen van het leegstaande pand tot er een nieuwe bestemming voor gevonden is, of met andere woorden de "Lancelot-aanpak".

De VZW Lancelot specialiseert zich op deze wijze in het beschermen van tijdelijk leegstaande panden, zoals een woning, kantoor, fabriek, industriële site, school, enzovoort. De VZW maakt zich daarbij sterk dat de eigenaar van een tijdelijk leegstaand vastgoed zijn eigendom op deze "natuurlijke manier" beschermd weet tegen krakers en vandalen, en dat het pand door het gebruik ervan zijn oorspronkelijke staat behoudt.

Daarbij worden een aantal stelregels gevolgd, zoals: het pand moet wind- en waterdicht zijn, met functionerende nutsvoorzieningen ; de minimum beheerperiode bedraagt drie maanden, waarna, na een opzegtermijn van vier weken, het pand leeg en "bezemschoon" wordt opgeleverd ; een zorgvuldige selectie van de bewoners; geregelde pandcontroles, gevolgd door een maandelijks rapport over de staat van het pand, enzovoort. Kortom, de VZW Lancelot neemt de zorg over leegstaand vastgoed tijdelijk op zich, tot er een nieuwe bestemming voor het pand is gevonden.

De eigenaars van de panden zouden "eventueel in aanmerking komen voor de opheffing van de leegstandstaks".

Volgens de VZW is deze aanpak een ideale, goedkope en efficiënte manier om de risico's van leegstand te bestrijden en de kosten te minimaliseren.

Naar verluidt werkt deze methode reeds gedurende tien jaar succesvol in Nederland (onder de naam Stichting Camelot), en in Engeland.

1. Heeft de minister deze manier van bescherming van leegstaande panden reeds geëvalueerd ?

2. Ziet hij in deze aanpak inderdaad alternatieve of bijkomende mogelijkheden om de verkrotting van leegstaande woningen en panden allereerste tegen te gaan? Zo ja, zijn er al initiatieven terzake genomen ?
3. Is deze "Lancelot-aanpak" juridisch aanvaardbaar ter vervanging van de leegstandstaks ?

N.B. Deze vraag werd gesteld aan de ministers Van Mechelen (vraag nr. 34) en Gabriëls (vraag nr. 15).

Gecoördineerd antwoord

(Het antwoord beperkt zich tot het derde onderdeel van de vraag, dat betrekking heeft op de juridische aanvaardbaarheid van de zgn. "Lancelot-aanpak" ter vervanging van de leegstandstaks.)

Een woning wordt beschouwd als "leegstaand", en de heffing is dan ook in principe verschuldigd, wanneer deze gedurende een aaneengesloten periode van 12 maanden voorafgaand aan de datum van de opname in de inventarislijst van leegstaande woningen niet gebruikt wordt in overeenstemming met de woonfunctie. Indien de woning niet uit de inventaris wordt geschrapt, wordt telkens op de verjaardag van de opname van het pand in de inventaris een nieuwe heffing opgelegd.

Onder "gebruik in overeenstemming met de woonfunctie" dient te worden verstaan dat de woning dient tot huisvesting van een gezin of alleenstaande. Bij wijze van uitzondering wordt met de woonfunctie gelijkgesteld elke andere functie die een effectief en niet-occasioneel gebruik van de woning met zich meebrengt. De bewoning wordt normaliter bewezen door een inschrijving in de bevolkingsregisters. Ook wordt de registratie van het pand als tweede verblijf aanvaard.

Indien de door de VZW Lancelot geselecteerde bewoners zich ook op het adres van de "verhuur-

de" woning domiciliëren, is er geen enkel probleem om de effectieve bewoning te bewijzen. Indien deze bewoning meer dan zes maanden duurt, kan dan zelfs nog de schrapping van het pand uit de inventaris gevraagd worden.

Het bewijs van bewoning zal moeilijker liggen indien de bewoners zich niet domiciliëren op het adres van de "verhuurde" woning. Dan zal de effectieve aanwending van het pand in overeenstemming met de woonfunctie moeten bewezen worden aan de hand van alle mogelijke bewijsstukken, bijvoorbeeld huurovereenkomst, verbruik van nutsvoorzieningen, telefoonaansluiting op naam van de huurders.

Vraag nr. 20 van 21 november 2002 van mevrouw RIET VAN CLEUVENBERGEN

Mercuriusprojecten – Verlenging

In 1998 werden onder impuls van toenmalig minister Eric Van Rompuy door de Vlaamse regering 39 projecten opgenomen die subsidies konden krijgen in het kader van Mercurius, en dit op basis van een selectie door een onafhankelijke, deskundige jury.

In zijn antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 64 van 28 februari 2002 verklaarde de minister dat aan de lokale besturen slechts uitzonderlijk afwijkingen kunnen worden toegestaan (Bulletin van Vragen en Antwoorden nr. 15 van 28 juni 2002, blz. 1694). Dit sloot aan bij het opzet : een strenge selectie van projecten, zodat de meest dynamische projecten voorrang kregen.

1. Welke projecten die aflopen eind 2002 werden ondertussen verlengd ? Met welke motivatie ?
2. Zijn met de vrijgekomen middelen van de niet-uitgevoerde projecten nieuwe andere projecten mogelijk ?

Antwoord

1. De volgende Mercuriusprojecten zouden in 2002 aflopen :

Einddatum	Gemeente	Project	Verlengd
31/01/2002	Genk	Centrummanagement en kwaliteitsadvies	Nee
28/04/2002	Kortrijk	Stadsmanagement	Nee
30/04/2002	Genk	Ondergrondse parking Sint-Martinuskerk en herinrichting van het plein	Ja, tot 31/07/2002
30/06/2002	Ronse	Oprichting fonds voor herontwikkeling en ingebruikname van leegstaande handelspanden	Nee
31/12/2002	Eeklo	Realisatie van de halter voor integratie van het Krügerproject in het centrumwinkelgebied	Aanvraag ingediend
31/12/2002	Genk	Revitalisering en herprofilering van de Vennestraat	Nee
31/12/2002	Gent	Rolluikenbeleid	Aanvraag ingediend
31/12/2002	Lier	Parkeerhaven met woon- en winkelfunctie	Nee
31/12/2002	Tongeren	Oud Hospitaal	Aanvraag aangekondigd
31/12/2002	Veurne	Uitbouw en valorisatie van de jachthaven	Nee
31/12/2002	Wetteren	Renovatie stationsomgeving	Nee

Voor het project "Ondergrondse parking Sint-Martinuskerk en herinrichting van het plein" werd de termijn van 30 april 2002 verlengd tot 31 juli 2002. De motivatie voor dit zeer beperkte uitstel is het hoger dan verwachte aantal verletdagen (door weersomstandigheden, zoals vorst).

Voor de projecten "Realisatie van de halter voor integratie van het Krügerproject in het centrumwinkelgebied" in Eeklo en voor het project "Open Rolluiken" in Gent is een aanvraag tot verlenging ingediend. Gezien de onvolledigheid van de aanvragen wordt er bijkomende informatie ingewonnen.

De stad Tongeren heeft aangekondigd een aanvraag tot verlenging te zullen indienen voor het einde van het jaar.

2. Met de niet-gebruikte middelen uit het budget voor het Mercuriusproject kunnen geen nieuwe projecten worden gefinancierd.

In het voorstel voor de opvolger van het Mercuriusproject, waarover de Vlaamse regering zich beraadt, is opgenomen dat de niet-gebruikte

middelen van het Mercuriusproject worden overgeheveld naar zijn opvolger.

**Vraag nr. 24
van 21 november 2002
van de heer CARL DECALUWE**

Sociale huisvesting – Onderzoek financieringsstromen

Eind februari, begin maart 2002 werd de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Huisvesting en Stedelijk Beleid in kennis gesteld van de studie "Evolutie en optimalisatie van aantal financieringstroeven in de socialehuisvestingssector" van PricewaterhouseCoopers.

1. Wanneer wordt de PPS-constructie effectief operationeel (PPS : publiek-private samenwerking) ?
2. Waarom trok PricewaterhouseCoopers zich terug ?

Welke middelen werden uitgetrokken om deze consulent uit te betalen ?

Antwoord

Eind februari, begin maart 2002 werd de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Huisvesting en Stedelijk Beleid in kennis gesteld van de studie "Evaluatie en optimalisatie van een aantal financieringsstromen in de sociale huisvestingssector" van PricewaterhouseCoopers.

1. Het opzet is de aanbestedingen van de eerste woningen via een PPS-constructie te realiseren in de eerste helft van 2003 met het budget (25 miljoen euro) dat binnen het Fonds voor de Eenmalige Uitgaven is uitgetrokken voor 2003.
2. In zijn vraag gaat de Vlaamse volksvertegenwoordiger ervan uit dat PricewaterhouseCoopers zich heeft teruggetrokken. De eerste opdracht m.b.t. PPS werd gegund aan PricewaterhouseCoopers voor een bedrag van 47.916 euro. PricewaterhouseCoopers heeft deze opdracht voleindigd.

Een tweede studieopdracht m.b.t. de realisatie van sociale woningen via PPS, werd eind oktober 2002 toegewezen aan Ernst & Young, na rijp beraad door een jury. Andere mededingers waren PricewaterhouseCoopers/Deloitte & Touche en KPMG.

GUY VANHENGEL

VLAAMS MINISTER
VAN SPORT EN
BRUSSELSE AANGELEGHEDE

Vraag nr. 3
van 8 november 2002
van de heer MARINO KEULEN

Dopingbestrijding – Amateur-sportbeoefenaars

Sinds 27 maart 1991 beschikt Vlaanderen over een "decreet medisch verantwoord sporten". Dit decreet is een schitterend instrument om de strijd tegen doping aan te gaan. Vlaanderen neemt het dopinggebruik ernstig, wat helaas nog niet overal het geval is.

De minister van Sport kan dan ook dit jaar, met enige trots, het "Overzicht dopingbestrijding in Vlaanderen 2002" voorstellen.

De verstrekte cijfers leren ons onder meer dat het aantal op doping gecontroleerde manifestaties in

2000 en 2001 stabiel bleef, en dat er tegenover 1998 en 1999 een toename van het aantal controles is. Verder is in vergelijking met vorig jaar het aantal op dopingpraktijken gecontroleerde sportbeoefenaars toegenomen van 1.960 naar 2.046. Een positieve evolutie.

De dopingproblematiek wordt helaas enkel actueel, indien een bekende sportbeoefenaar wordt betrappt op verboden middelen. Dit betekent echter niet dat amateur-sportbeoefenaars geen middelen zouden gebruiken. Integendeel, naast bodybuilding en power lifting, die reeds langere tijd onder een minder positieve reputatie gebukt gaan, zou bijvoorbeeld ook de wielersport meer en meer te kampen hebben met doping.

Om terzake een duidelijk beeld te krijgen, zou ik graag volgende vragen stellen.

1. Hoeveel van het aantal gecontroleerde sportbeoefenaars beoefent zijn of haar discipline als liefhebber, dan wel op professionele basis ?
2. Is het aantal gecontroleerde amateur-sportbeoefenaars de laatste jaren toegenomen ?
3. Zijn er schattingen van het aantal liefhebbers dat ooit dopingproducten gebruikt of heeft gebruikt ?
4. Welke producten worden voornamelijk gebruikt door amateur-sportbeoefenaars ?
5. Is op basis van deze cijfers een verfijning van het beleid noodzakelijk ? In welke zin ?

Antwoord

Met betrekking tot punt 1

Het decreet inzake medisch verantwoorde sportbeoefening van 27 maart 1991 geldt voor alle sportbeoefenaars die in Vlaanderen aan een sportmanifestatie deelnemen of zich daarop voorbereiden. Elke sportbeoefenaar kan voor, tijdens of na een sportmanifestatie of georganiseerde voorbereiding onderworpen worden aan een dopingcontrole. Een sportmanifestatie is elk initiatief tot sportbeoefening met recreatieve, competitieve of demonstratieve doeleinden in georganiseerd verband. Bij het uitvoeren van dopingcontroles door erkende controleartsen wordt, gelet op voorgaande definities vastgelegd in het decreet medisch verantwoord sporten, dan ook geen enkel onderscheid gemaakt tussen dopingcontroles bij amateursportbeoefe-

naars en sportbeoefenaars die hun sport beroeps-
halve uitoefenen.

Met betrekking tot de punten 2, 3 en 4

Zoals aangestipt in de brochure "Overzicht dopingbestrijding in Vlaanderen" is het vanuit het bestaande cijfermateriaal praktisch gezien onmogelijk om trends inzake dopinggebruik aan te duiden, gezien het vaak onvoldoende aantal gecontroleerde sporters om op significante wijze te kunnen duiden. Met andere woorden : in sporttakken waar minder frequent gecontroleerd wordt is de interpretatie van procentuele cijfers niet betrouwbaar omdat het aantal gecontroleerden te laag ligt.

Op het terrein verzoekt een erkend controlearts om op een bepaalde sportmanifestatie een dopingcontrole uit te voeren waarbij tevens het aantal te controleren personen wordt opgegeven. In principe staat het de erkende controlearts vrij om de selectie van de opgeroepen zélf te maken. Uiteraard kan hij bij het bepalen van zijn keuze rekening houden met de resultaten van het overleg dat hij voorafgaandelijk pleegt met de organisator van de sportmanifestatie, of eventueel overgaan tot lot-trekking.

Met betrekking tot punt 5

Verder wens ik de Vlaamse volksvertegenwoordiger mee te delen dat inzake de door hem aangehaalde sporttak wielrennen de betrokken federaties bij ministerieel besluit van 25 september 2002 volledig werden geresponsabiliseerd inzake de dopingbestrijding in hun sporttak, en dit via de erkenning van de interne tuchtregeling van de UCI, de VZW KBWB en de VZW WBV.

Dit betekent geenszins dat de Vlaamse gemeenschap geen controles meer zal kunnen uitvoeren in deze specifieke sporttak, deze bevoegdheid blijft behouden, maar hierdoor komt er ruimte vrij om de accenten te verleggen.

Rekening houdende met het bovengenoemde zal zoals aangestipt in de beleidsbrief Sport, Beleidsprioriteiten 2002-2003 erop worden toegezien dat de continuïteit van het beleid dat de Vlaamse regering en zijn voorgangers hebben uitgetekend wat

het medisch verantwoord sporten betreft, wordt voortgezet.

**Vraag nr. 4
van 8 november 2002
van mevrouw SONJA BECQ**

Ontwerpen van decreet en besluit – Adviezen Raad van State

Zie :
Minister vice-president van de Vlaamse regering,
Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie
Vraag nr. 94
van 8 november 2002
van mevrouw Sonja Becq
Blz. 1229

Antwoord

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

**Vraag nr. 5
van 8 november 2002
van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN**

Brussel – Taalrapport

Op mijn schriftelijke vraag nr. 68 van 21 maart 2002 aangaande het taalrapport van de vice-gouverneur van Brussel en de mogelijkheid voor de leden van het Vlaams Parlement om dat in te kijken, antwoordde de toen bevoegde minister dat de cijfers van de vice-gouverneur in januari aan de Brusselse regering werden bezorgd. Die statistieken werden op dat ogenblik getoetst aan de cijfers van de Gemeenschapscommissie (Bulletin van Vragen en Antwoorden nr. 16 van 12 juli 2002, blz. 1794).

De minister kondigde aan dat het de bedoeling was om vóór juni 2002 een geïntegreerd rapport te geven, waaraan ook een aantal voorstellen voor voortzetting en actualisering van het taalhoffelijkheidsakkoord gekoppeld konden worden.

Wordt dit rapport ter beschikking gesteld van de leden van het Vlaams Parlement ?

Antwoord

In een brief aan de minister-president van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de heer François-Xavier de Donnea, vroeg ik mij het rapport van de heer Hugo Nijs, vice-gouverneur van het arrondissement Brussel-Hoofdstad, te overhandigen. In zijn antwoord liet de minister-president weten dat de Brusselse Hoofdstedelijke regering tot op heden niet over een verslag beschikt betreffende de gegevens voor het werkingsjaar 2001 van de vice-gouverneur.

Indien ik dit rapport alsnog zou ontvangen, zal ik niet nalaten de Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand hiervan op de hoogte te brengen.

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

MIEKE VOGELS

VLAAMS MINISTER
VAN WELZIJN, GEZONDHEID,
GELIJKE KANSEN EN
ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

Vraag nr. 12
van 17 oktober 2002
van mevrouw PATRICIA CEYSENS

Inspectieverslagen Vlaams Fonds – Openbaarheid

Ingevolge de wetgeving op de openbaarheid van bestuur rijst de vraag naar de openbaarheid van de inspectieverslagen ten aanzien van de gebruikers of hun vertegenwoordigers.

Gebruikers van voorzieningen gesubsidieerd door het Vlaams Fonds voor Sociale Integratie van Personen met een Handicap hebben er belang bij te weten wanneer de instelling waar zij verblijven niet voldoet aan de vigerende wetgeving. De inspectieverslagen kunnen daarover belangrijke informatie beschikbaar stellen.

Ruimer is die wetenschap ook van belang voor kandidaat-bewoners of kandidaat-gebruikers bij hun keuze voor een instelling. Gelet op onder meer elementen van privacy van bijvoorbeeld personeelsleden, is het niet altijd evident de inspectieverslagen ter beschikking te stellen.

1. Worden inspectieverslagen van instellingen op verzoek van gebruikers of belanghebbenden ter beschikking gesteld ?
2. Hoe gebeurt dat ?
3. Hoe dikwijls werd een inspectieverslag opgevraagd in de jaren 1999, 2000 en 2001 ?

Antwoord

1. Bij een expliciete vraag tot terbeschikkingstelling van inspectieverslagen, zal het Vlaams Fonds in het kader van openbaarheid van bestuur deze verslagen ter beschikking stellen.

Naar de voorzieningen zelf, wordt op dit moment het verslag niet als dusdanig doorgegeven. Wel volgt er na ieder bezoek een brief met de voornaamste vaststellingen en aandachtspunten. Bij het toezicht op de implementatie van het kwaliteitsdecreet, is het wel de bedoeling om na het bezoek onmiddellijk een verslag aan de voorziening te overhandigen.

2. Indien de verslagen vertrouwelijke gegevens bevatten aangaande individuele cliënten of personeelsleden van voorzieningen, zullen deze elementen eerst verwijderd worden of onleesbaar worden gemaakt.

Er zal een register bijgehouden worden van de vragen om inzage.

3. Tot nu toe werden bij het Vlaams Fonds geen inspectieverslagen opgevraagd.

Vraag nr. 25
van 31 oktober 2002
van mevrouw RIET VAN CLEUVENBERGEN

Comités voor bijzondere jeugdzorg – Wachtlijsten

Elke dag komen de personeelsleden van de sector Bijzondere Jeugdzorg met een ongerust hart werken. Deze diensten zijn het laatste opvangnet voor jongeren uit allerhande problematische opvoedingssituaties, en als een probleemjongere zich aanmeldt – hoe ernstig de problematiek ook is – weet men al op voorhand dat er eigenlijk geen plaats is. Daar komt de explosieve stijging van de laatste jaren nog bij.

Op de wachtlijsten staan naar verluidt voortdurend zowat twintig gezinnen, en die moeten maanden-

lang, soms meer dan een half jaar, wachten op bijstand. Geregeld zouden ook jongeren naar andere provincies gebracht worden. Dit is spijtig, want zo ruk je het kind weg uit zijn school-, gezins- en leefomgeving. De begeleiders moeten veel creativiteit aan de dag leggen om gepaste oplossingen te bedenken. Soms zouden ze zelf de jongeren binnen de eigen familie opvangen.

1. Hoeveel gezinnen staan er nu per comité voor bijzondere jeugdzorg in Vlaanderen op een wachtlijst ?
2. Wat is de gemiddelde wachttijd voor een plaatsing ?
3. Hoeveel jongeren werden geplaatst in een andere regio dan de vestiging van het comité ?
4. Hoeveel aanvragen waren er in 1999, 2000 en 2001 per comité voor bijzondere jeugdzorg in Vlaanderen ?
5. Hoe worden de aanvragen "voorlopig" behandeld ?
6. Wordt er gewerkt met thuisbegeleidende diensten ? Over hoeveel plaatsen per comité in Vlaanderen gaat het ?

Antwoord

De Vlaamse volksvertegenwoordiger stelt een aantal vragen vanuit haar stellige premisse dat met name alle personeelsleden van de bijzondere jeugdbijstand dagelijks komen werken in een werkelijkheid die erin bestaat dat alle hulpvragen – hoe ernstig ook – op voorhand reeds tot geen antwoord of geen plaats leiden.

Ik wil erop wijzen dat deze aanname bijzonder contradictorisch is ten opzichte van de vaststelling dat consulenten (jeugdrechtbank en comité) jaarlijks voor 10.000 minderjarigen hulpmaatregelen doen uitvoeren in de private erkende voorzieningen van de bijzondere jeugdbijstand (begeleidings-tehuis, dagcentrum, diensten voor begeleid zelfstandig wonen of thuisbegeleiding, gezinstehuis, onthaal, observatie en oriëntatieinstelling). We maken hier nog abstractie van het aantal minderjarigen dat op advies van consulenten in voorzieningen buiten de bijzondere jeugdbijstand wordt geplaatst, of van het aantal minderjarigen dat binnen de bijzondere jeugdbijstand geplaatst wordt bij pleegouders of in gemeenschapsinstellingen, of ge-

holpen wordt via de diverse projecten in de bijzondere jeugdbijstand.

Het is correct te vermelden dat er van deze 10.000 minderjarigen die jaarlijks via consulenten bij private erkende voorzieningen van de bijzondere jeugdbijstand worden geplaatst een groot gedeelte reeds bekend cliënteel is in deze voorzieningen. Niettemin werden in 2001 toch 3000 minderjarigen voor het eerst geplaatst in de private voorzieningen, en dit onverminderd de minderjarigen die in 2001 voor het eerst een pleegplaatsing of een herstelgerichte afhandeling kregen.

- 1, 2 en 4. Inzake de vragen (1, 2, 4) met betrekking tot wachtlijsten en wachttijden wens ik het volgende te antwoorden.

In de bijzondere jeugdbijstand is er geen sprake van gekwalificeerde wachtlijsten. De administratie verzamelde recent wel aanmeldingsgegevens zoals geregistreerd door voorzieningen. Uit een steekproef in enkele arrondissementen blijkt echter dat deze gegevens niet valide of betrouwbaar zijn om verschillende redenen :

- er zijn minderjarigen die op verschillende wachtlijsten van voorzieningen tegelijk staan ;
- jongeren voor wie een geschikte voorziening gevonden werd, blijven als aangemeld staan bij (een) andere voorziening(en) ;
- er zijn lijsten met aanmeldingen van twee jaar geleden.

Derhalve is het onmogelijk om te spreken van valabele wachtlijsten in de bijzondere jeugdbijstand. Dit wordt nogmaals geïllustreerd door de volgende vaststelling : op een bepaald ogenblik staan er 780 minderjarigen op diverse wachtlijsten aangemeld en tegelijk blijken er 300 plaatsen in de voorzieningen van de bijzondere jeugdbijstand open en onbezet.

Jaarlijks zijn er globaal 12.000 aanmeldingen bij de comités voor bijzondere jeugdzorg. Momenteel registreren de comités geen gegevens over minderjarigen die niet in een voorziening terecht komen of over de voorbereidingsperiode tot een effectieve plaatsing.

Derhalve is heden met betrekking tot de voorbije jaren ook geen valide en betrouwbare vergelijking mogelijk tussen verschillende arrondissementen op het vlak van zogenaamde wachtlijsten en wachttijden.

In de toekomst daarentegen zal met de invoering van het elektronisch dossier bij de buitendiensten van de bijzondere jeugdbijstand wel een doorzichtige en eenvormige registratie mogelijk worden gemaakt van onder andere de aanmeldingen. Het elektronisch dossier zal het wel mogelijk maken om hieruit de gegevens van de verschillende diensten met elkaar te vergelijken en om hieruit beleidsmatige conclusies te trekken. Ook de evoluties inzake de aanmeldingen zullen hierdoor vergeleken kunnen worden.

Voor het verleden is de evolutie van het aantal maatregelen met kosten genomen door de comités voor bijzondere jeugdzorg een betere indicatie om de vergelijking te kunnen maken. Cijfers hiervoor worden gevoegd in **bijlage 1**.

- Inzake plaatsing bij ambulante diensten in de bijzondere jeugdbijstand is het de regel dat de plaatsing omwille van het regionaliteitsprincipe in principe gebeurt binnen het arrondissement. Uitzonderingen zijn beperkt in aantal en verantwoord indien het domicilieadres perifeer is in het verwijzend arrondissement en een dienst in een aanpalend arrondissement de facto meer bereikbaar is.

Plaatsingen in residentiële voorzieningen zijn in principe niet gebonden aan het arrondissementale regionaliteitsprincipe. De specificiteit van dit hulpaanbod kan een plaatsing in een ander arrondissement verantwoorden.

In **bijlage 2** wordt een overzicht verstrekt van de residentiële maatregelen, opgesplitst per arrondissement/regio naar de plaats van uitvoering (arrondissement/regio).

- Op haar vraag hoe aanvragen "voorlopig" worden behandeld deel ik de Vlaamse volksvertegenwoordiger mee dat alle aanvragen bij comités voor bijzondere jeugdzorg in de eerste plaats op wenselijkheid en maatschappelijke noodzaak worden onderzocht. Dit kan allicht omschreven worden als een wat zij noemt "voorlopige behandeling", waarbij wordt nagegaan of andere diensten zoals algemeen welzijnswerk, geestelijke gezondheidszorg, mantelzorg en dergelijke, niet kunnen tegemoetkomen aan de vraag. Indien wegens de ernst van de problematische opvoedingssituatie een plaatsing dringend wenselijk is, zal hoedanook op de hulpvraag worden ingegaan. Plaatsing in een andere regio is bij tijdelijk niet beschikbaar zijn van plaatsingsmogelijkheden een mogelijke oplossing; soms is een bepaald hulpaanbod echter

dermate specifiek, dat doelbewust in een andere regio wordt geplaatst.

- In **bijlage 3** voeg ik cijfers inzake de spreiding van de plaatsen van thuisbegeleiding over de verschillende bestuurlijke arrondissementen.

Door de beslissing tot bijkomende erkenning van verschillende diensten in 2001 werd deze capaciteit voor Vlaanderen toen verhoogd met + 98 plaatsen, gespreid over de regio's Antwerpen (+ 24), Limburg (+ 8), Oost-Vlaanderen (+ 36) en West-Vlaanderen (+ 30).

(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. 13 van 24 oktober 2002 van de heer JOS DE MEYER

Ouderschapsverlof onderwijspersoneel – Overleg met RVA

De Vlaamse regering heeft beslist om het ouderschapsverlof in het kader van de loopbaanonderbreking te versoepelen. Ze bepaalde dat de voorwaarde om het ouderschapsverlof toe te kennen voor een exacte periode van drie maanden niet meer moest vervuld zijn. Voortaan zou het ouderschapsverlof ook voor een kortere periode kunnen worden genomen.

Naar ik verneem, heeft deze maatregel geleid tot moeilijkheden met de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening (RVA). Zo zou de RVA het niet eens zijn met deze maatregel.

- Is er, vooraleer de Vlaamse regering haar beslissing nam, overleg geweest met de RVA? Zo ja, wat was het resultaat van dit overleg?
- Zijn er na het ogenblik waarop de Vlaamse regering haar beslissing genomen heeft terzake discussies geweest met de RVA en zo ja, wat was de grond van deze discussies?
- Wat is momenteel de situatie terzake voor de personeelsleden van het onderwijs? Kunnen zij

al dan niet ouderschapsverlof nemen voor een periode van minder dan drie maanden en ontvangen zij dan vanwege de RVA een onderbrekingsuitkering ?

Antwoord

De reglementering m.b.t. ouderschapsverlof voor de personeelsleden uit het onderwijs werd inderdaad onlangs gewijzigd. Ouderschapsverlof kan voortaan genomen worden voor een periode korter dan drie maanden.

Deze wijziging werd aangebracht om tijdelijke personeelsleden, voor wie er minder dan drie maanden resten tussen het moment waarop ze ouderschapsverlof wensen te nemen en het einde van hun aanstelling, toch de kans te geven ouderschapsverlof te nemen.

De wijziging is opgenomen in de omzendbrief van 28 juni 2002 (referentie PERS/2002/6).

1. Vooraleer de Vlaamse regering de omzendbrief heeft goedgekeurd, werd overleg gepleegd met de RVA en werd een advies gevraagd over de voorgestelde wijziging. Daarnaast werd het volledige ontwerp van omzendbrief ter goedkeuring voorgelegd aan de bevoegde diensten bij de RVA. De RVA bevestigde geen opmerkingen te hebben betreffende de voorgestelde wijziging.
2. Pas in september 2002, toen de eerste aanvragen voor een ouderschapsverlof voor een periode korter dan drie maanden binnenkwamen bij de RVA, meldde de RVA een probleem te hebben met deze aanvragen.

Hij beriep zich hiervoor op het feit dat de regeling enkel was vastgelegd bij omzendbrief en dat het besluit van de Vlaamse regering van 16 december 1997 hiermee niet in overeenstemming was.

3. Intussen is de discussie met de RVA opgelost. In artikel 4quater van het KB van 12 augustus 1991 betreffende de toekenning van onderbrekingsuitkeringen aan de personeelsleden van het onderwijs en de PMS-centra, is immers in de mogelijkheid voorzien van een volledig ouderschapsverlof voor een periode van maximum drie maanden.

Op basis hiervan aanvaardt de RVA de nieuwe reglementering. Personeelsleden uit het onderwijs kunnen dus met ingang van 1 september

2002 een ouderschapsverlof aanvragen voor een periode van minder dan drie maanden en krijgen voor de aangevraagde periode een onderbrekingsuitkering van de RVA. Ook de dossiers die een negatief advies kregen van de RVA worden met terugwerkende kracht tot 1 september 2002 aanvaard en goedgekeurd.

Vraag nr. 14 van 24 oktober 2002 van de heer JOS DE MEYER

CAO VI – Gesco's Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Op schriftelijke vraag nr. 65 (Bulletin van Vragen en Antwoorden nr. 15 van 28 juni 2002, blz. 1716) antwoordde de minister dat de regularisatie van de gesco's uit de conventie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geen deel uitmaakte van de eerste fase van de regularisatie die met ingang van 1 januari 2002 is ingetreden voor de gesco's van de onderwijsconventie 8285.

Terzake verwees de minister naar het feit dat het initiatief voor zo'n regularisatie moest uitgaan van de minister van Werkgelegenheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en dat deze een dergelijk initiatief nog niet had genomen.

1. De minister stelde duidelijk dat ook deze gesco's vallen onder de bepalingen van de zesde Vlaamse collectieve arbeidsovereenkomst. De minister is er dus aan gehouden deze CAO uit te voeren.

Waarom stelt de minister dan dat het initiatief tot regularisatie moet uitgaan van de minister van Werkgelegenheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

Is het niet veeleer zo dat, gelet op de bepalingen van de CAO, het initiatief terzake moet uitgaan van de Vlaamse minister van Onderwijs? Is zij er immers niet toe gehouden deze CAO-bepaling uit te voeren?

2. Heeft de minister ondertussen al overleg gehad met haar collega van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

Zo ja, wat was dan het resultaat van dit overleg?

Zo neen, welke initiatieven gaat de minister dan nemen opdat deze regularisatie effectief zou kunnen gebeuren op 1 september 2003 zoals bepaald in de CAO?

Antwoord

In uitvoering van CAO VI werden alle geco's tewerkgesteld in het onderwijs op basis van de onderwijsconventie 8285 omgezet naar contractuelen ten laste van het departement Onderwijs. Dit betreft de eerste fase van regularisatie om de personeelsleden met een gesco-statuut met ingang van 01.09.2003 te kunnen onderbrengen in de decreten "rechtspositie".

Deze eerste fase was enkel van toepassing op de gesco's van de onderwijsconventie 8285. De gesco's van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vallen niet onder deze conventie, zodat zij zich nu nog in het gesco-statuut bevinden.

1. Voor deze laatste is in CAO VI opgenomen dat "Voor de gesco's, tewerkgesteld op basis van de onderwijsconventie 8285 (*het betreft de gesco's uit de conventie 8285 die niet tewerkgesteld zijn in onderwijs/onderwijsniveau zoals vb. deze tewerkgesteld voor de Stichting Vlaamse School-sport*) of een aanverwante conventie en die niet aan een bepaald onderwijsniveau kunnen worden toegewezen, een geëigende oplossing zal worden uitgewerkt". Hieronder valt dus de conventie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Aangezien de overeenkomst betreffende de tewerkstelling van gesubsidieerde contractuelen in de Nederlandstalige onderwijsinstellingen en -organisaties gelegen in het Brusselse Hoofdstedelijke gewest afgesloten werd door de Vlaamse minister van Onderwijs en de minister-voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke regering, zal binnenkort een formeel overleg plaatsvinden tussen mij en Vlaams minister Vanhengel, minister van Sport en Brusselse Aangelegenheden. Het initiatief gaat uit van de Vlaamse minister van Onderwijs.

2. De regularisatie van de tewerkstellingsprogramma's zit vervat in het Vlaams regeerakkoord. De regularisatie bestaat erin dat structurele arbeidsplaatsen moeten omgezet worden in reguliere tewerkstelling. De bevoegdheden en de budgetten worden in deze mee overgedragen naar de functioneel bevoegde minister, zodat hiermee geen extra meerkosten gepaard gaan.

In deze betreft het een beslissing van de Vlaamse regering en initiatief van de Vlaamse minister van Tewerkstelling en Arbeid.

Als CAO VI stelt dat een geëigende oplossing moet worden gevonden voor deze die niet onder de conventie 8285 vallen, gaat het over de gesco's van de conventie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die afhankelijk zijn van de bevoegde Brusselse minister van Tewerkstelling en Arbeid. De bevoegde Brusselse minister moet zich bereid verklaren aan deze regularisatie mee te werken en deze ook laten gepaard gaan met onder meer de overdracht van de desbetreffende budgetten.

Er is in eerste instantie informeel overleg geweest met Vlaams minister Vanhengel voor Brusselse Aangelegenheden. Het geplande overleg – dan ook in aanwezigheid van de bevoegde Brusselse minister van Arbeid en Tewerkstelling – zal bepalen hoe de regularisatie effectief kan gebeuren op 01.09.2003 en welke geëigende oplossing zal uitgewerkt worden.

Vraag nr. 17
van 31 oktober 2002
van de heer FRANS RAMON

Allochtone leraars – Stand van zaken

Vaak wordt gewezen op de rol van het onderwijs bij het inburgeringstraject of de integratie van nieuwkomers en allochtonen die al langer in Vlaanderen verblijven. De discussie gaat terecht vaak over gelijke kansen, en ook de hoge werkloosheidsgraad van allochtone jongvolwassenen blijft problematisch.

Scholen hebben ontegensprekelijk een voorbeeldfunctie en het zou niet meer dan normaal zijn extra inspanningen te doen om allochtone jongeren te motiveren om als lesgever in het onderwijs te stappen. Zij kunnen vanuit hun achtergrond en ervaringen op school een belangrijke brugfunctie vervullen, bijvoorbeeld voor het dichten van de kloof tussen de onderwijswereld en de dagelijkse realiteit van vaak kansarme gezinnen.

Om een zicht te krijgen op het aantal allochtone leraars, zou ik volgende vragen willen stellen.

1. Hoeveel allochtonen volgen op dit ogenblik (schooljaar 2002-2003) een lerarenopleiding? Hoe is de spreiding tussen kleuter-, lager en secundair onderwijs?
2. Hoeveel allochtonen zijn op dit ogenblik als leraar/lerares actief in het onderwijs?

Hoe is de spreiding over kleuter-, lager en secundair onderwijs ?

3. Hoeveel allochtone leraars voor praktijkvakken zijn op dit ogenblik aan het werk in het technisch secundair (TSO) en beroepssecundair (BSO) onderwijs ?

Antwoord

Voorafgaand dient te worden opgemerkt dat noch in de leerlingendatabank, noch in de personeelsdatabank een registratie plaatsvindt van de eventuele allochtone achtergrond van een student of werknemer. In beide gevallen is er wel een registratie van de nationaliteit, en kan bijgevolg het aantal personen met een andere nationaliteit dan de Belgische berekend worden.

Studenten in de lerarenopleiding

Voor het academiejaar 2002-2003 zijn nog geen details over de nationaliteit van de studenten bekend. De statistische gegevens worden pas ingezameld op 1 februari 2003. Een student kan zich in het hoger onderwijs tot deze datum inschrijven. Tijdens het academiejaar 2001-2002 waren in totaal 18.310 studenten ingeschreven in de initiële lerarenopleiding, 455 in de initiële lerarenopleiding van academisch niveau en 1.477 in de academische initiële lerarenopleiding.

Het aantal hoofdinschrijvingen in het academiejaar 2001-2002 van studenten met een vreemde nationaliteit zag er als volgt uit :

Initiële lerarenopleiding	Aantal studenten	Aantal studenten vreemde nationaliteit	Percentage
Kleuteronderwijs	3.827	23	0,60 %
Lager onderwijs	6.643	27	0,41 %
Secundair onderwijs – groep 1	7.840	47	0,60 %
Academisch niveau	455	12	2,64 %
Academische	1.477	18	1,22 %
Totaal	20.242	127	0,63 %

Ongeveer de helft van deze studenten heeft de Nederlandse nationaliteit.

Personeelsleden actief in het onderwijs

Hiernavolgende gegevens geven de toestand weer op 1 januari 2002 (vorig schooljaar) en 1 oktober 2002 (dit schooljaar). De tabel geeft weer hoeveel mensen op die dag actief zijn in het onderwijs en niet over de Belgische nationaliteit beschikken. De betrokken aantallen zijn bijgevolg inclusief mensen die op dat ogenblik zouden werken in het kader van een korte vervanging en exclusief mensen die het tbs-55+-statuut genieten. Dit betekent dat deze cijfers niet vergelijkbaar zijn met de cijfers uit het statistisch jaarboek.

Het betreft 184 mensen, die als volgt verdeeld zijn over kleuter-, lager en secundair onderwijs :

	01/01/2002	01/10/2002
Gewoon kleuteronderwijs	9	13
Buitengewoon kleuteronderwijs	0	1
Gewoon lager onderwijs	66	68
Buitengewoon lager onderwijs	7	5
Gewoon secundair onderwijs	76	89
Buitengewoon secundair onderwijs	6	8
Totaal	164	184

Van deze 184 mensen hebben er 108 of bijna 60% de Nederlandse nationaliteit. Er zijn per 1 oktober 22 leraren praktijkvakken in het technisch- en beroepssecundair onderwijs die over een andere dan de Belgische nationaliteit beschikken.

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

Nihil.

* datum van afsluiting : 15/12

**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.
S. STEVAERT, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie				
31	24.10.2002	E. Glorieux	Windenergieprojecten – Vergunningen	1185
△ 32	24.10.2002	J. Verfaillie	Verbindingsweg Ieper-Veurne – Stand van zaken	1185
33	24.10.2002	J. Verfaillie	Handzamevaart Beerst (Diksmuide) – Vangrails	1186
34	24.10.2002	J. Verfaillie	Heraanleg schoolomgeving – De Panne en Gistel	1186
35	24.10.2002	J. Malcorps	De Lijn – Doorstroming	1187
36	24.10.2002	L. Van Nieuwenhuysen	Leuvense Vaart Tildonk – Baggerspecie	1196
38	24.10.2002	J. Malcorps	Premetrostations Antwerpen – Toegankelijkheidsonderzoek	1196
39	24.10.2002	L. Van Nieuwenhuysen	Lagevloerbussen – Verpachte lijnen	1197
40	24.10.2002	C. De Schepper	Oosterweelverbinding Antwerpen – Stand van zaken	1197
41	24.10.2002	C. Decaluwe	Verkeerswisselaar Bissegem – Verkeersveiligheid	1198
42	24.10.2002	J. Verfaillie	A18 Oostduinkerke-Nieuwpoort – Paalconstructie	1199
43	24.10.2002	G. Gardeyn-Debever	Busverbindingen – Tielt-Wakken	1199
44	31.10.2002	J. Van Looy	Windturbines – Locaties – Vorselaar	1200
45	31.10.2002	E. Van Vaerenbergh	Verkeersdrempels – Aanpassing	1201
46	31.10.2002	J. Sauwens	Buzzy Pazz – Stand van zaken	1202
47	31.10.2002	C. Decaluwe	Zwarte punten Roeselare – Stand van zaken	1203
48	31.10.2002	J. Malcorps	Oosterweelverbinding Antwerpen – Dijk Blancefloerlaan	1203
49	31.10.2002	V. Declercq	Ophaalbrug Steenbrugge – Verkeersdoorstroming	1204
50	31.10.2002	J. Verfaillie	Vrachtverkeer – Maatregelen	1204
51	31.10.2002	J. Verfaillie	N358 Oudenburg – Fietspad	1205
52	31.10.2002	J. Verfaillie	Mobiele onbemande camera's – Stand van zaken	1206
53	31.10.2002	G. Gardeyn-Debever	Kruispunt Ringlaan Pittem – Verkeersveiligheid	1207
54	31.10.2002	L. Van Nieuwenhuysen	N13 Nijlen-Kessel – Zebrapaden	1207
55	31.10.2002	C. Decaluwe	Windturbines – Ongevalrisico	1207
56	31.10.2002	C. Decaluwe	Ring Roeselare – Afwerking	1208
57	31.10.2002	C. Decaluwe	Zwarte punten Brugge – Stand van zaken	1209
58	31.10.2002	J. Maes	N369 Diksmuidseweg Ieper – Heraanleg	1210
59	31.10.2002	J. Maes	N308 Ieper-Poperinge – Fietspad	1210
60	31.10.2002	J. Maes	N365 St.-Eloois-Mesen – Fietspad	1210
61	31.10.2002	M. Cordeel	Kreukelpalen – Kostprijs	1211

62	31.10.2002	L. Van Nieuwenhuysen	<i>Oude sluis Wintam – Ontmanteling</i>	1211
63	31.10.2002	L. Van Nieuwenhuysen	<i>Veerdienst Wintam-Schelle – Aanlegplaats Niel</i>	1212
64	31.10.2002	L. Van Nieuwenhuysen	<i>Zuidelijk Eiland Bornem – Werken</i>	1212
65	31.10.2002	L. Van Nieuwenhuysen	<i>Zeesluis Wintam – Bezoekerscentrum</i>	1212
66	31.10.2002	J. Sauwens	<i>Gratis openbaar vervoer – Hasselt</i>	1213
67	08.11.2002	F. Ramon	<i>Spierekanaal Spiere-Helkijn – Rooiing van populieren</i>	1216
68	08.11.2002	L. Van Nieuwenhuysen	<i>Gewestoverschrijdende buslijnen – Taalgebruik bestemmingsborden</i>	1217
69	08.11.2002	D. Holemans	<i>De Lijn Gent – Tramlijn Vlaanderenstraat</i>	1218
70	08.11.2002	D. Holemans	<i>De Lijn Gent – Gratis laatavondvervoer</i>	1218
71	08.11.2002	D. Holemans	<i>Brusselsesteenweg Gent – Heraanleg</i>	1218
72	08.11.2002	J. Verfaillie	<i>Luchthaven Oostende – Nieuwe trajecten</i>	1219
73	08.11.2002	E. Glorieux	<i>Voorstadstramlijnen – Investerings</i>	1220
74	08.11.2002	E. Glorieux	<i>Mobiliteitsconvenants – Stand van zaken</i>	1221
75	08.11.2002	E. Matthijs	<i>Omvorming N49 tot autosnelweg – Kruispunt Kaprijke</i>	1221
76	08.11.2002	P. Hostekint	<i>N391 Zwevegem – Omleiding en brug</i>	1222
77	08.11.2002	P. Hostekint	<i>N8 Avelgem – Fietspaden</i>	1222
78	08.11.2002	P. Hostekint	<i>N8 Heestert-Moen – Fietspaden</i>	1222
79	08.11.2002	P. Hostekint	<i>N36 Staden-Roeselare – Fietspaden</i>	1223
80	08.11.2002	P. Hostekint	<i>N43 Kortrijk-Aalbeke – Fietspaden</i>	1223
81	08.11.2002	P. Hostekint	<i>N327 Tielt-St.-Baafs-Vijve – Fietspaden</i>	1223
82	08.11.2002	P. Hostekint	<i>N370 Lichtervelde – Spoorwegtunnel</i>	1224
83	08.11.2002	P. Hostekint	<i>N382 Anzegem – Heraanleg</i>	1224
84	08.11.2002	P. Hostekint	<i>N459 Oeselgem – Leiebrug</i>	1225
85	08.11.2002	P. Hostekint	<i>N382 – Heraanleg kruispunten</i>	1225
86	08.11.2002	P. Hostekint	<i>N382 – Nieuwe weg</i>	1225
87	08.11.2002	C. Decaluwe	<i>Gewestwegen – Structureel onderhoud</i>	1226
88	08.11.2002	C. Decaluwe	<i>Investeringsprogramma openbare werken – Uitvoeringspercentage</i>	1226
89	08.11.2002	C. Decaluwe	<i>Zwarte punten Menen – Stand van zaken</i>	1227
90	08.11.2002	C. Decaluwe	<i>Zwarte punten Ieper – Stand van zaken</i>	1227
91	08.11.2002	C. Decaluwe	<i>Zwarte punten Harelbeke – Stand van zaken</i>	1228
92	08.11.2002	C. Decaluwe	<i>Zwarte punten Knokke-Heist – Stand van zaken</i>	1228
93	08.11.2002	C. Decaluwe	<i>Zwarte punten Deerlijk – Stand van zaken</i>	1229
94	08.11.2002	S. Becq	<i>Ontwerpen van decreet en besluit – Adviezen Raad van State</i>	1229

M. VOGELS, Vlaams minister van Welzijn, Gezondheid, Gelijke Kansen en Ontwikkelingssamenwerking

12	17.10.2002	P. Ceysens	<i>Inspectieverslagen Vlaams Fonds – Openbaarheid</i>	1259
----	------------	-------------------	---	------

25	31.10.2002	R. Van Cleuvenbergen	<i>Comités voor bijzondere jeugdzorg – Wachtlijsten</i>	1259
27	31.10.2002	I. van Kessel	<i>Gezondheidsdoelstellingen – Zuivelproducten</i>	1230
37	08.11.2002	P. Ceysens	<i>Opvoedingsondersteuning – Aanvragen</i>	1232

M. VANDERPOORTEN, Vlaams minister van Onderwijs en Vorming

13	24.10.2002	J. De Meyer	<i>Ouderschapsverlof onderwijspersoneel – Overleg met RVA</i>	1261
14	24.10.2002	J. De Meyer	<i>CAO VI – Gescos Brussels Hoofdstedelijk Gewest</i>	1262
17	31.10.2002	F. Ramon	<i>Allochtonen leraars – Stand van zaken</i>	1263
18	08.11.2002	L. Van Nieuwenhuysen	<i>Franstalige faciliteitenscholen – Subsidiëring</i>	1232
20	08.11.2002	S. Becq	<i>Ontwerpen van decreet en besluit – Adviezen Raad van State</i>	1233
22	08.11.2002	L. Van Nieuwenhuysen	<i>Faciliteitenonderwijs – Overleg met Franse Gemeenschap</i>	1233
23	08.11.2002	L. Van Nieuwenhuysen	<i>Franstalige faciliteitenscholen – Nationaliteiten</i>	1234

V. DUA, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw

34	08.11.2002	J. Loones	<i>Visserij – Federale maatregelen</i>	1237
35	08.11.2002	J. Malcorps	<i>Transportverpakkingsafval – Verwerking</i>	1237
36	08.11.2002	P. Wille	<i>Vlarem – Stalcapaciteit</i>	1239
37	08.11.2002	M. Van den Eynde	<i>Stedelijk zwembad Lier – Stedenbouw</i>	1241
38	08.11.2002	S. Becq	<i>Ontwerpen van decreet en besluit – Adviezen Raad van State</i>	1241
39	21.11.2002	C. Decaluwe	<i>Brownfields – West-Vlaanderen</i>	1241
41	21.11.2002	M. Van den Eynde	<i>Europese leefmilieu-informatie – Betrokkenheid</i>	1242

D. VAN MECHELEN, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening

△ 32	08.11.2002	D. Holemans	<i>Alcatel – Overheidssteun</i>	1243
34	08.11.2002	J. Loones	<i>Leegstand – VZW Lancelot</i>	1245
△ 35	08.11.2002	M. Van den Eynde	<i>Stedelijk zwembad Lier – Stedenbouw</i>	1245
39	21.11.2002	J. Verfaillie	<i>Verkoop van hoeveproducten – Bouwvergunning</i>	1250
44	21.11.2002	J. Verfaillie	<i>Windturbines Gistel – Risico's</i>	1251

P. VAN GREMBERGEN, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Cultuur, Jeugd en Ambtenarenzaken

20	31.10.2002	R. Van Cleuvenbergen	<i>Decreet lokaal cultuurbeleid – Toegankelijkheid</i>	1252
21	08.11.2002	S. Becq	<i>Ontwerpen van decreet en besluit – Adviezen Raad van State</i>	1253
22	08.11.2002	L. Van Nieuwenhuysen	<i>Nationaal Erfgoed – Federaal initiatief</i>	1253

J. GABRIELS, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Buitenlandse Handel en Huisvesting

13	31.10.2002	J. Verfaillie	<i>Flanders Language Valley – Economische expansiesteun</i>	1253
14	08.11.2002	D. Holemans	<i>Alcatel – Overheidssteun</i>	1254
15	08.11.2002	J. Loones	<i>Leegstand – VZW Lancelot</i>	1254
20	21.11.2002	R. Van Cleuvenbergen	<i>Mercuriusprojecten – Verlenging</i>	1255
24	21.11.2002	C. Decaluwe	<i>Sociale huisvesting – Onderzoek financieringsstromen</i>	1256

G. VANHENGEL, Vlaams minister van Sport en Brusselse Aangelegenheden

3	08.11.2002	M. Keulen	<i>Dopingbestrijding – Amateur-sportbeoefenaars</i>	1257
4	08.11.2002	S. Becq	<i>Ontwerpen van decreet en besluit – Adviezen Raad van State</i>	1258
5	08.11.2002	L. Van Nieuwenhuysen	<i>Brussel – Taalrapport</i>	1258