



12-13-14-15-16-17
Handelingen 18-19-20-21-22-23

VLAAMSE RAAD

ZITTING
1990-1991

Vergaderingen van december 1990

ACTIEPLAN TER BESTRIJDING VAN DE STRUCTURELE WERKLOOSHEID

BENOEMING VAN DE GRIFFIER

BESTUURLIJK BELEID

HULDE AAN DE SCHEIDENDE GRIFFIER

MIDDELENBEGROTING 1991

NEDERLANDSTALIG OPENBAAR BIBLIOTHEEKWERK

PROGRAMMADECREET

UITGAVENBEGROTING 1991

Inhoud

Nr. 12 Vrijdag 7 december 1990 Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 307

Werkgroep Migranten
Samenstelling, blz. 307

Ontwerp van decreet betreffende het bestuurlijk beleid
– 395 (1989-1990) – Nrs. 1 (+ Errata) tot 12

Algemene bespreking (Voortzetting), blz. 307

Sprekers : Minister L. Van den Bossche, de heren A. Denys, J. Geysels

Artikelsgewijze bespreking, blz. 317

Sprekers : de heer A. Denys, Minister L. Van den Bossche, Minister T. Kelchtermans, de heren J. Geysels, G. Verhaegen

Regeling van de werkzaamheden, blz. 339

Nr. 13 Vrijdag 7 december 1990 Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 341

Ontwerp van decreet betreffende het bestuurlijk beleid
– 395 (1989-1990) – Nrs. 1 (+ Errata) tot 12

Artikelsgewijze bespreking (Voortzetting), blz. 341

Sprekers : de heren J. Geysels, A. Denys, Minister T. Kelchtermans, Minister L. Van den Bossche

Voorstel van resolutie van de heer M. Olivier C.S. betreffende een samenwerkingsakkoord voor een actieplan ter bestrijding van de structurele werkloosheid
– 253 (1988/1989) – Nrs. 1 tot 6

Bespreking, blz. 352

Sprekers : de heren J. De Roo, D. Van Mechelen, I. Egelmeers, J. Geysels, L. Dierickx, A. Denys, M. Olivier

Motie van orde

Persoonlijk feit, blz. 359

Sprekers : de heren A. Denys, M. Olivier

Voorstel van resolutie van de heer M. Olivier C.S. betreffende een samenwerkingsakkoord voor een actieplan ter bestrijding van de structurele werkloosheid
– 253 (1988/1989) – Nrs. 1 tot 6

Bespreking (Voortzetting), blz. 360

Spreker : de heer D. Van Mechelen

Omslag 2

Ontwerp van decreet betreffende het bestuurlijk beleid
– 395 (1989-1990) – Nrs. 1 (+ Errata) tot 12

Aangehouden stemmingen, blz. 360

Sprekers : de heren R. Van Rompaey, A. Denys, Minister J. Lenssens

Hoofdelijke stemming, blz. 371

Sprekers : de heren L. Hancké, J. Geysels, A. Denys, R. Van Hooland, G. Verhaegen

Voorstel van resolutie van de heer M. Olivier C.S. betreffende een samenwerkingsakkoord voor een actieplan ter bestrijding van de structurele werkloosheid
– 253 (1988/1989) – Nrs. 1 tot 6

Hoofdelijke stemming, blz. 375

Regeling van de werkzaamheden, blz. 375

Nr. 14 Maandag 10 december 1990 Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 377

Ontwerp van decreet houdende de middenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991
– 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 7 (1989-1990) – Nrs. 1 tot 4
– 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
– 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991

– 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 8 (1989-1990) – Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 7 (+ Addenda) en 8 tot 13
– 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
– 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting

– 424 (1990-1991) – Nrs. 1 tot 19

Algemene bespreking, blz. 377

Sprekers : mevrouw A. Duroi-Vanhelmont, verslaggever, de heer A. Denys, verslaggever, de heer G. Verhaegen, Minister G. Geens, de heren P. Za;Ec;Tbergen, E. Van Rompuy,

Regeling van de werkzaamheden, blz. 397

Nr. 15 Maandag 10 december 1990 Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 399

Ontwerp van decreet houdende de middenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991
– 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 7 (1989-1990) – Nrs. 1 tot 4
– 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
– 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991

– 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 8 (1989-1990) – Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 7 + Addenda en 8 tot 13
– 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
– 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting 1991
– 424 (1990-1991) – Nrs. 1 tot 19

Algemene bespreking (Voortzetting), blz. 399

Sprekers : de heren W. De Vlieghere, A. Denys, Minister G. Geens, de heren E. Van Rompuy, P. Van Grembergen, J. Pede, J. Loones, J. Vandermarliere, R. Daems

Mededeling van de Voorzitter, blz. 418

Ontwerp van decreet houdende de middenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991

– 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 7 (1989-1990) – Nrs. 1 tot 4
– 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
– 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991

– 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 8 (1989-1990) – Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 7 + Addenda en 8 tot 13
– 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
– 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting 1991

– 424 (1990-1991) – Nrs. 1 tot 19

Algemene bespreking (Voortzetting)

Buitenlandse en Externe aangelegenheden, blz. 418

Sprekers : de heer J. De Bremaeker, verslaggever, de heren A. Kempinaire, W. Luyten, Minister G. Geens, de heren A. Denys, G. Janzegers, G. Verhaegen

Regeling van de werkzaamheden, blz. 429

**Nr. 16 Dinsdag 11 december 1990
Morgenvergadering**

Berichten van verhindering, blz. 431

Ontwerp van decreet houdende de middenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991
– 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 7 (1989-1990) – Nrs. 1 tot 4
– 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
– 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991
– 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 8 (1989-1990) – Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 7 + Addenda) en 8 tot 13
– 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
– 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting 1991
– 424 (1990-1991) – Nrs. 1 tot 19

Algemene bespreking (Voortzetting)

Onderwijs en vorming, blz. 431

Sprekers : mevrouw A. Leysen, verslaggever, mevrouw M. Panneels-Van Baelen, verslaggever, de heren C. Moors, E. Beysen, Minister D. Coens, de heren A. Denys, M. Van Peel, W. Seeuws, E. Van Rompuy, L. Vanhorenbeek. Minister R. De Wulf, de heren G. Janzegers, G. Annemans; R. Deswaene, mevrouw N. Maes

Regeling van de werkzaamheden, blz. 458

**Nr. 17 Dinsdag 11 december 1990
Middagvergadering**

Berichten van verhindering, blz. 459

Ontwerp van decreet houdende de middenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991
– 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 7 (1989-1990) – Nrs. 1 tot 4
– 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
– 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991

– 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 8 (1989-1990) – Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 7 + Addenda) en 8 tot 13
– 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
– 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting 1991

– 424 (1990-1991) – Nrs. 1 tot 19

Algemene bespreking (Voortzetting)

Onderwijs en vorming (Voortzetting), blz. 459

Sprekers : de heren A. Schellens, F. Sarens, R. Garcia, Jos Bosmans, J. Verheyden, mevrouw M. De Meyer, Minister D. Coens, de heren E. Beysen, L. Vanhorenbeek, Minister R. De Wulf, de heer A. Denys

Media, blz. 471

Sprekers : de heren E. Van Rompuy, A. Denys, Minister P. Dewael, de heren A. De Beul, D. Van Mechelen, P. Chevalier, H. Van Dienderen, H. Van Rompaey

Cultuur, blz. 486

Sprekers : de heer F. Bosmans, verslaggever, de heer M. Van Peel, verslaggever, Minister P. Dewael, de heren P. Berben, W. Seeuws, J. Geysels, H. Van Rompaey, A. De Beul, L. Peeters, W. Luyten, M. Desutter, H. Lauwers, W. Content, A. Denys

Ontwerp van decreet houdende wijziging van het decreet van 19 juni 1978 betreffende het Nederlandstalige openbare bibliotheekwerk

– 407 (1990-1991) – Nrs. 1 tot 3

Algemene bespreking, blz. 509

Sprekers : de heer M. Van Peel, verslaggever, de heren G. Verhaegen, W. Seeuws, A. De Beul, J. Geysels, Minister P. Dewael

Regeling van de werkzaamheden, blz. 513

**Nr. 18 Woensdag 12 december 1990
Morgenvergadering**

Berichten van verhindering, blz. 515

Ontwerp van decreet houdende de middenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991

– 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 7 (1989-1990) – Nrs. 1 tot 4
– 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
– 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991

– 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 8 (1989-1990) – Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 7 + Addenda) en 8 tot 13
– 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
– 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting 1991

– 424 (1990-1991) – Nrs. 1 tot 19

Algemene bespreking (Voortzetting)

Binnenlandse Aangelegenheden en Openbaar Ambt, blz. 515

Sprekers : de heer R. Vanlerberghe, verslaggever, de heer M. Van Peel, Minister L. Van den Bossche, de heren M. Vanhoutte, H. De Loor, A. Denys, L. Vanhorenbeek, L. Peeters, J. Pede, E. Van Vaerenbergh, R. Van Hoolland

Regeling van de werkzaamheden, blz. 537

**Nr. 19 Woensdag 12 december 1990
Middagvergadering**

Berichten van verhindering, blz. 539

Ontwerp van decreet houdende de middenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991

– 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 7 (1989-1990) – Nrs. 1 tot 4
– 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
– 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991

– 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 8 (1989-1990) – Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 7 + Addenda) en 8 tot 13
– 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
– 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting 1991

– 424 (1990-1991) – Nrs. 1 tot 19

Algemene bespreking (Voortzetting)

Welzijn en gezondheid, blz. 539

Sprekers : de heer A. Deneir, verslaggever, mevrouw A. Duroi-Vanhelmont, verslaggever, Minister J. Lenssens, de heren J. Van Hecke, J. Devolder, A. Denys, J. Van der Sande,

W. Peeters, F. Dewinter, mevrouw T. Merckx-Van Goey, de heren H. Lauwers, W. Seeuws, F. Dielens, L. Hancké, Minister H. Weckx

Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting, blz. 570

Sprekers : de heer J. Van Eetvelt, verslaggever, de heren F. Vreven, H. De Loor, P. Vangansbeke, J. De Seranno, J. Timmermans, R. Van Rompaey, mevrouw F. Brepoels, de heer M. Olivier, Minister L. Waltniel

Regeling van de werkzaamheden, blz. 587

**Nr. 20 Donderdag 13 december 1990
Morgenvergadering**

Berichten van verhindering, blz. 589

Ontwerp van decreet houdende de middenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991
– 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 7 (1989-1990) – Nrs. 1 tot 4
– 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
– 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991
– 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 8 (1989-1990) – Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 7 + Addenda) en 8 tot 13
– 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
– 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting 1991
– 424 (1990-1991) – Nrs. 1 tot 19

Algemene bespreking (Voortzetting), blz. 589

Openbare Werken en Verkeer, blz. 589

Motie van orde

Coördinatie van de werkzaamheden van de Vlaamse Raad met deze van de Kamer, blz. 589

Spreker : de heer H. De Croo

Ontwerp van decreet houdende de middenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991
– 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 7 (1989-1990) – Nrs. 1 tot 4
– 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
– 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991
– 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)

– 8 (1989-1990) – Nrs. 1 (+ Biilanen) tot 7 + Addenda) en 8 tot 13
– 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
– 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting

– 424 (1990-1991) – Nrs. 1 tot 19

Algemene bespreking (Voortzetting), blz. 589

Openbare Werken en Verkeer (Voortzetting), blz. 590

Sprekers : de heer H. De Croo, de heer M. Didden, verslaggever, de heer T. Van Parys, verslaggever, de heer J. Ansoms, Minister J. Sauwens, de heren A. Schellens, H. Van Dierden, P. Van Grembergen, P. Dummez, A. Denys, W. Content, H. Candries, R. Van Hooland, W. Verreycken, J. De Seranno

Regeling van de werkzaamheden, blz. 616

**Nr. 21 Donderdag 13 december 1990
Middagvergadering**

Berichten van verhindering, blz. 617

Ontwerp van decreet houdende de middenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991
– 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 7 (1989-1990) – Nrs. 1 tot 4
– 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
– 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991
– 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 8 (1989-1990) – Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 7 + Addenda) en 8 tot 13
– 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
– 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting

– 424 (1990-1991) – Nrs. 1 tot 19

Algemene bespreking (Voortzetting)

Economie, Energie en Tewerkstelling, blz. 617

Sprekers : de heer J. De Roo, verslaggever, de heer I. Egelmeers, verslaggever, de heren C. Lisabeth, L. Bril, P. Vangansbeke, J. Laverge, mevrouw M.-P. Kestelijn-Sierens, mevrouw M. De Meyer, de heren H. Candries, A. Denys, F. Dielens, Mi-

nister N. De Batselier, Minister R. De Wulf

Regeling van de werkzaamheden, blz. 643

**Nr. 22 Vrijdag 14 december 1990
Morgenvergadering**

Berichten van verhindering, blz. 645

Samenstelling van een Commissie

Wijzigingen onder de plaatsvervangende leden, blz. 645

Ontwerp van decreet houdende de middenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991
– 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 7 (1989-1990) – Nrs. 1 tot 4
– 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
– 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991

– 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 8 (1989-1990) – Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 7 + Addenda) en 8 tot 13
– 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
– 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting 1991

– 424 (1990-1991) – Nrs. 1 tot 19

Algemene bespreking (Voortzetting)

Leefmilieu en Natuurbehoud, blz. 645

Sprekers : de heer J. Dufaux, verslaggever, de heer C. Lisabeth, verslaggever, de heren Jos Bosmans, Jozef Bosmans, J. Timmermans, Minister T. Kelchtermans, de heren J. Cuyvers, R. Van Hooland, W. Verreycken, E. Gryp, J. Caudron, E. Van Vaerenbergh, M. Capoen

Regeling van de werkzaamheden, blz. 670

**Nr. 23 Vrijdag 14 december 1990
Middagvergadering**

Berichten van verhindering, blz. 671

Voorstellen van decreet

Indiening en verwijzing, blz. 671

Voorstel van resolutie

Indiening en verwijzing, blz. 671

Beleidsbrief

Indiening en verwijzing, blz. 671

Verslag van het Rekenhof

Indiening en verwijzing, blz. 671

Verslagen

Indiening, blz. 672

Verzoekschrift

Indiening en verwijzing, blz. 673

Opmerking van het Rekenhof

Indiening en verwijzing, blz. 673

Kennisgeving van het Arbitragehof

Indiening, blz. 673

Schriftelijke vragen (Regl. art. 74)

Indiening, blz. 674

Ontwerp van decreet houdende de middenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991

- 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
- 7 (1989-1990) – Nrs. 1 tot 4
- 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
- 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991

- 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
- 8 (1989-1990) – Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 7 + Addenda en 8 tot 13
- 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
- 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting 1991

- 424 (1990-1991) – Nrs. 1 tot 19

Algemene bespreking (Voortzetting)

Leefmilieu en Natuurbehoud (Voortzetting), *blz. 674

Sprekers : Minister T. Kelchtermans, de heren J. Geysels, A. Denys, E. Gryp, mevrouw N. Maes

Ontwerp van decreet houdende de middenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991

- 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
- 7 (1989-1990) – Nrs. 1 tot 4
- 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
- 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Artikelsgewijze bespreking, blz. 681

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse

Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991

- 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
- 8 (1989-1990) – Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 7 + Addenda en 8 tot 13
- 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
- 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Artikelsgewijze bespreking, blz. 682

Sprekers : de heren A. Denys, J. Geysels, Minister G. Geens, de heren J. De Seranno, R. Daems, G. Janzegers, mevrouw N. Maes

Ontwerp van decreet houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting 1991

- 424 (1990-1991) – Nrs. 1 tot 19

Artikelsgewijze bespreking, blz. 711

Sprekers : de heer A. Denys, Minister G. Geens, de heren A. Deneir, R. Daems

Ontwerp van decreet houdende wijziging van het decreet van 19 juni 1978 betreffende het Nederlandstalige openbare bibliotheekwerk

- 407 (1990-1991) – Nrs. 1 tot 3

Artikelsgewijze bespreking, blz. 749

Hulde aan de scheidende Griffier, blz. 750

Benoeming van de Griffier, blz. 752

Mededeling van de Voorzitter

Commissie belast met het onderzoek over het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse, blz. 753

Ontwerp van decreet houdende de middenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991

- 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
- 7 (1989-1990) – Nrs. 1 tot 4
- 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
- 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Hoofdelijke stemming, blz. 753

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar

- 6 (1989-1990) – Nr. 1 (Toelichtingen)
- 8 (1989-1990) – Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 7 + Addenda en 8 tot 13
- 13 (1989-1990) – Nr. 1 (Advies SERV)
- 15 (1990-1991) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Aangehouden stemmings, blz. 754

Sprekers : de heren G. Janzegers, R. Daems

Hoofdelijke stemming, blz. 762

Sprekers : de heren A. Denys, J. Geysels, G. Annemans

Voorstel van motie van overeenstemming
Hoofdelijke stemming, blz. 765

Ontwerp van decreet houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting 1991

- 424 (1990-1991) – Nrs. 1 tot 19

Aangehouden stemmings, blz. 766

Spreker : de heer R. Daems

Hoofdelijke stemming, blz. 771

Samenstelling van een Commissie

Wijziging onder de vaste leden, blz. 772

Ontwerp van decreet houdende wijziging van het decreet van 19 juni 1978 betreffende het Nederlandstalige openbare bibliotheekwerk

- 407 (1990-1991) – Nrs. 1 tot 3

Hoofdelijke stemming, blz. 772

Regeling van de werkzaamheden, blz. 773

Bijlage 1

Ontwerp van decreet houdende de middenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991. Tabel, blz. 777

Bijlage II

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991. Tabel, blz. 785

Bijlage III

Vraag om uitleg

Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud

Vraag om uitleg van mevrouw F. Brepoels aan de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de jacht in het Schulensbroek, blz. 824

20e vergadering

Donderdag 13 december 1990
Morgenvergadering

VOORZITTER : de heer L. Vanvelthoven

— *De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.*

— *De vergadering wordt geopend om 9.30 uur.*

De Voorzitter : Dames en heren, de vergadering is geopend.

BERICHTEN VAN VERHINDERING

De Voorzitter : G. Cardoen, M. Mahieu, C. Marchand, M. Schoeters, H. Suykerbuyk ; gezondheidsredenen.

E. Baldewijns ; buitenslands.

P. Berben, E. Beysen, A.-M. Neyts-Uyttebroeck, R. Uyttendaele ; ambtsverplichtingen.

ONTWERP VAN DECREET houdende de middelenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991

— 6 (1989-1990) — Nr. 1 (Toelichtingen)

— 7 (1989-1990) — Nrs. 1 tot 4

— 13 (1989-1990) — Nr. 1 (Advies SERV)

— 15 (1990-1991) — Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

ONTWERP VAN DECREET houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991

— 6 (1989-1990) — Nr. 1 (Toelichtingen)

— 8 (1989-1990) — Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 7 (+ Addenda) en 8 tot 13

— 13 (1989-1990) — Nr. 1 (Advies SERV)

— 15 (1990-1991) — Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

ONTWERP VAN DECREET houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting 1991

— 424 (1990-1991) — Nrs. 1 tot 19

Algemene bespreking (Voortzetting)

De Voorzitter : Aan de orde is de voortzetting van het begrotingsdebat.

OPENBARE WERKEN EN VERVOER (Voortzetting)

De Voorzitter : Wij behandelen nu de materies waarvoor Minister Sauvens bevoegd is, met name Openbare Werken en Vervoer.

De heer De Croo heeft het woord betreffende de coördinatie van de werkzaamheden van de Vlaamse Raad met deze van de Kamer.

MOTIE VAN ORDE

Coördinatie van de werkzaamheden van de Vlaamse Raad met deze van de Kamer

De heer H. De Croo : Mijnheer de Voorzitter, reeds bij het kriecken van de dag wordt er vergaderd, wat ik niet erg vind aangezien ik gewoonlijk 's ochtends om 6.30 uur begin.

Vandaag vergadert echter ook de Kamercommissie voor Infrastructuur waarin — gelijklopend met dit debat — onder meer de begroting van verkeerswezen wordt behandeld. Ik betreur dit hartsgrondig. De leden die lid zijn van de Kamercommissie zijn ook lid van de Vlaamse Raad en moeten tegelijkertijd verschillende vergaderingen met gelijkaardige onderwerpen bijwonen.

Ik weet wel dat is overeengekomen om sommige commissievergaderingen van de Kamer te houden gedurende de Openbare Vergadering van de Vlaamse Raad. Ik heb daartegen geen bezwaar maar dat men dit debat houdt in de Vlaamse Raad en terzelfder tijd een gelijklopend debat in de Kamercommissie organiseert ontsiert onze werkzaamheden.

Ik verzoek u hiervan akte te nemen en mijn verklaring te bezorgen aan wie het behaagt, en vooral aan wie ervan op de hoogte moet zijn.

De Voorzitter : Wij nemen akte van uw verklaring en zullen onze bezorgdheid in dit verband uiten bij de Voorzitter van de bevoegde Kamercommissie.

Het incident is gesloten.

ONTWERP VAN DECREET houdende de middelenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991

— 6 (1989-1990) — Nr. 1 (Toelichtingen)

— 7 (1989-1990) — Nrs. 1 tot 4

— 13 (1989-1990) — Nr. 1 (Advies SERV)

— 15 (1990-1991) — Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

ONTWERP VAN DECREET houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991

— 6 (1989-1990) — Nr. 1 (Toelichtingen)

— 8 (1989-1990) — Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 7 (+ Addenda) en 8 tot 13 — 13 (1989-1990) — Nr. 1 (Advies SERV)

— 15 (1990-1991) — Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

ONTWERP VAN DECREET houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting 1991

— 424 (1990-1991) — Nrs. 1 tot 19

Algemene bespreking (Voortzetting)

De Voorzitter : Aan de orde is de voortzetting van het begrotingsdebat.

OPENBARE WERKEN EN VERVOER (Voortzetting)

De Voorzitter : De heer Didden, verslaggever, heeft het woord.

De heer M. Didden, verslaggever (*op de tribune*) : Mijnheer de Voorzitter, ik zal voor de derde maal verslag uitbrengen van onze commissiewerkzaamheden. Een eerste maal heb ik verslag uitgebracht in de Commissie voor Openbare Werken, een tweede maal in de Commissie voor Financiën, en nu, de derde maal, in plenaire vergadering.

De Voorzitter : Mijnheer Didden, ook uw spreektijd is beperkt. Ik verzoek u alleen de krachtlijnen naar voren te brengen.

De heer M. Didden : Mijnheer de Voorzitter, deze begroting vormt het eerste luik van het Verkeers- en Vervoersplan, of het zogenaamde indicatief meerjarenplan 1990-1995. In dit Verkeers- en Vervoersplan werd een verhoging van 3 miljard frank vooropgesteld voor de volgende begrotingen. In de begroting, die wij nu bespreken, zijn 2,5 miljard frank bijkomende investeringsmiddelen ingeschreven. De begroting 1991 stemt dus in grote mate overeen met wat in fase 1 van het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen werd vooropgesteld.

In totaal bevat deze begroting 36,9 frank aan middelen, gespreid over 8 programma's. Meer dan de helft van de middelen behoort tot het investeringsprogramma .

15 miljard frank heeft betrekking op natte investeringen, de waterwegen, de havens en waterbeheersing.

De heer H. De Croo : In verband met nat en droog een kleine anekdote. In de tijd van verkiezingen in mijn kleine gemeente, Michelbeke, waren er maar twee partijen, de drogen en de natten, waartoe ik behoor.

De heer M. Didden : Mijnheer De Croo, ik zal het nu verder hebben over de sector waarin u goed thuis is, de natte. In deze begroting zijn de natte investeringen niet te onderschatten, dat moge u troosten.

Voor de waterwegen en de binnenvaart probeert men de voornaamste knelpunten weg te werken, in het Albertkanaal, in het Rupelkanaal en in de vaarwegen tussen Gent en Frankrijk.

Het programma voor de havens stemt volledig overeen met wat in de Vlaamse Havenvereniging werd voorgesteld. In deze begroting is voor het investeringsprogramma 6,9 miljard frank uitgetrokken, het gemiddeld jaarlijks aandeel van de Vlaamse Gemeenschap in het tienjarenprogramma van 80 miljard frank, waarvan een gedeelte niet door de Vlaamse Gemeenschap moet worden gedragen. Wat de Havencommissie oorspronkelijk voorstelde werd gereduceerd, en wel met 120 miljard frank.

Dan is er de waterbeheersing, en het beleid inzake overstromingen, waarvoor de heer De Croo waarschijnlijk veel belangstelling heeft. De programma's van het SIGMA-plan worden verdergezet voor de Zeeschelde, de Maas en de Dender. De gelden voor het investeringsprogramma worden verhoogd van 5,5 tot 7 miljard frank. Dit stemt volledig overeen met wat in het indicatief meerjarenplan is vereist voor de eerste fase.

De leden van de Commissie hechten groot belang aan de uitvoering van de fysieke programma's. In het schriftelijk verslag wordt uitvoerig beschreven hoe de programma's zijn

uitgevoerd. Bovendien staat in bijlage 1 een overzicht van de programma's per provincie en in bijlage 2 de stand van zaken van de uitvoering in 1989. In de bijlagen 4 en 5 staan zeer concrete gegevens over de verkeersveiligheid, per provincie. Aldus is het verslag een nuttig document om te raadplegen .

Ook voor het programma gemeenschappelijk vervoer zijn de investeringskredieten verhoogd. In totaal is voor het openbaar vervoer in Vlaanderen 10,2 miljard frank beschikbaar, en de investeringskredieten zijn gestegen van 1,4 miljard frank naar 2,4 miljard frank. Ook dat stemt overeen met wat in het indicatief meerjarenplan werd gevraagd.

Deze middelen werden vooral aangewend voor kwaliteitsverbetering van het busvervoer. Dat is een eerste aanzet opdat van deze vorm van openbaar vervoer meer gebruik zou worden gemaakt.

Deze begroting trekt 275 miljoen frank uit voor de regionale luchthavens, 106 miljoen frank voor het programma van de gebouwen en 376 miljoen frank voor het algemeen programma, waaronder onder meer het hydrologisch instituut in Borgerhout ressorteert.

Het schriftelijk verslag probeert de uitvoerige bespreking weer te geven, waarin enkele vragen onopgelost bleven. Ik heb mij de moeite getroost over één onopgelost probleem wat meer informatie te bekomen, namelijk het probleem van de zogenaamde spoorwegbruggen. Op bladzijde 20 en 21 staat daarover een passus. De Minister verklaart hierin dat in Ruisbroek en Landegem een verdubbeling van de spoorwegbruggen noodzakelijk is. Dit is misschien wel het geval voor Landegem, omdat het gaat over de lijn 50A Gent-Kust, daar is immers een verhoogde capaciteit nodig. Dit geldt evenwel niet voor de verbinding tussen Puurs en Boom, meer bepaald de lijn 52 waarop de brug van Ruisbroek betrekking heeft. Hier vraagt men alleen de uitvoering van de overeenkomsten. Als verslaggever wil ik hieromtrent evenwel enige kritiek formuleren. Het heeft geen zin dat de nationale spoorweg een kat en muis spelletje speelt met de Vlaamse Gemeenschap.

Didden

Geen enkele gebruiker heeft daaraan een boodschap. Het spoorverkeer vormt een absolute schakel in het geïntegreerd mobiliteitsplan.

Op artikel 19 werd een amendement ingediend dat tot doel had de havens van Antwerpen en Gent, in verhouding tot hun betekenis, op gelijke voet te behandelen. De Executieve deed vervolgens een nieuw voorstel, het amendement en het aldus gewijzigde artikel 19 werden aangenomen.

De overige artikelen werden goedgekeurd met 8 stemmen tegen 2. (*Applaus*)

De Voorzitter : De heer Van Parys, verslaggever wat het programmamedecreet betreft, heeft het woord.

De heer T. Van Parys, verslaggever (*op de tribune*) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, geachte collega's, het verslag is bijzonder bondig, het betreft een materie die voorheen was geregeld door een circulaire van 21 januari 1927. Voor het capteren van water uit alle in het Vlaams Gewest gelegen waterwegen en havens moet men over een vergunning beschikken die wordt afgeleverd door de beheerders van de betreffende waterweg. Deze beheerders zijn : het Bestuur der Waterwegen, de Dienst voor de Scheepvaart, de NV Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel, de NV Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen en de havens van Antwerpen, Gent en Oostende.

De beheerder van de waterweg is belast met de inning en de invordering van de verschuldigde bedragen en met de controle op de naleving van de verplichtingen. De vergunninghouder dient een vergoeding te betalen die in verhouding staat tot het totale gecapteerde water. De precieze bedragen van deze vergoeding zijn bepaald in het verslag. Voor de drinkwatermaatschappijen wordt een speciaal tarief toegepast ; zij moeten slechts de helft van het tarief betalen. De vergunninghouders die gecapteerd water na gebruik terugstorten krijgen een vermindering op het verschuldigde bedrag.

Wat zijn de voornaamste discussiepunten geweest bij de bespreking in

de Commissie ? Het eerste probleem dat werd gesteld is dat van de captatie van water ten behoeve van landbouw, tuinbouw, bosbouw, en het beheer van natuurgebieden. Ook de sector van de visteelt werd ter sprake gebracht. Men was van mening dat het vooropgestelde tarief voor deze sector onhoudbaar was. Er werd dan ook bij artikel 83 een amendement ingediend door de heer De Seranno en consoorten waarbij het verschuldigde bedrag werd vastgesteld op 1.200 frank per jaar. Dit amendement werd eenparig aangenomen.

Een tweede probleem dat aan de orde was bij de bespreking handelde over de vraag of de beheerders die de bedragen innen de geïnde gelden ook voor eigen doeleinden mogen aanwenden dan wel moeten doorstorten aan de Vlaamse Gemeenschap. De vrees werd uitgedrukt dat, zo de beheerders de gelden zonder vergoeding moeten innen voor rekening van de Vlaamse Gemeenschap, de motivatie om veel inspanningen te doen voor de inning wel eens bijzonder gering zou kunnen zijn. De Gemeenschapsminister heeft daarop geantwoord dat de beheerders er alle belang bij hebben om de gelden degelijk te innen, vermits de geïnde gelden via de compensaties van de investeringsprogramma's zullen terugvloeien naar deze beheerders.

Bij artikel 86 werd een amendement ingediend door de heer De Seranno en consoorten dat het volgende inhoudt : de Vlaamse Executieve bepaalt de vergoeding die aan de beheerders toekomt, onverminderd hetgeen bepaald is in de wet van 17 mei 1976 tot oprichting van de Dienst voor de Scheepvaart. Dit amendement werd goedgekeurd. Zes leden stemden voor, één lid stemde tegen bij één onthouding.

Ik wil nog twee amendementen bespreken. Een eerste, van de heer Candries, bij artikel 85. Dit artikel bepaalde dat het debietmetingssysteem, nodig voor de vaststelling van het totale volume van het gecapteerde water door de vergunninghouder, moet voldoen aan de voorwaarden bepaald door de Vlaamse Executieve en dit volgens de principes van de hydraulica. Daar er heel wat meer gesofistikeerde meetsystemen be-

staan dan de hydraulica heeft de heer Candries voorgesteld de laatste zin te schrappen, wat — bijna evident — eenparig werd aangenomen.

Er was tenslotte een amendement van de heer Peuskens die voorstelde de termijn, binnen de welke de Executieve uitspraak moet doen over een beroep vanwege de vergunninghouder, te herleiden van zes naar drie maanden. Ook dit amendement werd eenparig aangenomen.

Mijnheer de Voorzitter, collega's, het geheel van de artikelen werd aangenomen met 6 stemmen voor bij 2 onthoudingen. (*Applaus*)

De Voorzitter : De heer Ansoms heeft het woord.

De heer J. Ansoms (*op de tribune*) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, geachte collega's, namens onze fractie zullen een vijftal uiteenzettingen worden gehouden. Dit is een illustratie van het belang dat onze fractie aan uw begroting hecht. Gezien de afgesproken duur van de spreektijd is het natuurlijk moeilijk om in het korte tijdsbestek van tien minuten een gefundeerde beoordeling uit te brengen over deze begroting.

Ik feliciteer de Minister met de door hem opgestelde begroting. De begroting Openbare Werken en Verkeer 1991 kan onze goedkeuring wegdragen omdat zij een aanzienlijke en noodzakelijke groei kent en omdat wij er de volgens ons noodzakelijke accentverschuivingen in terug vinden.

De begroting 1991 bedraagt in haar totaliteit bijna 37 miljard frank. In vergelijking met de aangepaste begroting van 1990 betekent dit een stijging met 14 ten honderd. Hiervan gaat 20 miljard frank naar het investeringsprogramma. Dit investeringsprogramma stijgt zelfs met 18 ten honderd ten opzichte van 1990. Deze stijging van de middelen voor Openbare Werken en Verkeer vinden wij meer dan noodzakelijk, en dit om volgende redenen :

ten eerste, door de explosieve toename van het autoverkeer. Men spreekt van een toename van 40 ten honderd tegen het jaar 2000 en dat dit niet overdreven is bewijzen de cijfers van

Ansoms

de laatste jaren, namelijk 11 ten honderd stijging per jaar op de autosnelwegen en 5 ten honderd op de secundaire wegen ;

ten tweede, door het onaanvaardbare hoog aantal verkeersslachtoffers in ons land : 85.000 slachtoffers per jaar, ofwel de bevolking van een ganse stad zoals Mechelen. Hiertoe behoren 18.000 zwaargewonden, waarvan velen voor gans hun leven getekend en 2.000 verkeersdoden, de totale bevolking van een doorsnee Vlaams dorp ;

ten derde, door de aanhoudende neerwaartse spiraal waarbij, door het nog steeds toenemende ruimtebeslag van de auto, de centra van onze steden en dorpen steeds meer onleefbaarder worden ;

tenslotte door de steeds grotere rol die het toenemende autoverkeer gaat spelen in de aantasting van ons milieu. Wij mogen immers niet vergeten dat 60 procent van de uitstoot van stikstofoxyde op rekening te schrijven is van het verkeer.

Welnu, door deze toenemende onbereikbaarheid van vele centra, door deze dramatische verkeersonveiligheid, door deze afnemende leefbaarheid van vele centra, en niet in het minst door de bedreiging van ons milieu, worden wij in de jaren '90 voor een enorm mobiliteitsvraagstuk geplaatst. De oplossing van dit probleem zal aan de politici veel creativiteit, politieke moed en nog meer middelen vragen.

Wij zijn blij dat de Vlaamse Executieve dit begint in te zien en in de begroting 1991 een niet onaanzienlijke stijging van de middelen heeft ingeschreven. Alleen twijfelen wij eraan of deze voorzichtige verhoging méér zal zijn dan een druppel op een hete plaat. Trouwens, de Minister zelf houdt in zijn Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen rekening met een mééruitgave van 3 miljard frank per jaar. En vermits de begroting 1991 het eerste jaar van dit plan is en de begroting slechts stijgt met 1,5 miljard frank, liggen wij al meteen achter op dit zeer voorzichtig schema.

Ik vrees dat ook 3 miljard frank onvoldoende zal zijn rekening houdend

met de omvang van het probleem. Wij betreuren het dat wij nog niet de kans kregen om dit Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen in de Commissie te bespreken. Ter zake is er momenteel in Vlaanderen een breed maatschappelijk debat aan gang. De lokale bestuurders worden uitgenodigd hun ideeën daarover weer te geven. Het is wel spijtig dat wij de kans niet kregen om daar in de Commissie uitvoerig van gedachten over te wisselen, vooral omdat het eerste jaar van het indicatief vervoersplan het jaar 1991 is, dus het jaar waarin de begroting die wij thans bespreken wordt uitgevoerd.

Een tweede reden van onze tevredenheid ligt in het feit dat Minister Sauwens accentverschuivingen voorstelt waar wij volledig kunnen achterstaan. Zo kan, door een extra toegeving van meer dan 800 miljoen frank, de accentverschuiving wat de prioritaire investeringen in verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid betreft, verder worden gezet. De meest wezenlijke vooruitgang werd geboekt op het beleidsterrein.

Een forse vooruitgang wordt ook geboekt op het terrein van het gemeenschappelijk vervoer. De Vlaamse Executieve heeft duidelijk haar prioriteit gevestigd in het stoppen van de afbouw van het gemeenschappelijk vervoerinstrument door de dotatie aan de vervoersmaatschappij, voor de werking en de besteding van het vervoersaanbod, met een half miljard frank te laten stijgen. Maar bovendien wenst de Vlaamse Executieve, naar de toekomst toe, de prioritaire rol die het gemeenschappelijk vervoer toebedeeld krijgt hard te maken door de investeringskredieten voor de gemeenschappelijke vervoersinfrastructuur haast te verdubbelen met name van 1,260 miljard frank in 1990 tot 2,380 miljard frank in 1991. Kortom, onze fractie kan zich terugvinden in de begroting zoals ze door de Minister wordt voorgesteld.

Een begroting opstellen is één zaak, ze uitvoeren een andere zaak. Welnu, over de uitvoering van uw begroting kan onze fractie veel minder enthousiast zijn. Tot onze spijt moeten wij vaststellen dat de Minister er maar niet in schijnt te lukken om al die prachtige voornemens die hij

reeds meer dan twee jaar kenbaar maakt, in de praktijk om te zetten.

In 1988 kreeg de Minister verschillende maanden de tijd zich voor te bereiden op zijn job. In begin 1989 werden de bevoegdheden overgeheveld. Nu, twee jaar later, kan men niet zeggen dat het departement op kruissnelheid draait. Ik zou dit willen illustreren aan de hand van enkele voorbeelden.

De bijlage van het verslag bevat een overzicht van de uitvoering van de begroting 1989. Voor de provincie Antwerpen werd er 1,030 miljoen frank voorzien. Uiteindelijk werd slechts 725 miljoen frank vastgelegd en uitgevoerd ofwel ongeveer 65 ten honderd. Wij hebben een poging gedaan om na te gaan — met de beperkte middelen waarover wij beschikken — hoever de uitvoering voor deze provincie is gevorderd voor de begroting 1990. Tot onze verbazing stelden wij vast dat van de 1 miljard frank er slechts 250 miljoen frank vastgelegd was, 250 miljoen frank aanbesteed was, 220 miljoen frank klaar was voor aanbesteding en 220 miljoen frank in voorstudie was. Ik vrees dus dat op 31 december 1990 het voorziene bedrag, meer dan 1 miljard frank, verre van besteed zal zijn. Dan heb ik het nog niet over de projecten zelf, want het zijn meestal de projecten die aansluiten op een nieuwe beleidsvisie, die niet tijdig uitgevoerd werden. Het betreft hier de cijfers van eind november.

Minister J. Sauwens : Mijnheer Ansoms, ik zal daar dieper op ingaan. Toch kan ik u reeds zeggen dat 1989 een zeer moeilijk jaar was, ingevolge de overheveling van het personeel. Inderdaad, op dat ogenblik ressorteerde het personeel nog onder nationale bevoegdheid. Toch zijn wij erin geslaagd ons investeringsprogramma vrijwel volledig vast te leggen. Het is mogelijk dat dit per provincie een aantal verschillen heeft teweeggebracht. Toch kan niet worden gesteld dat wij de begroting 1989 niet zouden uitgevoerd hebben. Integendeel, in de verschillende secties zijn er vastleggingen gebeurd vóór het einde van het jaar, zoals dit was overeengekomen.

De heer J. Ansoms : Mijnheer de Minister, ik heb enkel de cijfers geci-

Ansoms

teerd die vermeld zijn in de bijlage van het verslag betreffende de provincie Antwerpen. Indien u nagaat welke werken er in 1989 werden gepland, gaat het vaak om de aanleg van kruispunten en dergelijke ; dit werd trouwens in de bijlage vermeld. Wellicht betreurt u zelf dat u er voorlopig niet in geslaagd bent uw nieuwe visies op het terrein zichtbaar te maken.

Een ander voorbeeld is het fietspadenbeleid. Van bij zijn aantreden heeft de Minister terecht een grote prioriteit gegeven aan het fietspadenbeleid. Vlaanderen heeft ongeveer 5.000 kilometer gewestwegen, waarvan er slechts 32 ten honderd of 1.600 kilometer voorzien zijn van vrijliggende fietspaden. Jammer genoeg zijn 1.800 kilometer uitgerust met de verfoeilijke betonstroken langs de asfaltrijbanen en 30 ten honderd van het totaal heeft in het geheel geen voorzieningen voor fietsers. Op dat vlak moet dringend en aan een hoger tempo worden ingegrepen. Zo werd er de afgelopen vijf jaar slechts 325 kilometer aangelegd. Bijgevolg bent u er voor deze topprioriteit evenmin in geslaagd — alhoewel wij daar volledig achter staan — de nodige dynamiek in het departement teweeg te brengen om tot de uitvoering te komen.

Het derde voorbeeld is De Lijn. Op 8 augustus 1988 werd principieel beslist tot federalisering van het openbaar vervoer. In januari 1989 gebeurde de reële overdracht. In juni 1990 hebben wij in de Vlaamse Raad, aan een vrij hoog tempo, het decreet goedgekeurd. Het was toch de bedoeling — en het is wellicht nog de bedoeling — op 1 januari van start te gaan. Thans stellen wij vast dat er in de laatste weken van het jaar bepaalde beslissingen werden genomen, onder meer de samenstelling van de Raad van Beheer en gisteren de benoeming van de directeur en de adjunct-directeur, althans volgens sommige persberichten. Mijns inziens moet er nog heel wat gebeuren om De Lijn volledig operationeel te maken. U begrijpt dat de onrust bij het personeel sterk toeneemt. U weet bovendien dat dit een zeer gevoelige sector is. Eén vonk is voldoende om er de brand in te krijgen. Ik vrees

dat, indien op zeer korte termijn geen beslissingen worden genomen, die vonk inderdaad de brand in de pan zal doen slaan.

Minister J. Sauwens : Welke beslissingen bedoelt u ?

De heer J. Ansoms : De beslissingen betreffende het personeel. Zoals ik zei heerst er bij het personeel grote ongerustheid wegens de grote loonsverschillen bij de bestaande vervoermaatschappijen. Bijvoorbeeld, de buschauffeurs van de MIVA hebben een ander wedde dan de buschauffeurs van de MIVB. U begrijpt dat de betrokkenen wensen te weten welke de evolutie van hun wedde zal zijn. Ik verwijs naar de perscommuniqués van de vakbondcentrales dien-aangaande. Daaruit blijkt dat er grote ongerustheid is bij het lager personeel, zowel inzake hun toekomst als inzake hun statuut.

Minister J. Sauwens : Het Parlement heeft er zeker alle belang bij geen vonken te veroorzaken. Het decreet is op dit punt zeer duidelijk. Wij hebben geopteerd voor een autonoom overheidsbedrijf. Aan de Raad van Bestuur hebben wij één jaar de tijd gegeven om zelf een personeels- en weddestatuut te ontwikkelen. In het decreet is ook bepaald dat de Executieve deze taak naar zich zal trekken op het ogenblik dat de Raad van Bestuur in gebreke blijft, omdat het inderdaad een complex gegeven is.

In het decreet is ook vermeld dat het personeel overkomt met alle rechten die het op dit ogenblik geniet binnen de bestaande maatschappij. Strikt genomen kunnen dus geen problemen rijzen. Het ligt dus niet aan de Executieve om sneller te gaan werken of in te grijpen, aangezien aan alle mogelijke problemen in het decreet zelf een oplossing wordt gegeven.

De heer J. Ansoms : Mijnheer de Minister, u zal met mij akkoord gaan dat, wanneer het personeel weet dat op 1 januari de nieuwe maatschappij van start gaat en wanneer pas op 10 december de Raad van Bestuur wordt verkozen, het logisch is dat toch enige ongerustheid heerst.

Minister J. Sauwens : Dat is een ander punt.

De heer J. Ansoms : Wij vragen drin-

gend een debat in de Commissie en misschien ook in deze Raad over het beheerscontract. U heeft trouwens zelf gezegd dat het beheerscontract één van de belangrijkste instrumenten zal zijn. Inderdaad, dit is het belangrijkste instrument om vorm te geven aan het openbaar vervoer.

Minister J. Sauwens : Ik ben daartoe bereid.

De heer J. Ansoms : Mijnheer de Minister, onze fractie herkent zich volledig in uw begroting. Wij stellen ons alleen vragen inzake de uitvoering. Voor ons — en waarschijnlijk ook voor u — wordt 1991 het jaar van de waarheid. Wij wensen dat alle goede berichten die u heeft rondgestrooid op het terrein ook zichtbaar worden. Onze fractie neemt zich voor, dag na dag, het beleid op te volgen en het samen met u te evalueren. (*Applaus*)

De Voorzitter : De heer De Croo heeft het woord.

De heer H. De Croo (*op de tribune*) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, collega's, binnen het tijdsbestek van deze discussie doen de heer Denys en ik aan een zekere taakverdeling. Ikzelf zal proberen de ruimere mobiliteitsproblematiek in Vlaanderen te belichten naar aanleiding van de bespreking van deze begroting.

Ik dank de verslaggevers die een keurig geheel hebben gebracht van de nogal ruime behandeling van dit onderwerp in de Commissie, behandeling die zeer interessant was, minstens wat de informatie betreft.

Mijnheer de Voorzitter, het is evident dat de mobiliteit een belangrijke factor is voor de leefbaarheid, de veiligheid, de milieubescherming en tegelijkertijd ook een economische impact heeft op de infrastructuur. Ik zal trachten enkele aspecten van dit geheel te behandelen.

Een eerste aspect dat mij treft — en dit is een verwijt dat ik met mijn politieke vrienden die zich met de staatsvorming hebben beziggehouden, herhaal — is het bemoeilijken van de coördinatie zowel op het internationale als op het regionale vlak. Ik geef een paar voorbeelden. Vanuit Vlaanderen rijzen een aantal problemen inzake het buitenlands

De Croo

verkeer. Zolang de derde fase van de staatshervorming niet is doorgevoerd — wat er ook van kome — zal er een zekere onmondigheid blijven bestaan. Ik denk in dit verband aan de bereikbaarheid van onze grote havens, aan de verdieping van de Schelde of aan de waterverdragen met Nederland. Ik denk ook aan de belangrijke samenwerking tussen de verschillende loodsdiensdiensten op de Schelde. Indien een zekere privatisering — wat ook in Nederland wordt betracht — zou worden overwogen, zou een kostendeling kunnen plaatsvinden, wat bijvoorbeeld van toepassing zou kunnen zijn op de Westerschelde waar met de radarketen enkele problemen schijnen te bestaan.

Hetzelfde probleem stelt zich onder meer ook voor wat de brug — indien die er komt — over de Westerschelde betreft. Ik denk ter zake aan de grensproblemen tussen Nederland en Vlaanderen, die niet zo groot zijn met andere landen. Immers, de politiek van de Executieve kan in de onderhandelingen zelf moeilijk worden vertolkt. Wij worden trouwens met een identiek probleem geconfronteerd binnen onze grenzen. Wanneer men bijvoorbeeld over een terechte politiek van ontwaarding van de openbare vervoerticketten spreekt, moet men coördinerend optreden, zowel met het stedelijk vervoer in Brussel als met de NMBS. Immers, enkel een coördinatie op het vlak van de bussen doorvoeren — zoals in Gent en Antwerpen — of elders in Vlaanderen is een beetje zinloos, aangezien honderdduizenden inwoners uit Vlaanderen zich eveneens met de trein naar de hoofdstad en naar andere steden begeven en zich uiteraard ook binnen de hoofdstad verplaatsen.

Hetzelfde geldt ook voor de luchtvaart. Deurne, Grimbergen en Oostende behoren tot één bevoegdheid en Zaventem, met het geheel van de luchtverkeersveiligheid, tot een andere. Voor Deurne wordt een serieuze KLM-minded politiek gevoerd, terwijl men nationaal een competitieve omgeving ten gunste van Sabena tracht te creëren. Ik spreek dan nog niet over de internationale aspecten die verband houden met de geluids-

normen en de concurrentie in de luchtvaart.

Wat het zeekanaal doorheen Brussel betreft in de richting van de Schelde en opwaarts richting Wallonië rijzen ook een aantal grensoverschrijdende problemen.

Bij de infrastructuur naar het buitenland en in het binnenland komen dus een groot aantal problemen kijken, die de mobiliteit niet begunstigen. Meer dan eens heb ik ondervonden dat de splitsing van bevoegdheid, zoals bijvoorbeeld deze tussen verschillende leden in de Executieve betreffende rioleringswerken en het aanleggen van wegen, heel moeilijke situaties scheppen, waar de coördinatie ver van rooskleurig is. Dezelfde gespletenheid vindt men terug op het vlak van de verkeersveiligheid, die ons allen aanbelangt. Terecht heeft de heer Ansoms daarop gealludeerd. Immers, het verzekeren van de veiligheid van de zwakke weggebruikers, bijvoorbeeld door het aanwenden van een aantal infrastructuren zoals de fietssluisenpolitiek, ligt wettelijk in nationale handen, maar de uitvoering op het terrein ligt in regionale handen. Ter zake denk ik aan de zogenoemde snelheidsbeperkingspolitiek, waarbij wij met een bepaalde houding vanwege de Gemeenschapsminister werden geconfronteerd en met een andere houding ingevolge wetten en reglementen, die tot de nationale bevoegdheid behoren. Ook dit is niet bevorderend voor coördinatie en samenwerking. Het tegelijk nastreven van een oplossing voor de zwarte punten en een wegverbeteringspolitiek doet eveneens veel vragen rijzen.

Aansluitend bij de kritiek dat wij ter zake bij gebrek aan middelen zeer traag vorderen, denk ik dat, zelfs wanneer men daar sloganachtig enkele bijkomende accenten heeft aangebracht ter bevordering van een veilig verkeer voor de zwakke weggebruikers, er buiten de scholieren en onze jonge medeburgers, heel weinig kans bestaat zich beroepshalve met een fiets te verplaatsen, gelet op de verkeersomstandigheden in de steden zelf.

Het Vervoersplan-Sauwens zelf vertoont gebrek aan coördinatie, wat

een gevolg is van de structuren waarmee wij opgezadeld zitten. Ik denk daarbij aan het filegebeuren, waarvoor de Minister blijkbaar een anti-auto-houding meent te laten doorschemeren en in interviews verklaart dat de weginfrastructuur zelf nog voldoende blijkt te zijn, maar aangezien de NMBS totaal ontsnapt aan een aangepaste coördinatie en de TGV niets te maken heeft met zijn departement blijft het maar bij holle woorden.

Het vervoer via waterwegen en spoorwegen kan op lange afstand economisch uitvallen en onze havens ontlasten. Deze moeilijkheden voor de mobiliteit van goederen en personen worden geenszins planmatig aangepakt. Trouwens, ook in een CEPESS-nota waarvan de inhoud in de uiteenzetting van de heer Ansoms doorklonk, klaagt men het ontbreken van een visie, van coördinatie in de gevoerde politiek en concrete realisaties aan.

Natuurlijk worden wij geconfronteerd met problemen die in enkele maanden of jaren kunnen worden omgebogen, gelet op de gewoonten en de structuur van onze nijverheid. Zo zijn de verkeersringen rondom onze steden niet bevorderlijk voor de aan- en afvoer van personen en goederen via openbare of collectieve vervoermiddelen. Een nadelige factor, inherent aan onze productiegewoonten, is ook de toepassing van het just in time-principe dat een stockerings-element in het vervoerpatroon zelf inbrengt. Bovendien kan men geen dwangmiddelen gebruiken om de verplaatsingspatronen van onze medeburgers te wijzigen. Dit alles maakt een oplossing van het probleem niet gemakkelijk.

Enkele schuchtere verbeteringen zijn uiteraard lovenswaardig. Mijnheer de Minister, uw aanmoediging van car-pooling en het ride-and-park-systeem is interessant. Maar eens te meer stuit u hier op een aantal nationale beperkingen of inperkingen. Zo schrijft men geen fiscale aftrekbaarheid in voor degenen die het carpooling-systeem hanteren, noch wordt er gesleuteld aan de verantwoordelijkheid van de spanrijder en de verzekeringspatronen.

Ik betreur de benadering van dicho-

De Croo

tonie, de tegenstelling tussen het collectief en openbaar vervoer, wat voor mij weinig of geen zin heeft. Wij slagen er wegens maatschappelijke factoren niet in om met het oog op een grotere leefbaarheid en verkeersveiligheid via het collectief vervoer de piekuren af te vlakken. Nochtans moeten wij de kosten van het collectief en het privé-vervoer dat indrukwekkende proporties begint aan te nemen, inperken. Dienaangaande worden bestaande onderzoeken niet geëxploiteerd. Sommige studiedocumenten blijven jarenlang op wachtbed liggen, wellicht door het gebrek aan coördinatie in de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur, die nog geen tijd daarvoor kon uittrekken.

Indien we dan niet aanstands kunnen komen tot piekurenafvlakking, dan moeten wij op langere termijn toch een zekere beleidsvisie kunnen ontwikkelen. Voor de PVV is het essentieel dat men de bestaande infrastructuur — de wegen, de waterwegen of de spoorweg — optimaal in leefbare en economisch draagbare omstandigheden zou benutten.

Ik stel echter vast dat geen echt werk wordt gemaakt van het privé-collectief vervoer. Het autonoom openbaar bedrijf dat nu De Lijn wordt genoemd, heeft een absoluut vetorecht in handen uit angst voor concurrerende verplaatsingspotentialiteiten. Er wordt geen studie gemaakt over bijvoorbeeld privé-parkings die, in samenwerking met de Gewesten, de provincies en de steden, binnen een straal van 10 à 20 kilometer rond de pendelsteden kunnen worden ingericht, noch over snel collectief privé-vervoer. Maar men weeft rondom deze mogelijkheid een loodzwaar net van vergunningen die het optimaliseren van het collectief privé-vervoer in het gedrang brengen. Zo moeten twee of drie bedrijven met verschillende rechtspersonen die toch op éénzelfde industrieterrein zijn gelegen en die bijvoorbeeld geregelde vervoerdiensten voor hun eigen personeel wensen te organiseren, ouderwetse en oubollige reglementeringen naleven, terwijl dit toch een inspanning is om het fileprobleem te verzachten. Het fileprobleem zal niet al-

leen worden opgelost door het aanbrengen van borden.

Mijnheer de Voorzitter, ik heb ook vragen over de toekomst en de bereikbaarheid van onze havens. Een probleem dat zich meer en meer rondom Randstad-Nederland stelt is de gebrekkige bereikbaarheid van de haven in Rotterdam. Wij dreigen, met de overvloed en de overschakeling van de ene aanlegplaats naar de andere — als men de havens van Rotterdam, Zeebrugge, Antwerpen, Gent en Duinkerke bekijkt dan liggen ze eigenlijk bijna binnen handbereik — met dezelfde problemen te worden geconfronteerd. Wat wordt daaraan gedaan inzake waterwegenpolitiek, wat doet men voor de coördinatie van de spoorwegen, voor het goederenvervoer en het havenafvoerbeleid zelf? Wat wordt er gedaan voor de tweede ring rond Antwerpen? Hiermee breng ik slechts een paar van de vele elementen naar voren. Men moet opletten dat men op termijn niet verstikt geraakt bij gebrek aan een echte planning van havenbereikbaarheid op lange termijn.

Wat mij in deze begroting ook nogal fors ontgoocheld is de technologie van de besluitvorming in de Executieve zelf. Ik hoor over spanningen die naar voren worden gebracht. Ik hoor dat een aantal elementen van de politiek van de huidige Gemeenschapsminister niet altijd de goedkeuring van zijn collega's wegdragen. Het gaat dan zowel over de dijkherstellingen als over de uitbouw van de Openbare Vervoermaatschappij als over essentiële elementen van zijn politiek zelf. In 1988 reeds heb ik gezegd dat de overschakeling van het oude naar het nieuwe systeem moeilijkheden zou veroorzaken. Dit zou een zekere tijd vergen. De beschikbaarheid van de middelen en van het personeel kan niet in één nacht worden geoptimaliseerd. Maar wij zijn nu, zoals de heer Ansoms het reeds zei, drie jaar later. Ik stel vast dat wij nog steeds in een soort van oerwoud van nota's, studies, vervoerplannen, ramingen, projecten, witboeken enzovoort verstrikt zitten. Dit geldt trouwens niet alleen voor u, maar ook voor uw collega, Minister Dehaene, die om het jaar met een grote

bijbel vol goede intenties naar voren komt.

Van concrete daden in verband met de aanwending van de middelen of planmatigheid in de prioriteiten die men moet stellen zie ik weinig of niets. Ik vind dat dit een groot gevaar vormt! Immers, het mobiliteitsgebeuren, speciaal in een klein en dicht bevolkt gebied zoals Vlaanderen, is sterk afhankelijk van het stedenbouwkundig gebeuren en ligt zijdelings nauw verbonden met de milieubeveiliging. Bovendien speelt het in zekere mate rechtstreeks in op de veiligheid van de verplaatsingsmogelijkheden zelf. Men probeert enkel een aantal pasklare oplossingen naar voren te brengen die een heel kleine verzachting kunnen brengen — van de hak op de tak — van een of andere tijdelijk probleem met de trend dat men zich in de soft-verplaatsings-technologie plaatst zonder rekening te houden met het geheel waardoor het wordt omringd.

Deze begroting is daarvoor mijns inziens nogal ontgoocheld. Zij duidt niet aan wat het verplaatsingspatroon- en imago en de mobiliteitsmogelijkheden binnen tien jaar in Vlaanderen zullen zijn, rekening houdend met de nationale — wij zijn slechts een klein deel dat door verplaatsingsnaden wordt doorkruist — en internationale context die wij kennen.

Wat gaan wij doen voor de bereikbaarheid van onze havens, voor de bediening van deze grote centra, voor hun aantrekking en hun economische ontwikkeling? Wat gaan wij doen met onze luchthavens? Wat is hun plaats in de toekomst, nationaal en internationaal bekeken?

Wat is de bereikbaarheid van onze grote steden zelf, weze het nu Antwerpen, Gent of — heel speciaal — Brussel? Welke zijn de politieke afspraken die inzake collectief en privé-vervoer zullen worden gemaakt? Welke planmatige aanwending van de middelen zal daarvoor worden gerealiseerd, wetende dat de economische balans tussen kost en opbrengst — met alle menselijke aspecten die daaraan zijn verbonden — de leefbaarheid en de veiligheid van de verplaatsingen en de bescherming van ons leefmilieu, de essentiële ele-

De Croo

menten zijn ? Over deze elementen vinden wij niets of heel weinig terug in dit beleid.

Mijnheer de Gemeenschapsminister, ik heb het gevoel — ik zeg dit zeer vriendelijk — dat heel wat leden van de meerderheid u niet au sérieux nemen, Vooral de CVP wenst blijkbaar dat u uw functie niet lang meer zou uitoefenen. Die heersende politieke spanning vormt een hinderpaal voor het realiseren van uw, weliswaar soms goede, bedoelingen. U wordt hier als het ware als een stop and go-lid van de Executieve beschouwd, in afwachting van de periode waar noch met u noch met uw partij rekening moet worden gehouden. Dit is zeer nefast voor het vervoersbeleid en voor de oplossing van het mobiliteitsprobleem in Vlaanderen. Onze fractie zal uw begroting bijgevolg niet goedkeuren.

De Voorzitter : De heer Schellens heeft het woord.

De heer A. Schellens (*op de tribune*) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Gemeenschapsminister, geachte collega's, allereerst wens ik de verslaggevers, collega's Didden en Van Parys, te feliciteren met hun keurig en volledig verslag. Onze partij staat zeer positief tegenover de begroting Openbare Werken en Verkeer voor het begrotingsjaar 1991 en zal ze dan ook goedkeuren. Deze begroting vertoont een duidelijke stijging ten opzichte van de beide vorige begrotingen. Meer middelen maken uiteraard het werken gemakkelijker, in vergelijking met een crisis- of overgangsbegroting. Deze middelen dienen echter efficiënt en effectief te worden aangewend, temeer daar nog een aantal zwakke punten in de toekomst zullen moeten weggewerkt worden.

Positief is dat deze begroting met haar duidelijke nadruk op de verkeersveiligheid en op het openbaar vervoer kan worden ingeschreven in het geheel van een geïntegreerd milieubeleid zoals voorgestaan door de Vlaamse socialisten. In deze optiek zijn enkele miljarden frank economische expansiesteun verschoven van het departement Economie, Middenstand en Energie naar het departe-

ment Openbare Werken en Verkeer. Wij willen de Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie hiervoor gelukwensen. Het is inderdaad niet zo evident dat een Minister middelen van zijn budget wil transfereren naar een ander departement. Eveneens positief is de vergelijking met de opties van de SP-fractie, geformuleerd bij de bespreking van de begrotingen 1989 en 1990. Het lijkt mij derhalve nuttig hier nader op in te gaan.

In de wegensector worden terecht inspanningen geleverd op het gebied van verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid door het aanpassen en de herinrichting van de secundaire wegen. Als ik verneem dat in het arrondissement Leuven het aantal zwarte punten werd gehalveerd van 22 tot 11 in twee jaar tijd, kan met genoegen worden vastgesteld dat veel menselijk leed werd gespaard. Ook het invoeren van ronde punten naar Engels model, zoals op het kruispunt te Tielt-Winge, lijkt een goed idee. Het is echter absoluut nodig aan deze voor Vlaanderen nieuwe vorm van kruispuntregeling de nodige voorafgaande media-informatie aan de weggebruikers te koppelen, opdat ze niet zouden worden verrast door deze onverwachte hindernis en ongelukkige bewegingen zouden uitvoeren. Ook vind ik dat de voorangsregeling op de ronde punten zo veel mogelijk gestandaardiseerd moet worden, zodat een automatische kan ontstaan.

De elektronische verkeersbegeleiding en afwikkeling op de grote ringen en bijzondere assen is een positieve ingreep. Toch betwijfel ik of het gebruiken van een vierde rijstrook tussen Bertem en de ring rond Brussel de verkeersveiligheid zal ten goede komen. Wat als er een ongeval gebeurt en hoe zullen de hulpdiensten ter plaatse geraken ? Vroeger was er sprake van een vrije strook voor snelbussen. Is dat idee opgegeven ?

Bij deze gelegenheid wil ik het vroegere pleidooi van mijn partij herhalen voor meer onderhoud van het wegpatrimonium. Als een weg twintig jaar slecht wordt onderhouden, zijn de kosten voor de oplapping even groot als die voor de aanleg van een nieuwe

weg. Volgens de Federatie van de Wegenbouwers is in één vierde van alle zware verkeersongevallen maar één wagen betrokken. Meestal is dit ongeval te wijten aan de slechte staat van de weg. De Boudewijnautoweg in de provincie Antwerpen is daar een typisch voorbeeld van. In de provincie Limburg is deze verkeersslagader helemaal in orde, maar in de provincie Antwerpen waar hij één derde tot de helft meer verkeer moet verwerken, laat die weg veel te wensen over.

Voor Gent dringen wij aan op een snelle verbinding van de R4 met de Kennedylaan en op een oplossing voor het verkeersknooppunt Dampoort. Voor het dossier Dampoort is in een eerste fase 50 miljoen frank in het reserveprogramma 1991 uitgetrokken. Technisch is het ontwerp in orde, maar het stuit op weerstand omwille van de kostprijs van 1 miljard frank. Dat is inderdaad duur, maar toch moet er dringend een oplossing voor dit verkeersknooppunt worden gevonden. De huidige fly-over verdwijnt best, zoniet moet hij worden gerenoveerd. Voor de belangrijke invalswegen rond Gent zijn een aantal werken gepland waarvoor het stadsbestuur echter de ontwerpen nog niet heeft gezien. Gelet op het belang van de aanleg, voor de veiligheid van de omwonenden en van de zwakke weggebruikers, dienen de plaatselijke technische diensten hierbij te worden betrokken.

Dan wil ik nog even blijven stilstaan bij de onenigheid tussen Vlaams Gewest, Openbare Werken en de NMBS. Hiervoor moet een oplossing worden gevonden. Het antwoord van de Minister in de Commissie dat de helft of drie vierde van de spoorwegbruggen over de waterlopen afgewerkt zijn, voldoet ons niet. Het is mogelijk dat de NMBS in gebreke blijft, maar het kan toch niet dat werken waartoe beslist werd en die geraamd zijn op één miljard frank, niet worden uitgevoerd. Daar heeft niemand wat aan. Tussen de NMBS en Openbare Werken was overeengekomen dat Openbare Werken en deel van de kosten zou dragen. Voor de spoortwegtunnel in Landegem over het afleidingskanaal van de Leie heeft de NMBS een pré-financiering voorgesteld. Voor Ruisbroek werden

Schellens

de werken reeds lang aanbesteed op kosten van de NV-Zeekanaal. Voor de brug te Gellik over het Albertkanaal moet een sluitende overeenkomst afgesloten worden tussen de NMBS en het Vlaams Gewest. De Ministers van Openbare Werken en Verkeer, het Vlaams Gewest en de nationale Regering moeten hier hun verantwoordelijkheid nemen. Hier doet zich de gelegenheid voor om te bewijzen dat samenwerking tussen het nationale en het gewestelijke niveau op vervoergebied daadwerkelijk kan. Daarenboven gaat het om twee milieuvriendelijke vervoersdragers.

Elke vertraging in de afwerking van de brug van Landegem betekent zoveel vrachtwagens meer op de E40, de A17, de ring rond Brussel. De niet-afwerking van de brug te Ruisbroek heeft overbelasting van andere wegen voor gevolg, plus ook tijdverlies. In afwachting van een definitieve regeling zou ieder van zijn kant, dus zowel de NMBS als het Vlaams Gewest, de kosten op zich kunnen nemen. Nog een vraag in dit verband. Wie betaalt nu de schadevergoeding en verwijlresten aan de aannemers en constructeurs ?

Erg positief staat onze partij tegenover de toegenomen kredieten voor de havens. Ze vormen de toegangspoorten tot onze economie. Wel moeten wij speciale aandacht hebben voor de verbindingen met het hinterland. Bedrijven, die rekenen op de just in time kunnen geen tijd verliezen in files en toegeslibde toegangswegen. Het transportbeleid vormt een ketting. De troeven die kunnen uitgespeeld worden zijn echter slechts waard wat de zwakste schakel waard is. Dit wil zeggen dat de verbindingen met het hinterland even belangrijk zijn als de haveninvesteringen zelf.

De SP heeft met genoeg de belangrijke vermeerdering voor de dijkverstevingswerken begroet. Sinds de periode van Minister Mathot, tien jaar geleden, heeft de overheid de uitvoering van het SIGMA-plan inderdaad op een laag pitje gezet. Een herhaling van de ramp van Ruisbroek is steeds mogelijk ; de hoge waterstand in februari 1990 in het gedeelte vanaf He-

miksem tot Gent was hoger dan in 1953. Daarom moet aan het SIGMA-plan verder gewerkt worden zonder politieke winstogmerken of beroering. Het gaat tenslotte over alle mensen van achter de dijk, daarom is het positief dat de studie van de stormstuw wordt heropgenomen. Het beleid moet uit deze studie dan wel de concrete besluiten trekken en concreet tot verwezenlijking overgaan in samenspraak met alle betrokkenen. De studie mag zeker geen alibi zijn voor uitstel zoals de bijkomende kosten-batenstudie van 1981.

Het zwakste punt van de begroting vormen de waterwegen. Alhoewel reeds terecht tot een meer selectieve afwerking werd overgegaan door prioriteit te verlenen aan de drie assen Albertkanaal, Zeevaartkanaal Brussel-Willebroek en het Leiebekken, bieden de geringe bedragen ingeschreven op de begroting, geen perspectief op een spoedige afwerking. Voor het Albertkanaal zou nog 5 miljard frank nodig zijn, voor het Zeekanaal 2,5 miljard frank en voor de Leie ook 1,5 miljard frank. De rekening van de vereiste uitvoeringstermijn is dus vlug gemaakt aan het tempo van de huidige kredieten. Dat wil ook zeggen dat geen vervoerbeleid waar de waterweg zijn rol moet spelen, mogelijk is. Nochtans is iedereen het er over eens dat de waterweg de meest milieuvriendelijke vervoersdrager is. In 1993 zal het kanaal Rijn-Main-Donau volledig op gabariet zijn gebracht, het Albertkanaal is hier dus zijn kans aan het missen. De sluis van Hingene op het Zeekanaal Willebroek-Brussel is al jaren in aanbouw, de sukkelgang gaat echter verder. Waarom niet een drie of vijfjarenplan opstellen voor het operationeel maken van deze sluis ?

Inzake het openbaar vervoer is een speciale inspanning gedaan door het verdubbelen van de kredieten en meer nadruk te leggen op een kwaliteitsverbetering van het stads- en streekvervoer. Het rollend materieel wordt vernieuwd, een geïntegreerd tariefsysteem wordt doorgevoerd als tweejarig programma. Inzake de exploitatie wordt het beste verwacht van de Vlaamse Vervoermaatschappij. Er dient alleszins voor gezorgd dat kan gestart worden op 1 januari 1991 met bekwame en geïnteresseer-

de personeelsleden.

Inzake de regionale luchthavens bevinden wij ons in het laatste jaar van de door de nationale overheid overgedragen kredieten. Vanaf 1992 zullen de Vlaamse regionale luchthavens op eigen benen moeten staan. Volgend jaar zal dus cruciaal zijn in de voorbereiding van deze eigen verantwoordelijkheid. Het opstarten van overlegorganen voor de diverse luchthavens is dan ook een positieve zaak. Een deelname van de lokale en regionale instanties en de privésector in het beheer is noodzakelijk om het geheel te doen werken, het nodige kapitaal te verstrekken en de promotie ruggespraak te geven.

Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, geachte collega's, vooraleer te besluiten wil ik nog even teruggrijpen naar de begroting 1990, en meer bepaald de uitvoering ervan. Het bouwbedrijf wijst erop dat op twee maanden van het jaareinde, slechts vijftig ten honderd van de kredieten zouden vastgelegd zijn. Hiervoor zullen wel redenen zijn, maar het verschil lijkt toch teveel. Wij mogen hier niet terugvallen in de oude ziekte van het vroegere departement van Openbare Werken.

Samengevat kan voor de SP gesteld worden dat de begroting 1990 zo vlug mogelijk moet worden afgewerkt. De globale begroting 1991 mag globaal als positief en geslaagd beschouwd worden. Voor de toekomst is wel een bijzondere inspanning betreffende de milieuvriendelijke waterwegen vereist. Ik dank u voor de aandacht.

De Voorzitter : De heer Van Dienderen heeft het woord.

De heer H. Van Dienderen (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, aangezien wij deze week niet de gelegenheid hebben om actuele vragen te stellen, wil ik van dit debat gebruik maken om toch een actuele vraag te stellen.

Maandag heeft het voor de eerste keer deze winter flink gesneeuwd. Zoals ikzelf heb ondervonden, mijnheer de Minister, brengt dit voor de fietsers — die u toch nauw aan het hart liggen — ernstige problemen met zich mee omdat de fietspaden niet vlug worden vrijgemaakt. Misschien wordt het een flinke winter en

Van Dienderen

het zal wellicht ook nog sneeuwen. Graag vernam ik welke maatregelen u overweegt om de sneeuw op de fietspaden waarvoor u bevoegd bent, tijdig te ruimen en op welke manier u de gemeenten zal aansporen uw goed voorbeeld te volgen.

Over naar uw begroting nu. Ze stelt helemaal geen trendbreuk voor, maar ze zet integendeel het traditionele beleid in dienst van koning auto voort. Het gaat hier niet om een stuwend, maar om een involgend beleid. Dat betreuren wij.

De Bond Beter Leefmilieu heeft vorige maand een dossier gepubliceerd over de mobiliteitsproblematiek. Hij is van oordeel dat de te verwachten toename van het verkeer tegen het jaar 2000 gehalveerd moet worden, indien wij wensen dat het verkeer verteerbaar blijft voor het leefmilieu. Dit standpunt vind ik niet terug in het Verkeers- en Vervoersplan van de Minister. Er wordt geen aandacht besteed aan de noodzaak om het verkeersvolume drastisch te beperken.

De Groenen vinden dat het autoverkeer behoort tot die sectoren in onze moderne maatschappij die moeten worden ingekrompen. Op ons jongste congres hebben wij ons inderdaad niet uitgesproken voor een globale krimp economie omdat er hier en in de Derde Wereld nog te veel nood is. Wij zijn dus wel voorstander van een selectieve krimp in bepaalde economische sectoren en denken daarbij onder meer aan het autoverkeer, omdat wij het volkomen eens zijn met het standpunt van de Bond Beter Leefmilieu. Er bestaan inderdaad geen technische middelen die de enorme toename van het autoverkeer verdraagbaar kunnen maken voor het milieu.

Mijnheer de Minister, ik sta nog even stil bij uw Verkeers- en Vervoersplan. U spreekt veel over de fietser. U laat zichzelf op de televisie als fietser zien. Toch hebt u maar zes gemeenten geselecteerd voor een fietsroutenetwerk. Mijn vrienden in Leuven vragen mij waarom hun gemeente er niet bij is, terwijl het toch bekend is dat er precies in deze stad een massa fietsers zijn. Dat kan men vooral merken aan het station waar

hoplen fietsers letterlijk op elkaar gestapeld liggen.

Minister J. Sauwens : Er werd vorige maand beslist 400 nieuwe fietsstallingen aan het station in Leuven te installeren. Leuven komt bijgevolg wel degelijk aan bod in het fietsvriendelijk beleid.

De heer H. Van Dienderen : Mijn vraag ging niet over fietsstallingen, mijnheer de Minister. Die beslissing is een goede zaak. Ik heb daarover enkele maanden geleden trouwens een schriftelijke vraag gesteld aan uw nationale collega. Mijn vraag ging over de fietsroutes. Waarom worden er in Leuven, waar zoveel gebruik wordt gemaakt van de fiets, zoals uzelf zegt, geen fietsroutes aangelegd ? Het is ook opvallend dat er in uw plan inzake langzaam verkeer, verkeersleefbaarheid en openbaar vervoer, zeer veel sprake is van studies en experimenten, maar dat ernstige maatregelen niet worden aangekaart.

Ik kom nu tot uw begroting. In verband met het programma voor de waterwegen wil ik u ondervragen over de brug Ruisbroek-Sauvegarde die over het zeekanaal Rupel-Brussel moet worden gebouwd. In de Commissie heeft u gezegd dat de NMBS aan die brug geen prioriteit geeft. Ik heb nochtans in een recent artikel in de Gazet van Antwerpen een andere taal genoteerd van de NMBS, die er precies mee dreigt het baanvak Antwerpen-Boom te sluiten indien u er niet voor zorgt dat die brug er komt. Als u iets wil doen aan het fileprobleem rond Antwerpen is een spoorweg Dendermonde-Puurs-Boom-Antwerpen een belangrijk instrument, maar dan is die brug uiteraard noodzakelijk.

In verband met de wegen zegt u in officiële verklaringen dat u geen voorstander bent van het aanleggen van nieuwe banen omdat wij het dichtste wegennet ter wereld hebben. U heeft natuurlijk niet ontzettend veel geld, mijnheer de Minister, maar toch hebben wij kunnen vaststellen dat u enkele nieuwe wegen aanlegt en dat u de schaarse middelen gebruikt om zogenaamde knelpunten te verbeteren. Al die nieuwe wegen, die nieuwe constructies, zijn een hypothek voor de toekomst. Die brengen

een sneewbaleffect met zich, want zij zullen moeten worden onderhouden.

Minister J. Sauwens : Over welke wegen heeft u het, mijnheer Van Dienderen ?

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer de Minister, u weet dat wij de A18 Veurne-Franse grens, overbodig vinden en dat wij voorstander zijn van een goede spoorwegverbinding op de lijn 73. U zou dat aan uw nationale collega kunnen vragen. Momenteel wordt er op die lijn uitermatie traag gereden. Ook de Fransen staan niet bijzonder gunstig tegenover die spoorlijn. Zij is voor de Groenen nochtans een duidelijk alternatief voor de A18.

Sommige dingen lijken op het eerste gezicht zeer aannemelijk. In de buurt waar ik woon, het Klein Bareeltje, zijn er bij de splitsing van de wegen, enerzijds naar Kapellen en anderzijds naar Brasschaat, belangrijke verbeteringswerken uitgevoerd. Er is daar inderdaad een betere doorstroming van het verkeer. Ik ondervind dat zelf, want ik kan mij helaas niet altijd verplaatsen met uw openbaar vervoer omdat de frequentie vooral 's avonds veel te laag ligt. Door die verbeteringen neemt u echter het argument weg om de auto niet te gebruiken. Op de spitsuren bijvoorbeeld is het openbaar vervoer in Antwerpen voldoende frequent om er op een comfortabele manier gebruik van te maken. Voor deze verbetering hebt u 25 miljoen frank uitgetrokken en hiermee raadt u de mensen aan om voort te gaan met het gebruiken van de auto. Dat bedoel ik concreet wanneer ik zeg dat uw beleid eerder involgend dan sturend is. Door de aanpassing van het kruispunt hebt u het meteen moeilijk gemaakt om later eventueel een sneltram tot in Brasschaat en waarom niet tot in Wuustwezel aan te leggen. Dat kan nu immers niet meer, omdat u de schaarse ruimte hebt benut voor het autoverkeer. Uit zo'n klein voorbeeld blijkt dat u een dienaar van koning auto bent en blijft.

Ik ga even naar een andere provincie, namelijk Oost-Vlaanderen. De N45, de verbinding tussen Aalst en Geraardsbergen over Ninove, is niet volledig afgewerkt. Een strook zou door een natuur- en landbouwgebied gaan

Van Dienderen

en daartegen rijst plaatselijk heel wat protest. U hebt gezegd dat u het probleem zal besturen en in uw begroting vind ik inderdaad geen kredieten voor het afwerken van het ontbrekende deel van de autoweg. Misschien is dat een gunstig teken. Wat hebt u ter zake beslist ?

Hetzelfde goede nieuws kan ik uit uw begroting niet afleiden voor de N42 in hetzelfde gebied, de verbinding tussen Wetteren en Geraardsbergen over Zottegem. Een deel van deze weg, van een drietal kilometer lang, zou door velden en bossen gaan. Hiertegen bestaat eveneens weerstand van plaatselijke milieugroepen en landbouwgroepen. In uw begroting vind ik hiervoor echter wel een krediet van 142 miljoen frank in het reserveprogramma van 1991. Ik beureur dit.

In het reeds geciteerde nummer Milieurama van de BBL gaat u in een interview in op deze problematiek. U wijst erop dat alle nieuwe werkzaamheden om knelpunten op te lossen eigenlijk bedoeld zijn om het sluipverkeer tegen te gaan. Het sluipverkeer moet inderdaad worden tegengegaan, maar dan door het nemen van maatregelen in de dorpskernen zelf. Allerlei verkeersingrepen zijn mogelijk om het verkeer te vertragen en het sluipverkeer te ontraden. Sommige daarvan, zoals het versmalen van de doortocht door de gemeenten, hebt u reeds aangewend en dat is een goede zaak, maar deze maatregelen kunnen nog worden uitgebreid. Op die manier plaatst u de mensen voor een duidelijke keuze en zorgt u ervoor dat zij tweemaal nadenken alvorens te beslissen de auto weer te gebruiken.

Ik kom nog even terug op de buurtspoorwegen in het Antwerpse. Ik heb er reeds op gewezen dat de frequentie van de bussen op de spitsuren zeer goed is en dit is positief. Maar op die spitsuren zit men echter als haringen in een ton. Op sommige lijnen rond Antwerpen moeten er dus duidelijk méér bussen worden ingelegd. Er wordt daar veelvuldig gebruik gemaakt van de buurtspoorwegen, maar het comfort is beneden de maat.

In het reeds aangehaalde interview wijst u erop dat de doorstroming op de Antwerpse ring tussen Borgerhout en Berchem aanzienlijk verbeterd is. Ik geef toe dat de ingrepen om dit te bereiken niet veel milieuschade hebben aangericht, maar wel bevorderen zij het autorijden. Opnieuw spoort u daarmee de mensen aan gebruik te maken van de auto in plaats van naar alternatieven te zoeken.

Minister J. Sauwens : Wij moeten mekaar goed begrijpen. Een van de gevolgen van deze beperkte maatregelen . . .

De heer H. Van Dienderen : Die tientallen miljoenen hebben gekost.

Minister J. Sauwens : De ingreep heeft inderdaad 50 miljoen frank gekost, maar in verhouding tot het totale budget is dat niet zoveel. Het onmiddellijk resultaat ervan was dat in 1990 het aantal file-uren op de Antwerpse ring met 10 ten honderd is gedaald tegenover 1989.

U zegt nu dat dit een fout beleid is en dat wij integendeel een beleid zouden moeten voeren dat de files langer laat worden, de verkeersopstoppingen laat toenemen en dat pas dan het openbaar vervoer een geldig alternatief wordt voor de auto.

De heer H. Van Dienderen : U heeft ons goed begrepen, mijnheer de Minister. U moet uw schaarse middelen niet gebruiken om het de automobilist gemakkelijk te maken, maar wel om de alternatieven aantrekkelijker te maken.

Minister J. Sauwens : Het verheugt mij dat hier zo duidelijk te horen formuleren.

De heer H. Van Dienderen : Ik heb nog een paar andere vragen, mijnheer de Minister. U gaat de provinciale commissies Ongevallen in het Verkeer activeren. Uit Ninove meldt men mij dat zij één à twee jaar moesten wachten op adviezen van die provinciale commissies. Hoe gaat u dat voorkomen ?

In Gent vraagt men zich af waarom er geen lichtenbeïnvloeding is van het openbaar vervoer.

Wat uw informatiecampagne over De Lijn betreft vind ik dat zij te laat is

gestart. U maakt van de regeringsmededelingen op de openbare omroep op een schaamteloze wijze misbruik om persoonlijke propaganda te voeren en dan nog op een slechte manier. U stapt op een lege bus en suggereert daarmee dat bussen maar geldverspilling zijn, ofwel dat wanneer een Minister ook eens een bus neemt, hij een hele bus ter beschikking moet hebben. Als u op de spitsuren gebruik maakt van dat instrument is de situatie helemaal anders.

Om één en ander bij te sturen, om in de richting te gaan van een trendbreuk, heb ik een amendement ingediend dat 30 ten honderd van de uitgaven voor havens en wegen aftrekt en toeschuift naar het openbaar vervoer. Laat mij toe erop te wijzen dat het hier om een bedrag gaat van 2 miljard frank.

Mijnheer de Minister, ik besluit. Ik heb u vragen gesteld omtrent de ontruiming van de fietspaden, het Zeekanaal Ruisbroek-Sauvegarde, de N45 en de N42, de COV's. Wegens tijdnood heb ik spijtig genoeg niet kunnen spreken over uw verantwoordelijkheid inzake de regionale luchthavens. Ik spaar dat op voor een latere gelegenheid maar ik meen te hebben aangetoond dat we hier niet voor een trendbreuk staan doch dat u integendeel voortgaat met het voeren van een beleid ten voordele van koning auto. Daarom kunnen de echte Groenen die begroting niet goedkeuren.

De Voorzitter : De heer Van Grembergen heeft het woord.

De heer P. Van Grembergen (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, collega's, ik doe daarnet een merkwaardige vaststelling, in die zin dat collega Van Dienderen eigenlijk pleit voor een verrottingsstrategie in verband met het verkeer. Ik ken een andere partij die aan de andere kant even extreem is en ook voor verrottingsstrategieën pleit. Dit is een merkwaardig parallel tussen het Vlaams Blok en AGA-LEV, maar op andere terreinen.

De heer H. Van Dienderen : Dank u !

De heer P. Van Grembergen : Het Vlaams Blok zegt : Laat het in België



De heer H. De Croo (PVV) uitte bij motie van orde zijn ongenoegen over het samenvallen van het begrotingsdebat over Openbare Werken en Verkeer in de Vlaamse Raad met de vergadering van de Kamercommissie voor Infrastructuur

zo slecht worden dat het barst. We zullen dan wel zien hoe we de stukken oprapen. AGALEV zegt : Laat het op economisch vlak maar in het honderd lopen ; geen groei meer, we hebben dat niet nodig, we krimpen, laat alles verrotten ; wat het ook moge zijn, er komt wel een oplossing uit de bus.

Ik kom nu ter zake. Ik ga bij mijn uiteenzetting niet de microscoop over Vlaanderen leggen om te weten of u aan elke gemeente een bezoek heeft gebracht en elk kruispunt hebt aangedaan. De begrotingsbespreking in Openbare Vergadering moet de grote politieke keuzen behandelen. Men kan in de Commissie of in beperkte Openbare Vergadering in Commissie tot detaildiscussie overgaan.

De belangrijkste politieke keuze in Openbare Werken en Verkeer is dat ten opzichte van de trend van de jaren 1950 tot 1980, namelijk grote openbare werken, massale wegenaanleg en altijd maar nieuwe plannen, een grote mentaliteitswijziging tot stand is gekomen. De Minister en

de Executieve hebben sindsdien andere keuzen gemaakt.

Rond onze grote centra zijn inderdaad reusachtige problemen ontstaan. De heer De Croo sprak daarover over de verkeerschaos rond Rotterdam en de dreigende verstikking van de haven van Rotterdam. Zijn vaststelling is juist.

Men zou tien jaar geleden nog meer vijfvakswegen hebben aangelegd en nog grotere infrastructuurwerken hebben uitgevoerd. Men zou toen niet hebben gedacht aan alternatieven of aan een mogelijke oplossing via de spoorwegen of het watervervoer. Nu overweegt men wel alternatieven omdat men tot de belangrijke ecologische milieuvaststelling is gekomen — wat mede een verdienste is van uw partij, mijnheer Van Dienderen — dat wij niet alles mogen offeren voor infrastructuurwerken. Die keuze is in Vlaanderen vooral door Minister Sauwens gemaakt. Ik waardeer dit en verklaar dit niet alleen omdat hij behoort tot mijn partij. Men kan er nevenbeschouwingen aan toevoegen maar in Vlaanderen weet men nu zeer goed dat de infrastructuurwerken grenzen hebben maar dat, waar nodig, infrastructuurwerken moeten worden uitgevoerd.

Dit is het verschil. Wij pleiten niet voor ongeremde groei maar voor zinvolle aanpassingen. Hierover willen wij discussiëren. Verklaaren dat het beter zou zijn geen aanpassingen te doen opdat men op die wijze de noodzaak aan openbaar vervoer beter zou aanvoelen, lijkt mij foutief te zijn.

Een andere belangrijke politieke keuze van de Minister is dat het verkeer veiliger moet worden gemaakt. Ik weet dat de verkeerssnelheid een probleem is dat door de centrale Regering moet worden opgelost. Ik weet ook dat de automobiellindustrie zich nog steeds toelegt op het bouwen van krachtige en snelle wagens en nog steeds aan image-building doet voor jongeren en voor degenen die menen gefortuneerd te zijn en hun status op die wijze moeten bewijzen. Hoe zinvol het streven van de Minister is naar veiliger verkeer ook is, men moet ook overwegen om de wagens veiliger te maken met een in-

gebouwde snelheidsbeperking. Als 90 kilometer per uur inderdaad de aangewezen snelheid is op gewone wegen en 120 per uur op autowegen, zie ik niet in waarom de moderne voertuigen daaraan niet worden aangepast door de automobiellindustrie.

De heer H. Van Dienderen : Dat is juist.

De heer P. Van Grembergen : De heer Ansoms verklaarde dat de ideeën van de Minister goed zijn en dat hij de begroting zal goedkeuren maar dat deze ideeën in werkelijkheid nog niet zijn gerealiseerd. Dat is juist. Ik ben echter al tevreden met het feit dat de Minister samen met de Executieve politieke keuzen heeft gemaakt. De Minister staat niet alleen want de beslissingen worden nu eenmaal collegiaal genomen in de Executieve. Ik zou zeer verheugd zijn indien de periode 1987-2000 een duidelijk bewijs is van de politieke keuze. Het is evenwel onmogelijk om zo als de heilige Clara met de wonderstaf ter plaatse mirakels te verwezenlijken. Wij zijn ervan overtuigd dat er moet gewerkt worden binnen de mogelijkheden van de begroting en dat er vaak een keuze moet worden gemaakt uit de veelheid van problemen.

Mijnheer de Minister, u sprak terecht over het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen. Dit is op het ogenblik ter discussie in de gemeenten. Volgens u moet daarover worden gediscussieerd in de Vlaamse Raad, maar is het niet beter eerst de conclusies af te wachten van de verkeerscommissies die in de gemeenten zijn opgericht ?

De heer J. Ansoms : Wij hadden meer moeite moeten doen om de binding te maken tussen het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen en de begroting 1991, het eerste jaar van dit plan.

De heer P. Van Grembergen : Het vervoer als dusdanig heeft verzadigingspunten, deze kunnen door bepaalde ingrepen enigszins worden ontladen, maar de groei van het wagenpatrimonium is zo groot dat het verzadigingspunt bijna is bereikt.

Vlaanderen kan zichzelf echter niet van de kaart vegen. Door de geografische ligging is het immers veroor-

Van Grembergen

deeld om een centraal kruispunt in Europa te blijven. Het verkeer vanuit Groot-Brittannië zal langs de Chunnel via België aansluiting zoeken naar Nederland, Denemarken en Zweden.

De heer De Croo sprak over de internationale problemen in verband met verkeer en openbare werken. Eigenlijk was het een pleidooi voor de afwerking van de derde fase, ook wat het luik van het internationaal verdragsrecht betreft. Ik stel dit vast. Toen wij unitair Belgisch waren, werden de problemen van havens en verkeer ook niet opgelost. Nu hebben we een kans om zonder wafelijzerpolitiek, als de derde fase tot stand komt, die problemen rechtstreeks aan te pakken,

Mijnheer de Minister, ik feliciteer u met uw optreden en met het feit dat u de gevoelige punten inzake verkeer, openbare werken en veiligheid ten opzichte van de zwakkere weggebruikers naar de publieke opinie overbrengt. Die bewustwording zelf, al kan men op het terrein niet altijd volgen, is merkwaardig en nuttig naar Vlaanderen toe. *(Applaus)*

De Voorzitter : Ik stel vast dat de heer Verreycken niet aanwezig is. Bijgevolg wordt hij van de sprekerslijst geschrapt.

De heer Dumez heeft het woord.

De heer P. Dumez *(op de tribune)* : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, geachte collega's, aansluitend bij wat door de andere woordvoerders van mijn fractie werd gezegd, wens ik enkele concrete punten toe te lichten. Het zal u niet verwonderen dat dit vanuit Antwerpse hoek gebeurt, temeer daar u zelf bij de opening van de tramtunnel in Antwerpen met zoveel lof over de hoofdstad en metropool van Vlaanderen hebt gesproken. Ik veroorloof mij dus enkele punten dienaangaande onder de aandacht te brengen.

Inzake het algemeen havenbeleid stel ik met genoegen vast dat men het belang onderschrijft van alle havens en van de haven van Antwerpen in het bijzonder. Ik denk inderdaad dat dit de motor is van onze economie en dat wij de tak zouden afzagen

waarop we zitten indien wij er op onverantwoorde wijze zouden in snoeien.

Ik meen dat u de prioriteiten voor Antwerpen voldoende kent. U bent ter plaatse geweest en ook onze Commissie heeft er een bezoek aan gebracht. De MER-studie van het Verrebroekdok en de studie van de tweede containerterminal zijn zaken die voor de toekomst van belang zijn. In het fysisch programma van de begroting vinden wij niet onmiddellijk de concrete planning terug.

Wat is de planning voor de afwerking van de Havenweg tot aan de Nederlandse grens ? Ik vestig er uw aandacht op dat er problemen zullen rijzen wanneer, binnen enkele maanden, de Liefkenshoektunnel zal worden opengesteld en er op dat ogenblik geen aansluiting zal zijn voor de doorvoer van voornamelijk zwaar en gevaarlijk verkeer dat dan nog tussen de gemeenten Putte en Stabroek zal moeten manoeuvreren, met alle risico's eraan verbonden. Ik meen dat dit een zeer belangrijk punt is, waaromtrent ik concrete antwoorden zou willen vernemen.

Hetzelfde geldt voor de spoorafwerking tussen BASF en het vormingsstation Noord waaraan, aangezien er voornamelijk chemische en gevaarlijke transporten plaatsvinden, prioriteit moet worden gegeven.

In het algemeen kan ik herhalen wat ik vorig jaar heb gezegd, namelijk dat de discussie tussen de verschillende zeehavens die vroeger weleens steriel was, voor een groot gedeelte geluwd is, dankzij de objectiviteit van de Havencommissie die door de betrokken partijen wordt geaccepteerd en gewaardeerd. Wat dat betreft meen ik dat een interessante materie die de Havencommissie objectief kan bestuderen zou zijn de vergelijkbare vorm waarin de verscheidene zeehavens worden beheerd. U zal het actuele karakter van mijn vraag daarin onderkennen, met name dat wij als partij in de stad Antwerpen ons eveneens hebben uitgesproken voor een aanpassing aan de moderne vereisten van competitiviteit in het algemeen economisch leven en in het havenleven in het bijzonder. Wij pleiten voor

het bekomen van een grotere autonomie binnen het stedelijk en gemeentelijk kader, die zowel op financieel als op beheersgebied, tot veel betere resultaten kan leiden. Dat is een belangrijk aspect en het kan ook voor de andere zeehavens gelden. Dat stuk kan meebrengen dat er meer vergelijkbaarheid komt tussen de zeehavens, dat de criteria dezelfde worden, kortom dat de lat wordt gelijk gelegd, en dat kan voor heel het havenbeleid in Vlaanderen alleen maar voordelen bieden.

Nu behandel ik mijn stokpaardje, de problemen van het openbaar vervoer, meer concreet het niet afwerken van de pré-metrotunnels in Antwerpen. Een paar dagen geleden verscheen in de Financieel Economische Tijd een artikel onder de kop „Overdonderend succes voor tram onder de Schelde”. Het aantal passagiers op lijn 2 is gestegen met 24 ten honderd en op lijn 15 met 43 ten honderd. Die cijfers zijn indrukwekkend en tonen opnieuw het belang aan van een ondergronds net voor het doorstromingsverkeer in een grote stad als Antwerpen. Ik betreur het dat de verdere afwerking van de pré-metro niet op korte termijn is gepland. De burgers stellen steeds meer vragen over het nut van een zo grote investering, 33 miljard frank, die onder de grond ligt en die mits 2 miljard frank per jaar over 4 à 5 jaar volledig kan worden afgewerkt en rendabel zijn.

Tenslotte spreek ik even over de luchthaven van Deurne. In de planning was voorzien dat de Krijgsbaan aan de luchthaven zou worden onderhouden. In de begroting voor 1991 staat hiervoor geen krediet ingeschreven. Wat zijn de vooruitzichten ? Ik heb gelezen dat er voor de luchthaven van Deurne alleen enkele onderhoudswerken worden gepland, terwijl de luchthaven van Oostende een aanzienlijke geldinjectie krijgt. Wat is de planning voor de regionale luchthavens in het algemeen ?

Ik eindig op een positieve noot. Ik vernam vandaag dat de Minister een brochure over het belang van de regionale luchthavens zou laten verspreiden. Het verheugt mij dat de Vlaamse Regering werk maakt van

Dumez

de promotie van de regionale luchthavens, concreet ook van de luchthaven Deurne-Antwerpen. Dat is nuttig gezien de grote inspanningen van de Waalse regionale overheid voor haar luchthavens. Ik meen bijgevolg dat die brochure op tijd komt. (*Applaus*)

De Voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer A. Denys (*op de tribune*) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, dames en heren, toevallig las ik gisteravond in een televisie-weekblad, dat soms ook humoristisch kan zijn, een interview met Minister Sauwens onder de veelbetekenende titel „Ik wil niet in het volgende blunderboek staan”.

Over een paar jaar zal waarschijnlijk een eigen Vlaams blunderboek worden gemaakt, nu Openbare Werken is geregionaliseerd. Daarin zal Minister Sauwens zeker een belangrijk hoofdstuk krijgen. De hoofdstukken over het begin van de jaren negentig zullen volgens mijn pronostiek worden gewijd aan alles wat is gebeurd in verband met de NV Aquafin, die een raamcontract krijgt van honderd miljard frank.

Minister J. Sauwens : Het afsluiten van dat contract behoorde niet tot mijn verantwoordelijkheid.

De heer A. Denys : Mijnheer de Minister, ik weet dat u daarvoor niet rechtstreeks verantwoordelijk is, maar u heeft het mee goedgekeurd in de Executieve.

Ik lees dat u tegen verzuiling is, maar daar heeft u uw goedkeuring gegeven aan wat ik noem een nieuwe vorm van economische verzuiling.

Naast het hoofdstuk Aquafin zal er ook één worden gewijd aan uw beheer van het departement Openbare Werken in Vlaanderen.

Een paar maanden geleden heb ik u geïnterpelleerd over het dossier van de dijkwerken in Kruibeke en Rupelmonde, en meer bepaald over de betwisting inzake het al dan niet openbaar aanbesteden. Ik wil hier een rechtzetting doen, in het publiek. Ik

ben toen te ver gegaan. Ik heb gezegd dat er fouten zijn gemaakt en daar blijf ik bij. Minister Geens heeft u ten andere teruggefloten omdat u een blunder maakte. Ik heb daar echter een verdachtmaking aan gekoppeld, en die trek ik in. Volgens mij heeft u niet te kwader trouw gehandeld, en als men te goeder trouw handelt sta ik daar steeds positief tegenover. Ik heb geen moeite in het openbaar te erkennen dat u in dat dossier te goeder trouw hebt gehandeld, hoewel er hoe dan ook is geblunderd.

Wat mij meer verwondert, mijnheer de Minister, is dat deze fouten zich opstapelen en ik spreek dan meer specifiek over het dossier dat woensdag in de Executieve werd goedgekeurd. Als ik dat dossier over de aanleg van een tolplein bij de Liefkenshoekunnel nader bekijk, frons ik toch even de wenkbrouwen. Deze aanleg kost 150 miljoen frank. Collega's, de Liefkenshoekunnel is een moderne manier van aannemen waar wij achter staan. De privé-sector wordt hierbij betrokken en heeft een zekere verantwoordelijkheid. Uit de praktijk blijkt dat deze methode van werken goed kan functioneren, mits er uiteraard een efficiënte controle gebeurt. Er wordt daarbij meestal binnen de ramingsprijs gebleven en dat is goed. Wij stellen ons echter vragen bij de uiteindelijke afwikkeling van dit dossier en vooral bij de beslissing van gisteren, waardoor de aanleg van de tolhuisjes, voor een bedrag van 150 miljoen frank, werd toegewezen aan dezelfde aannemersgroep die ook de Liefkenshoekunnel aanlegde. Wij zijn van mening dat de aanleg van deze tolhuisjes ofwel behoort tot de concessie, en dus volledig binnen de gemaakte afspraken en budgetten zodat de Vlaamse regering daar nu geen extra geld moet voor uittrekken, ofwel niet en dan gebeurt er een openbare aanbesteding. Bij de oplossing die men gekozen heeft wordt iedere vorm van concurrentie uitgeschakeld.

Minister J. Sauwens : Mijnheer Denys, dit is een verdachtmaking zoals u ook verdachtmakingen hebt geformuleerd in verband met het dossier van de dijkwerken te Kruibeke en Rupelmonde en waarbij u vandaag moet toegeven dat u te ver is gegaan.

U gaat nu weer te ver. Dit is een complex dossier waarbij wij aan de grens zijn tussen wat de concessiehouder moet doen enerzijds en de Vlaamse Gemeenschap anderzijds. Een stuurgroep waarvan afgevaardigde van de inspectie Financiën en het Rekenhof deel uitmaakten hebben uiteindelijk gekozen voor deze oplossing, die door de administratie aan mij werd voorgelegd en waarover de Executieve zich heeft uitgesproken. De inspectie Financiën zegt duidelijk dat de onderhandse toewijzing de enige oplossing is omdat men zich bevindt op het terrein van de aannemersgroep en omdat het laten uitvoeren van deze opdracht door een derde op deze plaats onaanvaardbaar zou zijn. Ik heb het dossier laten opvragen en ik kan het u eventueel bezorgen.

De heer A. Denys : Mijnheer de Minister, ik doe geen verdachtmaking, ik vraag u enkel om uitleg. Indien u dit zo wil opvatten, is dat uw zaak. Ofwel gaat het om een onderdeel van een concessie en dan wordt er niets bijbetaald, ofwel is dit niet zo en dan gebeurt er een openbare aanbesteding in vrije concurrentie. Er is nog een bijkomende vraag, mijnheer de Minister. Ik heb een onderzoek laten doen op het terrein waarbij werd vastgesteld dat de werken al begonnen waren vooraleer de Executieve haar beslissing genomen had en dat deze werken inmiddels terug zijn stopgezet. Dit is een ernstige zaak. Wie heeft er bevel gegeven om deze werken te starten en om ze nadien terug stop te zetten ? Waarom heeft de Executieve hier een pro forma beslissing genomen ? Mijnheer de Minister, ik doe geen verdachtmaking aan u persoonlijk, maar er is hier wel een probleem. Er gebeuren in de administratie blijkbaar dingen waar u geen vat op heeft en dat is de conclusie van mijn betoog. Ik hoop dat u in uw antwoord deze feiten zult kunnen weerleggen.

Mijnheer de Minister, ik ben afkomstig uit West-Vlaanderen. Mijn vader was een supporter van oud-Minister van Openbare Werken, de heer Van Glabbeke. Destijds moest de heer Van Glabbeke ontslag nemen ingevolge een fout begaan door zijn administratie. Ik kan u zeggen dat het

Denys

een veel kleinere was dan degene waar wij het nu over hebben. Ik vraag u de Raad daarover opheldering te geven. (*Applaus bij de PVV*)

De Voorzitter : De heer Content heeft het woord.

De heer W. Content (*op de tribune*) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, geachte collega's, de heer Schellens heeft reeds in een vorige uiteenzetting de algemene visie geschetst van de SP op de begroting 1991. Ik zal mij dus beperken tot de kuststreek en het vooral hebben — zoals u waarschijnlijk wel zult begrijpen — over de haven en de wegen van en rond Zeebrugge.

Ik wil van deze gelegenheid gebruik maken om een algemeen beeld te geven en aan te stippen wat dit en volgende jaren dringend nodig is om Zeebrugge verder uit te bouwen tot die wereldhaven waarvan wij allen dromen.

Inzake de uitbouw van de haveninfrastructuur zijn er geen problemen vermits voor Zeebrugge de nodige kredieten werden uitgetrokken, inzonderheid voor het westelijk insteekdok.

Voor Oostende, dat nu jumboschepen van de RMT kan ontvangen, zijn de kredieten belangrijk omdat daarvoor de werkgelegenheid wordt gewaarborgd.

Voor de jachthavens van Nieuwpoort en Blankenberge werd 56 miljoen frank gereserveerd voor het verbeteren van de uitrusting. Mag ik specifiek voor Blankenberge uw aandacht vragen, mijnheer de Minister, omdat daar de opschikwerken dringend noodzakelijk zijn. Terloops wil ik erop wijzen dat de haven van Blankenberge nergens in het verslag staat vermeld. Wellicht gaat het hier om een schoonheidsfoutje.

Mijnheer de Minister, de verbindingen over de weg van de haven van Zeebrugge met het hinterland vormen een groot probleem. Vorige week heeft Honoré Palinck, tijdens een conferentie, het volgende gezegd : De waarde van een haven zal

in de toekomst beoordeeld worden naar de kwaliteit van zijn verbindingen met het hinterland. Het is hier dus geen vijf voor twaalf maar klokslag twaalf om niet te zeggen acht na twaalf. Een verder uitstel zou tot een catastrofe leiden. De ernst van het probleem blijkt verder uit het feit dat het aandeel van het vrachtverkeer ten opzichte van het totaal verkeer op de N31 33 ten honderd bedraagt terwijl dit 18,5 is voor de autosnelwegen. Voor 1995 wordt op de N31 een aandeel verwacht van 41 ten honderd van het totaal verkeer of bijna 1 wagen op 2 zal een vrachtwagen zijn bij ongewijzigd beleid. Het is dus wel méér dan twaalf uur.

Een masterplan, dat de globale problematiek haven Zeebrugge-wegverbinding met het hinterland omvat, is dus nodig. Dit masterplan moet omvatten : ten eerste, de onmiddellijke omgeving van de haven, ten tweede, de verbindingen met het autowegennet.

De knelpunten in de havensector zijn gekend, met name : ten eerste, de kruispunten van de N31-Baron de Maerelaan met de N34-Kustlaan, en de Herdersbrug. Kan de Minister geen voorlopige maatregel overwegen ? ten tweede, de Strausbrug over het bovenhoofd van de oude zeeluis met slechts één rijstrook ; ten derde, het kruispunt van de Kustlaan met de Isabellalaan, die als omleidingslaan dient gebruikt.

De realisatie van de zuidelijke havenrandweg, waardoor een duidelijke spreiding van het havenverkeer wordt gerealiseerd vanuit het hinterland, zal toelaten dat de N34-Kustlaan nog enkel het toeristisch verkeer en het plaatselijke havenverkeer hoeft te verwerken. Deze zuidelijke havenrandweg, met statuut autosnelweg, zal toelaten de achterhaven van Zeebrugge te ontsluiten, zowel naar de E40-Jabbeke als de N49 Knokke-Maldegem.

Topprioriteit dient echter te gaan naar een nieuwe verbinding tussen de E40-A10 en Zeebrugge tot aan de Transportzone. Het tracé hiervan is voorzien op het gewestplan. Met het MER mag niet langer gewacht worden. Uitblijven zou afstel kunnen betekenen.

Mijnheer de Minister, de problematiek van de hinterlandverbindingen van de haven van Zeebrugge is u bekend. U beschikt over de documenten van het bestuur der Wegen. U beschikt ook over het verkeers- en leefbaarheidsplan van de stad Brugge. Daarin zijn de krachtlijnen vervat voor het verhogen van de verkeersleefbaarheid, voor de verkeersveiligheid en voor de kwalitatieve verbetering van de woonomgevingen.

Het is niet de bedoeling de Raad te overrompelen met cijfers, maar ik acht het toch nuttig enkele getallen te vermelden om het catastrofale van de toekomstige toestand te schetsen indien niet vlug gereageerd wordt.

Uit het verkeersonderzoek van MBZ en APZI blijkt dat in 1989 in de Zeebrugse haven 1,1 miljoen vrachtwagens geteld werden. Voor 1995 wordt op basis van de huidige gekende en vaste trafieken bijna een verdubbeling, dit wil zeggen 2 miljoen vrachtwagens verwacht. Omgerekend betekent dit gemiddeld, en dit elke dag van het jaar, één vrachtwagen per 16 seconden. Deze cijfers zijn dan ook nog als een strikt minimum te beschouwen, omdat ze enkel betrekking hebben op trafieken die rechtstreeks door maritieme overslag in de haven tot stand komen en omdat enkel de grootste terminals werden opgenomen. Het cijfer houdt geen rekening met onder meer distributie-, toeleverings-, lokaal-, doorgaand-toeristisch- en woon-werkverkeer. De spreiding zou 69 ten honderd langs de N31 zijn, dit wil zeggen vanaf de E40 over de expressweg door Brugge en Lissewege. Hier telt men nu reeds gemiddeld 1 vrachtwagen per 18 seconden waarvan 19 ten honderd verloopt langs Knokke-Heist in de richting van de expressweg Maldegem-Eeklo-Antwerpen en 12 ten honderd langs Blankenberge. Voor Blankenberge en Knokke wordt dit ook dramatisch, gezien zijn beperkte doortocht mogelijkheden en zijn toeristische drukte.

Gelet op de omvang van de nodige kredieten ligt een alternatieve financiering gespreid over de duur van de werken voor de hand. Ook hiermee mag niet worden gedraald.

Content

1995 staat voor de deur. We mogen de kans niet missen.

Hierbij dient tevens gewezen op het feit dat de Minister een bedrag ingeschreven heeft voor de verdere afwerking van de A18. Is dit wel opportuun? Waarom worden deze gelden in de eerste plaats niet besteed aan de ontsluiting van de eigen haven?

Daarenboven is de milieuvriendelijke verbinding per spoor Zeebrugge-Duinkerken-Calais zeer gebrekkig. België zal elektrificeren tot aan de Franse grens. Duinkerken ligt binnen zichtafstand. Er is dus alle reden om ook deze spoorverbinding te verwezenlijken ten laatste tegen het aansluiten van de A18 op het Franse autosnelwegennet en de Chunnel. Vermits voor het toekomstplan voor de spoorwegen, STAR-21, nog verder zal worden onderhandeld met de Vlaamse Executieve en vermits de Belgische Verkeersminister nog dient te onderhandelen met zijn Franse collega, dient dit punt zeker op de dagorde te worden geplaatst. Inderdaad, elke vrachtwagen minder op de weg betekent winst én op gebied van verkeersveiligheid én op gebied van onderhoud van de wegen.

Mijnheer de Minister, ziedaar een uitgebreide uitleg over Zeebrugge. De belangrijkheid van deze haven ontsnapt u zeker niet en is u ook in het verleden — en daarvoor moet ik u feliciteren — niet ontsnapt. Zeebrugge, zoals ik in mijn inleiding zei, moet een wereldhaven worden gezien haar uitzonderlijke ligging.

Ik wil ook enkele woorden zeggen in verband met de kustverdediging. Wat de werken betreft, wordt de inspanning voortgezet. Dat deze werken ook dringend moeten gebeuren, is de Minister wel bekend, wil men niet de gevarengrens benaderen en het toeristisch seizoen in gevaar brengen. In antwoord op een parlementaire vraag heeft de Minister enerzijds beloofd de kredieten na 1991 op te trekken tot 500 à 600 miljoen frank per jaar gedurende een periode van minstens 4 à 5 jaar. Anderzijds zijn er ook studies aan de gang inzake de kusterosie en de kustbeveiliging, het plan Kust-2000. Blijft

de Minister bij zijn visie de kredieten hiervoor in de toekomst op te trekken? Tenslotte gaan nu gecamoufleerde kredieten naar het buitengewoon onderhoud.

Niettegenstaande het budget voor de waterwegen is gedaald, wil ik toch verder aandringen opdat de strandhoofden in Blankenberge verder zouden worden hersteld en verhoogd. Deze werken werden recentelijk aanbesteed. Kan de heer Minister mij melden wanneer deze werken ook definitief zullen worden vastgelegd? Uiteindelijk zal dit, op latere data, een besparing betekenen omdat de kosten van zandopspuiting zullen wegvallen. Ook voor De Haan, zoals u zelf hebt kunnen vaststellen, is dringend een oplossing voor het zandprobleem noodzakelijk. Mag ik van de Minister vernemen welke zijn opties dienaangaande zijn voor de naaste toekomst?

Voor de Zeebrugse haven is een verdieping en een verbreding van de bestaande 125.000 ton metende diepwaterluis Van Damme, die de verbinding tussen voor- en achterhaven verzekert, noodzakelijk, omdat onder meer reeds verschillende bedrijven zich daar zijn komen vestigen en reeds schepen van 120.000 ton de Zeebrugse haven aandoen. Zeebrugge pleit ook voor een nieuw duwvaartkanaal met een breedte van minimum 75 meter, dit om de toenemende kolen- en ertsentransporten via Zeebrugge naar het Rijngebied mogelijk te maken. Wegen, waterwegen en spoorweg zullen zodoende het sterk stijgende vrachtverkeer helpen opvangen.

Ik wil ook een budgettaire vraag aan de Minister stellen. Op artikel 63.14 van sectie 82 zijn geen kredieten ingeschreven voor subsidies aan de havenbesturen van Oostende en Zeebrugge. Kan de heer Minister mij hieromtrent enige uitleg verstrekken? Op welke manier kan het Vlaams Gewest nu financieel bijdragen in investeringen, die normalerwijze ten laste vallen van het havenbestuur? Wordt op deze manier geen discriminatie ingevoerd ten nadele van de kusthavens? Hoe kan hieraan worden verholpen? Het betreft meer bepaald de manier waarop de inves-

tingen ten laste kunnen vallen van de havenbesturen. Nopens de pilootprojecten en inzonderheid in de tweede fase bij de uitvoering van de doortocht door Blankenberge, betreur ik ten eerste dat deze niet in 1991 kan doorgaan. Mag ik bij de Minister aandringen deze toch zo vlug mogelijk te laten uitvoeren en, indien niet onmiddellijk, dan toch in het naseizoen oktober-november, zodanig dat het voorseizoen in 1992 niet in gevaar komt.

Mijnheer de Minister, ik vraag speciaal uw aandacht dat de werken aan de toeristische wegen zoveel mogelijk in de winter zouden gebeuren. Immers, de bedrijvigheid van het toeristisch seizoen vermengen met wegenwerken is niet erg efficiënt ter bevordering van het toerisme.

Inzake openbaar vervoer is een speciale inspanning gedaan door het verdubbelen van de kredieten en meer nadruk te leggen op een kwaliteitsverbetering van het stads- en streekvervoer. Het rollend materieel wordt vernieuwd, een geïntegreerd tariefsysteem wordt doorgevoerd als tweejarenprogramma. Inzake exploitatie wordt het beste verwacht van de nieuwe VVM. Er dient alleszins voor gezorgd dat op 1 januari 1991 met bekwame en geïnteresseerde kaders en bestuurders kan worden gestart.

Inzake de regionale luchthavens bevinden we ons in het laatste jaar van de door de nationale staat overgedragen kredieten. Vanaf 1992 zullen de Vlaamse regionale luchthavens op eigen benen moeten staan. 1991 zal dus cruciaal jaar zijn in de voorbereiding van deze eigen verantwoordelijkheid. Het opstarten van overlegorganen voor de diverse luchthavens is dan ook een positieve zaak. Een deelname van de lokale en regionale instanties en de privé-sector in het beheer is noodzakelijk om het geheel te doen werken, het nodige kapitaal te verstrekken en de promotie ruggegraat te geven.

Vooraleer te besluiten, wil ik nog even terugrijpen naar de begroting 1990, en meer bepaald naar de uitvoering ervan. Het bouwbedrijf wijst er op dat op twee maanden van het jaareinde slechts 50 ten honderd van de kredieten zouden zijn vastgelegd. Hiervoor zullen wel redenen zijn,

Content

maar het verschil lijkt toch teveel. We mogen hier niet terugvallen in de oude ziekte van Openbare Werken, met name alles op het einde van het jaar.

Wat het vervoer betreft wens ik nog op volgende punten te wijzen. Transportbeleid zonder aspect veiligheid is nonsens, zei Karel Van Miert, Europees Commissaris. Met andere woorden, vervoerbeleid leunt aan bij het aspect veiligheid. In het belang van deze veiligheid moet men in de eerste plaats zorgen voor veilige en comfortabele oversteekvoorzieningen voor voetgangers : 25 à 45 ten honderd van het totale verkeer gebeurt door de voetgangers en het gaat hier vooral om de meest kwetsbare bevolkingsgroepen, voornamelijk kinderen en bejaarden.

Samengevat kan dus door de SP worden gesteld dat 1990 zo vlug mogelijk volledig moet worden afgewerkt ; dat de globale begroting 1991 als positief en geslaagd mag worden beschouwd, waarmee wij de Minister van Openbare Werken mogen feliciteren ; dat voor 1992 wel een bijzondere inspanning nodig is om de reden die ik tijdens mijn uiteenzetting aanhaalde. *(Algemeen applaus)*

De Voorzitter : De heer Candries heeft het woord.

De heer H. Candries *(op de tribune)* : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, geachte collega's, het is jammer dat het samenvallen van vergaderingen van het nationaal Parlement met die van de Vlaamse Raad belet de werkzaamheden hier nauwgezet te volgen.

De heer A. Denys : Mijnheer Candries, u hebt ook de agenda van deze week in de Kamer goedgekeurd.

De heer H. Candries : Niettemin blijven wij protesteren tegen een dergelijke gang van zaken. Eens te meer wordt bewezen dat het zo niet verder kan.

Ik kom nu tot mijn uiteenzetting. De accentverschuiving van een kwantitatieve naar een kwalitatieve benadering van het beleid verheugt ons ten

zeerste. Deze verschuiving is ook waarneembaar in de ingediende begroting die wij derhalve met enthousiasme zullen goedkeuren. Nochtans had ik graag van de gelegenheid gebruik gemaakt om speciale aandacht te vragen voor de volgende problemen.

Ik meen dat wij meer inspanningen moeten leveren voor de bevordering van het binnenvaartvervoer. Tijdens bezoeken aan bedrijven gelegen aan kanalen en rivieren hoorde ik vaak de opmerking dat zij de kaaimuren niet konden aanpassen omdat deze in het SIGMA-plan gekneld zitten. Is er een mogelijkheid om in het SIGMA-plan aanpassingsmogelijkheden langs de rivieren te integreren en ter zake de nodige afspraken met de Minister voor Economie te maken ? Dat zou wellicht nuttig zijn.

Speciale aandacht verdienen de NV-Zeekanaal en de nodige werken om deze maatschappij, een belangrijk verkeersgegeven, te doen renderen. Het verheugt ons dat beslissingen daartoe in samenwerking met het Brussels Hoofdstedelijk Gebied werden genomen.

Het vergenoegt ons dat het SIGMA-plan verder wordt afgewerkt. U zal van mij aannemen dat ik als één van de bewoners van onder de dijk evenveel aandacht vraag voor het onderhoud van de dijken. Niet alleen moeten de dijken worden opgetrokken tot op SIGMA-hoogte, maar ook moeten ze worden onderhouden aangezien erin levende organismen vaak schade veroorzaken.

Met genoegen stellen wij vast dat in de Havencommissie de havens onderling overleggen en ze een harmonie van hun inspanningen nastreven, wat enkele tijd geleden nog als een utopie werd beschouwd. De Havencommissie werkt efficiënt en is een ondersteunend element voor een goed havenbeleid. Ik feliciteer de Minister met de oprichting van de Havencommissie. De onafwendbare evolutie naar een groot havencomplex van de lage landen aan de Noordzee, noopt tot coördinatie en samenwerking. Daarvoor moet een strategie van het maken van afspraken tussen de verschillende havens worden gevolgd.

Wij verheugen ons over uw aandacht voor de aanpassingen inzake verkeersveiligheid en -mobiliteit op de wegen en in de wegenbouw. Ik meen dat, voor elk ongeval dat wij kunnen vermijden, de inspanningen verantwoord zijn. De manier waarop u werkt voor fietspaden en voor het wegwerken van gevaarlijke kruispunten is een duidelijke aanwijzing van een constructief, veiligheidsgeoriënteerd beleid dat wij willen ondersteunen.

Inzake het openbaar vervoer meen ik dat de beslissing tot het creëren van een Vlaamse vervoermaatschappij en het tot stand komen van De Lijn erop wijzen dat wij in de goede richting zitten. Het blijkt dat men nog een vestigingsplaats voor de VVM zoekt. U hoort mij waarschijnlijk al komen. Ik meen inderdaad dat Mechelen een stad is die ideaal is gelegen voor die functie. Deze stad is niet alleen ideaal gelegen, maar het is ook een stad met een historische betekenis op het vlak van vervoer en communicatie.

De heer R. Van Hooland : Gent is ook zeer goed gelegen.

De heer H. Candries : Gent is ook zeer goed, maar Mechelen is nog beter. De geschiedenis bewijst dit sinds eeuwen. Wanneer u de geschiedenis van het postvervoer bestudeert zult u zien dat Mechelen daarin een belangrijke rol heeft gespeeld. Wanneer u de geschiedenis van het spoorvervoer nagaat dan zult u zien dat op het Europese continent de eerste trein in Mechelen te vinden was. Ik meen dat dit historische troeven zijn.

De heer M. Didden : Spreekt u over Mechelen aan de Maas ?

De heer H. Candries : Neen, over Mechelen tussen de Dijle en de Zenne. Dit zijn twee rivieren waarvan de dijken vaak te laag waren. Er werd daar ooit nog op palen gebouwd, maar die tijd is reeds lang voorbij. Nu is het daar droog. Er is plaats. Een afspraak met de NMBS zou u de goede richting kunnen aantonen. Er zijn daar hectaren aan de achterkant van het huidige station onmiddellijk beschikbaar. Zij worden op dit ogenblik door de NMBS helemaal niet gebruikt. Er is daar dus waarschijnlijk een kans om één of andere

Candries

vorm van transactie met de NMBS aan te gaan om een vestigingsmogelijkheid voor VVM in Mechelen waar te maken.

Ik wens ook uw speciale aandacht te vragen voor de nood aan allerhande vormen van samenwerking, vooreerst op interregionaal vlak, vervolgens tussen de NMBS en het vervoersbeleid op Vlaams vlak. Op interregionaal vlak zullen wij moeten samenwerken, vormen van protocol realiseren, met Wallonië en met het Brussels Hoofdstedelijk Gebied. Ik meen dat dit speciale aandacht verdient en dat daaraan moet worden gewerkt. Bovendien zullen wij moeten zien hoe het met de SST in Vlaanderen zal verlopen en hoe ons vervoer eventueel wordt beïnvloed en of er daar niet één of andere vorm van coördinatie nodig is. Dat zal nog meer nodig zijn wanneer wij het zullen hebben over STAR-21, waar de VVM zal moeten op inspelen. Ter zake moet men tot complementariteit komen.

Mijn volgend punt handelt over de regionale luchthavens. Sommigen beschouwden deze aanvankelijk als een blok aan het been, maar door de mogelijkheden die de liberalisering op Europees vlak ons biedt, zijn zij vandaag veeleer een troef. Wij hopen dat de Minister deze troef zal uitspelen.

De Voorzitter : De heer Van Parys heeft het woord.

De heer T. Van Parys (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, collega's, het secretariaat-generaal van de Benelux Economische Unie heeft een merkwaardige nota uitgewerkt omtrent de grensoverschrijdende zeehavenregio in het Westerschelde-bekken. In deze nota worden voor de havens van Gent en Terneuzen concrete voorstellen gedaan inzake samenwerkingsverbanden, meer speciaal voor de vorming van een gemeenschappelijke havenautoriteit, de uniformisering en efficiënte organisatie van de informatiestromen, ruimtelijke ordening en milieuproblematiek.

Deze nota, houdende concrete voorstellen om tot samenwerkingsverbanden

te komen mag ons, beleidsmensen, niet ontgaan, vooral in het perspectief van de Europese integratie in het algemeen en van het tot standkomen van een Euregio-Scheldemond in het bijzonder. Ik verzoek de Minister dergelijke samenwerkingsverbanden te ondersteunen, zodat zij concreet gestalte kunnen krijgen. Dit zou op budgettair vlak ook bijzonder interessant zijn.

Tevens moeten de besprekingen met Nederland worden geïntensifieerd omtrent de voor de haven van Gent belangrijke nieuwe grote zeesluis te Terneuzen met de daarbij horende verruiming van het kanaal. Op de vraag of deze nieuwe grote zeesluis te Terneuzen er komt en zo ja wanneer, antwoordde ingenieur Blom, directeur-generaal van de Rijkswaterstraat, op een bijeenkomst te Gent : Bij het beantwoorden van deze vraag mag zeker niet vergeten worden dat de nautiek en de veiligheid op het kanaal door het huidige gebruik onder grote druk staan. Het kanaal is ontworpen om incidentieel 50.000 ton schepen te laten passeren terwijl er nu dagelijks 100.000 ton schepen passeren. Dus, Gent, Vlaanderen en België, uw oordeel in deze kwestie is in zeer grote mate bepalend voor het toekomstperspectief van de kanaalzone. Wij in Nederland wachten met grote interesse uw plannen af en zijn bereid mee te werken daar waar het nodig is. Het is wel noodzakelijk dat hieromtrent snel principiële beslissingen worden genomen. Immers, planologische ontwikkelingen op Nederlands grondgebied kunnen de uitvoering van deze infrastructurele werken bemoeilijken of de effectiviteit van die werken doen verminderen. Na een principiële beslissing hierover en instemming van de Nederlandse overheid, alsmede het rondhebben van de financiering van deze plannen, zijn er nog jaren nodig voordat de planologische inpassing voor elkaar is.

Mijnheer de Minister, wij kunnen de vraag van de Rijkswaterstaat om snel principiële beslissingen te nemen, niet onbeantwoord laten. Wij mogen immers — om in de terminologie te blijven — de boot niet missen. Wij kunnen ook niet voorbijgaan aan het specifieke probleem van de kwaliteit

van het water en van de bodem van het kanaal Gent-Terneuzen. Er moeten maatregelen worden genomen met het oog op de verwijdering van het verontreinigde kanaalslib en de berging van deze specie.

Ik pleit in dit verband voor drie zaken. Ten eerste, de besprekingen met Nederland omtrent een tweede Westsluis en de verruiming van het kanaal moeten worden geïntensifieerd.

Ten tweede, de problematiek rond de verontreiniging van de kanaalbodem en de berging van het kanaalslib moet grondig worden aangepakt.

Ten derde, de voorstellen van de Benelux Economische Unie omtrent de grensoverschrijdende zeehavenregio in het Westerschelde-bekken moeten door de Vlaamse Executieve worden aangegrepen om het havenbeleid voor deze regio vanuit een nieuw perspectief te inspireren. (Applaus)

De Voorzitter : De heer Van Hooland heeft het woord.

De heer R. Van Hooland (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, dames en heren, ik kan beknopt zijn want de vorige sprekers hebben reeds op heel wat aspecten gewezen namelijk het positief beleid in de sector verkeer en infrastructuur, hetzij de verkeersleefbaarheid, de kwaliteit, de functionaliteit en de efficiëntie.

Mijnheer de Minister, ik ben ervan overtuigd dat u veel belang hecht aan verkeersveiligheid. Veiligheid heeft te maken met vele factoren : met infrastructuur — en daar zijn wij misschien het meest mee bezig —, met verkeersdrukte — en die is wat ze is en zal in de toekomst nog toenemen —, maar vooral met snelheid. De kunst bestaat erin de snelheid terug te brengen tot redelijke proporties. In principe weten wij dat allemaal, maar het is moeilijk om vele autobestuurders ervan te overtuigen hun snelheid te verminderen, ook al spreken de cijfers van de verkeersdoden voor zich. Ik kom van de begrafenis van een jonge man van 23 jaar, eind vorige week verongelukt in een auto-ongeval. Hij is, de jongste acht jaar, het vierde slachtoffer onder de inwo-

Van Hooland

ners in een straat van nauwelijks één kilometer.

Als ik zoiets meemaak dan ben ik des te meer overtuigd van de noodzaak resoluut te kiezen voor de verkeersveiligheid. De oplossing is volgens mij onder meer de aanleg van rotondes, ronde verkeerspleinen die veiliger, functioneler en esthetischer zijn dan vele andere soms kwalijk bewegwijzerde verkeerspunten en daarenboven nog goedkoper. Mijnheer de Minister, u zal zich herinneren dat ik bij een vorige gelegenheid u al de aanleg van rotondes heb gesuggereerd langs de weg Gent-Oudenaarde waar, de jongste vijf jaar, 26 mensen de dood vonden. Bij de aanleg van die viervaksbaan kon dat toch de bedoeling niet zijn. Ook langs de weg Gent-Kortrijk vielen er na de aanleg van de E17, in een korte tijdspanne, twintig doden. Dat kon toch evenmin de bedoeling zijn. Mijnheer de Minister, wat doen wij aan de verkeersveiligheid ?

Dan wil ik het nog eens even hebben over marketing inzake veiligheid. Wij roemen in het algemeen de marketing, zijn technieken en methodes, behalve voor het optimaliseren van de veiligheid en de verkeersleefbaarheid. Hier moeten wij de principes van de marketing nog beginnen toepassen.

Ook nog een woord over de fietspaden. Mijnheer de Minister, ik weet dat u daarmee bezig bent, maar ik meen toch dat we nog beter kunnen presteren, bijvoorbeeld inzake de provinciale fietspaden en de intergemeentelijke fietspaden. Overigens vraag ik mij ook af of we in de grote steden, met hun complex wegnnet, niet resoluut voor fietspaden moeten kiezen.

Mijnheer de Minister, in uw begroting werd 65 miljoen frank uitgetrokken voor de plaatsing van geluidsschermen. Voor 1990 liep dat krediet zelfs op tot 286 miljoen frank. Geluidsschermen zijn duur, maar noodzakelijk, want op vele plaatsen laat de leefbaarheid ingevolge de geluidshinder te wensen over. Ik pleit dus voor meer middelen ter zake.

Ik denk ook dat de kwaliteit van onze wegen toch iets meer aandacht verdient. Ik bedoel hiermee niet alleen het courante onderhoud, maar ook de netheid van de wegen zelf. Ik weet dat u ter zake inspanningen doet, maar dat het niet gemakkelijk is uw diensten ook daarvoor te reserveren omdat zij reeds met zoveel andere dingen bezig zijn.

De integratie van de beleidsvoering op alle niveaus is zeer belangrijk. Ook de heer Candries heeft dit daarnet aangehaald. Ik heb het gevoel dat wij hiermee niet rond zijn.

Een laatste punt betreft de problematiek van het openbaar vervoer, het verkeer en de infrastructuur in de Gentse regio. Als iedereen voor zijn regio pleit zal uiteindelijk heel Vlaanderen goed bediend zijn. Ik voel dan ook geen schroom om hierover iets te zeggen. Eerst onze haven. Dit jaar wordt 365 miljoen frank besteed aan de Gentse haven, dus 1 miljoen frank per dag. Wij weten allen dat deze haven grotere noden heeft. Ik weet dat de Minister er de komende jaren meer aandacht en kredieten voor wil reserveren. Ik ondersteun de toelichting en de verzoeken die de heer Van Parys ter zake heeft geformuleerd.

Een volgend punt betreft de wegenis in het Gentse. Naast de bestaande infrastructuur is er heel wat onafgewerkte infrastructuur. Ik denk bijvoorbeeld aan het westelijk deel van de Grote Ring. Velen zijn vragende partij, niet in het minst de stad Gent zelf, om het zware verkeer dat niet in de stad thuishoort uit de stad te halen en uiteindelijk de miljardeninvesteringen te doen renderen, een punt waar uw beleid op gericht is.

Een ander punt betreffende de Gentse regio is het openbaar vervoer. Hierdoor vraag ik uw speciale aandacht. In Vlaanderen werd de laatste 20 jaar 126 miljard frank geïnvesteerd in openbaar vervoer. De helft daarvan ging naar Brussel, 21 ten honderd naar Antwerpen, 14 ten honderd naar Charleroi, 6,5 ten honderd naar Luik en slechts 0,52 ten honderd naar Gent. Er werd dus gedinvesteerd in het openbaar vervoer van het Gentse. Naast de cijfers kan men zich daarvan ter plaatse overtuigen. Ik

nodig u uit, mijnheer de Minister, het station Gent Sint-Pieters en zijn omgeving eens te bekijken. Ik betreur dat één van de belangrijkste reizigersstations van Vlaanderen er zo bekaaid is vanaf gekomen en er zo hulpeloos bijligt. Ik betreur ten eerste dat uw plan inzake tram-trein-bus, de doorsteek onder de sporen van het station Gent Sint-Pieters, nogmaals werd afgevoerd. 240 miljoen frank kon dit jaar in Gent niet worden aangewend voor de noodzakelijke optimalisering van het openbaar vervoer. Ik spreek dan nog niet over de aangegeven herinrichting van de omgeving van het Sint-Pietersstation en van het eindelijk realiseren van de tramlijn 1 ten zuiden van het station Gent Sint-Pieters. Sta mij toe ter zake enkele vragen te stellen.

Ten eerste, hoever staat het vandaag met het belangrijke project omtrent de doorsteek onder het station Gent Sint-Pieters ? Wanneer mogen wij daar een realisatie verwachten ? Wanneer zal de tramlijn 1 naar Zwijnaarde worden gerealiseerd ?

Ten tweede, bij deze gelegenheid vraag ik naar de vooruitzichten van het mobiliteitsbeleid inzake het snel-treinverkeer — de SST — in Gent. Dit is niet alleen een Gentse maar wel een Vlaamse aangelegenheid. De Vice-Eerste Minister heeft verklaard dat wij er alle belang bij hebben dat de verschillende Gewesten in België in deze materie gesynchroniseerd handelen. Hij heeft gezegd de grootste moeite te hebben met de lopende SST-projecten. Hij zei tevens over het SST-project voorlopig geen uitspraak te kunnen doen in het Gentse. Uit goed ingelichte bronnen, ook vanuit Rijsel, zoals vanwege de heer Mauroy, vernemen wij echter dat de SST hoe dan ook naar Gent komt. Het is tijd dat dit probleem op tafel wordt gebracht en dat wij er over spreken in het kader van een functioneel mobiliteitsbeleid en van een ecologisch verantwoord snel-treinverkeer.

Mijnheer de Minister, ik vraag u enige toelichting te geven bij de problematiek van het openbaar vervoer in de Gentse regio. U kent de problemen. Ik ga er dus niet verder over uitweiden. Nog iets, om te besluiten.

Van Hooland

Wanneer wij een geïntegreerd verkeersbeleid in Vlaanderen willen voeren dan moeten we ook over het apparaat beschikken om het te realiseren. Met de herstructurering van de Vlaamse administratie en diensten zijn wij reeds een stap dichterbij ons doel. Ik vraag echter uw speciale aandacht voor de despecialisering van de ingenieurs in managementfuncties. Ook moet uw speciale aandacht gaan naar de vorming, van uw personeel. U beschikt over een groot aantal medewerkers in vergelijking met vele van uw collega's. Hoeveel denkt u te investeren in hun vorming en vervolmaking gedurende de volgende jaren ?

Mijnheer de Minister, ik wens u van harte geluk met uw beleid. Het is gericht en gefundeerd. Het getuigt van strategisch denken, zoals bijvoorbeeld in verband met de havens. U verdient daarvoor alle lof en onze steun is u verzekerd. (*Applaus*)

De Voorzitter : De heer Verreycken heeft het woord.

De heer W. Verreycken (*op de tribune*) : Voorzitter, Minister, collega's, het is mij onmogelijk om, in een tijdspanne van vijftien minuten, het hele hoofdstuk van Openbare Werken en Vervoer te bespreken.

Sta me dus toe om één facet te behandelen, namelijk de activiteiten van het departement rondom de luchthaven van de Antwerpse metro-pool, een luchthaven die in 1989 170.422 passagiers mocht verwerken. Ter vergelijking : de Waalse luchthaven van Charleroi-Gosselies verwerkte in datzelfde jaar 32.827 passagiers. Uw Waalse collega, Minister Dalem, begreep ten volle het belang van de 32.000 en zegde het volgende : Luchthavens zijn grote aantrekkingspolen geworden voor derde industrieën. Die brengen op hun beurt heel wat tewerkstelling met zich mee. Ook kunnen bestaande industrieën gemakkelijker met elkaar samenwerken als de steden waar ze gevestigd zijn een regelmatige luchtverbinding hebben. En dat trekt op zijn beurt weer nieuwe investeerders aan. Dat belangrijke citaat toont een totaalvi-

sie aan die mij in uw activiteiten rond de luchthavens ontgaat.

De Walen nemen voorzorgen en beschermen hun luchthavens. Wat doen de Vlamingen ? Zij vervangen een Gentse luchthaven door een parking voor één of ander anglofiel gebeuren en zij laten toe dat Deurne wordt bestolen. Sinds de vorige begrotingsbespreking gebeurde niet veel rondom de luchthavens. Waarbij niet veel wel degelijk een eufemisme is. Alhoewel de Minister studeerde. Er was de studie van Airports United Kingdom, er was ook de studie van Coopers & Lybrand, waar een lid van de Antwerpse Kamer van Koophandel naar verwijst, en er is het bestudeerde document van de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij. Wanneer wij nu het studeren eens stoppen en iets doen. Dat lijkt mij veel meer aangewezen. Ik geef u enkele eenvoudige suggesties.

Mijnheer de Minister, zorg voor een degelijke bewegwijzering naar de luchthaven, wat wij vorig jaar reeds hebben gevraagd, zodat degenen die ze willen gebruiken ze tenminste vinden. Laat de Krijgsbaan verbinden met de hoofdingang van de luchthaven via een bestaande weg die enkel moet worden verbreed. Want, diezelfde Krijgsbaan zorgt voor een rechtstreekse aansluiting op alle autosnelwegen rond Antwerpen. Onderzoek de mogelijkheden om een trein te laten stoppen aan de luchthaven van Deurne. De sporen lopen reeds langsheen de luchthaven en er liggen stationsfundamenten. Tegelijk zou een trein voor zakenmensen benadrukken welke klemtonen Deurne broodnodig heeft ; klemtonen die duidelijk op het zakenvervoer moeten liggen.

Ik vraag me trouwens af of hiervoor geen medefinanciering door de EEG kan worden gezocht. Uit het Waalse verslag leer ik dat de EEG participeert in de investeringen rond Aeropole te Charleroi en in de wegverbindingen tussen de luchthavens van Gosselies en Bierset. Als de EEG centen overheeft voor Charleroi en Bierset, waarom dan ook niet voor de aanleg van spoorverbindingen en stations ? Beide zaken lijken mij gelijklopend te zijn, hoewel de ene voor

Wallonië en de andere voor Vlaanderen bestemd is.

Collega's, 32.000 Walen kunnen een Waals Minister motiveren om een ontwikkelingsplan door een Waalse werkgroep te laten uitwerken in samenwerking met Brussel Nationaal - wat ik een afschuwelijke benaming vind - en met de BATA, Brussels Airport Transport Authority.

De heer H. De Croo : Het is het BATC.

De heer W. Verreycken : In de tekst van Minister Dalem staat BATA. Ik zal hem dus verwittigen dat er een fout in zijn tekst staat. Hoe dan ook, 32.000 Walen kunnen een Minister ertoe dwingen om zelfs Belgische instellingen te laten opdraven om Waalse jobs op te knappen. Daarentegen konden de 170.000 Vlaamse passagiers in Deurne enkel een totale desinteresse van onze beleidsverantwoordelijken opwekken. Oostende verbeterd zijn positie, aansluitend bij de uitbouw van Zeebrugge en ik juich dat toe. Om even bij de burens te kijken : het Nederlandse Zestienhoven verbeterd zijn positie aansluitend bij de verdere uitbouw van de haven van Rotterdam. Alle regionale luchthavens gekoppeld aan zeehavens breiden uit en krijgen meer armslag. Deurne, in de achtertuin van de Antwerpse haven, wordt bestudeerd . . . Indien dit klaarblijkelijk onbeleid kenmerkend is voor de activiteiten van de Minister, dan moet ik het eens zijn met het standpunt van iemand van de Antwerpse Kamer van Koophandel, namelijk dat de zaak van de luchthaven te belangrijk is om aan een Minister over te laten.

De Voorzitter : De heer De Seranno heeft het woord.

De heer J. De Seranno (*op de tribune*) : Mijnheer de Voorzitter, allereerst wil ik de collega's Didden en Van Parys danken voor hun degelijk verslag ; ook de commissieleden voor de grondige besprekingen die in de Commissie hebben kunnen plaatsvinden en dit in alle openheid. Deze gesprekken werden overigens voorbereid tijdens een aantal havenbezoeken, onder meer aan Antwerpen en Zeebrugge. De volgende stap is ongetwijfeld een bezoek aan Gent. Het

De Seranno

blijft echter een moeilijke opgave hier een begroting van bijna 40 miljard frank te bespreken in een tijdsperiode van nauwelijks 200 minuten, dus zowat 1 miljard frank per 5 minuten.

Ik zal mijn uiteenzetting beperken tot een aantal aspecten van het programmadecreet. Collega's hebben er in de Commissie reeds op gewezen dat de uitdrukking in de titel „tot begeleiding van de begroting 1991” een beetje misleidend is. Inderdaad zullen de gevolgen ook na 1991 voelbaar zijn. Aangezien het in dit hoofdstuk over grote taxaties gaat, namelijk de heffing op de watervang, zal het noodzakelijk zijn vrij spoedig deze materie opnieuw in de Raad te bespreken.

De Commissie heeft bij artikel 83 een amendement aangenomen met betrekking tot de tarieven voor de wateropvang ten behoeve van de vissteelt, de land- en tuinbouw, de bosbouw en het beheer van natuurgebieden. In deze formulering is een technische fout geslopen. Wij hadden ook de reservaatgebieden in deze paragraaf moeten opnemen. In de Commissie werden hiermee planologische benamingen bedoeld, zoals, ter uitvoering van ordening, in de koninklijke besluiten van 1970 werd bepaald. Daarin staan niet alleen natuurgebieden vermeld. Wij hadden ook naar de reservaatgebieden moeten verwijzen. Collega Van Parys zal mij anderzijds ook bijtreden wanneer ik verklaar dat er in de Commissie eveneens is geweest op de watervangen, die in de Polder noodzakelijk zijn om de verzilting van de grond tegen te gaan. Het verslag vermeldt alleen de Kempische zandgebieden maar ook sommige andere gebieden komen voor watervoorziening in aanmerking. Het voorbeeld werd aangehaald van de Gentse tuinbouwzone waar zoetwater in de bodem moet kunnen worden geïnfiltrerd om de verzilting van de ondergrond en straks ook de bovengrond vanuit het zeekanaal, onmogelijk te maken.

Er dient anderzijds ook opgemerkt dat voor het Albertkanaal, dat in de jaren dertig is gegraven, compenserende watertappingen werden toege-

kend voor de diepe doorsnijding van waterlopen en ingravingen in de zandige bodem ; en dat deze compenserende watertappingen niet onder het taxatiestelsel zullen vallen. Het verslag zou misleidend kunnen zijn op dat vlak.

Er bestond ook enige onduidelijkheid over de vraag of de beheerders met meer belast zijn dan met de inning en de invordering van de verschillende bedragen. Er werd aan de tekst een amendement toegevoegd waarvan het aan duidelijkheid niet ontbreekt, met name dat de Vlaamse Executieve de tegemoetkomingen aan de beheerders bepaalt. De gelden die door de beheerders worden geïnd komen dus niet automatisch ten goede aan die beheerders. Wij hebben in de tekst wel verwezen naar de wet van 1976 op de Dienst voor de Scheepvaart, maar in deze wet wordt alleen gehandeld over het personeel van de Dienst van de Scheepvaart, en van het Office de la Navigation.

Mijnheer de Voorzitter, met betrekking tot de begroting zelf wil ook ik er de aandacht op vestigen dat er een groot verschil bestaat tussen de fysieke programma's en de vastleggingen. Voor een periode van drie jaar voor de Kempen komen wij slechts tot een realisatiegraad van 60 ten honderd. Het gaat hier om investeringen voor de wegen. Aangezien het probleem ook lokale aspecten heeft, is het wellicht aangewezen dit in commissievergadering te behandelen.

Ik wil de Minister slechts één vraag stellen. Heeft uw departement machines om de sneeuw van de fietspaden te ruimen. Of zal het nogmaals gebeuren dat men, wanneer het sneeuwt, de sneeuw op het fietspad schuift, ten gerieve van keizer auto. Zal u voortaan prioriteit geven aan de fietspaden en omgekeerd te werk gaan ? Voorwaarde is dat u over sneeuwruimmachines beschikt.

Iedereen heeft de mond vol over coördinatie, integratie en samenwerking. Een voorbeeld. U heeft een dienst voor het Groen Plan, de Groenvoorziening. Minister Waltiel is bevoegd voor de landschappen. Er is een dienst voor bosbeheer en een

dienst voor natuurbehoud. Als er ergens samenwerking op het terrein noodzakelijk is, is het zeker hier.

Aangezien er slechts één Vlaamse Executieve en één Vlaams Ministerie is, moet er ook inzake de aanleg van fietspaden en rioleringen concentratie zijn. Vaak is het zo dat rioleringen niet kunnen worden aangelegd omdat er nog geen fietspaden zijn of dat de fietspaden niet kunnen worden aangelegd omdat er nog geen riolen zijn. De bevoegde Ministers beschikken toch over genoeg medewerkers op hun kabinetten ?

De heer H. De Croo : Ik denk dat rioleringswerken niet afhangen van Minister Waltiel maar van Minister Kelchtermans.

De heer J. De Seranno : Ik neem toch aan dat er een concertatie is tussen de diverse Ministers die instaan voor de ruimtelijke inrichting.

De heer H. De Croo : Er zijn drie leden van de Executieve bij betrokken.

De heer J. De Seranno : Het volstaat echter niet dat zij in Brussel overleg plegen. Zij moeten ook op een geïntegreerde wijze samenwerken. (*Applaus*)

Minister J. Sauwens (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, collega's, het zal een hele heksentoer zijn om binnen de toegelaten tijd van dertig minuten te antwoorden op de vele vragen die werden gesteld. Eén van de voordelen van het dubbelmandaat is dat de leden van de Commissie Infrastructuur van de Vlaamse Raad die ook lid zijn van de Commissie Infrastructuur van Kamer en Senaat minstens via een personele unie de coördinatie zouden kunnen verzorgen. Dit voordeel wordt evenwel weggewerkt op het ogenblik dat men tegelijkertijd al deze Commissies bijeen roept. Het wordt dan voor hen een onmogelijke situatie. Dit wordt dan een schrijnend pleidooi voor het afschaffen van het dubbelmandaat.

De Voorzitter van de Commissie heeft terecht gewezen op de noodzaak van een geïntegreerd beleid. Ik wens hem en zijn medewerkers, in het bijzonder de verslaggevers, te

Sauwens

danken voor de wijze waarop dit verslag tot stand kwam. Het was een moeilijke opdracht om in enkele lijnen en bladzijden het debat dat vele uren heeft geduurd en waarbij belangrijke uiteenzettingen werden geformuleerd, te synthetiseren.

Op de achtergrond van de bespreking in de Commissie stond natuurlijk het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen, dat met de externe hulp van onze eigen diensten, in de vorm van een polyvalente stuurgroep, tot stand kwam en een eerste aanzet is tot het ambitieuze Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen. Dit plan werd bekend gemaakt in juli van dit jaar en werd overgezonden aan tal van geïnteresseerde kringen en, voor advies, aan de lokale besturen. Wij verwachten deze adviezen nog voor het einde van het jaar.

Het is de bedoeling dit Verkeers- en Vervoersplan uitvoerig te bespreken. Na beslissing in de Executieve zal de Raad een voorstel worden voorgelegd.

Dit document is dus meer dan zomaar een document van een Minister of een Executieve. Het kan de start betekenen van een planmatige aanpak van de infrastructurale en de mobiliteitsproblemen in Vlaanderen. Het is een indicatief meerjarenprogramma. De eerste stappen van dit programma vindt u terug in de begroting 1991. Ik zal in telegramstijl antwoorden op een aantal vragen die door verschillende leden zijn gesteld. Ik kan uiteraard niet ingaan op alle specifieke en detailvragen maar ik heb mijn medewerkers gevraagd om nota te nemen en schriftelijk aanvullende informatie te verschaffen voor zover die niet in het verslag terug te vinden is.

Allereerst de samenwerking met de spoorwegen en de problemen in verband met de bruggen van Landegem, Ruisbroek en Gellik. Er is nu meer samenwerking dan voorheen het geval was tussen de verschillende beleidsverantwoordelijkken. Er is samspraak tussen de diensten van het stads- en streekvervoer, mijn eigen diensten, de administratie, de

spoorwegen en de diensten van Vice-Eerste Minister Dehaene.

In verband met de brug van Landegem wordt dringend gevraagd naar vier spoorlijnen, conform de conventie van 1983. Volgens die conventie moeten nog voor 600 miljoen frank werken worden uitgevoerd. Wat de brug van Ruisbroek betreft, moet nog 96 miljoen frank worden besteed voor de bovenbouw en 176 miljoen frank voor de electra-mechanische uitrusting. Deze kredieten zijn niet ingeschreven in onze begroting en hebben in onze bevoegdheidsvastlegging geen prioriteit maar het is duidelijk dat we het gesprek met de NMBS opnieuw moeten aanvatten. In 1988 hadden deze werken volgens de spoorwegen geen prioriteit maar later werd, zelfs via kranten, gesteld dat dit wel het geval is. In de loop van de maand januari zullen mijn medewerkers en ik hierover besprekingen voeren met de diensten van de spoorwegen. Voor Zellik is er geen probleem. Wij zullen de brug niet afbreken zolang er geen definitieve oplossing is om deze belangrijke spoorverbinding in stand te houden. Daarover loopt een studie.

Voor de bedding van de A12 zijn de grondwerken aanbesteed voor een bedrag van 180 miljoen frank. De kunstwerken zullen worden uitgevoerd in 1991 en de verharding zal worden aangelegd in 1992. De totale kostprijs wordt geraamd op 900 miljoen frank. Er wordt met de spoorwegen overleg gepleegd over de aanleg van een dubbel spoor om in het midden van het tracé de verbinding te realiseren met de Noordlandbrug en het daar gevestigd industrieterrein. Nederland zal klaar zijn met zijn aandeel eind 1992, en wij zullen dan ook klaar zijn. Wij zullen wel tijdig maatregelen moeten treffen om de verkeersdruk op dorpen zoals Kapellen, Stabroek en Putte binnen de perken te houden.

De heer Van Dienderen heeft een vraag gesteld over de A18. Mijn stelling is duidelijk. Wij wensen geen nieuwe wegen, en wij wensen zelfs niet dat de bestaande wegen worden verbreed of verbeterd, of dat de knelpunten worden weggewerkt. Wij zijn van oordeel dat er een rangorde van

wegen moet komen, waarbij de internationale verbindingen en de hoofdwegen ruimte moeten krijgen.

Verskillende sprekers hebben gewezen op de schitterende geografische ligging van Vlaanderen, wat ons mogelijkheden biedt onze economie te ontwikkelen, wat nodig is om onze welzijnsmaatschappij verder uit te bouwen. De verbinding met Noord-Frankrijk, een nieuwe groeipool in Europa als de Chunnel binnenkort opengaat, is belangrijk. Er werd gevraagd of het niet beter zou zijn Zeebrugge wat af te remmen en de uitrustingskredieten in West-Vlaanderen anders te oriënteren. Ik ben van mening dat op termijn het ene en het andere moet gebeuren, en dat de ontwikkeling van Noord-Frankrijk ook Zeebrugge troeven geeft.

De problemen in verband met de spoorverbinding Gent-Lichtervelde-Adinkerke zijn gekend. Ook daar wordt het gesprek met Minister Dehaene voorbereid om gelijktijdig de dringend nodige moderniseringswerken op die lijn aan te vatten en de uitbreiding van de kusttram tot het station van Adinkerke te realiseren. Voor dat laatste moeten de problemen verder worden uitgepraat met het gemeentebestuur van De Panne.

Er is geen beslissing genomen over de N45 en over het ontbrekend stuk van de ring rond Ninove. Voor de N42 is wel een beslissing getroffen, die op dit ogenblik voor overleg aan de instanties wordt voorgelegd.

De heer H. De Croo : Voor de N42, die uiteraard ook een links achter mij gezeten Senator interesseert . . .

De heer R. Van Hooland : Ik dacht dat u zou zeggen een links-buiten.

De heer H. De Croo : Zoals de heer Van Hooland weet heeft de Minister een tijdje geleden een beslissing genomen die, naar men beweert, niet in overeenstemming zou zijn met het gewestplan. Dat zou er de oorzaak van zijn dat opnieuw een beslissing moet worden genomen. Wat wordt beslist is mij om het even. Ik stel alleen vast dat een definitieve beslissing die de streek van Geraardsbergen zou ontsluiten naar het noorden, eventueel naar het zuiden en de A8,

De Croo

steeds maar wordt uitgesteld. Ik stel voor een beslissing te nemen en die dan ook uit te voeren.

Minister J. Sauwens : Mijnheer de Voorzitter, het gewestplan voorziet in een bepaalde reservatiezone. Door een beslissing van de Executieve werd in 1985 een nieuw tracé bepaald. Men vergat echter het gewestplan tijdig in overeenstemming te brengen met het nieuwe tracé. De uitvoeringsplannen vallen dus net buiten de as van de nieuwe verbinding ; er zal derhalve een aanpassing moeten gebeuren. Daarenboven worden een aantal milieu- en verkeerstechnische bezwaren geopperd door plaatselijke groeperingen.

Mijnheer De Croo, u spreekt over een moeilijke coördinatie. Hierover verschillen wij fundamenteel van mening. U verwijst naar internationale, nationale, regionale en gemeentebesturen die een belangrijke inbreng hebben. De Interministeriële Conferentie Verkeer en Infrastructuur werkt goed en er is bovendien meer inspraak dan onder de nationale Ministers het geval was. Over het mobiliteitsprobleem tussen beleidsverantwoordelijken van Bruggen en Wegen, stads en streekvervoer, de spoorwegen en de diensten van de Ruimtelijke Ordening is nooit zoveel gediscussieerd als nu.

De federalisering werd gekoppeld aan responsabilisering en het mobiliteitsprobleem werd erkend en omschreven. Bovendien ontwikkelden de administraties een nieuwe dynamiek om gezamenlijk naar een oplossing te zoeken. Op het ogenblik zijn er initiatieven die binnen het unitaire, kolossale departement niet mogelijk waren. Federale structuren vereisen evenwel samenspraak. Op het ogenblik worden gesprekken gevoerd tussen Vlaanderen en Wallonië en de nationale verantwoordelijken voor Verkeerswezen.

Diverse sprekers vragen zich af wat zal worden uitgevoerd van de prachtige begroting met goede doelstellingen en grote beleidsvisie.

De problemen van het Bestuur der Wegen van de provincie Antwerpen

situëren zich op twee terreinen. Belangrijke investeringskredieten zijn weggehaald uit het provinciale budget voor de realisatie van onder meer de toegangsweg tot de Liefkenshoek-tunnel. Ook de realisatie van de Havenweg legt een vrij grote hypotheek op het provinciaal budget. Ik tracht echter deze dossiers afzonderlijk te behandelen. Het is immers onlogisch dat een internationale verbinding zoals de Zoomse weg op hetzelfde niveau wordt behandeld als het inrichten van kruispunten of de aanleg van fietspaden. Daar wordt maximaal rekening mee gehouden.

Wat de uitvoering van ons programma betreft werden vanuit het bouwbedrijf cijfers medegedeeld die niet met de werkelijkheid overeenstemmen. U weet dat op 31 oktober 75 ten honderd van de kredieten waren vrij gegeven. Welnu, op dat ogenblik hebben wij bijna 60 ten honderd daarvan vastgelegd. In de sectie 84 is 2,6 miljard frank definitief en 1,9 miljard frank voorlopig vastgelegd op een totaal van 4,5 miljard frank ; in de sectie 81, waterwegen, is 1,4 van de 1,8 miljard frank vastgelegd ; in de sectie 82 is 4,9 van de 5,8 miljard frank vastgelegd en in de sectie 83 is 563 miljoen frank van de 1,8 miljard frank vastgelegd. De vastleggingen mogen nog gebeuren tot 22 december en er worden inderdaad nog steeds aanbestedingen binnen gebracht.

In het zeer moeilijke jaar 1989 zijn wij erin geslaagd onze kredieten volledig vast te leggen. Ik maak mij sterk, namens mijn medewerkers en mijn administratie, om te stellen dat het ook dit jaar zo zal zijn.

De Executieve heeft de beslissing genomen om te vermijden dat, zoals vorig jaar het geval was, opnieuw een 20 ten honderd ingreep in de vastleggingen zou gebeuren, dat het vastleggingsritme iets vertraagd zou worden om de ordonnanceringsbetalingskredieten te kunnen redden waardoor wij onze vastleggingen hebben kunnen vrij houden. Ik denk dat dit een juiste stelling is geweest en dat dit ons toelaat om het programma, zoals het was voorzien, helemaal uit te voeren. Ik verwijst ter zake naar de rubriek wegen. Ook ondanks de moeilijkheden die wij in het begin

van dit jaar hebben gekend, wordt de achterstand in de betalingen volop ingehaald. Er zijn nog een aantal probleem dossiers, waaromtrent wij strikte opdrachten hebben gegeven.

Wat de rubriek wegen betreft hebben wij in 1989 van de 3 miljard 463 miljoen frank die was toegelaten 3 miljard 462 miljoen frank vastgelegd, dus bijna volledig. Dat geldt ook voor de rubriek 73.24. De secties openbaar vervoer, waterwegen en havens zijn volledig vastgelegd. Dus, ons programma wordt uitgevoerd, hetgeen niet belet dat er provinciaal in de verdeling van de kredieten soms afwijkingen kunnen bestaan. Ik verwijst naar het verhaal van Vlaams-Brabant, waar we in 1989, in de laatste vastleggingsweken van december, een aantal dossiers om diverse redenen hebben zien sneuvelen of niet tijdig klaar kregen waardoor het programma maar voor 50 ten honderd kon worden gerealiseerd. Daar hebben wij in de loop van dit jaar een **inhaalmanoeuvre** voorzien, dat ook zo zal worden uitgevoerd.

Ik wens dus duidelijk te stellen dat deze begroting in 1991 volledig zal worden uitgevoerd.

Vooraleer in te gaan op de specifieke thema's die hier werden naar voren gebracht, wil ik het brede verhaal nog even overdoen. Toen wij op 16 januari 1989 de verantwoordelijkheid kregen voor 95 ten honderd van de bevoegdheden, hebben wij in het regeerakkoord, waarover in de Vlaamse Raad werd gedebatteerd, onze prioriteiten duidelijk gesteld en onze doelstellingen bepaald. Dat is het politieke debat, waarbij de Gemeenschap zelf bepaalt wat voorrang heeft. Wij hebben gebroken met de gangbare trend door onomwonden te zeggen dat verkeersveiligheid en leefbaarheid voor ons absolute top-prioriteiten zijn en dat verkeersbereikbaarheid en doorstroming ook belangrijk zijn, maar pas in tweede orde komen.

Wij hebben met externe hulp en met behulp van onze eigen diensten een aantal plannen opgebouwd, onder meer het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen en, aanvullend, de Havencommissie waarnaar hier reeds

Sauwens

werd verwezen. Wij hebben een meerjarenplan uitgetekend voor de regionale luchthavens en wij zijn erin geslaagd om vanuit het Verkeers- en Vervoersplan, maar ook vanuit de planning van de drie vervoermaatschappijen een Vlaamse Vervoermaatschappij op te starten en een actieplan over de diverse terreinen naar voren te brengen.

Uitermate belangrijk is het feit dat wij er dit jaar in zijn geslaagd om in onze budgetten de kredieten in te schrijven vereist voor de uitwerking van de actieplannen.

Inzake de waterwegen is de gemaakte keuze vrij duidelijk, met name het afwerken van de drie hoofdassen. Deze waterwegen kunnen perfect een verdubbeling van de trafiek opvangen indien een aantal knelpunten worden weggewerkt. De sluis van Hingene zal in 1994 operationeel zijn en om dat mogelijk te maken heeft de Executieve gisteren nog een belangrijke budgettaire beslissing getroffen. De toegang tot het Albertkanaal zal worden verbeterd en de werken voor het Straatsburgdok zullen worden aangevat. Vervolgens is er de verdere aanpassing van de verbinding met Noord-Frankrijk via de Schelde en de Leie. Die verbinding zal verder worden afgewerkt.

Daarnaast werden er een aantal dossiers geblokkeerd. Wij nemen momenteel geen nieuwe initiatieven in verband met een aantal kleinere verbindingen via de waterwegen. Ik denk hier onder meer aan het Kempen kanaal Mol-Blauwe Kei, aan het kanaal Kortrijk-Bossuyt. Rekening houdend met de gemaakte kostenbatenanalyses en met de budgettaire mogelijkheden is het zinloos om tegelijkertijd op tientallen plaatsen werken van een dergelijke omvang uit te voeren.

De keuzes die wij hebben gemaakt hebben betrekking op werken die zich situeren rond de drie hoofdassen. De daar geplande werken zullen worden uitgevoerd maar toch moet worden aangestipt dat het aandeel van de waterwegen in het budget vermindert.

Thans kom ik tot de havens. De Havencommissie is ter zake zeer duidelijk. Een aantal investeringen zullen worden uitgevoerd. Ik denk hier aan de containerkade in Zeebrugge en aan de renovatie van het oude havengebied in de haven van Antwerpen, die versneld dient te worden uitgevoerd. In verband met de Antwerpse haven werden deze maand belangrijke beslissingen genomen. In de interne haven zullen de nodige baggerwerken worden uitgevoerd. Die optie zal — naast de uitbouw van de aanzet Kluizendok maar vooral de toegang tot het groot dok in de haven van Gent, en op langere termijn de realisatie in Antwerpen van het Verrebroekdok, dit om tegemoet te komen aan te grote vraag naar bijkomende industriegronden en verder de vraag naar de verdere uitbouw van de tweede containerkade te Zeebrugge en de zeesluis te Gent — inderdaad een substantiële verhoging van de kredieten voor de haveninvesteringen vergen. In deze begroting verhogen de havenkredieten met 1 miljard frank. Wij hebben dit kunnen realiseren in de moeilijke budgettaire omstandigheden waarin de Executieve de begroting heeft moeten opmaken.

Er werd ook gesproken over de sector waterbeheersing, de kustbescherming, de bescherming van het Scheldegebied met de bijrivieren, de uitvoering van het SIGMA-plan. Reeds in april hebben wij gezegd dat ter zake een verhoging van de kredieten noodzakelijk is, onder meer om een versnelde uitvoering van het SIGMA-plan te realiseren. Door een begrotingswijziging konden wij reeds in 1990 meer middelen vrij maken. Ook voor 1991 zijn wij erin geslaagd daarvoor kredieten in de begroting in te schrijven en een substantiële verhoging door te voeren. In 1989 had men daarvoor in de begroting 640 miljoen frank ingeschreven. Dit bedrag — vermeld in sectie 83 — is intussen opgetrokken tot 1 miljard 420 miljoen frank.

Thans kom ik tot de sectie wegen. Het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen vermeldt duidelijk dat voor de veiligheid van de wegen meer middelen moeten worden bekomen. Collega Van Dienderen pleitte dit jaar, zoals vorig jaar, voor een halve-

ring van de kredieten. Ik wens hier duidelijk te verklaren dat, indien wij Vlaanderen leefbaar willen houden, wij voor de verkeersveiligheid de nodige middelen moeten uittrekken. Hierbij verwijs ik naar de ongeveer 2.000 dodelijke verkeersslachtoffers. Willen wij daar verandering in brengen dan moet ter zake iets worden gedaan.

Het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen zegt dat men, voor de veiligheid op de weg en de verbetering van het gemeenschappelijk vervoer, de nodige fondsen ter beschikking moet stellen. Voor de verkeersveiligheid op de wegen hebben wij tijdens de begrotingsbesprekingen voor de begroting 1991 één miljard frank meer bekomen.

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer de Minister, ik heb niet gepleit voor een halvering, noch dit jaar noch vorig jaar. Wij hebben wel gepleit voor een vermindering van 30 ten honderd, wat betekent dat u nog heelwat miljarden frank zal overhouden.

Met die 70 ten honderd kan u de maatregelen inzake verkeersveiligheid treffen. Ik heb mij alleen gekant tegen nieuwe wegen, tegen het oplossen van sommige knelpunten om de doorstroming van koning auto te bevorderen. Daarvan willen wij middelen, in het totaal twee miljard frank, overhevelen naar het openbaar vervoer. U moet ons geen andere woorden in de mond leggen dan degene die wij hebben uitgesproken.

Minister J. Sauwens : Er is een belangrijke verschuiving gebeurd, meer bepaald ten belope van één miljard frank, voor de sectie wegen, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Meer dan 2,5 miljard frank gaat uitsluitend naar werken die men als een verbetering van de levensomstandigheden kan omschrijven.

Voor de sectie openbaar vervoer is er een verdubbeling van de investeringskredieten ten bedrage van 2,4 miljard frank voor dit jaar.

De heer Dumez heeft de vraag gesteld waarom er niet meer in de metro van Antwerpen wordt geïnvesteerd. Wij hebben goedgekeurd voor

Sauwens

een verbetering van het openbaar vervoer voor gans Vlaanderen door een kwaliteitsverbetering van de halte-accomodatie, door het uitrusten van alle voertuigen met radioverbindingen, volgens een ambitieus twee-jarenprogramma. Dit beoogt de veiligheid, vooral in de daluren. Wanneer twintig passagiers zich in een bus bevinden die toevallig in het verkeer vertraging heeft opgelopen, kan dit gemeld worden aan de spoorwegen. De afspraken zijn daarvoor gemaakt. De trein zal dus wachten op die reizigers. Dankzij dit nieuwe soort communicatiemiddel zal in Vlaanderen, provincie per provincie — wij zullen starten met twee provincies — dit systeem worden toegepast op alle bussen en voertuigen.

Vervolgens is er een groot investeringspakket voorzien voor de nieuwe ontwaardingsapparatuur. Op zeer korte termijn zal alle gebruik van gemeenschappelijk vervoer in Vlaanderen met een soortgelijke telekaart, een magnetische ontwaardingskaart, verlopen.

De heer H. De Croo : Mijnheer de Minister, een historische precisering inzake Antwerpen.

Toen wij in 1981 het inzicht hadden aan de Antwerpse metro een aantal werken niet te laten uitvoeren, werden door alle fracties van de Kamer, inclusief de Volksunie — die op dat vlak het meest actief was — de SP, de CVP en de PVV, uitdrukkelijk gevraagd de investeringen verder af te werken, teneinde het reeds zwaar geïnvesteerde kapitaal te optimaliseren. Er ontbreken in Antwerpen belangrijke werken die het enorme investeringskapitaal van ettelijke tientallen miljarden frank zouden laten renderen. Men moet echter weten wat het best is : ofwel laat men een kapitaal van die aard, dat heel veel kost, nog enkele jaren laten slapen onder de grond, ofwel kan men proberen bijkomende middelen te bekomen om, naast wat u nu doet — ik deel de mening dat ook het landelijk vervoer aan de beurt moet komen — deze infrastructuur eindelijk te laten renderen. Mijns inziens is dit het overwegen waard. In het geheel van

de verschuiving van de middelen, niet binnen uw begroting, zou u meer moeten verkrijgen om die Antwerpse schone slaapster, in het belang van de verkeersmogelijkheden, wakker te maken.

Minister J. Sauwens : Ik zeg niet dat in Antwerpen niet aan het metro-project moet worden voortgewerkt. Wij staan wel voor de fundamentele keuze te weten welke as eerst moet worden uitgewerkt. Er is ongeveer 10 miljard frank nodig om deze tunnels operationeel te maken voor een totaal van ongeveer 14 kilometer. Ik stel ook vast dat binnen de Antwerpse gemeenschap — en ik ben voorzichtig — men het niet helemaal eens is over het feit waar de prioriteiten moeten worden gelegd. Enerzijds wordt gepleit voor het doortrekken richting Zuid onder meer via Mortsel, Kontich, Edegem. Deze prioriteit werd vanuit de vervoermaatschappij aangedragen. Anderzijds worden nog andere prioriteiten gelegd. Sommigen pleiten voor de verbinding Merksem-Sportpaleis. Op deze manier zouden 60.000 mensen kunnen worden ontsloten door het gebruik van de tunnel. In de derde plaats is er het Stuurplan-Antwerpen dat via de aanpak van ruimtelijke ordening het verkeersplan moet sturen. Hierbij wordt geopteerd voor de Oost-West-verbinding. Ik meen dan ook dat in de eerste plaats de stad Antwerpen met het Vlaams Gewest tot een akkoord moet komen.

In dit verband heb ik opdracht gegeven tot het uitvoeren van een studie, niet alleen inzake het operationeel maken van deze tunnels maar ook in verband met het principe van het zo snel mogelijk bereiken van een zeker rendement. Wij stellen vast dat een aantal tunnels niet werden geconcipeerd zoals wij het graag hadden gezien. Inderdaad, de loopafstand benedengronds is erg ver en het veiligheidsaspect speelt in toenemende mate een rol. Bovendien beschikken wij binnen onze begroting niet over de middelen om een substantiële uitbouw van dit net mogelijk te maken. In de loop van het jaar 1991 zullen wij, wanneer alle gegevens beschikbaar zijn, een meerjarenplan opstellen waarin eventueel ook een mogelijke particuliere medefinanciering

kan worden voorzien, dit in combinatie met parkinggebouwen, enzovoort. Pas dan zullen wij voor de begroting-1992 de start kunnen geven voor aanpassing en uitrusting van deze tunnels. Ikzelf opteer voor een kwaliteitsverbetering van het bovengronds openbaar vervoer, dat gedurende jaren ondergeschikt werd gemaakt aan grote ondergrondse investeringsprojecten. Ik pleit voor het programma zoals het nu voorligt.

Wat de regionale luchthavens betreft, is de beleidsnota bekend. De ondertunneling van de Krijgsbaan te Antwerpen wordt op dit ogenblik technisch voorbereid. De vraag werd opnieuw gesteld in verband met het eventueel verleggen van de landingsbaan. Momenteel wordt onderzocht welke de beste oplossing zou kunnen zijn. Ik hoop in de volgende maanden dit debat te kunnen voeren. Dit is wel een type-voorbeeld van infrastructuur dat midden in het spanningsveld zit tussen omgeving en de vraag naar mobiliteit.

Geachte collega's, mijns inziens is de periode voorbij dat het debat wordt gevoerd in termen van wit en zwart, door hen die het goed en anderen die het slecht menen, door hen die voor milieu, voor economie, voor de vooruitgang of voor de natuur zijn.

Voor mij is iedereen, misschien niet vandaag maar dan toch morgen, een automobilist, die in het weekend een rustig plekje zoekt en 's avonds in zijn woning verpozing zoekt. Wij kunnen de maatschappij niet blijven opdelen. Het debat rond economie, ecologie, infrastructuur en mobiliteit moet uit zijn polarisatie worden gehaald. Dit debat verdient een verrijking, met goede kennis van zaken en het inschakelen van alle technische middelen. Immers, de technologie biedt op dit ogenblik grote mogelijkheden om het debat over de regionale luchthavens aan te snijden, maar dan in andere termen dan tien jaar geleden. Wij dienen harmonische raakvlakken te zoeken voor alle knelpunten en conflicten. Dat vraagt wel kennis en inzicht, maar ook veel begrip en luisterbereidheid.

Wat de luchthaven van Deurne betreft werd door een gebrekkige ruim-

Sauwens

telijke ordening een zware hypotheek gelegd, die wij nog jaren moeten meedragen. Dat geldt eveneens voor honderden andere dossiers in Vlaanderen, vooral op het vlak van de wegen- en de havenuitbouw.

Zoals collega Content heeft aangehaald rijzen meestal moeilijkheden bij het aanleggen van nieuwe wegen. Ik meen dat het geen hinderpaal mag zijn, maar wel een aanmoediging om met kennis van zaken een precies inzicht te hebben.

Uiteindelijk zouden de omgevingsvoorwaarden de grenzen van de mobiliteit bepalen, zoals de grenzen van de mobiliteit deze van de economische groei zullen bepalen. Men mag dat evenwel niet in absolute termen stellen zoals sommige collega's dat hier hebben gedaan. Immers, de éne individualiteit blokkeert de andere.

Met ons Verkeers- en Vervoersplan trachten wij de stijging van de mobiliteit in onze maatschappij op de voet te volgen. De stijging van de mobiliteit ligt iets lager dan vorige jaren, voor 1990 is er een gemiddelde toename met 3 ten honderd. Door het inschakelen van het gemeenschappelijk vervoer en door het verfijnen van onze mobiliteit via initiatieven voor korte verplaatsingen zoals carpooling, zullen wij de mobiliteit trachten te beheersen.

Mijnheer de Voorzitter, wat de planning van de Havenweg betreft, voorzien tegen eind 1992, werd een ontwerp voor advies aan de Havencommissie voorgelegd.* Wat wij thans voor Oostende voorstellen zal ook voor de andere havens moeten worden toegepast. Het gaat hierbij om een moeilijk en fundamenteel probleem, dat wij zo vlug mogelijk moeten oplossen.

Collega Schellens en nog enkele andere collega's hebben vragen gesteld betreffende de ronde punten. Wij hebben geopteerd voor het aanleggen van 50 ronde punten, ongeveer 10 per provincie. Alle wegen komen daarvoor niet in aanmerking, aangezien er een goede verkeersdoorstroming moet worden verzekerd, zoniet lopen wij het risico de verkeersveilig-

heid zelfs in gevaar te brengen. De ervaring met de experimenten dien-aangaande is bemoedigend. In de loop van februari zal op een studiedag het dossier technisch moeten worden verfijnd.

Wij zijn ervan overtuigd dat een extra, dus vierde rijstrook, waarbij slechts over 300 meter de pechstrook zal ontbreken, een knelpunt in Bertem wegwerkt. Een studie onderzoekt hoe een extra strook uitsluitend aan snelle bussen, gemeenschappelijk vervoer en wagens met meer dan drie inzittenden — wat dus de carpoolers in Vlaanderen bevoorrecht — kan worden voorbehouden.

De heer H. De Croo : Zal een reglementering sommige wegen enkel toegankelijk maken voor wagens met minstens drie inzittenden ?

Minister J. Sauwens : Bepaalde rijstroken zullen worden voorbehouden aan het openbaar vervoer, het gemeenschappelijk vervoer, de taxi's en carpoolers.

De heer H. De Croo : Zal u dus een extra bedding aanleggen — zoals dit het geval is in experimenten op Brusselse rijks- en gemeenschapswegen — met een extra rijstrook enkel voor taxivervoer en voor wagens met een minimum bezetting ?

Minister J. Sauwens : Inderdaad. Het systeem wordt trouwens al toegepast in Washington en Singapore.

De heer H. De Croo : Geldt er ter zake een internationaal of een lokaal reglement ?

Minister J. Sauwens : Ik heb een aanvullende reglementeringsbevoegdheid. Een reglement ter zake is op dit ogenblik in onderzoek.

Er werden vragen gesteld over Dampoort Gent en over de bouw van de Boudewijnautosnelweg Antwerpen-Luik. Ik zal ter zake niet uitweiden gezien het gevorderde uur. In ieder geval, er wordt 150 miljoen frank ingeschreven voor de afwerking van de snelweg op het grondgebied van Limburg. In de provincie Antwerpen worden wij echter met het probleem geconfronteerd dat wij er minstens over een half miljard frank zouden

moeten kunnen beschikken aangezien van afritcomplex tot afritcomplex een strook van 7 kilometer moet worden aangelegd.

De heer Van Grembergen heeft gesproken over de verkeersproblematiek. Ik herhaal dat er een hiërarchie van de wegen moet worden ingevoerd. Zo moet een aantal wegen een doorstromings- en doorgangsfunctie krijgen, terwijl andere opnieuw straat moeten worden.

Ik meen dat de snelheid van 90 kilometer per uur op de expresswegen moet behouden blijven. De bespreking ter zake wordt opnieuw bij de volgende Interministeriële Conferentie gevoerd. De vraag stelt zich of wij een dergelijke maatregel voor heel België kunnen nemen. In ieder geval, op het Vlaams grondgebied zal hij van kracht zijn.

Ik heb eveneens voorgesteld om de voorgeschreven snelheid in een bebouwde kom van 60 naar 50 kilometer per uur terug te brengen, reglement waarmee wij ons bijvoorbeeld bij het Franse reglement zouden aansluiten, dat vanaf 1 december van kracht wordt. Een snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur op dergelijke doorgangswegen lijkt tot nu toe onhaalbaar ; de 50 kilometer per uur-limiet daarentegen lijkt ons realistisch.

Ik ben het ermee eens dat het niet opgaat dat wij enerzijds opteren om de snelheid te beperken met het oog op een meer leefbare en veiliger samenleving en pleiten voor een Amerikaans rijgedrag waarbij de verkeersstroom gelijkmatig doorschuift, eerder dan voor het hier geldende nerveus, agressief verkeersgedrag, terwijl wij anderzijds wagens toelaten die precies het tegenovergestelde gedrag bevorderen. Ik sluit mij volledig aan bij wat de heer Van Grembergen heeft gezegd.

Mijnheer Verreycken, voor de bewegwijzering van de luchthaven in Deurne werd opdracht gegeven. We hebben wat lang moeten wachten maar men tracht dit op Europees niveau te uniformiseren. Het lijkt mij vanzelfsprekend dat niet elke luchthaven haar eigen borden heeft. Deurne zal de eerste luchthaven in België zijn die de nieuwe Europees

Sauwens

afgesproken borden zal hebben. Ik ben het met u eens, ook de heer **Duomez** en anderen hebben dit gezegd, dat de luchthaven van Deurne een economisch belangrijk onderdeel vormt van de wereldstad Antwerpen. De groei die op dit ogenblik in het personenverkeer wordt gemaakt is werkelijk substantieel en belangrijk.

Inzake de vraag van de heer **Denys** in verband met het dossier Liefkenshoektunnel, dat gisteren door de Executieve werd behandeld, denk ik niet dat wij dit dossier hier al naar voren moeten brengen. Ik sta volledig achter de oplossing die wij op administratief vlak aan een historisch gegroeid, moeilijk en complex dossier hebben gegeven. Er is geen enkele bevoordeling van één of andere privé-instantie mee gemoeid. Op administratief vlak heeft de stuurgroep, die door de secretaris-generaal van het departement Openbare Werken wordt geleid, en waarin de diverse diensten van Openbare Werken zijn vertegenwoordigd, waarin ook de inspectie van Financiën en het Rekenhof, vanuit zijn controlefunctie, zitten, over een dossier, dat eerst aan de concessie was toegewezen, gezegd dat het er zou worden uitgehaald en dit om diverse redenen. Uiteindelijk komt het voor de Vlaamse Gemeenschap toch op hetzelfde neer in die zin dat wij, na de terugbetaling van de investeringskosten door de concessie, 85 ten honderd van de winst die zal worden gemaakt, als retributie naar de Vlaamse Gemeenschap zullen zien terugvloeien. Essentieel daarbij is dat de openstelling van de tunnel met zijn toegangswegen, want dat is een immense opdracht — ik heb het er daarnet al over gehad — in juli 1991 kan worden gerealiseerd.

De heer A. Denys : Mijnheer de Minister, u hebt niet fundamenteel geantwoord op mijn vraag hoe het komt dat men al met die werken begonnen was en dat men al bezig was met de aanleg van het Tolhuisplein alvorens de Executieve een beslissing had genomen. Bovendien worden die werken op een bepaald ogenblik stilgelegd. Ik vraag u dan ook wie het bevel daartoe heeft gegeven. Ik verwijt u niet dat men op één of andere

wijze iemand heeft willen bevoordelen maar er loopt toch iets mank. In hoever kan een administratie een bevel geven voor een beslissing die door de Executieve niet is genomen.

Ik kom aan een tweede punt. Ofwel behoudt men het binnen de concessie. Dat is een keuze. U zegt dat de stuurgroep daarover een advies heeft gegeven, ik wil daarover niet discussiëren. Als het bij de concessie is dan is het logisch dat het onder de verantwoordelijkheid van de betrokken aannemersgroep valt. Als het echter buiten de concessie is, dan moet u, naar mijn gevoel althans, een aanbesteding doen in de vorm van vrije concurrentie. Dat lijkt mij logisch. Het is ofwel het ene ofwel het andere.

Minister J. Sauwens : Mijnheer **Denys**, daarover wil ik met u nog discussiëren zodra wij daar meer tijd voor hebben. De inspectie van Financiën is het met deze oplossing volkomen eens. Zij verklaarde uitdrukkelijk dat onderhandse toewijzing aan de aannemersgroep de enige mogelijkheid was omdat deze groep de terreinen had aangevuld en bovendien de controle op de prijs gewaarborgd was.

Mijn administratie gaf geen opdracht om deze werken uit te voeren. De werken startten in een periode die volgens ons binnen de concessie viel. Men heeft hier een oplossing sui generis gevonden die voldoet aan alle voorwaarden die door wetgeving en reglementering ter zake zijn opgelegd. U doet alsof elke onderhandse toewijzing onwettelijk is. Een onderhandse toewijzing kan echter om diverse redenen gebeuren. De wetgever van 1976 voorzag uitdrukkelijk in deze mogelijkheid. Ik wil de discussie hieromtrent nu eens definitief sluiten. Essentieel is dat de tunnel in juli 1991 wordt geopend.

De heer A. Denys : Mijnheer de Minister, het lijkt mij logisch dat zowel de Executieve als de Vlaamse Raad wantrouwig staan ten opzichte van het toekennen van opdrachten zonder concurrentie. Het gaat hier niet om verdachtmaking, enkel om gezond wantrouwen.

Minister J. Sauwens : Mijnheer **Denys**, in tegenstelling tot het beleid dat

vroeger door een aantal liberale Ministers werd gevoerd opteerde ik voor de huidige gang van zaken. Ik was er geen voorstander van de werken als een zoveelste onderdeel van het raamcontract te laten uitvoeren, wat anderen ook mochten beweren. Het zijn niet de liberalen die ons hier de les moeten leren.

Mijnheer **Content**, u stelde belangrijke vragen in verband met Zeebrugge. U sprak ook over de spanning die daar heerst. Onze administratie heeft een aantal tracés voorbereid. Wij hebben hen gevraagd deze plannen aan de eerstbetrokkenen, de gemeentebesturen, voor te leggen. Deze kunnen dan de inspraak van de bevolking organiseren. Op basis daarvan zal de eindbeslissing door de bevoegde instanties worden genomen. Tegen het einde van het jaar verwacht ik een rapport. Ook in dit gebied is de spanning tussen infrastructuur en milieu zeer groot. Wij zullen alles in het werk stellen om alle belangen zo goed mogelijk te behartigen. Dit is geen eenvoudige opdracht omdat men inzake Zeebrugge, wat de infrastructuur zowel van de waterwegen als van de grote verkeersassen voor het vervoer langs de weg betreft, nagelaten heeft tijdig een degelijke planning uit te werken.

De heer W. Content : Mijnheer de Minister, sta mij toe nog een vraag te stellen over de weg Zeebrugge-Calais. U beweert dat de handelsactiviteit van beide havens vergeleken kan worden. Kan u dat illustreren aan de hand van cijfers of andere gegevens? Ik heb immers de indruk dat de handelsactiviteit in Zeebrugge drukker is dan in Calais. De verbinding Zeebrugge-Calais moet er beslist komen maar toch zou ik ervoor willen pleiten deze verbinding uit het pakket te lichten van de verbindingen die zeer dringend moeten worden verwezenlijkt.

De heer J. De Seranno : Mijnheer de Voorzitter, mag ik collega **Content** eraan herinneren dat weldra in de Commissie een bespreking zal plaatsvinden over de vorderingen in de uitvoering van het programma. Het probleem dat hij aansnijdt kan daar wellicht worden besproken.

De Voorzitter : Dames en Heren, voor de goede gang van zaken kunnen wij dit debat misschien om 14 uur verder zetten. Er was afgesproken dat de vergadering omstreeks 13 uur zou eindigen. Wij moeten ook denken aan het personeel.

Minister J. Sauwens : Mijnheer de Voorzitter, ik wou nog zeer kort enkele zaken aanstippen. Er worden heel wat werken gepland aan de Expressweg en er zal ook een tunnel worden aangelegd onder de kustweg en ter hoogte van de Torhoutsesteenweg.

Het dossier Blankenberge zal zoals ik in de Commissie al heb gezegd, opnieuw worden onderzocht. Ook de definitieve strandbeveiliging in Den Haan staat op het programma.

De heer Van Parys heeft een aantal belangrijke dingen gezegd over de samenwerking met Nederland. Vanmorgen nog had ik een gesprek met de consul-generaal van Nederland met het oog op een betere samenwerking tussen de havens van de Lage Landen. Eerstdaags heb ik een gesprek met de gedeputeerde staten van Zeeland omtrent de vaste oeververbinding en de ombouw van de N49 tot All. In de loop van volgende maand zal ik een gesprek voeren met mijn collega Maaï Wegge over een aantal grensoverschrijdende dossiers en het dossier van de sluis van Terneuzen.

Wij zullen de Gentse havengemeenschap tegemoet komen en voorrang geven aan de Zeesluis in plaats van de Kluisendoksluis. Dat dossier wordt verschoven naar de tweede helft van de jaren negentig.

De heer Candries heeft terecht gewezen op de uitvoering van het SIGMA-plan. De zetel van de VVM zal in Mechelen worden gevestigd, zoals hij suggereert.

Mijnheer Van Hooland, u hebt aangedrongen op ronde punten. Er zullen er een vijftigtal komen.

Voor de Gentse haven is de beslissing die wij gisteren hebben genomen zeer

belangrijk. Met de uitbouw van het petroleumdok dat 260 miljoen frank zal kosten komen wij zeker en vast tegemoet aan de wensen van de industrie.

Wat Gent Sint-Pieters betreft, komt er volgend jaar een ondertunneling. Ik volg dit dossier van zeer nabij en het overleg met de NMBS zal worden voortgezet.

U hebt terecht gewezen op de nood aan despecialisatie en bijkomende vorming van het kader.

De heer De Seranno heeft gevraagd naar een geïntegreerd beleid, vertrekkend vanuit een geïntegreerde administratie. Dit is mogelijk vanuit de opties van het nieuwe departement voor Leefmilieu en Infrastructuur. Wij geven een structurele aanzet tot dat geïntegreerd beleid voor Vlaanderen op langere termijn.

Mijnheer de Voorzitter, ik rond mijn uiteenzetting af omdat ik slechts beschik over een halfuur spreektijd. Ik verontschuldigd mij dan ook voor de telegramstijl die ik voor verscheidene delen van mijn betoog heb moeten hanteren.

Wij hebben de beslissing genomen achtmaal per jaar de fietspaden te ruimen.

Via het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen en via de begroting 1991 wordt in Vlaanderen momenteel voor openbare werken, mobiliteitsbeheersing en verkeer een trendbreuk ingezet. De doelstellingen die in de loop van vorig jaar werden bepaald en de actieplannen die werden ontwikkeld werden budgettair verstaald. Ik dank de collega's die hebben gezegd dat zij op deze weg verder willen gaan. Ik wil mij persoonlijk ten volle engageren om deze begroting uit te voeren.

De Voorzitter : De heer Verreycken heeft het woord.

De heer W. Verreycken : Mijnheer de Voorzitter, ik wil nog even twee bemerkingen maken. Ik dank natuurlijk de Minister voor zijn antwoord. Het was mijn bedoeling te onderstre-

pen dat er een duidelijke ongelijkheid is in het beleid omtrent de Waalse en de Vlaamse luchthavens. Ik had die problematiek zeer uitgebreid naar voren willen brengen maar de tijd heeft mij dat belet.

Mijnheer de Minister, ik heb niet gepraat over de metro. U heeft echter naar het structuurplan in Antwerpen verwezen. Het totale structuurplan voor Antwerpen dringt aan op de afwerking van de metro als snelspoor-net en op een fijnmazig bovengronds net van tram en bus. Het plan dringt echter vooral aan op het rendabel maken van de investeringen die reeds werden gedaan voor de metro. Ik kan mij daarbij aansluiten.

Mijnheer de Minister, u moet niet wachten op een consensus van het hopeloze zwakke Antwerpse stadsbestuur om u daarover in te lichten. U zal zelf de beslissing moeten nemen om de metro rendabel te maken.

De Voorzitter : De heer De Seranno heeft het woord.

De heer J. De Seranno : Mijnheer de Minister, in mijn uiteenzetting over de watervang heb ik erop gewezen dat in artikel 83, paragraaf 6, ook de reservaatgebieden moeten worden opgenomen. Ik neem aan dat u het met deze interpretatie eens bent, ook wat de ziltbestrijding in de polder betreft, aangezien het precies gaat om het terugdringen van het zout water door zoet kanaal- of rivierwater.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De Voorzitter : Dames en heren, wij zijn aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor deze ochtend. Wij komen deze middag om 14 uur opnieuw bijeen om onze agenda verder af te werken.

De vergadering is gesloten.

- De vergadering wordt gesloten om 13.20 uur.
