

VLAAMSE RAAD

ZITTING 1992-1993

HANDELINGEN

49-50-51-52-53-54

VERGADERINGEN VAN MEI 1993

ACTUELE INTERPELLATIES

ACTUELE VRAGEN

A 12

DECREET JEUGDWERKBELEID

DE LIJN

DRINKWATERBELEID

GEMEENTELIJKE OPCENTIEMEN OP DE VENNOOTSCHAPSBELASTINGEN

GEWESTPLANNEN

HAVEN VAN OOSTENDE

HERSTRUCTURERING VAN HET HOGER ONDERWIJS

INTERPELLATIES

MAATREGELEN TER BEVORDERING VAN HET GEBRUIK VAN DE FIETS

NATUURGEBIEDEN

ONDERZOEKSCOMMISSIE BESTEDING KS-GELDEN

REGIONALE TELEVISIE

SIGMA-PLAN

STAKING VAN DE OPVOEDERS

Inhoud

Nr. 49 **Donderdag 13 mei 1993**
Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 1857

Ontwerp van decreet

Indiening en verwijzing, blz. 1857

Voorstellen van decreet

Indiening en verwijzing, blz. 1857

Voorstellen van resolutie

Indiening en verwijzing, blz. 1857

Voorstellen tot wijziging van het Reglement

Indiening en verwijzing, blz. 1858

Beleidsbrief

Indiening en verwijzing, blz. 1858

Verslag van het Rekenhof

Indiening en verwijzing, blz. 1858

Verslagen

Indiening, blz. 1858

Motie

Indiening, blz. 1858

Kennisgeving van het Rekenhof

Indiening en verwijzing, blz. 1858

Resolutie van het Europees Parlement

Indiening, blz. 1859

Arresten van het Arbitragehof

Indiening, blz. 1859

Kennisgeving van het Arbitragehof

Indiening, blz. 1859

Schriftelijke vragen (Regl. art. 76)

Indiening, blz. 1859

Samenstelling van een commissie en een werkgroep

Wijzigingen onder de vaste en plaatsvervangende leden, blz. 1859

Ontwerp van decreet houdende de eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van instellingen van openbaar nut voor het begrotingsjaar 1984 — 23 (1992-1993) - Nrs. 1 en 2 — 24 (BZ 1992) - Nr. 1 (Rapport van het Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende de eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van instellingen van openbaar nut voor het begrotingsjaar 1985 — 23-A (1992-1993) - Nrs. 1 en 2 — 24-A (BZ 1992) - Nr. 1 (Rapport van het Rekenhof)

Algemene bespreking, blz. 1859

Regeling van de werkzaamheden, blz. 1860

Interpellaties (Regl. art. 89)

Interpellatie van de heer H. Schiltz tot de

heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over het investeringsprogramma voor de haven van Oostende, blz. 1860
Sprekers : de heren H. Schiltz, G. Vanleenhove, A. Denys

Regeling van de werkzaamheden, blz. 1863

Interpellaties (Regl. art. 89) (Voortzetting)

Interpellatie van de heer H. Schiltz tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over het investeringsprogramma voor de haven van Oostende, blz. 1863

Sprekers : de heren L. Hancké, P. Van Grembergen, M. Maertens, G. Vanleenhove, H. Schiltz, A. Denys, minister T. Kelchtermans

Met redenen omklede motie, blz. 1870

Interpellatie van de heer E. De Groot tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de onveilige toestand op de Vlaamse wegen in het algemeen en op de A 12 in het bijzonder en de door de minister voorgestelde maatregelen, blz. 1870

Sprekers : de heren E. De Groot, J. Ansoms, M. Bartholomeeussen, L. Van Nieuwenhuysen, H. Candries, H. Van Dienderen, minister T. Kelchtermans

Met redenen omklede motie, blz. 1879

Ontwerp van decreet houdende de eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van instellingen van openbaar nut voor het begrotingsjaar 1984 — 23 (1992-1993) - Nrs. 1 en 2 — 24 (BZ 1992) - Nr. 1 (Rapport van het Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende de eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van instellingen van openbaar nut voor het begrotingsjaar 1985 — 23-A (1992-1993) - Nrs. 1 en 2 — 24-A (BZ 1992) - Nr. 1 (Rapport van het Rekenhof)

Algemene bespreking, blz. 1880

Artikelsgewijze bespreking, blz. 1880

Bijlage

Vragen om uitleg, blz. 1891

Nr. 50 **Donderdag 13 mei 1993**
Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 1905

Actuele vragen (Regl. art. 77)

Actuele vraag van de heer J. De Mol tot

de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de behandeling van beroepen inzake de toepassing van het minidecreet, blz. 1906

Actuele vraag van de heer F. Dielens tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over alternatieven voor de SST-doortocht in Lembeek, blz. 1906

Voorstel van resolutie van de heer P. Dewael c.s. betreffende gewestplanwijzigingen in het kader van de reconversie in Limburg

— 336 (1992-1993) - Nr. 1

Voorstel van resolutie van de heren J. Ulburghs en J. Sleecx betreffende het openhouden van de mijn van Beringen

— 337 (1992-1993) - Nr. 1

Voorstel tot spoedbehandeling, blz. 1907

Actuele vragen (Regl. art. 77) (Voortzetting)

Actuele vraag van de heer H. Coveliers tot de heer H. Weckx, Vlaamse minister van Cultuur en Brusselse Aangelegenheden, over de medewerking van de BRTN aan audio-visuele opsporingsalternatieven, blz. 1907

Actuele vraag van de heer P. Hostekint tot de heer L. Van den Bossche, Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, over het analfabetisme in het BSO en het beroepsonderwijs, blz. 1909

Actuele vraag van de heer J. Taylor tot de heer L. Van den Bossche, Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, over het eventuele ontslag van de schoonmaaksters van het ministerie, blz. 1910

Actuele vraag van mevrouw M. Aelvoet tot de heer L. Van den Bossche, Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, en mevrouw W. Demeester-De Meyer, Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Gezondheidsinstellingen, Welzijn en Gezin, over financiële discriminatie van sommige gehandicapte kinderen, blz. 1912

Actuele vraag van de heer M. Maertens tot mevrouw W. Demeester-De Meyer, Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Gezondheidsinstellingen, Welzijn en Gezin, over de jongeren die niet meer in het Vlaams Fonds ingeschreven kunnen worden, blz. 1914

Actuele vraag van de heer F. Dewinter tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de technologiebeurs FTI '93, blz. 1914

Actuele vraag van de heer F. Van den Eynde tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie,

KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de culturele ambassadeurs

Actuele vraag van de heer P. Dewael tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de opmerkingen van de culturele ambassadeurs, blz. 1915

Actuele vraag van de heer P. Van Grembergen tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de financiële eisen van de voorzitter van de Brusselse Executieve, blz. 1918

Actuele vraag van de heer E. Van Vaerenbergh tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over het gesprek met de voorzitter van de Brusselse Executieve, blz. 1919

Actuele vraag van de heer A. Denys tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over eventuele belangenvermenging van de voorzitter van de raad van bestuur van de groep Begemann, voorzitter van de raad van bestuur van KS en van de Boelwerf Vlaanderen, blz. 1919

Actuele interpellaties (Regl. art. 79)

Actuele interpellatie van mevrouw M. Vogels tot mevrouw W. Demeester-De Meyer, Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Gezondheidsinstellingen, Welzijn en Gezin, over de staking van de opvoeders uit de welzijnssector

Actuele interpellatie van de heer L. Pierco tot mevrouw W. Demeester-De Meyer, Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Gezondheidsinstellingen, Welzijn en Gezin, over de aanhoudende staking van de opvoeders, blz. 1921

Regeling van de werkzaamheden, blz. 1921

Actuele interpellaties (Regl. art. 79) (Voortzetting)

Actuele interpellatie van mevrouw M. Vogels tot mevrouw W. Demeester-De Meyer, Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Gezondheidsinstellingen, Welzijn en Gezin, over de staking van de opvoeders uit de welzijnssector

Actuele interpellatie van de heer L. Pierco tot mevrouw W. Demeester-De Meyer, Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Gezondheidsinstellingen, Welzijn en Gezin, over de aanhoudende staking van de opvoeders, blz. 1921

Sprekers : mevrouw M. Vogels, de heren E. Van Rompuy, L. Pierco, mevrouw T. Merckx-Van Goey, de heren J. Peeters, E. Van Vaerenbergh, mi-

nister W. Demeester-De Meyer, minister-president L. Van den Brande

Voorstel van resolutie van de heer P. Dewael c.s. betreffende gewestplanwijzigingen in het kader van de reconversie in Limburg

— 336 (1992-1993) - Nr. 1

Voorstel tot spoedbehandeling, blz. 1931
Sprekers : de heren P. Dewael, J. Vandeurzen, L. Hancké, minister T. Kelchtermans

Voorstel van resolutie van de heren J. Ulburghs en J. Sleecx betreffende het openhouden van de mijn van Beringen

— 337 (1992-1993) - Nr. 1

Voorstel tot spoedbehandeling, blz. 1933
Sprekers : de heren J. Ulburghs, J. Sleecx, F. Wymeersch, M. Didden, A. Denys, H. Olaerts, G. Bossuyt, minister-president L. Van den Brande

Hoofdelijke stemming, blz. 1935

Sprekers : de heren F. Dewinter, P. Van Grembergen, L. Pierco

Voorstel van decreet van de heer F. Dewinter houdende wijziging van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw met het oog op de beteugeling van de wildgroei van de islamitische gebedsplaatsen

Stemming over de ontvankelijkheid, blz. 1936

Voorstel van resolutie van de heer W. Verreycken inzake de onafhankelijkheid van Vlaanderen

Stemming over de ontvankelijkheid, blz. 1937

Spreker : de heer W. Verreycken

Ontwerp van decreet houdende de eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van instellingen van openbaar nut voor het begrotingsjaar 1984

— 23 (1992-1993) - Nrs. 1 en 2
24 (BZ 1992) - Nr. 1 (Rapport van het Rekenhof)

Hoofdelijke stemming, blz. 1937

Spreker : de heer W. Goossens

Ontwerp van decreet houdende de eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van instellingen van openbaar nut voor het begrotingsjaar 1985

— 23-A (1992-1993) - Nrs. 1 en 2
— 24-A (BZ 1992) - Nr. 1 (Rapport van het Rekenhof)

Hoofdelijke stemming, blz. 1938

Motie van aanbeveling van mevrouw S. Creyf c.s. tot besluit van de op 27 april 1993 door de heer L. Van Nieuwenhuysen gehouden interpellatie tot de heer L. Van den Bossche, Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, over extra steun voor het Nederlandstalig onderwijs te Brussel

— 324 (1992-1993) - Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 1939

Sprekers : mevrouw A.-M. Neyts-Uyttbroeck, de heren J. Sleecx, A. De Boeck, mevrouw S. Creyf, minister L. Van den Bossche

Interpellaties (Regl. art. 89)

Interpellatie van de heer M. Cordeel tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de afwerking van het Sigma-plan, blz. 1942

Sprekers : de heren M. Cordeel, J. De Meyer, H. Candries, minister T. Kelchtermans

Interpellatie van de heer S. Platteau tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de gemeentelijke v.z.w.'s, blz. 1946

Sprekers : de heren S. Platteau, P. Tant, J. Tavernier, J. Taylor, minister T. Kelchtermans

Interpellatie van de heer L. Appeltans tot de heer L. Van den Bossche, Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, over de mogelijke netoverschrijdende fusies in het kader van de herstructurering van het HOBV, blz. 1953

Sprekers : de heren L. Appeltans, A. Denys, P. Van Grembergen, J. Tavernier, minister L. Van den Bossche

Met redenen omklede motie, blz. 1964

Interpellatie van de heer F. Dewinter tot de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over de rol van de minister van Staatshervorming

Intrekking, blz. 1965

Interpellatie van de heer L. Barbé tot de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting, en tot mevrouw L. Detiège, Vlaamse minister van Tewerkstelling en Sociale Aangelegenheden over veldproeven met genetisch gemodificeerde planten, blz. 1965

Sprekers : de heer L. Barbé, mevrouw T. Merckx-Van Goey, minister N. De Batselier

Regeling van de werkzaamheden, blz. 1972

Bijlage

Vragen om uitleg, blz. 1973

Nr. 51 **Dinsdag 25 mei 1993**

Berichten van verhindering, blz. 1979

Ontwerpen van decreet

Indiening en verwijzing, blz. 1979

Voorstellen van decreet

Indiening en verwijzing. blz. 1979

Voorstel van resolutie

Indiening en verwijzing. blz. 1979

Verslagen

Indiening, blz. 1980

Meerjarenplan

Indiening en verwijzing, blz. 1980

Ministerieel besluit

Indiening en verwijzing, blz. 1980

Kennisgeving van het Arbitragehof

Indiening, blz. 1980

Schriftelijke vragen (Regl. art. 76)

Indiening, blz. 1980

Voorstel van decreet van de heer H. Lauwers, mevrouw A. Leysen en de heren L. Peeters en M. Van Peel houdende subsidiëring van gemeentebesturen en de Vlaamse Gemeenschapscommissie inzake het voeren van een jeugdwerkbeleid — 226 (BZ 1992) — Nrs. 1 tot 3

Algemene bespreking, blz. 1980

Sprekers : de heren P. Hostekint, M. Van Peel, W. Verreycken, L. Peeters, L. Barbé, A. Denys, mevrouw A. Leysen, de heer H. Lauwers, minister H. Weckx

Artikelsgewijze bespreking, blz. 1995

Interpellaties (Regl. art. 89)

Interpellatie van de heer A. Denys tot de heer H. Weckx, Vlaamse minister van Cultuur en Brusselse Aangelegenheden, over de politisering van de regionale televisie, blz. 1999

Sprekers : de heren A. Denys, J. Van Hauthem, H. Van Dienderen, L. Hancké, P. Chevalier, minister H. Weckx

Met redenen omklede motie, blz. 2008

Interpellatie van de heer E. Van Vaerenbergh tot de heer H. Weckx, Vlaamse minister van Cultuur en Brusselse Aangelegenheden, over de belangstelling van de jeugd voor de politiek, blz. 2008

Sprekers : de heren E. Van Vaerenbergh, L. Peeters, minister H. Weckx

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2010

Nr. 52 **Woensdag 26 mei 1993**
Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 2011

Interpellaties (Regl. art. 89)

Interpellatie van mevrouw A. Leysen tot

de heer L. Van den Bossche, Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, over het stelsel van de studietoelagen, blz. 2011

Sprekers : mevrouw A. Leysen, de heer I. Verleyen, minister L. Van den Bossche

Interpellatie van de heer J. De Meyer tot de heer L. Van den Bossche, Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, over het spijbelen en de controle op de leerplicht, blz. 2015

Sprekers : de heer J. De Meyer, minister L. Van den Bossche

Interpellatie van de heer R. Swinnen tot de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting, over de verlenging van de steunprogramma's voor het Hageland, blz. 2017

Sprekers : de heer R. Swinnen, mevrouw T. Merckx-Van Goey, minister N. De Batselier

Interpellatie van de heer H. Brouns tot de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting, over het beleid van de Vlaamse regering inzake natuurgebieden, blz. 2019

Sprekers : de heer H. Brouns, mevrouw V. Dua, minister N. De Batselier

Interpellatie van de heer M. Verwilghen tot de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting, over het drinkwaterbeleid en het mogelijk betrekken van de drinkwatermaatschappijen en de privé-sector bij de uitwerking ervan, blz. 2025

Sprekers : de heren M. Verwilghen, M. Olivier, minister N. De Batselier

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2030

Nr. 53 **Woensdag 26 mei 1993**
Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 2031

Interpellaties (Regl. art. 89)

Interpellatie van de heer E. Van Vaerenbergh tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over een definitieve evaluatie betreffende het Investeringsfonds, blz. 2031

Sprekers : de heer E. Van Vaerenbergh, minister T. Kelchtermans

Interpellatie van de heer H. Van Dienderen tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimte-

lijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, en de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over mogelijke maatregelen ter bevordering van het gebruik van de fiets, blz. 2033

Sprekers : de heer H. Van Dienderen, minister T. Kelchtermans, minister J. Sauwens

Met redenen omklede motie, blz. 2040

Interpellatie van de heer S. Platteau tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de gemeentelijke opcentiemen op de vennootschapsbelastingen, blz. 2040

Sprekers : de heren S. Platteau, M. Van der Poorten, C. Lisabeth, minister T. Kelchtermans

Met redenen omklede motie, blz. 2046

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2046

Nr. 54 **Donderdag 27 mei 1993**

Berichten van verhindering, blz. 2047

Actuele vragen (Regl. art. 77)

Actuele vraag van de heer D. Ramoudt tot de heer H. Weckx, Vlaamse minister van Cultuur en Brusselse Aangelegenheden, over de integratie van een Vlaams toerismebureau in het Vlaams cultureel centrum De Brakke Grond, blz. 2048

Actuele vraag van de heer H. Olaerts tot de heer H. Weckx, Vlaamse minister van Cultuur en Brusselse Aangelegenheden, over de werkbeurzen voor auteurs, blz. 2049

Actuele vraag van de heer F. De Man tot de heer H. Weckx, Vlaamse minister van Cultuur en Brusselse Aangelegenheden, over de beslissing van het Bloso om geen subsidies meer toe te kennen aan het BOIC, blz. 2050

Actuele vraag van de heer J. Caudron tot de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting, over Nederlands- en Franstalige brochures bij de milieubox in Herne, blz. 2051

Actuele vraag van mevrouw M. Vogels tot de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting, over het zogenaamde ultimatum aan de stakende opvoeders, blz. 2052

Actuele vraag van de heer P. Breyne tot de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huis-

vesting, over de aanwerving van nieuwe commissarissen om de toewijzing van sociale woningen te controleren
Actuele vraag van mevrouw M. Dillen tot de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting, over diens verklaringen betreffende de tussenkomsten bij de toewijzing van sociale woningen, blz. 2053

Actuele vraag van de heer M. Maertens tot de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting, over de aanvraag van de IWVA te Koksijde tot het bekomen van een uitbatingsvergunning voor diepgrondwaterwinning in het natuurreservaat Doornpanne, blz. 2055

Actuele vraag van de heer J. Caubergs tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de blokkering van de sociale huisvestingsprojecten in Limburg, blz. 2055

Actuele interpellaties (Regl. art. 79)

Actuele interpellatie van de heer H. Van Dienderen tot de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over het afschaffen van een reeks weekenddiensten door De Lijn, blz. 2057

Sprekers : de heren H. Van Dienderen, P. Breyne, minister Sauwens

Met redenen omklede motie, blz. 2062

Actuele interpellatie van de heer E. Schuermans tot mevrouw L. Detiège, Vlaamse minister van Tewerkstelling en Sociale Aangelegenheden, over mogelijk bijkomende financiële middelen voor de VDAB, blz. 2062

Sprekers : de heren E. Schuermans, J. Geysels, minister L. Detiège

Voorstel van decreet van de heer H. Lauwers, mevrouw A. Leysen en de heren L.

Peeters en M. Van Peel houdende subsidiëring van gemeentebesturen en de Vlaamse Gemeenschapscommissie inzake het voeren van een jeugdwerkbeleid
— **226** (BZ 1992) — Nrs. 1 tot 3

Hoofdelijke stemming, blz. 2065

Sprekers : de heren E. Flamant, L. Pierco, F. Dewinter, S. Platteau

Met redenen omklede motie van de heren G. Vanleenhove, A. Denys, L. Hancké, H. Candries en M. Maertens c.s. tot besluit van de op 13 mei 1993 door de heer H. Schiltz gehouden interpellatie tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over het investeringsprogramma voor de haven van Oostende
— **340** (1992-1993) — Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 2066

Met redenen omklede motie van de heer E. De Groot c.s. tot besluit van de op 13 mei 1993 door de heer E. De Groot gehouden interpellatie tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, Welzijn en Gezin, over de onveilige toestand op de Vlaamse wegen in het algemeen en op de A 12 in het bijzonder en de door de minister voorgestelde maatregelen
— 341 (1992-1993) — Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 2067

Sprekers : de heren H. Van Dienderen, E. De Groot

Met redenen omklede motie van de heer H. Van Dienderen tot besluit van de op 13 mei 1993 door de heer E. De Groot gehouden interpellatie tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de onveilige toestand op de Vlaamse wegen in het algemeen en op de A 12 in het bijzonder en de door de minister voorgestelde maatregelen
— **339** (1992-1993) — Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 2069

Met redenen omklede motie van de heren A. Denys en J. Tavernier tot besluit van de op 13 mei 1993 door de heer L. Appeltans gehouden interpellatie tot de heer L. Van den Bossche, Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, over de mogelijke netoverschrijdende fusies in het kader van de herstructurering van het HOB
— **343** (1992-1993) — Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 2070

Spreker : de heer A. Denys

Met redenen omklede motie van mevrouw M. Vogels tot besluit van de op 13 mei 1993 door mevrouw M. Vogels en de heer L. Pierco gehouden actuele interpellaties tot mevrouw W. Demeester-De Meyer, Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Gezondheidsinstellingen, Welzijn en Gezin, respectievelijk over de staking van de opvoeders uit de welzijnssector en over de aanhoudende staking van de opvoeders
— **347** (1992-1993) — Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 2071

Sprekers : mevrouw M. Vogels, de heren L. Pierco, A. Denys

Actuele interpellaties (Regl. art. 77) (Voortzetting)

Actuele interpellatie van de heer J. De Mol tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over een voorstel om het gewestplan Oudenaarde in herziening te stellen, blz. 2074

Sprekers : de heren J. De Mol, P. Tant, G. Bossuyt, minister T. Kelchtermans

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2079

VOORZITTER : de heer L. Vanvelthoven

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

– *De vergadering wordt geopend om 10.06 uur.*

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

BERICHTEN VAN VERHINDERING

J. Caubergs, W. De Vlieghe, A. Schellens, L. Standaert, J. Timmermans, F. Wymeersch : gezondheidsredenen ;

E. Derycke, L. Maximus, F. Sarens, H. Suykerbuyk, W. Seeuws : buitenslands ;

E. Flamant, C. Lisabeth : ambtsverplichtingen ;

R. Deswaene, R. Landuyt, H. Van Wambeke : familieverplichtingen.

ONTWERP VAN DECREET

Indiening en verwijzing

De voorzitter : Het volgende ontwerp van decreet werd ingediend :

- Ontwerp van decreet houdende maatregelen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 1993
– 335 (1992-1993) – Nr. 1.
Verwezen naar de commissie voor Financiën en Begroting.

VOORSTELLEN VAN DECREET

Indiening en verwijzing

De voorzitter : De volgende voorstellen van decreet werden ingediend :

- Voorstel van decreet van de heren P. Dewael en D. Van Mechelen houdende de oprichting van een geschillenraad voor radio en televisie in de Vlaamse Gemeenschap
– 331 (1992-1993) – Nr. 1.
Verwezen naar de commissie voor de Media.
- Voorstel van decreet van de heer J. Vande Lanotte c.s. houdende reglementering van de kamerverhuring
– 332 (1992-1993) – Nr. 1.
Verwezen naar de commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting.

Indiening

De voorzitter : De volgende voorstellen van decreet werden ingediend :

- Voorstel van decreet van de heer P. Van Grembergen c.s. houdende

de de verplichting tot jaarlijkse bekendmaking van de inkomens- en vermogenstoestand van de leden van de Vlaamse Executieve en betreffende een aantal onvernegbaarheden.

- Voorstel van decreet van de heer P. Van Grembergen c.s. houdende de verplichting tot jaarlijkse bekendmaking van de lijst van mandaten, ambten en beroepen in België of in het buitenland uitgeoefend door de leden van de Vlaamse Raad.

VOORSTELLEN VAN RESOLUTIE

Indiening en verwijzing

De voorzitter : De volgende voorstellen van resolutie werden ingediend :

- Voorstel van resolutie van mevrouw M. Vogels en mevrouw V. Dua betreffende de toekomst van militaire domeinen en gebouwen in Vlaanderen
– 334 (1992-1993) – Nr. 1.
Verwezen naar de commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting.
- Voorstel van resolutie van de heer P. Dewael c.s. betreffende gewestplanwijzigingen in het kader van de reconversie in Limburg
– 336 (1992-1993) – Nr. 1.
Verwezen naar de commissie voor

Voorzitter

Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting.

Intrekking

De voorzitter : Het volgende voorstel van resolutie werd ingetrokken :

- Voorstel van resolutie van de heer M. Maertens c.s. betreffende de noodzaak tot een dringende bescherming van de kustduinen met aangepaste maatregelen voor behoud, beheer en ontwikkeling van de kustduinen en gradiëntrijke gebieden
— 240 (1992-1993) — Nr. 1.

VOORSTELLEN TOT WIJZIGING VAN HET REGLEMENT

Indiening en verwijzing

De voorzitter : De volgende voorstellen tot wijziging van het Reglement werden ingediend :

- Voorstel van de heren P. Van Grembergen en H. Lauwers tot wijziging van het Reglement van de Vlaamse Raad
— 326 (1992-1993) — Nr. 1.
Verwezen naar de commissie voor de Algemene Zaken, het Reglement en de Verzoekschriften.
- Voorstel van de heer L. Standaert tot wijziging van het Reglement van de Vlaamse Raad
— 327 (1992-1993) — Nr. 1.
Verwezen naar de commissie voor de Algemene Zaken, het Reglement en de Verzoekschriften.

BELEIDSBRIEF

Indiening en verwijzing

De voorzitter : De volgende beleidsbrief werd ingediend :

- Beleidsbrief Gezondheidszorg, ingediend door mevrouw W. De-meester-De Meyer, Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Gezondheidsinstellingen, Welzijn en Gezin
— 333 (1992-1993) — Nr. 1.
Verwezen naar de commissie voor Welzijn en Gezondheid.

VERSLAG VAN HET REKENHOF

Indiening en verwijzing

De voorzitter : Het volgende verslag van het Rekenhof werd ingediend :

- Verslag van het Rekenhof over het onderzoek van de ontwerpen van decreet houdende aanpassing van de midden- en de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1993
— 21 (1992-1993) — Nr. 1.
Verwezen naar de commissie voor Financiën en Begroting en naar de inhoudelijk bevoegde commissies.

VERSLAGEN

Indiening

De voorzitter : De volgende verslagen werden ingediend :

- door de heer M. Bartholomeeusens namens de commissie voor de Media over het advies over openbare omroep en parlementaire controle uitgebracht naar aanleiding van de weigering van de BRTN om niet-uitgezonden programma's over de repressie voor te leggen aan de Vlaamse Raad, opgesteld door D. Albrecht (Erasmus Hogeschool te Brussel), J. Velaers (UFSIA, UIA en KU Brussel) en D. Voorhoof (UG en UIA)
— 232 (BZ 1992) — Nr. 2.

- door de heer J. Taylor namens de commissie voor Financiën en Begroting over het ontwerp van decreet houdende de eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van instellingen van openbaar nut voor het begrotingsjaar 1984
— 23 (1992-1993) — Nr. 2.
- door de heer J. Taylor namens de commissie voor Financiën en Begroting over het ontwerp van decreet houdende de eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van instellingen van openbaar nut voor het begrotingsjaar 1985
— 23-A (1992-1993) — Nr. 2.

MOTIE

Indiening

De voorzitter : De volgende motie werd ingediend :

- Motie van de gemeenteraad van Knokke-Heist van 29 april 1993 betreffende de realisatie van een jachthaven te Knokke-Heist.
Deze motie ligt ter inzage bij het secretariaat van de Raad, afdeling plenaire vergadering.

KENNISGEVING VAN HET REKENHOF

Indiening en verwijzing

De voorzitter : De volgende kennisgeving van het Rekenhof werd ingediend :

- Kennisgeving van het Rekenhof van de brief die het op 27 april 1993 heeft gericht aan de minister-president van de Vlaamse regering.
Verwezen naar de commissie voor Financiën en Begroting.

RESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

Indiening

De voorzitter : De volgende resolutie van het Europees Parlement werd ingediend :

- Resolutie van het Europees Parlement over de uitroeiing van het analfabetisme in de lidstaten van de Europese Gemeenschap.

Deze resolutie ligt ter inzage bij het secretariaat van de Raad, afdeling plenaire vergadering.

ARRESTEN VAN HET ARBITRAGEHOF

Indiening

De voorzitter : De volgende arresten van het Arbitragehof liggen ter inzage bij het secretariaat van de Raad, afdeling plenaire vergadering :

- Arrest nr. 34/93 van 6 mei 1993 (rolnummer 376) ;
- Arrest nr. 35/93 van 6 mei 1993 (rolnummer 378) ;
- Arrest nr. 36/93 van 6 mei 1993 (rolnummer 409).

KENNISGEVINGEN VAN HET ARBITRAGEHOF

Indiening

De voorzitter : De volgende kennisgevingen van het Arbitragehof betreffende prejudiciële vragen liggen ter inzage bij het secretariaat van de Raad, afdeling plenaire vergadering :

- Rolnummer 430
- Rolnummer 538.

SCHRIFTELIJKE VRAGEN

(Regl. art. 76)

Indiening

De voorzitter : Schriftelijke vragen werden ingediend door :

- mevrouw M. Aelvoet, de heren G. Annemans, L. Barbé, X. Buisseret, M. Capoen, J. Caubergs, J. Caudron, A. De Boeck, F. De Man, J. De Meyer, mevrouw M. Dillen, mevrouw V. Dua, de heren J. Eeman, J. Geysels, M. Maertens, M. Olivier, D. Rasmoudt, L. Standaert, mevrouw M. Tyberghien-Vandenbussche, de heren J. Vande Lanotte, F. Van den Eynde, J. Vandeurzen, R. Van Hooland, L. Van Nieuwenhuysen, M. Van Peel, E. Van Vaerenbergh, V. Vautmans, F. Verineiren en W. Verreycken.

SAMENSTELLING VAN EEN COMMISSIE EN EEN WERKGROEP

Wijzigingen onder de plaatsvervangende leden

De voorzitter : Voor de VLD-fractie zijn :

- in de commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud de heer Vautmans als plaatsvervangend lid vervangen door mevrouw Leduc ;
- in de werkgroep Migranten de heer Vandersmissen als plaatsvervangend lid vervangen door mevrouw Leduc.

ONTWERP VAN DECREET houdende de eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van instellingen van openbaar nut voor het begrotingsjaar 1984 — 23 (1992-1993) — Nrs. 1 en 2 — 24 (BZ 1992) — Nr. 1 (Rapport van het Rekenhof)

ONTWERP VAN DECREET houdende de eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van instellingen van openbaar nut voor het begrotingsjaar 1985 — 23-A (1992-1993) — Nrs. 1 en 2 — 24-A (BZ 1992) — Nr. 1 (Rapport van het Rekenhof)

Algemene bespreking

De voorzitter : Aan de orde zijn het ontwerp van decreet houdende de eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van instellingen van openbaar nut voor het begrotingsjaar 1984 en het ontwerp van decreet houdende de eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van instellingen van openbaar nut voor het begrotingsjaar 1985, die door de commissie samen werden behandeld.

Wij volgen hier dezelfde werkwijze.

De algemene bespreking is geopend.

Ik stel wel vast dat het bevoegde lid van de executieve niet aanwezig is. Aangezien de minister in de commissie aanwezig was, neem ik aan dat de verslaggeving kan worden aangevangen.

Geen bezwaren ?

De heer Geysels heeft het woord.

De heer J. Geysels : Mijnheer de voorzitter, ik vraag de schorsing. Ik vind het maar een blijk van elementaire beleefdheid dat de bevoegde minister aanwezig is van bij de aanvang van de algemene bespreking.

De voorzitter : De vergadering wordt geschorst tot de bevoegde minister een teken van leven geeft.

— *De vergadering wordt geschorst om 10.08 uur.*

— *De vergadering wordt hervat om 10.13 uur.*

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter : Dames en heren, aangezien wij niet weten wanneer minister Demeester precies zal aankomen, stel ik voor onze agenda te wijzigen en over te gaan tot de interpellaties.

Ik stel voor eerst de interpellatie van de heer Schiltz te horen en vervolgens eventueel ook nog andere interpellaties. Zodra het mogelijk is, zullen wij de ontwerpen van decreet die op de agenda van vanmorgen staan, bespreken.

Is de Raad het met dit voorstel eens ?
(Instemming)

INTERPELLATIES (Regl. art. 89)

Interpellatie van de heer H. Schiltz tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over het investeringsprogramma voor de haven van Oostende

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Schiltz tot de heer Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over het investeringsprogramma voor de haven van Oostende.

De heer Schiltz heeft het woord.

De heer H. Schiltz (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het kan zeker niet de bedoeling zijn naar aanleiding van een gedachtenwisseling over een punt van de agenda terug te keren tot een soort middeleeuwse stedenstrijd. Dit zou niet nuttig zijn voor Vlaanderen in zijn geheel en bovendien haaks staan op onze maatschappijvisie die de belangen van de gemeenschap steeds wil laten voorgaan op particuliere belangen en zeker op lokaal particuliere belangen. Wat wel in het geding is, is de vraag of er voldoende planmatige beleidsvisie is.

Strategisch denken — een term die de Vlaamse regering de laatste tijd graag gebruikt, en wij verheugen ons daarover — veronderstelt altijd dat men de schaarse middelen zo oordeelkundig mogelijk gebruikt en dat men die in de eerste plaats concentreert daar waar ze een maximaal effect bereiken. Wanneer de middelen beperkt zijn, is de confettipolitiek, de versnipperingspolitiek zeker en vast de minst oordeelkundige. Dit is een algemeen beginsel in de economie, in de markteconomie, in militaire aangelegenheden en waarschijnlijk ook in de investeringsstrategie. Een versnippering van de schaarse middelen over onze drie kusthavens, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort zonder taakverdeling, is een verkeerde politiek. Ik kom daar zo dadelijk op terug, als ik het over de valorisatie van de voorhaven van Oostende zal hebben.

Bij het uitstippelen van een globale havenpolitiek, moeten we er van uitgaan dat de aanwezigheid van drie zeehavens Antwerpen, Gent en Zeebrugge meer dan genoeg is voor onze draagkracht. Deze havens tot volwaardige zeehavens uitbouwen, impliceert dat de overige kusthavens vooral georiënteerd moeten worden op specifieke taken. Men kan er niet van uitgaan dat elke haven van alles een beetje doet en dat elke haven daarvoor vergelijkbare investeringen mag doen.

Het is tegen deze achtergrond dat ik de regeringsbeslissing inzake het infrastructuurplan voor Oostende zou willen situeren.

De haven van Oostende kan een nuttige rol spelen op voorwaarde dat men de specifieke mogelijkheden van Oostende maximaal valoriseert en afziet van maritieme activiteiten die beter en nuttiger in Zeebrugge, Gent of Antwerpen kunnen gebeuren.

Een van de grote troeven van Oostende is dat het een open-tijhaven is, geschikt voor short sea-trafficen, snelverkeer dus van beperkte dimensie, voor ferry-verkeer en dergelijke meer. Met de luchthaven die vlakbij ligt, kan de haven een nuttige synergie ontwikkelen. Vlieghaven en zee-

haven kunnen elkaar aanvullen, wat een moderne integrale transportaanpak ten goede zal komen. Deze synergie kan overigens ook nuttig zijn voor de valorisatie van de terreinen gelegen achter de sluis.

Mijnheer de minister, ik ga akkoord met een maximale valorisatie van de voorhaven van Oostende, maar stel vast dat in het globale investeringsprogramma van de regering de investeringen voor de voorhaven nogal mager uitvallen en de mogelijkheden van de voorhaven zeker niet maximaal worden gevaloriseerd. De regering schijnt de voorkeur te geven aan een conceptie die volgens ons maritiem-economisch minder verantwoord is : enerzijds is er de beslissing om een sluis te laten bouwen met een capaciteit van minstens 10.000 ton en anderzijds de beslissing om het gebied achter deze sluis te valoriseren. Voor de bouw van deze sluis zal men 5 miljard frank nodig hebben, wat niet niks is op een globale investering van 7 miljard frank. Door zo'n verpletterende investering zal er inderdaad weinig overblijven voor investeringen waardoor de haven van Oostende wel de belangen van de regio zou kunnen valoriseren.

Deze beslissing wordt genomen op basis van berekeningen die volgens geconsulteerde deskundigen eerder betwistbaar zijn omdat het gebied achter de sluis slechts over beperkte mogelijkheden beschikt en omdat wij niet inzien waar de sluis naartoe kan leiden, tenzij naar het beperkte industriële gebied achter de sluis. De aanleg van een zeekanaal vanuit Oostende heeft immers geen zin aangezien Brugge reeds verbonden is met Zeebrugge via het Boudewijnkanaal. De prognoses met betrekking tot de trafficen in het gebied achter de sluis zijn niet realistisch omdat zij in geen enkele ander zeehaven worden bereikt.

De investeringsbeslissing voor deze sluis is hoe dan ook economisch en operationeel moeilijk te verantwoorden. Het terrein achter de sluis is voor Oostende zeker van belang en kan in synergie met de luchthaven ongetwijfeld een aantrekkelijk industriegebied en distributiecentrum wor-

Schiltz

den. Een investering van 5 miljard frank om dit beperkt gebied van 200 hectare toegankelijk te maken voor zeeschepen van 10.000 ton is echter moeilijk te funderen.

Wij vragen ons af wat de werkelijke motivering is van deze beslissing en of de grotere kansen voor de voorhavens van Oostende voor de bouw van deze sluis moeten worden opgeofferd.

Mijnheer de minister, hoe passen dit plan en de genomen beslissingen in de globale havenstrategie binnen de aanwezige beleidsruimte.

Naast de interpellaties die onlangs werden gehouden aangaande de situatie van de Gentse haven, wil ik wijzen op de vraag die hieromtrent rijst in het Antwerpse.

Ik hoef niet te herhalen dat Antwerpen een belangrijke rol speelt in de Vlaamse maritieme economie. De Antwerpse haven produceert jaarlijks 190 miljard frank aan toegevoegde waarde en draagt jaarlijks meer dan 100 miljard frank bij aan de publieke financiën. Wij mogen ons niet blindstaren op de gunstige resultaten die gedurende de voorbije jaren in de Antwerpse haven werden gemaakt. Integendeel, wij moeten ons buigen over de eerste tekenen van vaartverlies, dat niet alleen gevolgen heeft voor Antwerpen maar tevens voor het gehele Vlaamse economische landschap. Ondanks de nog steeds groeiende trafiekcijfers vertoont de Antwerpse haven en de gehele Antwerpse regio sedert enkele jaren duidelijke tekenen van vaartverlies. De groei neemt af. Vergelijken met de rest van het Vlaamse land daalt de positie van Antwerpen langzaam maar zeker. Dit betekent helaas niet dat de andere regio's Antwerpen bijbenen. Indien geen grote inspanningen worden geleverd, zowel infrastructuur als operationeel, zal de speerpositie van de Antwerpse haven op internationaal niveau en op het niveau van Vlaanderen in het gedrang komen.

De vergelijking van de rendementsberekening van de Oostendse sluis,

die werd gemaakt op basis van betwistbare uitgangspunten, met de rendementsberekening van de aanleg van het Verrebroekdok, vertoont een verhouding van 1 tot 3. De onmiddellijke aanleg van het Verrebroekdok zou een rendement opleveren dat zeker drie maal hoger is dan het **betwifelbaar** rendement van de aanleg van de Oostendse sluis.

Nochtans wordt aan de aanleg van het Verrebroekdok geen prioriteit verleend. Het is me nog steeds niet duidelijk wanneer dit zal gebeuren.

Bovendien kwamen er de jongste tijd optimistische berichten over een doorbraak in onze relaties met Nederland. Op korte termijn slaat dit op het verdiepingsprogramma van de Schelde, op lange termijn heeft het betrekking op het probleem van de toegang tot de Antwerpse Linkeroeverhaven. Het staat nu reeds vast dat een nautisch verantwoorde toegang op Belgisch grondgebied nagenoeg uitgesloten is en dat men het Baalhoekplan noodgedwongen ernstig zal moeten opvatten. Ik neem aan dat het Baalhoekplan op lange termijn moet worden bekeken. Nu het artikel 68 van de Grondwet en de bijhorende uitvoeringswet zijn goedgekeurd, kan de Vlaamse regering met Nederland rechtstreekse afspraken maken. Voortgaande op de positieve signalen vanuit Nederland zullen wij binnen afzienbare tijd waarschijnlijk een gedeeltelijk akkoord met Nederland sluiten. Het is dan ook evident dat in de globale budgetplanning van de Vlaamse regering de nodige beleidsruimte wordt geschapen om de verdiepingswerken van de Schelde te financieren. De beslissing inzake Oostende — waarvoor de uitvoering niet volgend jaar maar het jaar daarna wordt aangevat — zal echter de nog beschikbare beleidsruimte voor haveninvesteringen en havenwerken andermaal beperken.

Mijnheer de minister, het verdiepingsprogramma 48-43 voet is eigenlijk reeds een beetje voorbijgestreefd vermits de vooropgestelde norm nu 50 voet bedraagt. Ik vrees dus dat met de genomen beslissing de Vlaamse regering zich budgettair in een moeilijke situatie brengt en dat de successen die men zou kunnen boe-

ken op het diplomatieke vlak — de besprekingen met Nederland — een anti-climax zouden kunnen krijgen op het budgettaire vlak omdat men onvoldoende beleidsruimte heeft vrijgehouden om de financiële gevolgen daarvan op te vangen.

Mijnheer de minister, ik wens vier concrete vragen te stellen.

Ten eerste, op grond van welke prioriteitscriteria werd in het Oostendse investeringsplan voorrang gegeven aan de investering in een sluis en werd voor de voorhavens slechts een zeer beperkt bedrag voorbehouden? Een omgekeerde proportie was volgens mij meer gewettigd.

Ten tweede, is de definitieve conceptie en uittekening van de renovatie van de voorhavens nog voor discussie vatbaar of niet?

Ten derde, in het budgettair plan is omwille van de regionale weerslag van de geplande investeringen bepaald dat er vanuit andere begrotingen kredieten ter beschikking zullen worden gesteld voor de uitvoering van dit plan. Meer bepaald zou uit de begroting Economie een bedrag van 1 miljard frank worden overgeheveld. Zal ook voor andere havens een gelijkaardige redenering gelden? Niemand zal betwisten dat investeringen in de Gentse en Antwerpse haven ook een regionale impact hebben. De haven van Antwerpen heeft zelfs een algemeen Vlaamse impact. Zullen ook andere departementen voor beslissingen inzake investeringen in Antwerpen en Gent worden aangesproken zodat de beleidsruimte voor de haveninvesteringen wordt verruimd?

Ten vierde, zou ik graag willen weten hoe de Vlaamse regering zal voorzien in de nodige kredieten om de prioritaire werken in andere havens verder te financieren, zeker als we met Nederland snel tot een akkoord willen komen over de verdieping van de Schelde. (**Applaus bij de VU en de heer Van Rompuy**).

De voorzitter : De heer Vanleenhove heeft het woord.

De heer G. Vanleenhove (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, in tegenstelling tot collega Schiltz wil ik de minister en de Vlaamse regering van harte danken voor de beslissing om het renovatieplan van de Oostendse haven uit te voeren. Met deze beslissing wordt trouwens ook het algemeen positief advies van de Vlaamse Havencommissie van midden en eind vorig jaar politiek bekrachtigd.

Het dossier heeft inderdaad heel wat tegenstand moeten overwinnen en is onderworpen aan veel meer studies dan tot nog toe voor andere havens gebruikelijk was. Al deze studies hebben zonder uitzondering aangetoond dat de uitvoering van de totale renovatie en herstructurering van de haven met zeeluis en uitbouw van de achterhaven inclusief, voor de Oostendse haven en de regio een positief resultaat zal opleveren.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer A. Denys : Ik zou graag willen weten of de heer Vanleenhove in persoonlijke naam spreekt, of in naam van zijn fractie.

Ik heb daarnet de fractieleider van de CVP, de heer Van Rompuy, zien applaudiseren na de tussenkomst van collega Schiltz. Nu begint de heer Vanleenhove zijn uiteenzetting met : In tegenstelling tot de heer Schiltz, ga ik wel akkoord. Indien de heer Vanleenhove spreekt in naam van de CVP-fractie, vraag ik mij af waarom fractieleider Van Rompuy applaus heeft gegeven voor de tussenkomst van de heer Schiltz. Ik vraag enkel om duidelijkheid in het debat, zodat wij op het vlak van havenpolitiek het regionale niveau zouden overstijgen en tot een globale visie kunnen komen.

Het lijkt mij te eenvoudig om als fractie applaus te geven voor een totaal ander standpunt dan het standpunt van de eigen fractie, en dan iemand af te vaardigen uit de streek die een nieuw standpunt naar voren brengt.

Wij moeten in dit Vlaams parlement over een globale havenvisie spreken,

en dan moeten er keuzes worden gemaakt en prioriteiten worden gesteld. Men mag echter niet aan aanbod doen vanuit gelijk welke hoek.

De heer G. Vanleenhove : Mijnheer Denys, ik kan u geruststellen, ik spreek in persoonlijke naam, maar dat wil niet zeggen dat ik in mijn standpunt niet door een groot deel van mijn fractie wordt gevolgd. Vanuit mijn arrondissement heb ik mijns inziens het recht om de mening te vertolken van veel raadsleden van het arrondissement.

Binnen mijn fractie is er geen standpunt omtrent deze materie ingenomen. Het feit dat de heer Van Rompuy applaudisseert, betekent niet meteen dat hij het inhoudelijk met alles eens is, hij kan ook applaudiseren omdat hij vond dat de uiteenzetting van de heer Schiltz mooi geformuleerd was.

De laatste vier decennia heeft de Oostendse regio zich in haar ontwikkeling wellicht te veel en te eenzijdig gericht op de louter toeristische bedrijvigheid. Toerisme is uiteraard een belangrijke troef voor de streek, maar de toeristische industrie heeft nu om allerlei redenen duidelijk een conjunctureel verzadigingspunt bereikt. Bovendien blijft de tewerkstelling in die sector erg seizoensgebonden, met daarenboven nog een lage verloning en meestal laag gekwalificeerde jobs.

De structurele werkloosheid is dan ook zeer groot in Oostende. Het arrondissement Oostende heeft met 16,06 procent de op één na hoogste werkloosheidsgraad van alle Vlaamse arrondissementen. Hierdoor bestaat er een zeer grote pendelarbeid naar Antwerpen, Brussel en Gent. Jonge, goed gediplomeerde inwoners vinden geen geschikt werk in eigen streek.

De middenkust heeft daarom duidelijk nood aan industriële bedrijven en arbeidsplaatsen, en daardoor ook aan dienstverlenende bedrijven.

Dankzij haar strategische ligging beschikt Oostende over een aantal belangrijke troeven om dit soort bedrijvigheid aan te trekken. De goed uit-

gebouwde luchthaven opereert in combinatie met de zeehaven die op haar beurt een essentieel ondersteunend element vormt van de hele sociaal-economische ontwikkeling van de regio, maar niet over de nodige voorzieningen beschikt voor het moderne scheepvaartverkeer. Naast de RMT-bewegingen en de kwijnende visserijactiviteiten, beperkt de bedrijvigheid zich grotendeels tot roro-traffic van een klein aantal reders in de voorhaven. Langs het kanaal Oostende-Brugge beschikt Oostende in de achterhaven over meer dan 200 hectare industriegronden die op het gewestplan waren voorzien. Zij zijn evenwel nog nauwelijks toegankelijk voor het moderne scheepvaartverkeer. Vandaar dat zij ook maar weinig aantrekkelijk lijken voor ondernemers. Toch heeft Oostende alles om een volwaardig maritiem industrieel complex uit te bouwen. Een zeeluis is daarbij een essentieel element van de basisinfrastructuur.

Heeft de Oostendse haven een toegevoegde transport-maritieme waarde vergeleken met andere Vlaamse zeehavens of niet ? Past zij in een internationaal perspectief ? Op welk marktaandeel zal zij zich richten en hoe verhoudt zij zich tot de havens van Zeebrugge, Antwerpen en Gent ? Dit zijn terechte macro-economische vraagstukken die om een correct antwoord vragen.

De wereldwijde economische ontwikkelingen en de meer vraaggerichte productie en voorraadafstemming impliceren een grotere mobiliteit, een intensief vervoer van toelevingsproducten, assemblage- en afgewerkte, verkoopklare producten. De toenemende vraag naar transportstrategieën bij ondernemingen in alle sectoren is overduidelijk.

Als de poort van Europa naar de hele wereld, heeft Vlaanderen hier ontzaglijke mogelijkheden vanwege zijn geografische ligging en zijn enorme hinterland. De Oostendse zeehaven wenst zich in die optiek te profileren om welbepaalde trafieken en nieuwe ondernemingen aan te trekken. In tegenstelling tot de drie andere havens echter, wil Oostende een short-sea haven uitbouwen voor onder meer

Vanleenhove

Europees continentaal transport. Dit type transport kan zich immers niet veroorloven om bijvoorbeeld via de tijdrovende Westerschelde te moeten passeren. Oostende wil een complementaire rol spelen waar Zeebrugge zich aftekent als snelvervoerhaven. Zeebrugge is een distributie- of overslaghaven en geen industriehaven. De complementariteit van Oostende ligt precies in de maritiem-industriële ontwikkeling van de achterhaven. In combinatie met de luchthaven wil men ook hoogtechnologische goederen en produkten met een hoge toegevoegde waarde aantrekken en die vereisen nu eenmaal snel transport.

De haven van Oostende heeft dus wel degelijk een toekomst als zij haar troeven uitspeelt en, zoals de heer Schiltz zei, haar specifieke mogelijkheden optimaal valoriseert. De hele regio wil daar intensief aan werken. Vlaanderen moet inzien dat de streek niet alleen van toerisme kan leven. Elke Vlaming blijft welkom aan onze kust, maar de streekbewoners moeten er ook kunnen blijven wonen en werken.

De hele Oostendse regio waardeert daarom ten zeerste de beslissing van de Vlaamse regering als teken van solidariteit in haar moeilijke sociaal-economische positie, die zich bovendien ook vertaalt in de gedeeltelijke overheveling van kredieten van het departement Economie, en als blijk van geloof in de onbetwistbare mogelijkheden van de streek.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter : Voor de goede orde van onze werkzaamheden stel ik voor dat wij proberen de interpellaties tot de heer Kelchtermans af te werken. Door een misverstand was minister Demeester hier om 10 uur niet aanwezig, derhalve zullen wij de ontwerpen van decreet hernemen na de vier interpellaties tot de heer Kelchtermans,

uiterlijk omstreeks 12.30 uur. Is iedereen het daarmee eens ?

De heer A. Denys : Mijnheer de voorzitter, de interpellaties tot de heer Kelchtermans zullen dus deze voormiddag worden gehouden ?

De voorzitter : Inderdaad.

De heer A. Denys : Wanneer zal dan de interpellatie van de heer Appeltans tot de minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken worden gehouden ?

De voorzitter : Deze interpellatie zal wellicht om 14 uur worden gehouden, na de actuele vragen en de actuele interpellaties, zoals bepaald in het reglement.

De heer A. Denys : Zal zij voor de stemmingen worden gehouden ?

De voorzitter : Indien er hiervoor ruimte is. Wij moeten het tijdstip voor de stemmingen zoveel mogelijk respecteren. Of de interpellatie voor de stemmingen wordt gehouden, is afhankelijk van het aantal actuele vragen en actuele interpellaties. Ik hoop echter dat alles vlot verloopt en dat dit punt nog voor de stemmingen kan worden afgerond.

INTERPELLATIES (Regl. art. 89) (Voortzetting)

Interpellatie van de heer H. Schiltz tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over het investeringsprogramma voor de haven van Oostende

De voorzitter : Wij zetten de bespreking voort over de interpellatie van de heer Schiltz tot de heer Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over het investeringsprogramma voor de haven van Oostende.

De heer Hancké heeft het woord.

De heer L. Hancké (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, sta mij toe drie opmerkingen te maken.

Ten eerste, de oude haventwisten tussen Antwerpen, Gent en Zeebrugge behoren tot het verleden. De houding van achterdocht en wantrouwen vanwege de Antwerpse haven is geweken voor een houding van bereidwillige samenwerking. Dit kwam tot uiting in de Vlaamse Havencommissie. Het bekvechten is natuurlijk niet uit de lucht, het gaat immers om schaarse middelen die onder een aantal projecten moeten worden verdeeld. Bij de bespreking van nieuwe projecten worden er steeds vragen gesteld met betrekking tot de omvang van de kredieten en de rendabiliteitsstudies. Ik verwijs hierbij naar een artikel in De Morgen van vorige zaterdag. Daarin stond een uitgebreid interview met professor Allaert van Gent die achtergronden in verband met het project in Oostende probeerde te belichten vanuit een synergie met Zeebrugge. Kan de minister mij zijn reactie hieromtrent mededelen ?

Ten tweede, wij staan voor het uiteenlopen van beschikbare kredieten ten belope van 8,8 miljard frank op de begroting. Het bedrag voor deze kredieten steeg van 6 miljard frank enkele jaren geleden tot bijna 9 miljard frank nu. Er zijn echter plannen en projecten van de Vlaamse Havencommissie en van de administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen. De kostprijs hiervan bedraagt minimum 11 miljard frank per jaar. Er is dus een kloof van meer dan 2 miljard frank en er wordt niet voor een bepaald project gekozen. Het betreft acht nieuwe projecten. Ik zal ze hier niet allemaal opsommen, het volstaat te verwijzen naar het cellenproject voor het bergen van slib, de renovatie van Oostende die nu wordt besproken, de bouw van het Verrebroekdok, de bouw van de containerkade-Noord in Antwerpen, het Kluisendok in Gent, alsook de projecten in Zeebrugge, onder meer de verdieping tot 55 voet. Wij weten niet welke projecten de Vlaamse minister voor Openbare Werken, Ruimtelijke

Hancké

Ordering en Binnenlandse Aangelegenheden verkiest en wat hiervan de weerslag op de begroting zal zijn. De Vlaamse Raad moet inzage krijgen in de projecten waaraan het beleid met voorrang wil werken.

Ten derde, ieder beleid kan worden doorkruist door imponderabilia. Dit kan betekenen dat er een akkoord wordt gesloten over de verdieping van de Schelde, voorafgaand aan de waterverdragen die nog andere verplichtingen in verband met de Schelde en verplichtingen tegenover Nederland inhouden.

Simulatie van de waterverdragen binnen de commissie wijst uit dat de kredieten moeten worden opgetrokken van 11 miljard frank in 1994 tot bijna 13 miljard frank in 1995 en tot ruim 15 miljard frank in 2001.

Alleen al voor de verdieping van de Schelde zou men gedurende een vrij lange periode jaarlijks 2,2 miljard frank in de begroting moeten inschrijven. De schepen van de haven van Antwerpen heeft gezworen erop aan te dringen dat de kredieten nog in het jaar 1993 zouden worden ingeschreven opdat een aantal van de geplande werken zou kunnen beginnen zodra een akkoord is afgesloten. Ik neem aan dat de kost voor die werken niet in de 4,2 miljard frank voor de baggerwerken zijn opgenomen.

Mijnheer de minister, ik veronderstel dat u op dat terrein bereid bent rekening te houden met snelle ontwikkelingen. Met alle sympathie die ik heb voor de haven van Oostende vraag ik U ons zeer vlug uw beleidskeuze bij de ontwikkeling van projecten duidelijk te maken zodat de Vlaamse Raad gedurende de eerstvolgende 5 tot 10 jaar weet waaraan hij zich moet houden. **(Applaus)**

De voorzitter : De heer Van Grembergen heeft het woord.

De heer P. Van Grembergen (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, ik treed de uiteenzettingen van de heren Schiltz en Hancké bij. In Vlaanderen hebben wij niet de mogelijk-

heid om 5 havens volledig uit te bouwen. In de vroegere boekjes van aardrijkskunde stond dat Vlaanderen 5 zeehavens had : Brussel, Antwerpen, Zeebrugge, Oostende en Gent. Als kleine jongen was het natuurlijk aangenaam te weten hoe groot ons land wel was. De afstand tussen Zeebrugge en Oostende, tussen Antwerpen en Gent en tussen Zeebrugge en Gent is miniem. De haven van Antwerpen heeft het Waasland als achterland en ze reikt tot aan de Nederlandse grens. De haven van Gent heeft de ruimte van Gent tot Zelzate en het Waasland als achterland en reikt tot Maldegem. De haven van Zeebrugge reikt eveneens tot Maldegem. Dat is één groot havengebied. Wij moeten er rekening mee houden dat onze middelen beperkt zijn en dat het niet kan dat men hier en daar miljarden frank spendeert om plaatselijke politici of belangengroepen tevreden te stellen. Onze middelen mogen slechts consistent en na afspraak worden gebruikt voor de drie grote havens waarover wij beschikken.

Daar waar er vroeger vrij grote tegenstellingen bestonden tussen de drie grote havens groeit momenteel de wil om tot een consistent beleid te komen. Men ziet in dat Zeebrugge een bepaalde rol te vervullen heeft. Wij hebben er trouwens miljarden frank in geïnvesteerd die wij nu voor 100 percent moeten gebruiken.

Mijnheer de minister, het ogenblik is gekomen om met de drie havens samen een gesprek te voeren.

Ik wens nog even de aandacht te vestigen op beslissingen die de dode hand tot gevolg hebben. Zowel in verband met het havengebied Antwerpen als Zeebrugge en Gent werden de beslissingen omtrent het gebruik van de ruimtes 25 jaar geleden genomen. De terreinen werden ingekleurd en men heeft er bepaalde aangeduid als uitbreidingsgebied voor de havens. In de streek Gent werd al 20 jaar geleden het terrein vastgelegd waar het Kluizendok zal komen.

De eigenaars van een aantal woningen en erven heeft men echter nog steeds **geen** vergoeding betaald. Qua omvang is dit slechts een klein pro-

bleem, maar het is een heel groot probleem voor de mensen die daar wonen. Gedurende een volledige generatie hebben zij geen enkele toelating gekregen om aan hun eigendom werken uit te voeren, hun eigendom in stand te houden of uit te breiden. Op geen enkel ogenblik kregen zij de toelating om hun eigendom aan de staat aan te bieden en daarvoor een vergoeding te eisen. Volgens mij is dit een georganiseerd onrecht.

Als ik dan de plannen voor Oostende bekijk, dan zie ik dat men daar plotseling miljarden frank wil uitgeven voor een achterhaven waarvan het nut twijfelachtig is. Het lijkt mij dan ook onbillijk dat kleine eigenaars in oude havenzones nu reeds 25 jaar wachten op een onteigening. Hen rest niets anders dan hun eigendom te laten verrotten tot de overheid uiteindelijk beslist de gelden uit te betalen. Ik vind dat dit niet langer meer kan. Er zijn beslissingen genomen, de eerste maatregel moet dan ook zijn die kleine eigenaars te onteigenen en te vergoeden.

Ik ken gevallen waarbij de eigenaars 45 jaar waren toen de beslissing viel. Die mensen zijn nu 70 jaar, ze kunnen hun eigendom niet verkopen want niemand is geïnteresseerd, ze kunnen ook geen nieuwe eigendom ergens anders aankopen want hun kapitaal ligt vast. Eigenlijk moeten zij dus wachten tot de overheid de welwillendheid heeft om die onteigening door te voeren.

Mijnheer de minister, ik wil met u praten over investeringen voor onze drie grote havens maar het eerste wat moet gebeuren, is vergoedingen voor onteigeningen uitbetalen daar waar de beslissingen al lang zijn genomen. Het luik dat de heer Hugo Schiltz heeft aangehaald, is volgens mij volkomen terecht en van heel groot belang. Als kleine appendicitis daarbij beschouw ik echter de persoonlijke belangen van mensen die op geen enkele manier georganiseerd zijn en geen belangrijke drukkingsgroep hebben. Deze mensen dreigen vergeten te worden en op die manier wordt hen onrecht aangedaan. Ook dit onrecht is een zaak die ons moet **aanbe-**langen.

De voorzitter : De heer Maertens heeft het woord.

De heer M. Maertens (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de Agalev-fractie vindt de 7,2 miljard frank die de Vlaamse Gemeenschap in de zogenaamde renovatie van de Oostendse haven wil investeren eigenlijk voor het overgrote deel een verspilling. De werken aan de achterhaven en de De Meysluis zullen immers totaal onrendabel zijn in het licht van de grote werkloosheid die de Oostendse regio kenmerkt. Oostende heeft geen rol als industriehaven, wel als toeristisch verblijfscentrum en dat is niet gebonden aan een kort seizoen. Wat we zelf doen, doen we daarom niet automatisch beter. In dit geval blijkt wel duidelijk dat voor de havens opnieuw een wafelijzerpolitiek wordt gehanteerd. Oostende is inderdaad op de eerste plaats een toeristisch verblijfscentrum.

De voorzitter : De heer Vanleenhove heeft het woord.

De heer G. Vanleenhove : Mijnheer

Maertens, u kunt toch niet ontkennen dat Oostende decennia lang alleen heeft geïnvesteerd in toerisme. Uiteindelijk is dit de reden waarom zij thans zo'n grote werkloosheid en economische teleurgang kent. U kunt niet ontkennen dat toerisme heel conjunctuurgevoelig en heel sterk seizoengebonden is, ook al zijn er investeringen die over een heel jaar lopen. De reden waarom wij thans in de problemen zitten, is omdat wij ons economisch veel te eenzijdig hebben opgesteld. Wanneer u thans beweert dat Oostende enkel en alleen maar een toeristisch verblijfscentrum mag zijn en zich als dusdanig moet profileren, dan ontkent u eigenlijk een feitelijkheid die daarvan het gevolg is.

De voorzitter : De heer Maertens heeft het woord.

De heer M. Maertens : U heeft mij te vroeg onderbroken collega Vanleenhove, geef mij de kans mijn interpellatie verder te ontwikkelen.

Men kan en moet nog heel veel investeren in het zachte toerisme. Ik denk aan de openbare vervoersstructuur,

de aankoop van nieuwe duingebieden, de sportmogelijkheden en de wandel- en fietspaden in de nabijgelegen polders. Men heeft onvoldoende creativiteit aan de dag gelegd. In het zachte toerisme kunnen nog heel wat banen gecreëerd worden. Men denkt er pas aan wanneer het te laat is.

Iedereen is het er over eens dat Oostende als vissershaven over een grote visverwerkende industrie beschikt. Men mag de concurrentie van Zeebrugge en de dreiging van het Europees meerjarig oriëntatieplan waardoor een derde van onze vloot zal verdwijnen, niet uit het oog verliezen. Om de bestaanszekerheid van de vissersbevolking te vrijwaren zal men infrastructuurwerken moeten uitvoeren.

Oostende is in de eerste plaats een passagiers- en doorvoerhaven. Verdere industriële ontwikkeling is er niet enkel op zijn plaats maar ook niet meer te verwachten. Het Internationaal Monetair Fonds (IMF) raamt voor ons land voor 1993 geen economische groei meer. De miljardeninvestering in de uitbouw van de achterhaven en de aanpalende industriegronden zijn alleen reëel in het megalomane brein van het Westvlaams Economisch Studiebureau (WES). De economische studie die de gemeente liet maken over de impact van de investeringen, toont aan dat de investeringen enkel te rechtvaardigen zijn in het kader van nieuwe maritieme industriële ontwikkelingen. Hierop bestaat echter weinig kans. Wanneer CNO binnenkort zijn deuren sluit, zal de industriële waarde van de achterhaven marginaal worden. Men heeft bovendien nog steeds geen marktstudie gemaakt zodat de voorziene investeringen in de sluis van negen meter wetenschappelijk niet onderbouwd zijn. Vertegenwoordigers uit het loodswezen verklaren dat er geen peilplan voorhanden is. Hierdoor is men zelfs niet op de hoogte van de eventuele werking van de sluis. Neemt Zeebrugge na de visserij ook de Oostendse haven in haar tentakels? Elke Oostendenaar weet dat zijn gemeente hoe langer hoe meer schatplichtig wordt



SP-fractievoorzitter Lode Hancké, in gesprek met zijn CVP-collega Eric Van Rompuy (links), pleitte naar aanleiding van de interpellatie van Senator Hugo Schiltz (VU) over het investeringsprogramma voor de haven van Oostende, voor een duidelijk prioriteitenplan inzake de havenprojecten

Maertens

aan Zeebrugge. De bevolking is daar niet mee gediend. Drie grote Belgische havens is meer dan voldoende.

De voorhaven van Oostende is dringend aan sanering toe. De lat moet gelijk worden gelegd. De bouw van de nieuwe sluis en de achterhaven zijn hierbij echter overbodig. Wanneer ik de miljardeninvestering van dit dossier vergelijk met de sociale noden van de allerzwaksten in Vlaanderen, wordt het duidelijk welke de prioriteiten van de Vlaamse regering zijn. Deze prioriteiten zijn echter niet de onze !

De voorzitter : Minister Kelchtermans heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik ben niet verwonderd over de grote belangstelling van deze vergadering voor dit debat. Soms waande ik mij in het debat over het universitair onderwijs waar de rechtvaardige verdeling van het budget over een aantal regio's ook een grote rol speelde. De huidige en de vorige Vlaamse regering beschikken nochtans over een aantal argumenten om hun beleidsvisie over deze investeringen te rechtvaardigen.

De heer Schiltz zegt dat we van deze havendiscussie geen stedenoorlog moeten maken en dat dit niet mag uitdraaien op een discussie tussen de steden die elk op zich aanspraak maken op hun pakket van investeringen. Ik ben het met hem eens.

Ik stel vast dat de schaarse middelen, wanneer ik ze even isoleer in de totale Vlaamse begroting, onder sterke druk van andere noodwendigheden in de Vlaamse Gemeenschap komen te staan. Het spreekt voor zich dat de schaarse middelen zo goed mogelijk moeten worden besteed. Naast het economisch criterium moet men ook rekening houden met een zekere verdelende rechtvaardigheid. Zonder de globale strategie voor een Vlaams havenbeleid te hypothekeren, meen ik dat men in bepaalde regio's belangrijke investeringen kan doen, zoals de regio van Oostende, om het

wegwerken van achterstanden te stimuleren.

Het Vlaams havendecreet is momenteel voor advies bij de Vlaamse havencommissie. In dat decreet wordt duidelijk bepaald wat de rol is van het Vlaamse Gewest, de Vlaamse regering en de Vlaamse Raad. Zij moeten een Vlaams havenbeleid ontwikkelen, waarin op ontwikkelingen wordt aangestuurd. Bovendien wordt in het decreet ook bepaald wat onze havens moeten doen, met name een Vlaams havenbeheer voeren. Daarin moet een maximale complementariteit en een uniformiteit aanwezig zijn. Bovendien wordt een coherent optreden verwacht.

Ik ervaar nu dat deze discussies niet gemakkelijk zijn, ook niet met de verschillende havens, en dat responsabilisering, autonomie van het beheer, voor hen vaak betekent dat men hen inderdaad deze vrijbrief moet geven, dat het Vlaams Gewest alleen maar met de middelen over de brug dient te komen en dat zij voor het overige wel de prioriteiten zullen bepalen. Op die manier krijgen wij natuurlijk niet wat wij beogen met een gecoördineerd havenbeleid waarvan, en ik denk dat collega Van Grembergen dat gedeeltelijk zo bedoelde, wij eigenlijk zouden moeten besluiten dat één van onze vier Vlaamse havens in een coherente visie die complementariteit zou moeten ontwikkelen.

Dat is ook zo bedoeld door de Vlaamse havencommissie, maar beantwoordt nog niet helemaal aan de doelstellingen van degenen die inderdaad het voorstel van deze havencommissie hebben beoogt.

Teneinde geen misverstanden te laten ontstaan, wens ik even te wijzen op de precieze draagkracht van de beslissing van de Vlaamse regering. In de vergadering van 21 april 1993 heeft de Vlaamse regering beslist over te gaan tot de renovatie van de haven van Oostende. Zij heeft niets beslist over de renovatie van de achterhaven van Oostende. De precieze beslissing op dat ogenblik was om in 1993 in een bijkomende ro-ro aanlegplaats, met bij komende kaaiverhar-

ding te investeren voor een bedrag van 285 miljoen frank met omtrentingen voor de sluis en met dus ook een verplaatsing van de jachthaven.

De Vlaamse regering heeft dus geen beslissing genomen voor investering in een zeesluis.

In alle mogelijke scenario's komt men onvermijdelijk tot de uitbouw van de De Meysluis. Iedereen kan er evenwel mee akkoord gaan dat deze sluis moet worden gerenoveerd. De renovatiekosten worden op ongeveer op 2,5 miljard frank geraamd, alleen om de bestaande en slecht functionerende De Meysluis, die bovendien op een ongunstige plaats is gelegen, te renoveren.

In alle mogelijke constructies die eventueel zouden worden gepland, moet een onderscheid worden gemaakt tussen enerzijds de voorhaven, waarvan iedereen het strategisch belang erkent en die ook verder moet worden ontwikkeld, en anderzijds de achterhaven, die ook een aantal mogelijkheden biedt. Nochtans is iedereen ervan overtuigd dat de voorhaven voorrang moet krijgen, bijvoorbeeld inzake shortseashipping, mogelijkheid die momenteel volop in opgang is en waarvoor de voorhaven over bijzondere troeven beschikt.

Ook de ontsluiting van de stad Oostende is bijzonder belangrijk. Wanneer men het De Bollekruispunt en het Kennedykruispunt met elkaar wil verbinden, wat ook verkeerstechnisch een verbetering zou betekenen, komt men onvermijdelijk opnieuw tot een verbinding via een brug. Nochtans is iedereen ervan overtuigd dat dit de slechts mogelijke oplossing voor Oostende zou betekenen, ook omwille van de visuele hinder. Ik meen dat ook de heer Maertens tegen een dergelijke oplossing zou zijn gekant omwille van de nabijheid van de Heilig-Hartkliniek, die in de onmiddellijke nabijheid is gelegen.

Ofwel wordt een verbinding gemaakt tussen beide punten en dempt men als het ware de mogelijke verbinding tussen de binnenvaart en de voorhaven, ofwel gaat men ervan uit dat de toekomstige ontwikkelingen van de

Kelchtermans

binnenvaart wel eens van aard zouden kunnen zijn dat de verbinding tussen het nu bestaande kanaal en de voorhaven gewaarborgd moet blijven, zeker wanneer het principe wordt aanvaardt dat de De Meysluis op de plaats waar zij nu is gelegen een aantal andere ontwikkelingen onmogelijk maakt.

In alle mogelijke scenario's komt men steeds opnieuw bij de De Meysluis uit, ongeacht de verschillende argumentaties.

De Vlaamse regering beschouwt de discussie omtrent de capaciteit van deze sluis dus niet als afgerond ervan uitgaande dat, omwille van een betere infrastructuur, een verbinding moet worden gemaakt tussen het De Bolle- en het Kennedykruispunt. Ter zake zal ook nog bijkomend technisch advies worden ingewonnen. Wenst men echter de verbinding van de binnenvaart via de voorhaven mogelijk te maken, dan is een sluis inderdaad aangewezen.

Wat de achterhaven betreft, werd nog geen beslissing genomen. In het kader van dit renovatieprogramma moeten nog bijkomende studies worden uitgevoerd. Eén van de essentiële voorwaarden is zeker het aanduiden van een havenmanager en een managementteam, die de begeleiding van de renovatie van de achterhaven in goede banen leiden.

Mijnheer de voorzitter, ik heb dus een aantal argumenten aangehaald tot renovatie van de voorhaven en om beslissingen te treffen aangaande de sluis. Dit niet enkel om nautische redenen, maar ook om **verkeerstech-**nische redenen, tenzij de binnenvaart zou worden gescheiden van de voorhaven. Men moet ervoor opletten op de juiste wijze te investeren. Inderdaad, het zou dwaas zijn op termijn belangrijke ontwikkelingen onmogelijk te maken.

Er zijn ook een aantal argumenten van sociaal-economische aard. In dat verband meen ik dat terecht mag worden gewezen op de economische mogelijkheden en de impulsen die de

investeringen op termijn, aan deze achtergebleven regio hebben gegeven. De cijfers tonen immers aan dat de economie van de Oostendse regio, naast het toerisme, vooral op de haven is gericht. Ruim de helft van de totale toegevoegde waarde in het bestaande Oostende havenariaal — 4,5 miljard frank direct en 3,1 miljard indirect — worden gerealiseerd in de zeevaartsector. De havensector neemt 17 percent voor zijn rekening en 30 percent mag worden toegeschreven aan de chemische sector. Het bestaande havenariaal stelt ongeveer 2.000 personen tewerk, waarvan 42 percent werkzaam is in de zeevaartsector, 34 percent in de chemische sector en 24 percent in de haven. De indirecte tewerkstelling wordt geraamd op 1.700 arbeidsplaatsen in Belgische toeleveringsbedrijven.

Ook de Vlaamse havencommissie kwam tot de vaststelling dat bij het niet uitvoeren van het renovatieproject, de vermelde toegevoegde waarde en dus ook de tewerkstelling in Oostende grotendeels zou verdwijnen. Het voorgesteld havenrenovatieproject is in de eerste plaats gericht op het behoud van de bestaande trafieken en havenactiviteiten en vooral op de ontwikkeling van de voorhaven. Vanzelfsprekend werden ook vragen gesteld over het eventueel hypothekeren van andere belangrijke investeringen in de toekomst. Hiermee bedoelt men wellicht de projecten die reeds een advies kregen van de Vlaamse havencommissie.

Mijnheer Schiltz, wat de containerkaden Noord betreft, vroeg ik aan de voorzitter van de Vlaamse regering de beslissing hieromtrent op de dagorde van volgende woensdag te plaatsen. Volgens de Vlaamse havencommissie gaat het hier om een bijzonder wenselijke investering.

Aangaande Verrebroekdok is nog geen scenario in voorbereiding na agendering. De kosten-batenanalyse — trouwens één van de meest positieve die op dat vlak naar voren kwam — wordt door niemand betwist. De beslissing dienaangaande zal volgens mij tegen het einde van dit jaar kunnen worden genomen.

Indien men alle mogelijkheden en alle projecten van de Vlaamse havencommissie op een rijtje zet, dan blijkt dat zich in de toekomst een groot financieel probleem zal stellen. Ik som de projecten even op, met de geraamde kostprijs : Antwerpen-Verrebroekdok : 4,5 miljard frank ; Gent-Kluizendok — waarover nog geen advies bestaat — : 5,5 miljard frank ; Zeebrugge-Wielingendok : 1,3 miljard frank ; Antwerpen-Royersluis : 5 miljard frank ; Gent-Rodenhuizedok : 1,9 miljard frank ; Zeebrugge-55-voetprogramma : 1,4 miljard frank. En dan heb ik het nog niet over het verdiepingsprogramma 48'43' noch over een aantal andere investeringen die eerder te maken hebben met beveiliging.

Ik spreek daar allemaal niet over. Ik spreek niet over de globale kostprijs die de waterverdragen met zich mee zouden kunnen brengen. Dat is hierin allemaal niet inbegrepen. Wat de investeringen op middellange termijn betreft, is het antwoord zeer formeel. De ongerustheid van een aantal interpellanten is onterecht. De containerkade Noord komt niet in het gedrang. In 1994 zal het Verrebroekdok een prioritair dossier zijn. Als de budgettaire middelen op het huidige peil blijven, zou er zich in 1994 een probleem kunnen stellen als de havencommissie advies heeft uitgebracht over het Kluizendok. De heer Schiltz vroeg mij of er voor investeringen in de toekomst ook 20 percent van het budget door Economie zou worden geleverd. Ik weet niet hoe de Vlaamse regering daarover in de toekomst zal beslissen. De minister-president van de Vlaamse regering is verantwoordelijk voor Economie en bepaalt de prioriteiten, ook voor de haveninvesteringen. Hij zal misschien terecht van mening zijn dat er uit het budget voor Economie belangrijke sommen mogen worden geput voor de haveninvesteringen. Zij leveren immers een belangrijke economische meerwaarde op voor een regio en dus ook voor het Vlaamse Gewest. Ik denk persoonlijk dat dit precedent ook in de toekomst een stramien zou kunnen vormen voor het oplossen van de budgettaire moeilijkheden bij de dienst **Openba-**

Kelchtermans

re Werken in verband met havenin-vesteringen en waterwegen. Als het economisch rendabel lijkt kunnen er bijkomende middelen worden gevonden in het budget voor Economie.

In de marge werden ook een aantal vragen gesteld naar de synergie tussen Zeebrugge en Oostende. De heer Hancké verwees naar het interview met professor Allaert. Ik heb dit gelezen en ik verbaas mij over een aantal hypothesen en veronderstellingen die men put uit de genomen beslissingen en waarmee men dit alles tracht te verklaren. Ik ga wel akkoord met professor Allaert als hij de synergie tussen Zeebrugge en Oostende als wenselijk voorstelt. Het is immers juist een van de bedoelingen van het Havendecreet om de synergie tussen de Vlaamse havens op een structurele manier voor te stellen. Professor Allaert gaat echter iets te ver als hij dit als strategisch element in deze beslissing voorstelt.

U vroeg hoe het staat met de middelen voor de komende drie jaar. Ik stel nu vast dat de opportuniteitsinvesteringen die de Vlaamse havencommissie voorstelt vele miljarden frank hoger liggen dan het beschikbare Vlaamse budget voor haveninvesteringen. De havencommissie heeft momenteel een gunstig advies gegeven voor projecten ten bedrage van 11 miljard frank. Er staat ons echter nauwelijks 8,5 miljard frank ter beschikking om de investeringen uit te voeren. Ik heb de Vlaamse havencommissie voorgesteld om, rekening houdend met de budgetten voor 1993, 1994, 1995 en 1996, advies te geven over een reëel investeringsprogramma waarbij ze zelf een aantal prioriteiten zouden moeten aangeven, rekening houdend met de werkelijke investeringen. Ze moeten ons dus geen wenselijk investeringsprogramma leveren dat voorbijgaat aan de mogelijkheden die het Vlaamse Gewest heeft. Vertrekkend vanuit die mogelijkheden moeten zij een precieze lijst opstellen van investeringsprojecten in volgorde van prioriteit. Dat was nu immers juist de opdracht van de Vlaamse havencommissie. Het is al te gemakkelijk ad-

viezen te geven ongeacht de budgettaire mogelijkheden. Men moet binnen het budgettaire pakket prioriteiten durven stellen.

De heer Van Grembergen heeft in de marge hiervan terecht de aandacht gevestigd op het sociaal aspect. Sommige mensen hebben immers eigendommen in de gebieden die in aanmerking komen voor de haveninvesteringen. Als hij het over het Kluisendok in Gent heeft, moet ik opmerken dat hierover nog geen beslissing is genomen. Ik verberg echter niet dat die beslissing zich positief aankondigt. De commissie moet echter nog advies geven over het dossier. Anderzijds zou ik het probleem van mensen die eigendommen hebben in de reserveringsgebieden niet willen beperken tot de havengebieden. Dit geldt immers voor vele reserveringsgebieden die wij op de gewestplannen wensen voor te behouden voor mogelijke opties die in de toekomst kunnen worden genomen. De mogelijkheden voor mensen die daar eigendommen hebben, zijn al jaren gehypothekeerd. Ik denk hierbij aan het duwvaarttracé Oelegem-Zandvliet en aan autowegentracés die in de reservatiezones zijn opgenomen. Ik ben bereid om het probleem te onderzoeken, maar de discussie moet worden veralgemeend. Ze kan niet worden beperkt tot de problemen die zich in het havengebied stellen.

Tegenover collega Martens wil ik opmerken dat het laatste deel van zijn betoog haaks stond op het onderwerp van deze interpellatie. Hij had het over 7,2 miljard of 8 tot 9 miljard frank voor het renovatieproject. In dit dossier is alleen wat ik u zojuist heb meegedeeld, beslist. Ik heb u de cijfers gegeven. Het gaat over 780 miljoen frank. Er zijn belangrijke aanzetten gegeven die, als ze zijn uitgevoerd, globaal 3,5 tot 4 miljard frank zullen hebben gekost. Het essentiële in deze kwestie blijft immers de sluis. Als men ze renoveert, wat neerkomt op het uitvoeren van wat herstellingen, komt men ook aan een factuur van 2,5 tot 3 miljard frank. In dat geval zijn de mogelijkheden in de toekomst echter beperkt. Als we echter nu de zware inspanning doen

om de sluis te bouwen, ongeacht de capaciteit, slaan we vele vliegen in een klap. Niet alleen krijgt de voorhaven meer mogelijkheden, ook de verkeersinfrastructuur wordt verbeterd. Verder worden er ook mogelijkheden opgehouden voor de toekomst, zodat de binnenvaart de verbinding met de voorhaven blijft behouden. Als we anders **tewerk** gaan, leggen we een zware hypotheek op ontwikkelingen die wij bevorderen in het kader van het strategisch plan voor de scheepvaart. Ik meen dat ik hiermee voldoende informatie heb gegeven om de vragen over het **renovatie**project te beantwoorden. Dit project roept in het havenmilieu en in heel Vlaanderen vragen op, maar ik meen dat wij met goede argumenten een goede beslissing hebben genomen.

De voorzitter : De heer Schiltz heeft het woord.

De heer H. Schiltz (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor de zorg waarmee hij de vragen heeft beantwoord. Ik verneem in zijn antwoord dat de beslissing inzake Oostende genomen is in functie van een ruimer stel criteria dan alleen de strikt maritieme. Dat vermoedde ik trouwens reeds en ik aanvaard de criteria. Men kan niet duidelijk genoeg zijn. Ik heb deze interpellatie niet opgevat als een concurrerende interpellatie ten overstaan van de belangen van Oostende. Ik stelde mij enkel, in het kader van die bekommernissen, vragen over de opportuniteit van sommige beslissingen. Daar kunnen we het dus mee eens zijn.

Mijn tweede vraag was of het concept voor de renovatie van de voorhaven vastligt. Daarop heb ik niet zo'n duidelijk antwoord gekregen. Door deductie meen ik ervan uit te mogen gaan dat dit wel het geval is. De kern van het betoog van de minister was of de belangen van Oostende het best gediend waren met de vervanging van de zeesluis. Dit zou immers het grootste deel van de beschikbare middelen opsloppen.

Collega Vanleenhove, ik kan u moeilijk volgen wanneer u zegt dat die

Schiltz

beslissing kadert in de wens om Oostende uit te bouwen tot een industriehaven. U moet weten dat dit niet kan en dat het ook niet wenselijk is.

Bovendien zegt u dat de grootste troef van Oostende het short sea-vervoer, het snelvervoer is. Dat is juist. Precies om die troef maximaal te kunnen valoriseren, heb ik gepleit voor de herinoverwegingneming van de lay-out van een voorhaven.

U weet dat er een concept is waarin de zeesluis overbodig wordt en waarbij men van het Houtdok, het Zwaaidok en dergelijke een open-tijhaven maakt die precies voor short sea-trafiek uitermate rendabel zou zijn omdat er in dat geval een kaaimuur-lengte van meer dan 3.000 meter voor deze gespecialiseerde transporten beschikbaar wordt. Dat geeft u meteen ook de mogelijkheid om in het ander deel van de voorhaven de ro-ro-activiteiten uit te breiden en de capaciteit toch op te drijven. Dit alternatief, dat de kwestie van de sluis tussen haakjes zet, werd zorgvuldig door sommigen mensen bestudeerd.

Mijnheer de minister, dit moet ik u toch over de aansluiting bij de binnenvaart zeggen. Laten wij wel weten : het kanaal van Passendale loopt dood en zal hoe dan ook, tenzij in science fiction-concepties, nooit op de grote binnenvaart, zoals die in Vlaanderen is uitgetekend, kunnen aansluiten. Dat kan niet. Het kanaal loopt dood in Brugge. Een dergelijk plan is een wensdroom, te meer wanneer er gabarits moeten passeren zoals die thans voor de grote binnenvaart gebruikelijk zijn.

Met andere woorden, of er nu een nieuwe sluis komt of de oude wordt behouden, ze zal aansluiting geven op een industrieterrein dat uiteindelijk 200 hectare zal omvatten, en volgens de normen van de maritieme economie slechts een half miljoen ton trafiek per jaar kunnen generen. Daarvoor zou men een nieuwe sluis bouwen ! Als econoom moet ik u eerlijk zeggen dat ik een investering van 5 miljard frank voor een rendement van maximaal een half miljoen

ton trafiek per jaar in plaats van één van een paar miljarden meer in een voorhaven waarvan het rendement calculeerbaar hoger is, een averechtse besteding vind.

Daarover gaat ook de discussie precies. Mijnheer de minister, u hebt gezegd dat de beslissing in verband met de sluis nog niet vastligt, wel dat in ieder geval de sluis zal worden vervangen. Zo heb ik toch het besluit van de Executieve begrepen. Welnu, dan is de keuze dus eigenlijk wel gemaakt. Alleen is het nu nog een kwestie van de tonnenmaat. Dat zal de kostprijs niet zo doorslaggevend beïnvloeden. Ik blijf bij mijn standpunt dat ik deze beslissing in alle opzichten niet de beste is.

Mijnheer de minister, u hebt een belangrijke verklaring afgelegd in verband met mijn derde vraag. Inderdaad, de beslissing om het departement Economie te laten bijdragen in deze investeringen, moet als een precedent worden beschouwd. Die filosofie zal ook in de toekomst moeten worden beleden. Dat is trouwens onontkoombaar gelet op de prioritaire projecten die bij de Havencommissie op stapel staan en de beperkte budgettaire mogelijkheden. Zo niet, leggen wij onszelf een strop om de hals. Immers, voor 1994 bedragen de havenkredieten niet eens 200 miljoen en 1 miljard frank voor 1995. Als er geen hulp van buitenaf komt, dan zeg ik dat wij de werkelijk performante havens voor een aantal jaren op een laag pitje zullen zetten, met alle gevolgen van vaartverlies, waarvan de weerslag op de totale Vlaamse economie veel groter zal zijn dan de winst die men denkt door deze aldus opgevatte investeringen in Oostende te boeken.

De voorzitter : De heer Hancké heeft het woord.

De heer L. Hancké (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik zal mijn repliek bijzonder kort houden.

Ik dank de minister voor zijn omstandig antwoord, dat ons toch wel enige verduidelijking heeft gebracht niet alleen in verband met de plannen in

Oostende, maar ook inzake het havenbeleid in het algemeen en de financiering ervan.

Nochtans had ik ook graag een klaar antwoord op de fundamentele vraag over een probleem dat onontkoombaar op ons afkomt, namelijk wat zijn de voornemens van de Vlaamse Executieve wanneer een akkoord over de verdieping van de Schelde met Nederland kan worden bereikt. Heeft zij daarvoor voldoende kredieten uitgetrokken ? Dit is niet alleen een zaak die Antwerpen aanbelangt, maar alle havens. Wat de monding van die rivier betreft, is het ook een belang dat gedeeld wordt door de havens van Zeebrugge en Oostende. Het zou inderdaad betreurenswaardig zijn dat het akkoord met Nederland, waarnaar via de diplomatie op allerlei terreinen werd gestreefd, niet kan worden uitgevoerd omdat de kredieten ontbreken en dat uiteindelijk het algemeen gedeeld verlangen om voorrang te geven aan de verdieping van de Schelde, niet kan worden ingelost.

Mijnheer de minister, met alle sympathie voor het project van de Oostendse haven had ik als besluit van dit debat bijzonder graag van u vernomen of tegen het einde van dit jaar een akkoord kan worden bereikt zodat de verdiepingswerken aan de Schelde onverwijld zouden kunnen worden uitgevoerd.

De voorzitter : De heer Vanleenhove heeft het woord.

De heer G. Vanleenhove (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn omstandig antwoord waarin hij met nautische, verkeerstechnische en economische argumenten heeft aangetoond dat het renovatieproject verantwoord is.

Mijnheer de minister, u heeft terecht beklemtoond dat er nog geen beslissing werd genomen over de capaciteit van de sluis.

Mijnheer Schiltz, een zeesluis in Oostende heeft niet die enorme afmetingen van gelijkaardige sluisen in Antwerpen of Gent ; zij zal een maximale capaciteit van 10.000 ton hebben.

Vanleenhove

In scheepvaartkringen is dat zeer gering. Deze capaciteit volstaat nochtans voor de Oostendse achterhaven.

Mijnheer de minister, de beslissing over de capaciteit werd nog niet genomen, maar wij vertrouwen erop dat nu de eerste stap gezet, ten spoedigste een beslissing zal worden genomen op basis van de studie over het concept van de achterhaven, die in opdracht van het havenmanagement wordt uitgevoerd.

De voorzitter : Minister Kelchtermans heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, om alle misverstanden uit de wereld te helpen kan ik de heer Schiltz verzekeren dat er wel degelijk een concept voor de achterhaven wordt uitgewerkt.

Verder zal ik mijn standpunt over de eventuele noodzaak van de renovatie van de Demeysluis niet herhalen. Ik stel vast dat wij daarover van mening verschillen. Het perspectief dat wij aan de regio en haar waterwegen willen geven, is het behoud van de verbinding tussen binnenscheepvaart en de voorhaven.

Het vermeend precedent is voor mij ook een echt precedent. Ik heb voldoende contacten met de minister-president om te weten dat hij mijn mening over het belang van een aantal investeringen voor infrastructuurwerken voor onze economie deelt. Hij is er eveneens van overtuigd dat er supplementaire middelen moeten worden ter beschikking gesteld door het departement Economische Zaken, liever dan deze middelen op een minder efficiënte wijze als subsidie te gebruiken.

Mijnheer Hancké, op uw zeer precieze vraag over de budgettaire mogelijkheden na de waterverdragen, kan ik antwoorden dat wij bij de talrijke contacten die wij dit jaar met Nederland hebben gehad, in het licht van een goede verstandhouding tussen Vlaanderen en Nederland telkens hebben gewezen op het kernprobleem waarrond de discussies over de

waterverdragen werden aangevat, namelijk het economisch belang voor Vlaanderen van de verdieping van de Schelde. Onafgezien van de discussies over de kwaliteit van het water, kwam daarop telkens een respons. Wij besluiten daaruit met enig optimisme dat deze discussies nog in de loop van dit jaar kunnen worden afgerond. Het zou uiteraard ondenkbaar zijn op dat ogenblik een gebrek aan budgettaire mogelijkheden te moeten vast stellen.

Wanneer zich een nieuw feit voordoet doordat een doorbraak wordt gerealiseerd in de waterverdragen of doordat een verdrag over het verdieppingsprogramma zou kunnen worden afgesloten, zal de Vlaamse regering en ikzelf gedwongen zijn om de begroting te herschikken. Aan dat engagement kan niet worden getwijfeld ; niemand heeft daarover overigens ooit enige twijfel laten blijken.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer A. Denys : Onze fractie is in het debat niet tussengekomen, niet omdat wij daar geen mening over hebben. Integendeel, wij willen het gebrek aan globale visie van de Vlaamse regering inzake havenbeleid aanklagen. Wij nemen niet deel aan een debat waar men komt tot een regionaal opbod. Daarom verheug ik mij erop dat de Volksunie een motie heeft ingediend waarin een oproep wordt gedaan voor een strategisch beleid inzake infrastructuurwerken voor grote havens. Wij sluiten ons bij die motie aan en zijn daarbij vragende partij. Globaal gezien is de achterhaven van Oostende volgens ons hier niet prioritair.

Minister T. Kelchtermans : Alleen voor de voorhaven en de sluis is een beslissing genomen.

De heer A. Denys : Dat zegt genoeg. Als er een beslissing is genomen voor de sluis, dan heeft dat gevolgen voor de achterhaven. Ik herhaal dus dat wij vragende partij zijn voor debat over een globaal plan voor haveninvesteringen en daarom zullen we de motie op initiatief van de Volksunie steunen.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de collega's Vanleenhove, Hancké, Candries en Maertens werd een met redenen omklede motie ingediend. Ze zal worden gedrukt en rondgedeeld.

De Raad zal zich daarover tijdens een volgende openbare vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer E. De Groot tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de onveilige toestand op de Vlaamse wegen in het algemeen en op de A 12 in het bijzonder en de door de minister voorgestelde maatregelen

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer De Groot tot de heer Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de onveilige toestand op de Vlaamse wegen in het algemeen en op de A 12 in het bijzonder en de door de minister voorgestelde maatregelen.

De heer De Groot heeft het woord.

De heer E. De Groot (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's. Het voorwerp van de bespreking van vandaag is vroeger reeds een paar maal door mij aangekaart in dit huis. In 1988 had ik de eer van mevrouw Paula D'hondt, toenmalig minister van Openbare Werken, over de gestelde problematiek te interpellieren. Zij gaf mij toen volmondig gelijk. Er moest dringend werk gemaakt worden van de uitbouw van het vak Boom-Antwerpen tot aan het viaduct van Wilrijk van de A 12 tot een volwaardige autoweg. Maar er was maar één probleem : er was geen geld. En dat ging twee miljard frank kosten.

Zovele ongevallen en doden later,

De Groot

heb ik dan op 22 maart 1990 de toenmalige voorganger van onze huidige excellentie, minister Sauwens, geïnterpelleerd over hetzelfde onderwerp. Ook hij erkende dat er dringend een oplossing moest gevonden worden, maar dat er wegens een tekort aan geld een tussenoplossing moest gevonden worden. Het kabinet en het bestuur van Bruggen en Wegen van regio Antwerpen hebben toen bepaalde voorstellen gedaan die als compromisoplossing wel konden worden aanvaard. Eén ervan was de ondertunneling van een aantal gevaarlijke verkeerspunten op de A 12. Minister Sauwens heeft omtrent de problematiek op de A 12 het volgende gezegd, ik citeer : Ik meen dat de A 12 een typevoorbeeld is van een misgroeide situatie waaraan wij collectief schuld hebben. Einde citaat.

Ondertussen, mijnheer de minister, is niet alleen het verkeer op de A 12, maar het verkeer in héél Europa, en zeker hier in onze dichtbevolkte streken, de verkeersdruk en -snelheid sterk toegenomen.

Wat mij erg verontrust, is dat brave huisvaders en brave huismoeders eens ze achter het stuur zitten, al hun redelijkheid kwijtspelen en de controle over gas, stuur en remmen verliezen en als het ware gevaarlijke autopiloten worden op onze wegen. Nog vorige week zag ik in mijn eigen straat die wel druk is, maar niet zo druk als de A 12, een man in gezelschap van zijn echtgenote en een paar kleine kindjes met zijn auto door het rode licht rijden. Gelukkig kon de chauffeur die door het groene licht mocht rijden, nog tijdig stoppen. Als men de foto's van auto-ongelukken ziet, kan men soms nog nauwelijks zien of het nu een wagen of iets anders was dat is stukgereden. Vele mensen zijn onverschillig geworden voor verkeersellende en elementaire verkeersregels worden in de wind geslagen : stoppen voor een rood licht is voor vele chauffeurs niet meer vanzelfsprekend. Sommigen vinden inderdaad dat ze kunnen doorrijden zolang de chauffeurs aan het andere licht nog stilstaan. Gekscherend zou men kunnen zeggen dat het tegen-

woordig gevaarlijker is door het groene licht te rijden, dan door het rode licht.

Mijnheer de minister, u hebt het gevaar op de weg onderkend en het probleem resoluut aangepakt met de plaatsing van onbemande camera's op een aantal gevaarlijke punten, onder andere langs de A 12. In één weekend werden op een bepaald punt van de A 12 — niet ver van mijn gemeente — 230 overtredingen vastgesteld van chauffeurs die door het rode licht waren gereden. Volgens de cijfers van de rijkswacht zouden er dat weekend langs de A 12 750 overtredingen zijn geweest, anders gezegd 750 moorddaanslagen. En we weten wat dat betekent, weer zoveel mensen die als ze al niet sterven, voor het leven in min of meerdere mate gehandicapt zijn.

Mijnheer de minister, met de plaatsing van die onbemande camera's hebt u in de eerste plaats de mensen wakker willen schudden.

Spijtig genoeg zal de plaatsing van een camera niet tot een oplossing leiden vermits er geen juridisch gevolg wordt gegeven aan de overtredingen geregistreerd door een onbemande camera.

Ik heb gisteren minister Wathélet in de Kamer ondervraagd over zijn houding ten aanzien van de door u genomen maatregel en de wijze waarop hij eventueel op die maatregel zal inspelen. Iedereen weet dat artikel 154 van het Wetboek van Strafvordering over het bewijzen van overtredingen en de interpretatie die hieraan door het Hof van Cassatie wordt gegeven, evenals artikel 62 van het koninklijk besluit van 16 maart 1968 over de processen-verbaal, op dit vlak een hinderpaal betekenen.

Er moeten dus initiatieven worden genomen op juridisch vlak. Uit het antwoord van de minister kan ik opmaken dat hij mijn mening hierin deelt.

Anderzijds weten wij dat het plaatsen van onbemande camera's voor- en nadelen heeft. Er moeten garanties zijn met betrekking tot de bewijs-

kracht en tot de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en het is onmogelijk om deze camera's in heel Vlaanderen op te stellen. Met uw systeem beoogt u een extra-bewaking op de gevaarlijke punten. Ik hoop dat de verschillende fracties een consensus zullen bereiken omtrent het respecteren van de privacy en omtrent de rechtsgeldigheid van de bewijzen.

Op die manier kunnen er efficiënte maatregelen worden genomen.

De vraag blijft echter op welke manier de wet zal worden aangepast en wie de concrete voorwaarden zal opsommen. Zal er een raamwet worden opgesteld, waarbij de modaliteiten door de Koning worden ingevuld ? Hieromtrent zullen nog heel wat problemen rijzen. Het parlement zal ongetwijfeld zelf de criteria willen vastleggen, het zal deze taak zeker niet aan de uitvoerende macht overlaten.

Mijnheer de minister, heeft u hierover reeds overleg gepleegd met minister Wathélet ? Was het plaatsen van de camera's het gevolg van overleg tussen u beiden ?

De resultaten van het experiment dat werd uitgevoerd op de A 12 tonen aan dat het probleem zeer ernstig is.

Maandag heeft u in mijn nieuwe gemeentehuis verklaard dat op de A 12 zeker het vak Boom-Antwerpen — alle mogelijke fouten zijn gemaakt die men kon maken. Het gevolg hiervan is dat het verkeer hoe langer hoe meer slachtoffers eist.

Er moeten dus dringend maatregelen worden genomen.

De moorddadigheid van het verkeer op de A 12 heeft u ten eerste aangegrepen. Daarom heeft u aangekondigd dat er gelden van de Boudewijn-snelweg zullen worden getransfereerd naar de A 12, onder meer voor de ondertunneling ter hoogte van de Pierstraat.

Dit is uiteraard een stap in de goede richting. Toch moet het vak zo spoedig mogelijk worden omgebouwd tot een volwaardige autoweg. Ik ben mij ervan bewust dat dit budgettair niet zo eenvoudig is. Zopas heb ik nog

De Groot

astronomische bedragen horen noemen met betrekking tot de infrastructuurwerken rond de havens.

De omvorming van de A 12 vergt weliswaar een investering van 2 miljard frank, toch kunnen wij niet toelaten dat er nog meer verkeersdoden vallen.

Ondanks budgettaire imperatieven moeten we nu definitief een planning vastleggen die achteraf niet meer kan worden gewijzigd. In het verleden deed minister Sauwens weliswaar voorstellen maar deze vielen — nadat ze reeds ver waren gevorderd — bij saneringsronden telkens uit de mand. Deze problematiek is absoluut prioritair. Er moet gestart worden met een fasering die duidelijk vooropstelt wanneer de autoweg zal voltooid zijn.

Daarenboven — en alle collega's die de situatie ter plaatse kennen, zullen het met me eens zijn — moeten we ons ook bezinnen over het openbaar vervoer. Het debat ter zake vindt vaak niet op de cruciale momenten plaats. Wanneer het openbaar vervoer weinig comfort biedt en veel tijdverlies meebrengt — wat het geval is voor mensen die in Antwerpen of een van de randgemeenten werken — moet men bij het ombouwen van de A 12 tot een autoweg ook rekening houden met een moderne aanpak van het openbaar vervoer. Wanneer over een paar jaar deze autoweg gereed zal zijn, zullen het wagenpark en de verkeersdrukke nog zijn toegenomen. Nu reeds moet worden onderzocht hoe men het openbaar vervoer meer mogelijkheden kan bieden. Bovendien moet er voor de scholieren — die talrijk gebruik maken van de openbare weg — een veilige oplossing worden gevonden.

Mijnheer de minister, u weet dat de werkgroep Veiliger Boomssteenweg zich reeds jaren inzet voor de verkeersproblematiek ter plaatse en ook een aantal voorstellen heeft geformuleerd. Er werd bijvoorbeeld gesuggereerd om parallel met de A 12 opnieuw een tramlijn aan te leggen.

Oorspronkelijk was ik geen voorstander van deze idee maar na enige reflectie meen ik dat men toch moet onderzoeken of er niet opnieuw een tram op het vak naar Antwerpen kan worden ingelegd. Dit zou moeten gebeuren in het licht van een snel, modern en efficiënt openbaar vervoer. Misschien beschikt de Antwerpse metro tegen deze tijd over echte metrostellen. De trams die nu worden ingezet, kunnen desnoods worden gebruikt voor de verbinding tussen Boom en Antwerpen. Ik hoop dat u dit project niet uitsluit en pleit ervoor dat uw diensten dit plan in overweging nemen.

In het licht van de oranje flikkerlichten had ik u graag de volgende vragen gesteld.

Ten eerste, is het de bedoeling om het gebruik van onbemande camera's aan belangrijke verkeerslichten te veralgemenen ?

Ten tweede, bestaan er vanwege de federale minister van Justitie voldoende garanties dat de vaststelling ook tot een effectieve vervolging leidt ?

Ten derde, is de minister bereid om het genoemde vak van de A 12 tot een volwaardige autoweg uit te bouwen en zo ja, binnen welke tijdslijm ?

De voorzitter : De heer Ansoms heeft het woord.

De heer J. Ansoms (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik maak van deze interpellatie gebruik om enkele bedenkingen te formuleren en enkele bijkomende vragen te stellen omtrent de concrete beslissing van de minister betreffende de A 12.

Mijnheer de minister, de A 12 is in onze regio een oud zeer op het gebied van verkeersonveiligheid. Zoals u deze week nog zelf hebt verklaard, is deze weg het toonbeeld van hoe verkeersinfrastructuur niet moet. Uw snelle beslissing, die aantoont dat u de moed hebt om een belangrijke wijziging aan te brengen in het investeringsprogramma, verheugt mij. De problematiek van verkeersdoden

moet primeren op economische imperatieven. U hebt de moed gehad om in het investeringsprogramma 350 miljoen frank van een andere post af te nemen om op korte termijn een antwoord te formuleren betreffende het gevaarlijke kruispunt met de Pierstraat.

Enkele dramatische ongevallen met dodelijke afloop hebben er u toe gebracht onmiddellijk in te grijpen. Wij danken u dan ook voor deze snelle beslissing, vooral ook omdat u eraan hebt toegevoegd dat dit slechts een eerste stap is in de volledige aanpassing van de A 12.

Ik vraag mij soms af wat een vrachtwagenchauffeur, die voor de eerste keer vanuit Kopenhagen naar het zuiden rijdt, wel moet denken. Hij rijdt vanuit Nederland op de E 19 en op de Antwerpse Ring, waar hij zich waarschijnlijk rot zal schrikken dat, hoewel er slechts 100 kilometer per uur mag worden gereden, hij links en rechts zal worden ingehaald. Dan kan hij verderop kiezen tussen de E 19 en de A 12 om naar Brussel te rijden. Kiest hij per toeval de A 12, dan raakt hij waarschijnlijk volledig het noorden kwijt, want op zijn wegkaart staat de A 12 als autosnelweg aangeduid. Er moet dus een definitieve oplossing worden gevonden, en dat kan alleen maar door een globale insleuving van het rijvak van Boom tot Antwerpen.

Ik vind het belangrijk dat u een dubbele beslissing heeft genomen. Als men in dit land over verkeersonveiligheid spreekt, wordt de overheid vaak met de vinger gewezen. Men vergeet daarbij dat het hier geen zaak betreft van de burger ten aanzien van de overheid, maar het gaat hier om een collectieve verantwoordelijkheid. Zoals collega De Groot reeds zei, is het godgeklagd dat men het normaal begint te vinden dat men door een rood licht rijdt.

U hebt een dubbele beslissing genomen, door te stellen dat de politici een verantwoordelijkheid hebben en daarom gelden zullen uittrekken om de infrastructuur aan te passen, maar tegelijkertijd spreekt u ook de automobilisten aan. U verwijt ze hun ge-

Ansoms

drag in het verkeer, en u plaatst onbemande controleapparaten om die verantwoordelijkheid aan te tonen.

Wij juichen dat toe, en zijn er ook blij om dat u de resultaten van uw actie ook telkens aan de gerechtelijke overheden overmaakt. Zo wordt bevestigd dat er veelvuldig door het rood licht wordt gereden op de A 12, maar ook op vele andere plaatsen. Alhoewel het geweten is dat daar een camera is opgesteld, waren er het eerste weekend 233 automobilisten en nu zijn het er nog altijd 58 per dag die op dat ene kruispunt het rode licht negeren. Dat is hemeltergend, want op dat bewuste kruispunt hebben al 4 kinderen de dood gevonden.

Daarom doe ik in deze Vlaamse Raad een oproep. Wanneer wij ons op 15 juni in de commissie voor Infrastructuur van de Kamer kunnen uitspreken over ons wetsvoorstel om de plaatsing van dergelijke camera's een juridische basis te geven, vraag ik de steun van alle Vlaamse partijen, om een meerderheid te bereiken. In dit land bestaat niet alleen een taalgrens, maar er is ook een verschil in gevoeligheid ten aanzien van de verkeersveiligheid tussen Vlaanderen en Wallonië. Als wij vanuit Vlaanderen een wettelijke basis aan die camera's wensen te geven, dan hebben wij een meerderheid in de Kamer, en hebben wij een belangrijke stap vooruit gezet inzake verkeersveiligheid.

Mijnheer de minister, ik zou u nog drie bijkomende vragen willen stellen.

Ten eerste, hoe wilt u uw beslissing over deze eerste fase aanbesteding 1993, uitvoering 1994 — verankeren, zodat ook eventueel uw opvolger zich gebonden voelt op een stapsgewijze verdere uitoefening ?

Ten tweede, wat stelt u in de tussentijd voor aan veiligheidsmaatregelen ? Het zal immers nog een paar jaar duren eer er meer veiligheid zal zijn op de A 12. Ik zou hierbij de suggestie willen opperen zulke camera's ook op andere kruispunten te plaatsen. En welke bijkomende infra-

turele maatregelen zult u treffen om de veiligheid voorlopig te bevorderen ?

Ten derde, gaat het hier niet alleen om de insleuving van de A 12, maar de hele verkeersproblematiek ten zuiden van Antwerpen moet globaal worden bekeken, ook naar het openbaar vervoer toe. Hoe ziet u dat evolueren, bijvoorbeeld in het multimodaal model dat voor de vervoersregio Antwerpen zal worden opgesteld ?

De voorzitter : De heer Bartholomeeussen heeft het woord.

De heer M. Bartholomeeussen (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wil dit probleem even in een breder perspectief plaatsen door de besteding van het budget voor wegeninvestering te bekijken in het kader van een grotere verkeersveiligheid.

In juni 1992 legde u de Behoeftenanalyse inzake veiligheid en leefbaarheid voor. Uit die analyse concludeerde u dat in de volgende jaren 50 miljard frank moet worden uitgetrokken om de leefbaarheid en de veiligheid van onze gewestwegen te verzekeren.

Op grond van die behoeftenanalyse nam het budget voor wegeninvestering met 5,9 miljard frank toe in de begroting 1992 en voor 1993 liep dit bedrag nog op tot 8,2 miljard frank. De verschuivingen in het budget zijn aanzienlijk. Inzake veiligheid werd ongeveer 2 miljard frank meer voorzien, voor afwikkeling beliep dit 0,7 miljard frank, voor de uitbouw van fietspaden werd 0,6 miljard frank minder uitgetrokken en om de leefbaarheid te bevorderen, kon men over 0,1 miljard meer beschikken.

Het is hier belangrijk te weten hoe de termen veiligheid en leefbaarheid worden gedefinieerd. De bijkomende 2 miljard frank die worden uitgetrokken voor een veiliger Vlaams wegennet, worden vooral besteed aan sanering van het wegdek, structureel onderhoud van kunstwerken, stootbanden op de weg, verbetering van bochten en herinrichting van gevaarlijke kruispunten op gewestwegen. Wat evenwel niet ressorteert onder de ca-

tegorie veiligheid, zijn onder meer doortochtprojecten en het aanleggen van fietspaden, dat onder een aparte rubriek terug te vinden is. De omvorming van de A 12 tot een volwaardige autoweg behoort evenmin tot deze categorie.

Het Vlaamse Gewest is verplicht meer middelen uit te trekken om de verkeersveiligheid te bevorderen. Dit is onbetwistbaar de prijs die wij moeten betalen voor het toenemende autoverkeer en de ongeordende wijze waarop onze weginfrastructuur is ingeplant en ruimtelijk is toegebouwd.

De uitbouw van een veiliger weginfrastructuur zal in elk geval binnen bepaalde budgettaire marges moeten gebeuren. Wij staan hierbij voor evidente keuzes : welke werken bevorderen optimaal de verkeersveiligheid, welke weggebruikers hebben baat bij welke investeringen en welke neveneffecten brengt dit alles te weeg ? Ietwat concreter kunnen wij ons de vraag stellen welke garantie wij hebben dat een investering van 200 miljoen frank in een nieuw wegdek, zal voorkomen dat het aantal verkeersslachtoffers toeneemt ? Biedt het project dan ook enig voordeel voor voetgangers en fietsers en zullen autobestuurders niet nog meer en nog sneller rijden ? Ten slotte, is het geld niet beter besteed aan een doortochtproject enkele kilometers verder ?

Het lijkt ons essentieel hierover een open politieke discussie te voeren, zoals de SERV reeds aangaf in haar advies bij de behoeftenanalyse.

Uit de behoeftenanalyse en de begroting 1993 blijkt dat de minister en zijn administratie op dezelfde golfengete zitten als de Vlaamse wegenbouwers, die in het hele land hun visie inzake veilige wegen verkondigen. De bijkomende 2 miljard frank werden immers grotendeels overgeheveld naar de projecten die ik al eerder opsomde : het herstellen van het wegdek, plaatsen van stootbanden enzovoort.

Met de begroting 1994 in zicht willen wij dan ook graag de volgende vragen

Bartholomeeussen

beantwoord zien. In hoeverre heeft de minister de behoeftenanalyse gereviseerd en wil hij nog vóór het opstellen van de begroting 1994 een herziene versie voorleggen waarin duidelijke prioriteiten worden vastgelegd op grond van een uitvoerige en vergelijkende analyse? Is de minister bereid in de begroting 1994 de nodige accentverschuivingen aan te brengen ten aanzien van de meerjarenplannen 1993-1995, opdat de aangewende middelen een doeltreffende bijdrage zouden kunnen leveren om tot een veiliger en leefbaarder verkeer te komen?

Wat betreft de omvorming van de A 12 lijkt dit projekt eerder thuis te horen in de categorie veiligheid dan in de categorie afwikkeling. Bovendien is een versnelde uitvoering ervan onontbeerlijk, gezien de uiterst hoge tol die het verkeer er eist.

De acute verkeersonveiligheid van de A 12 wordt nog negatief beïnvloed door de aaneenschakeling van distributiebedrijven langs de weg. Ik pleit daarom voor een oplossing op korte termijn die kadert in een algemene visie.

De elementen die passen in die algemene visie vinden wij terug in het structuurplan voor de Rupelstreek en in het Globaal Structuurplan Antwerpen en ik vraag dan ook dat de minister met deze planning rekening houdt.

Aan de constante uitbreiding van kleinhandelszaken ten koste van de beschikbare ruimte moet een einde komen. De A 12 moet niet enkel een veilige as voor het autoverkeer worden, maar ook een hoofdas voor het openbaar vervoer dat deel uitmaakt van een noord-zuidas waarvan sprake is in het Globaal Structuurplan. Op termijn moet zeker de uitbouw van de sneltramlijn van Boom, via de Antwerpse Leien naar Punt aan de Lijn en verder richting Noord mogelijk worden gemaakt. Voor het autoverkeer moeten wij dringend uitkijken naar een ongelijkvloerse oplossing, maar dit mag geen aanleiding zijn om de Boomse Open Kuip over de hele lengte door te trekken.

Met het oog op de veiligheid moeten er bijkomende tunnels en bruggen worden gebouwd voor de voetgangers en de fietsers. De zijrijbanen moeten veiliger worden, zij moeten worden gereserveerd voor langzaam verkeer. De zichtbaarheid moet worden verbeterd, aan alle in- en uitritten van de distributiebedrijven bijvoorbeeld door een betere organisatie van het parkeren.

Wij hopen dat de experimenten met de onbemande camera's zullen worden voortgezet en dat daaruit de nodige conclusies zullen worden getrokken.

De voorzitter : De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

De heer L. Van Nieuwenhuysen (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik ga niet in op het aspect van de onbemande camera's. De bespreking hierover kan worden voortgezet nadat de resultaten van de interministeriële werkgroep van 15 juni bekend zijn. Het zal in ieder geval erg moeilijk zijn, tegenargumenten te vinden.

Vervolgens ga ik in op de opmerking van collega De Groot aangaande het openbaar vervoer. Kan de minister mij meedelen wanneer er effectief werk zal worden gemaakt van de spoorwegbrug over het Rupelkanaal? Onlangs vernam ik van de NMBS dat er nog altijd geen datum is vastgelegd. Deze spoorwegbrug is erg belangrijk voor de verbinding van Klein-Brabant met Antwerpen, wat ongetwijfeld een ontlasting van de A 12 tot gevolg zal hebben.

Sta mij toe kort in te gaan op de aangekondigde werken op de A 12. Er wordt vooral gesproken over het gedeelte tussen Boom en Antwerpen dat inderdaad uiterst gevaarlijk is. Dit neemt echter niet weg dat er ook op het gedeelte tussen Breenndonk en Brussel een aantal gevaarlijke punten zijn. Hierbij denk ik onder meer aan de kruispunten op het grondgebied Londerzeel en in Ruisbroek-Willebroek op de plaats waar het bier van het merk Duvel rijpt.

De plannen om de A 12 om te bou-

wen tot een autoweg omvatten blijkbaar ook dit gedeelte. Kan de minister dit bevestigen? Graag kreeg ik ook enige toelichting omtrent de timing voor het geheel van de werken op het gedeelte tussen Boom en Brussel.

Vervolgens vraag ik de aandacht voor de ring rond Willebroek. Het verkeer komende van Mechelen dat naar Temse, Sint-Niklaas of Klein-Brabant rijdt, zal immers de A 12 moeten volgen tot in Breenndonk. Het verkeer dat daar dan de N 16 naar Sint-Niklaas op moet, snijdt als het ware het verkeer dat de A 12 richting Boom-Antwerpen oprijdt. Dit kan leiden tot onoverzichtelijke toestanden, vermits de op- en afrit als het ware een schaarbeweging maken. Kan de minister mij zeggen of er op dit vlak werken zijn gepland, zoniet vrees ik dat er een groot aantal files zullen ontstaan en, wat erger is, dat er ook ongevallen zullen gebeuren.

Uitgerekend op het ogenblik dat werd bekendgemaakt dat de A 12 een autoweg zou worden, werden er aan een aantal kruispunten, onder meer in Schelle en Londerzeel, werken uitgevoerd. Dit lijkt mij vrij eigenaardig, tenzij deze werken zouden kaderen in de toekomstplannen voor de A 12. Ik heb echter de indruk dat dit niet het geval is en dat deze werken eigenlijk overbodig zijn.

De voorzitter : De heer Candries heeft het woord.

De heer H. Candries (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, om mijn bezorgdheid te formuleren, zal ik de A 12 in twee delen verdelen, namelijk het gedeelte tussen Boom en Brussel en het gedeelte tussen Boom en Antwerpen.

Betreffende het gedeelte tussen Boom en Brussel hebben wij hier ongeveer vier jaar geleden gepleit voor de werken die nu zijn uitgevoerd en die het moesten mogelijk maken buiten de autoweg aan voorsortering te doen. Er is een duidelijke verbetering. Deze weg is nu veel veiliger dan enkele weken geleden. Wij moeten nagaan of er nog andere werken

Candries

moeten worden uitgevoerd, maar ik ben nu al zeer tevreden.

Op dit ogenblik maakt men zich veel meer zorgen over het stuk tussen Boom en Antwerpen. Het is duidelijk dat de weg en de trafiek daar een totaal ander karakter hebben. Enerzijds heeft men de A 12 — als verlengstuk tussen Brussel en Boom — met doorgaand verkeer, maar anderzijds is er ook het heel drukke lokale verkeer. Men voelt zich daar als op een industrieterrein, een groot shoppingcenter en dat brengt een ander soort verkeer met zich mee. Er bestaan daar twee verschillende verkeerstypes en de vraag is of die niet moeten worden gescheiden.

Voor heel wat weggebruikers tussen Boom en Antwerpen vormt de snelheidsbeperking eigenlijk geen probleem. Men wil echter wel gemakkelijk van het ene bedrijf naar het andere kunnen manoeuvreren. Deze weggebruikers hebben niet het gevoel van snelheid en gevaar. Er is daar een mentaliteit gegroeid die eigenlijk geen rekening meer houdt met die lichten. Op geen enkele andere plaats in ons land is die mentaliteit van die aard en dit is duidelijk niet zonder gevaar.

Iedereen heeft op die gevaren gewezen. De statistieken zijn er en er zou iets moeten gebeuren. Als men zou overgaan tot het realiseren van een autoweg voor het verkeer tussen Brussel en Antwerpen, kan men het andere verkeer daaraan onttrekken. Op die manier zouden de problemen, die vandaag onze aandacht vragen, in belangrijke mate wegvallen. Kan men die verkeerstypes in verticale scheidingsduren ?

Misschien kan men een aantal oplossingen die men heeft toegepast op de expressweg tussen Antwerpen, Zelzate en Knokke ook hier toepassen ? Daar zijn een aantal werken uitgevoerd die waarschijnlijk voorbeeld kunnen staan voor het stuk tussen Boom en Antwerpen. Dit vraagt uiteraard een belangrijke investering, grote werken en dat kan een tijdje duren. Wat kan er in afwachting ge-

beuren ? Op dat vlak wil ik de aanwending van onbemande camera's steunen. Bovendien moeten we volgens mij de tactiek die daarnet door collega Ansoms is aangereikt ten volle steunen en aanwenden. Waarschijnlijk kunnen we dan wel verandering in de wetgeving daaromtrent bereiken.

Een belangrijk element dat zou kunnen bijdragen tot de ontlasting van de trafieken is de spoorlijn van Antwerpen naar klein-Brabant, zoals collega Van Nieuwenhuysen al heeft vermeld. Ik meen dat veel lokale autotrafieken zouden kunnen wegvallen als die spoorlijn er komt. Hoever staat het met deze spoorlijn ?

De voorzitter : De heer Van Dienderen heeft het woord.

De heer H. Van Dienderen (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, ik wil de problematiek van de A12 ook in een wat ruimer kader plaatsen. Ik sluit mij eerst en vooral aan bij collega De Groot en ben verheugd over de twee accenten die hij in zijn interpellatie legt. Hij heeft hier zware en kritische taal gesproken aan het adres van de automobilisten die door het rode licht rijden en die daardoor, ik gebruik zijn woorden, een moordaanslag plegen. Hij heeft een opening gemaakt naar het legaal gebruik van onbemande radars bij de beteugeling van dergelijke moordaanlagen. Ik ben er bijzonder over verheugd dat hij bij de oplossing van de problematiek van de mobiliteit ten zuiden van Antwerpen het openbaar vervoer nu een grotere rol toebedeelt dan enkele jaren geleden. Want, in een brief aan het comité Veiliger Boomsesteenweg sprak hij toen nog over de milieuhinder die een sneltram zou veroorzaken. Dat lijkt hij intussen wat gerelativeerd te hebben.

Mijnheer de voorzitter, de groenen menen dat voor de oplossing van de mobiliteitsproblematiek ten zuiden van Antwerpen het openbaar vervoer inderdaad centraal moet staan. Daarom is mijn eerste en belangrijkste vraag of de Vlaamse regering ingaat op de uitdrukkelijke vraag van de bewoners uit de streek om een sneltram aan te leggen. Daarmee komt men

terug tot het verleden want reeds vroeger reed er een boerentram die plaats heeft moeten ruimen voor koning auto. Het blindelings volgen van die koning auto eist een enorme tol aan mensenlevens. Dat kan niet langer.

Wij zullen resoluut moeten kiezen voor het openbaar vervoer. De bevolking zal daarop positief reageren. In eigen land bestaan er al enkele indicaties in die richting. Het circulatieplan in Brugge heeft er voor gezorgd dat het gebruik van het openbaar vervoer daar met een kwart de hoogte is ingegaan. De verbinding met de linkeroever in Antwerpen vertoont een gelijkaardige gunstige ontwikkeling. Het centraal plaatsen van het openbaar vervoer mis ik in het discours van de minister.

Zoals andere sprekers reeds hebben gezegd, moet ook de spoorlijn 52 een rol spelen. Heel wat bewoners uit de gemeenten Niel, Schelle enzovoort gaan zo vlug mogelijk met de auto naar de Boomsesteenweg om van daar naar Antwerpen te rijden. Altijd frequente en comfortabele verbindingen aangeboden krijgen op lijn 52 zal ertoe leiden dat zij net doen wat de bewoners uit Essen doen die voor meer dan 40 percent van hun verplaatsingen naar Antwerpen gebruik maken van de trein. Plaast de Vlaamse regering zich achter deze af en toe bedreigde spoorlijn ? Deze werd in het verleden al enige jaren gesloten en in de eerste saneringsplannen van de NMBS werd deze lijn nog maar eens genoemd. Zal de Vlaamse regering integendeel pleiten voor een herwaardering van de brug over het Rupelkanaal en voor een groter aanbod van het openbaar vervoer ook voor degenen die 's avond laat in Antwerpen naar de film of 's zondags naar de vogelenmarkt willen gaan ?

Mijnheer de minister, de ondertunneling van de Pierstraat kan een stap in de goede richting zijn. In welk globaal kader zal die echter geschieden ? Is het globale kader de insluiting van de Boomsesteenweg, van het scheppen van een volledige tweede nieuwe autoweg naar Brussel ? De groenen verzetten zich daartegen

Van Dienderen

want dat is andermaal de koning auto ten dienste staan. Dit is nog meer doorstroming geven en aan de Deense chauffeurs de keuze bieden tussen het gebruik van ofwel de A 12 of de E 19. De Vlaamse regering moet haar intenties waar maken door een vermindering van de capaciteit na te streven. Ook het vrachtwagenvervoer moet worden ontmoedigd. Er is een zeekanaal en er is een spoorverbinding tussen Antwerpen en Brussel. Wordt de ondertunneling van de Pierstraat beschouwd als een poging tot een vermindering van de doorstromingscapaciteit ? Het heeft geen zin om een sneltram aan te leggen wanneer men ruim baan blijft geven aan koning auto.

De voorzitter : De heer Ansoms heeft het woord.

De heer J. Ansoms : Het probleem van de Boomsesteenweg en van de A 12 is er een van functievermenging. Men kan de verkeersveiligheid slechts vrijwaren op voorwaarde dat men het doorgaand van het plaatselijk verkeer scheidt.

De heer H. Van Dienderen : Zal men van de aanleg van een sneltram gebruik maken om de capaciteit te verminderen of gaat men een ingesleufde autoweg met drie rijstroken per richting aanleggen ? In het laatste geval komt het neer op een tweede volwaardige autosnelweg naar de hoofdstad en bevordert men opnieuw het autoverkeer. Mijnheer de minister, in welke globale verkeersvisie kadert de ondertunneling ? Mensen uit de streek zeggen dat u van de werken aan de A 12 gebruik wil maken om een expresverbinding tussen de A 12 en E 19 aan te leggen, waardoor de Pierstraat ontlast zou worden. Vroeger liep er, parallel met de Pierstraat, een spoorweglijn. Men heeft de spoorweglijn geschrapt omdat men ervan overtuigd was dat de auto een betere oplossing was. Is het correct dat u van plan bent de expresweg aan te leggen ? Op die manier zou u nog meer ruimte laten aan de auto. Indien de expresweg er komt, wordt de waaier aan keuzes nog groter. Ik ben van mening dat zo'n be-

leid enkel de aanwezigheid van de auto's bevordert. U heeft vroeger toegegeven dat het dwaas was om van de Boomsesteenweg een winkelboulevard te maken. Een gelijkaardige ontwikkeling doet zich voor langs de oude weg tussen Antwerpen en Mechelen (A 1). Het aantal bedrijven dat zich tussen Mortsel en Walem vestigt, stijgt gestadig. Ik voorzie dat de A 1 binnen enkele jaren met dezelfde problemen zal geconfronteerd worden. Men zal ook hier een scheiding tussen het doorgaand en het plaatselijk verkeer moeten doorvoeren.

De voorzitter : De heer Candries heeft het woord.

De heer H. Candries : Collega Van Dienderen, uw vergelijking gaat niet op. De E 19 vervult de functie van snelweg voor het gebied rond de oude Antwerpse Steenweg. De risico's die zich voordoen in Boom, waar geen alternatief mogelijk is, zullen zich bij de E 19 niet herhalen.

De heer H. Van Dienderen : Wanneer men een volwaardige autosnelweg via de A 12 creëert, kunnen dezelfde problemen zich wel voordoen op de A 1. Men heeft in de jaren zeventig de E 19 aangelegd in de hoop dat de A 12 hierdoor ontlast zou worden. Vandaag is deze weg moorddadig geworden. Ik ben van mening dat de minister aan de nieuwe vestigingen nabij de A 1 paal en perk moet stellen.

Ik herhaal mijn vragen : de sneltram, de veiligere fietspaden en het ontrafingsbeleid door de capaciteit te verminderen.

Verder zijn er nog de express-verbinding tussen de A 12 en de E 19 en de maatregelen om de A 1 niet het voorbeeld van de A 12 te laten volgen.

De voorzitter : De minister heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, de belangstelling voor de verkeersveiligheid is enorm groot. Samen met vele anderen ben ik daarover verheugd. Deze belangstelling dateert trouwens niet van vandaag.

Deze bekommernis werd reeds verscheidene malen uitgedrukt.

Ik heb inderdaad bij een gelegenheid, collega De Groot heeft ernaar verwezen, uitdrukkelijk gewezen op de inspanningen die wij op korte termijn voor de verbetering van de verkeersveiligheid op de Boomsesteenweg, de A 12, wensen te leveren.

Deze weg kan misschien als symbool gelden voor de vele vergissingen die in het verleden werden gemaakt. Het is een collectieve schuld. Mijn voorgangers hebben dat gezegd. Men heeft een aantal problemen laten culminereren met als gevolg dat wij ons vandaag met vereende krachten moeten inzetten om te trachten opnieuw naar veiliger omstandigheden te gaan. U moet weten dat een aantal zaken bijna onomkeerbaar zijn en dat we moeten roeien met de riemen die we nog hebben.

De interpellanten hebben een aantal bedenkingen en suggesties geformuleerd en vragen gesteld. De suggesties worden in dank aanvaard. Er zal zeker rekening worden mee gehouden bij het uittekenen van meer definitieve en structurele oplossingen.

Wat de vragen in verband met de roodlicht-camera betreft, denk ik dat de noodwendigheid ervan, los van de principiële discussie, door niemand in twijfel wordt getrokken. Ik denk ook dat wij erin zullen slagen om, met zin voor pragmatisme, een einde te stellen aan de principiële discussie. Het is een kwestie van gezond verstand.

De mensen begrijpen niet dat als absolute voorwaarde wordt gesteld dat een camera moet worden bewaakt, dat het dus een bemande camera moet zijn, terwijl wordt vastgesteld dat wanneer er een bemande camera is, de man die de camera bewaakt in negen op de tien gevallen een hazeslaapje aan het doen is. Het verschil tussen een bemande en een onbemande camera is dus puur symbolisch. Ik denk dat er in de feiten nauwelijks een onderscheid te merken is.

Er werd gevraagd of er reeds initiatieven werden genomen. Ter zake hebben wij aan de heer Wathélet ge-

Kelchtermans

vraagt om een initiatief te nemen. Er zijn dus afspraken waardoor wij binnen de kortst mogelijke tijd, in een nationale context, contacten zullen hebben met de parketten-generaal om nu reeds in een aantal domeinen, niet alleen inzake verkeersveiligheid, waar een vervolgingsbeleid noodzakelijk is, op te treden, zodat de repressieve aspecten worden aanvaard. Ik denk dus ook aan problemen in verband met ruimtelijke ordening. Onrechtstreeks houden zij met elkaar verband.

Het probleem van de onbemande roodlichtcamera staat op de agenda van de eerstvolgende interministeriële conferentie. We zullen er ons standpunt toelichten. Ik verheug mij over de quasi-doorbraak van dit probleem naar aanleiding van de bespreking van het wetsvoorstel van collega Ansoms in de commissie voor het Verkeer en waar de minister voor het Verkeer, de heer Coëme, zo goed als toegezegd heeft dat hij, op de datum waarnaar de heer Ansoms heeft verwezen, waarschijnlijk met een positief antwoord zal komen.

Wij hebben in de begroting voor dit jaar 20 miljoen frank ingeschreven voor onbemande camera's. Wij hebben dus een bijkomende bestelling geplaatst. Wij zullen dit systeem trouwens uitbreiden. De bedoeling is om iedereen voor zijn verantwoordelijkheid te plaatsen. De parketten-generaal hebben die boodschap trouwens meegekregen. Het fotomateriaal met aanduiding van de roodrijders wordt hen week na week ter beschikking gesteld. De morele druk zal van die aard zijn dat het probleem niet verder meer zal kunnen worden genegeerd en zeker niet wanneer het ook hier wordt geassocieerd met het kruispunt van de Pierstraat op de Boomsesteenweg waar in amper enkele weken tijd vier doden te betreuren zijn. Er werd hier trouwens naar verwezen.

Heel de Boomsesteenweg moet worden verbeterd. Ik ga daarmee akkoord. Ik steun dit voorstel. Het is om die reden dat wij vooral op dit gevaarlijk punt bijzondere initiatie-

ven hebben genomen. Iedereen denkt dat hij daar nog oplossingen kan aanbrengen waar anderen nog niet hebben aan gedacht. Ik verwijs naar de globale discussie die wij zullen moeten voeren wanneer het multimodaal vervoermodel Antwerpen en omgeving ter beschikking is. Er is ook nog heel de discussie over de rol van het openbaar vervoer met de punten waar wij een duidelijke aflijning zullen moeten maken en waar, conform de suggestie van Herman Candries, de vervoerfuncties duidelijk moeten worden gescheiden van het doorgaand verkeer met het woon- en werkverkeer ter plaatse. Ik verwijs ook naar het pilootproject voor heel Vlaanderen dat momenteel in de regio Antwerpen wordt uitgevoerd en dat tegen het einde van dit jaar ter beschikking moet zijn.

Er werden ook vragen gesteld omtrent de tijdslimiet binnen **dewelke** wij de Boomsesteenweg veiliger willen maken. De werken ten bedrage van 350 miljoen frank die voor verbetering in de begroting werden ingeschreven, zullen dit jaar worden aanbesteed en de uitvoering is voor volgend jaar voorzien. Ik wens nogmaals te beklemtonen dat deze werken geen vertraging zullen betekenen van de verbeteringswerken aan de Boudewijnsnelweg. De beëindiging van de structurele onderhoudswerken blijft binnen dezelfde termijn voorzien.

De heer Ansoms heeft gevraagd of bovengenoemde werken, en ook eventueel andere, in meerjarige investeringsprogramma's kunnen worden verankerd. De SERV heeft ter zake binnen zijn kader een speciale cel opgericht waarin haar rol als wegencommissie duidelijk wordt beklemtoond zodat een quasi wetenschappelijke, verkeerstechnische begeleiding bestaat van de investeringsprogramma's die door het Vlaamse Gewest worden voorgesteld. Zoals de Havencommissie voor bepaalde projecten advies uitbrengt, zal ook de SERV binnen een Wegencommissie advies uitbrengen inzake meerjarige investeringsprogramma's. Dit betekent dus zeker geen verankering. Nochtans zal een engagement van

een beleidsorgaan inzake de uitvoering van een meerjarig investeringsprogramma geadviseerd door de SERV, door een eventuele opvolger niet zo neutraal kunnen worden beschouwd of genegeerd. Inderdaad, indien hij of zij wijzigingen wenst aan te brengen, zal de Wegencommissie van de SERV waarschijnlijk over de nodige positieve argumenten moeten beschikken vooraleer een ander advies wordt verstrekt.

Ik meen trouwens dat ook geen andere verankeringen mogelijk zijn, vermits jaar na jaar investeringsprogramma's worden vastgelegd, rekening houdend met de budgetten die hiervoor ter beschikking worden gesteld.

Als men alle investeringsprojecten die rechtstreeks met verkeersveiligheid te maken hebben, op een rij zet, is het vaak om wanhopig te worden wanneer men vaststelt welke bedragen hiermee soms zijn gemoeid. Het is dus ondenkbaar dat de eerste inspanning die het Vlaamse Gewest op dat vlak in het begrotingsjaar 1993 doet om de achterstand weg te werken, ook voor het onderhoud van de wegen wat rechtstreeks met verkeersveiligheid heeft te maken, wordt uitgesteld. De soms subtiele opdeling tussen veiligheid en onderhoud is verkeerd. Bovendien is de verdenking van mogelijke connecties met de betonnijverheid een goedkope bewering. Het gaat hier om het structureel onderhoud van wegen die onveilig zijn, onder meer door spoorvorming enzovoort, omdat zowel gewestwegen als autosnelwegen jarenlang onvoldoende werden onderhouden. De inspanning die wij dit jaar hebben gedaan, moet meerdere jaren worden volgehouden, **zoniet** wordt afbreuk gedaan aan de reële problemen op het vlak van **verkeersonveiligheid**. Bovendien betekent het een serieuze inbreuk op de geloofwaardigheid van het beleid wanneer men een belangrijke inspanning aankondigt en, nauwelijks gestart zijnde, deze inspanning reeds stopzet.

De vraag waar het rendement inzake verkeersveiligheid het hoogst is, moet binnen deze problematiek worden gezien. Onderhoud, verkeersvei-

Kelchtermans

ligheid, leefbaarheid, doortochtprogramma's, zijn allemaal elementen die in de eerste twee zijn onder te brengen. Het afwerken van de wegen is de laatste prioriteit. Nieuwe wegen zijn uitgesloten, tenzij de verkeersveiligheid er in eerste instantie een prioriteit zou van maken, wat voor sommige ringwegen mogelijks het geval kan zijn. Welke optie is nu het meest rendabel inzake verkeersveiligheid? In verband met verkeersveiligheid zijn doortochtprogramma's bijzonder belangrijk omdat zij de veiligheid sterk bevorderen.

Wat de fietspaden betreft, spreek ik de bewering van daarstraks tegen. Inderdaad, men moet niet alleen rekening houden met de kredieten die hiervoor in de begroting 1993 zijn ingeschreven. Fietspaden worden ook aangelegd wanneer aan sommige wegen structureel een nieuwe onderhoudsbeurt wordt gegeven, wat vaak met andere werken wordt gecombineerd. In 1993 worden 120 kilometer meer fietspaden aangelegd in vergelijking met 1991. Ook mijn voorganger heeft op dit vlak belangrijke beleidsaccenten gelegd. Deze inspanning werd niet gehalveerd. Ik spreek ook tegen wat mijn voorganger daaromtrent meende te moeten besluiten. Er moet inderdaad worden gelet op het totaal aantal kilometer fietspaden die in 1993 worden aangelegd en, zoals gezegd, worden dit jaar 120 kilometer meer fietspaden aangelegd in vergelijking met het jaar 1991.

De budgetten zullen worden aangewend zowel voor structureel onderhoud als voor het aanleggen van ringwegen waarop trouwens vaak de eerste fietspaden te voorschijn kwamen. Deze werken vloeien dus niet enkel voort uit de afzonderlijke kredieten die voor fietspaden zijn bestemd. Mijnheer de voorzitter, ik ben ook van mening dat het Structuurplan Vlaanderen in een bredere context moet worden beschouwd. Dit plan zal ons immers de gelegenheid bieden een aantal discussies te voeren, **weze** het in de meeste gevallen **post factum**, over hoe men kan voorkomen dat de problemen op elkaar zouden inwerken. In dat verband werd

als duidelijke verwittiging verwezen naar de weg Antwerpen-Mechelen. De ruimtelijke ontwikkeling rond de Boomsesteenweg verklaart grotendeels het ontstaan van de problemen. Dienaangaande ben ik het eens met de heer Ansoms wanneer hij zegt dat de vermenging van functies momenteel aanleiding geeft tot de grootste problemen. Volgens mij zou het integreren van andere vormen van vervoer daar nuttig zijn. Dat project moet dan ook zo worden beschouwd.

Wat de werken op lange termijn rond de Boomsesteenweg betreft is het laatste woord zeker nog niet uitgesproken. Indien men doorgaat met het project — ik denk ook aan de werken aan de Pierstraat — dan zal de kostprijs hiervan ongeveer 2,1 miljard frank bedragen. Dat geeft een idee van de budgetten waarover het gaat. Men mag ook niet vergeten dat men na de uitvoering van deze werken slechts één van de vele gelijkaardige problemen in Vlaanderen heeft opgelost. Dit is tevens een uitnodiging om een aantal alternatieven onder de loupe te nemen, die op een meer gecoördineerde en geïntegreerde manier een oplossing kunnen bieden.

Zowel de heer Candries als de heer Van Nieuwenhuysen stelden een aantal concrete vragen omtrent de spoorwegbrug over de Rupel. In een eerste fase hebben wij hiervoor een budget van 100 miljoen frank gepland. Voor 1994 werd ongeveer hetzelfde bedrag weerhouden. De werken zouden in 1996 moeten worden beëindigd.

Wat de ring rond Willebroek betreft werd ook een kleine wijziging aangebracht aan het gewestplan. De aanbestedingen zullen gebeuren in 1993.

Mijnheer Van Nieuwenhuysen, ik beschik niet over de nodige gegevens om u te antwoorden op uw vragen met betrekking tot het kruispunt. Ik zal de nodige opzoekingen laten verrichten en uw vragen schriftelijk beantwoorden.

Mijnheer de voorzitter, ik heb heel wat nuttige suggesties gehoord. Deze bespreking gaf ons de gelegenheid de

problemen in een ruimere context te situeren.

De voorzitter : De heer De Groot heeft het woord.

De heer E. De Groot (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijnheer de minister, collega's, ik zal zeer bondig nog een aantal opmerkingen maken, ook ten aanzien van de heer Van Dienderen die mij een paar goede punten gaf.

Wat de sneltram betreft ben ik ervan overtuigd dat men de mogelijkheden moet onderzoeken om hem op het vlak van de infrastructuur als het ware in te bakken in het geheel. Het aanleggen van een tramlijn in het centrum van Boom zou opnieuw een gevaarlijke situatie doen ontstaan. Mijn hele leven reeds woon ik in Boom en ik heb de tram heel wat mensen zien aanrijden. Ik vind het dus helemaal geen goed idee opnieuw een tram door het Boomse centrum te laten rijden.

Dit wil niet zeggen dat voor de rest van het traject niet moet worden nagegaan of een sneltram eventueel na aanleg van bijkomende parkeerplaatsen niet kan zorgen voor een goede verbinding met Antwerpen.

Ik herhaal dat ik voorstander ben van de uitbouw van een volwaardige autoweg omdat het er niet alleen op aan komt de toevoer van de trafiek te beperken. Immers, de Rupelstreek zit gelukkig opnieuw in de economische lift. Dat was niet het geval toen de E19 werd aangelegd waarvan men zei — ik verwijs naar de uitspraak van de heer Van Dienderen — dat het de A 12 zou ontlasten. Toen werd de Rupelstreek geconfronteerd met een volledig economisch verval. Daarin is nu een kentering gekomen. Er hebben zich nieuwe, over het algemeen milieuvriendelijke bedrijven gevestigd die echter wel meestal tot de tertiaire sector behoren, wat toch meer vervoer met zich brengt. Die stijging is niet onaanzienlijk en geeft aanleiding tot problemen, waarnaar ook de heer Van Dienderen heeft verwezen.

Daarom precies zullen de gemeenten

De Groot

Boom, Niel, Rumst en Aartselaar overleggen in verband met een globaal verkeersplan in samenwerking met de GOM dat nadien aan de minister — hij is van het initiatief op de hoogte — zal worden voorgelegd zodat hij de nodige maatregelen kan nemen. Al te vaak moet men vaststellen dat iedereen wel met een zwarte of groene vlag voor zijn deur staat te zwaaien omdat er te veel verkeer is, maar dat men niet liever heeft dat het verkeer maar aan de deur van een ander passeert. Dat is voor ons geen aanvaardbare oplossing.

Ook de noordelijke ontsluiting van het industrieterrein van Boom is van essentieel belang om de woonkernen zo veel mogelijk te ontlasten van het verkeer van en naar het industrieterrein. Dit vraagstuk past ook in een algemeen kader waarop ik hier niet wenste in te gaan omdat het het thema van de interpellatie oversteeg en het de aandacht van het essentiële probleem, namelijk dat er ten spoedigste een volwaardige autoweg moet komen, zou afleiden. Die oplossing zal meer veiligheid voor de omwonenden betekenen. De ontsluiting zal ook meteen de economische situatie van de streek ten goede komen.

Mijnheer de minister, ten slotte bedank ik u voor de door u voorgestelde oplossingen die ongetwijfeld in de richting gaan van de denkbeelden die wij ter zake koesteren.

De voorzitter : De heer Van Dienderen heeft het woord.

De heer H. Van Dienderen (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, op de eerste plaats kondig ik aan dat ik overweeg een motie in te dienen.

Ten tweede laat ik collega De Groot het volgende opmerken. Ik heb tijdens de paasvakantie het openbaar vervoer in Groot-Brittannië bestudeerd en geregeld gebruik gemaakt van de nieuwe supertram die Manchester en omgeving bedient en in de oude sporen van British Rail rijdt tot middenin het zeer drukke centrum. Welnu, hoewel de inwoners geen

tram meer gewoon waren, is de veiligheid er verzekerd.

Ik vestig er trouwens de aandacht van de collega op dat het openbaar vervoer, de tram en de trein, in 1991 in totaal 10 dodelijke slachtoffers heeft geëist, terwijl het autoverkeer andermaal bijna 2.000 slachtoffers voor zijn rekening nam.

Als wij er dus in slagen om ons meer via het openbaar vervoer te verplaatsen, dan is dit niet alleen goed voor het milieu, maar ook voor de veiligheid.

De specialisten van verkeersveiligheid wijzen erop dat België de jongste jaren wat de dodelijke slachtoffers per afgelegde kilometer betreft erop is vooruitgegaan. Er zijn inderdaad minder doden gevallen. Dat klopt, maar het aantal afgelegde kilometers is gestegen en het aantal doden blijft jammer genoeg al jarenlang hangen op ongeveer 2.000. Dit is eens te meer een argument om de mogelijkheden van het openbaar vervoer te maximaliseren, ook ten zuiden van Antwerpen.

Mijnheer de minister, u hebt om suggesties gevraagd. Welnu, mijns inziens moet die strategie centraal worden gesteld en tezelfder tijd moet de doorstroming van het autoverkeer aan banden worden gelegd. In die zin — hier verschil ik grondig van mening met de minister — moeten niet telkens opnieuw de knelpunten voor het autoverkeer worden opgelost ten koste van vaak vele miljoenen frank, maar eerder positief gebruikt om milieuvriendelijkere alternatieven ingang te doen vinden om zo de automobilist uit te nodigen datgene te doen waartoe hij volgens opiniepeilingen bereid is, namelijk overstappen naar het openbaar verkeer.

Mijnheer de minister, ik heb nog een bijkomende vraag inzake de onderhoudsproblemen waarnaar u hebt verwezen. Deze worden grotendeels veroorzaakt door de overbelasting van de vrachtwagens die tot meer dan 60 ton wegen. Is het niet dringend nodig om daaraan paal en perk te stellen ? Ik vind in het jongste rapport van het World Watch Institute

een verbazingwekkend cijfer. Zo zou een vrachtwagen met een toegelaten gewicht van 40 ton de wegen 9.500 keer meer verslijten dan een doorsnee personenwagen.

Wij dringen erop aan bij de minister om die grens van 40 ton absoluut te behouden en streng de hand aan te houden aan de toepassing ervan. Wij vragen ons zelfs af of die grens niet moet worden verlaagd.

De voorzitter : Minister Kelchtermans heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans : Mijnheer de voorzitter, het moet duidelijk zijn dat over de problematiek van het overgewicht op onze wegen overleg wordt gepleegd met minister Wathlet en op de interministeriële conferentie ook met minister Coëme. De begroting voorziet ook de bouw van een aantal weegbruggen om het overgewicht ook echt te kunnen controleren. Onze mogelijkheden zijn natuurlijk beperkt. Principieel zitten wij echter op dezelfde golflengte.

De voorzitter : De heer De Groot heeft het woord.

De heer E. De Groot : Mijnheer Van Dienderen, ik ben geen tegenstander van een sneltram. We moeten in de nieuwe richting denken en nagaan hoe we het aanzwellen van de verkeersstroom voor kunnen zijn.

De infrastructuur van de gemeente Boom is echter niet vergelijkbaar met die van Manchester. Alle proporties in acht genomen heeft een stad als Manchester meer uitwijkmogelijkheden dan Boom. Dat doet niets af aan het principe van de sneltram. Ik ben in Boom geboren en woon er nog steeds en kan u verzekeren dat het centrum van onze gemeente daarvoor niet geschikt is.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Mijnheer Van Dienderen, mag ik u erop wijzen dat gelet op ons nieuw reglement met redenen omklede moties voortaan schriftelijk moeten worden aangekondigd. Voor vandaag zullen we dat door de vingers zien.

Door de heer Van Dienderen werd

Voorzitter

tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet uiterlijk 24 uren na de sluiting van de vergadering zijn ingediend.

De Raad zal zich daarover tijdens een volgende openbare vergadering moeten uitspreken.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heren Candries, De Groot, Bartholomeeussen en Ansoms werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie ingediend. Ze zal worden gedrukt en rondgedeeld.

De Raad zal zich daarover tijdens een volgende openbare vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

ONTWERP VAN DECREET houdende de eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van instellingen van openbaar nut voor het begrotingsjaar 1984
— 23 (1992-1993) — Nrs. 1 en 2
— 24 (BZ 1992) — Nr. 1 (Rapport van het Rekenhof)

ONTWERP VAN DECREET houdende de eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van instellingen van openbaar nut voor het begrotingsjaar 1985
— 23-A (1992-1993) — Nrs. 1 en 2
— 24-A (BZ 1992) — Nr. 1 (Rapport van het Rekenhof)

Algemene bespreking

De voorzitter : Aan de orde zijn het ontwerp van decreet houdende de eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van instellingen van openbaar nut voor het begrotingsjaar 1984 en het ontwerp van decreet houdende de eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van instellingen van openbaar nut voor het begrotingsjaar

1985, die door de commissie samen werden behandeld.

Wij volgen hier dezelfde werkwijze.

De algemene bespreking is geopend. De heer Taylor, verslaggever, verwijst naar zijn verslag.

Vraagt nog iemand het woord ?
(Nee)

Aangezien niemand meer het woord vraagt, verklaar ik de algemene bespreking gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter : Aan de orde is de artikelsgewijze bespreking van het ontwerp van decreet houdende de eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van instellingen van openbaar nut voor het begrotingsjaar 1984.

TITEL 1

Begrotingsjaar 1984

HOOFDSTUK 1

Vastleggingen gedaan in uitvoering van de begroting

AFDELING 1

Vaststelling van de vastleggingen

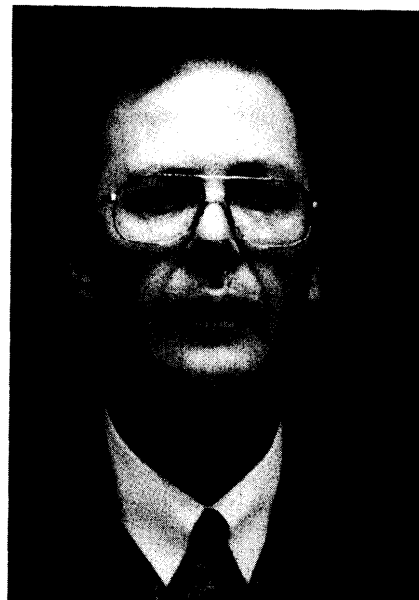
Artikel 1

De vastleggingen van uitgaven ten laste van de vastleggingskredieten van het begrotingsjaar 1984 bedragen, voor de lopende verrichtingen, overeenkomstig de bijgaande tabel A, kolom 6, de som van F. **337.872.382** .

— **Aangenomen.**

Artikel 2

De vastleggingen van uitgaven ten laste van de vastleggingskredieten van het begrotingsjaar 1984 bedragen, voor de kapitaalsverrichtingen, overeenkomstig de bijgaande tabel A, kolom 6, de som van F. **9.197.657.579** .



De interpellatie van VL D- Raadslid Etienne De Groot over de onveilige toestand op de A 12 groeide uit tot een debat over de verkeersveiligheid

— **Aangenomen.**

AFDELING 2

Vaststelling van de vastleggingskredieten

Artikel 3

De vastleggingskredieten — lopende verrichtingen — bedragen voor het begrotingsjaar 1984 in totaal F. 867.361.270 (tabel A, kolom 5).

Dit bedrag omvat :

1. een bedrag vastleggingskredieten van F. 347.000.000 omgedeeld bij de begrotingsdecreten en als volgt samengesteld :

- a. oorspronkelijke begroting
F. 329.500.000
- b. aanpassing van de begroting
+ F. 17.500.000

(tabel A, kolommen 1,2 en 3) ;

2. een bedrag vastleggingskredieten van F. **520.361.270** van het begrotingsjaar 1983 naar het begrotingsjaar 1984 overgedragen bij toepassing van

Voorzitter

de artikelen 17 en 18 van de Comptabiliteitswet van 28 juni 1963 (tabel A, kolom 4).

— Aangenomen.

Artikel 4

De vastleggingskredieten — kapitaalverrichtingen — bedragen voor het begrotingsjaar 1984 in totaal F. 21.709.209.210 (tabel A, kolom 5).

Dit bedrag omvat :

1. een bedrag vastleggingskredieten van F. 10.946.000.000 omgedeeld bij de begrotingsdecreten en als volgt samengesteld :

- a. oorspronkelijke begroting F. 11.075.500.000
- b. aanpassing van de begroting F. — 129.500.000

(tabel A, kolommen 1,2 en 3) ;

2. een bedrag vastleggingskredieten van F. 10.763.209.210 van het begrotingsjaar 1983 naar het begrotingsjaar 1984 overgedragen bij toepassing van de artikelen 17 en 18 van de Comptabiliteitswet van 28 juni 1963 (tabel A, kolom 4).

— Aangenomen.

Artikel 5

De in totaal voor het begrotingsjaar 1984 omgedgeelde vastleggingskredieten — lopende verrichtingen — worden verminderd :

a. met een bedrag van F. 0 dat bij toepassing van de artikelen 17 en 18 van de Comptabiliteitswet van 28 juni 1963 naar het begrotingsjaar 1985 wordt overgedragen (tabel A, kolom 8) ;

b. met een bedrag van F. 529.488.888 dat wordt geannuleerd (tabel A, kolom 9).

— Aangenomen.

Artikel 6

De in totaal voor het begrotingsjaar

1984 omgedgeelde vastleggingskredieten — kapitaalverrichtingen — worden verminderd :

a. met een bedrag van F. 674.423.977 dat bij toepassing van de artikelen 17 en 18 van de Comptabiliteitswet van 28 juni 1963 naar het begrotingsjaar 1985 wordt overgedragen. Voor de overgedragen kredieten blijft de **omdeling** van het begrotingsjaar 1984 behouden in het begrotingsjaar 1985 (tabel A, kolom 8) ;

b. met een bedrag van F. 11.837.127.654 dat wordt geannuleerd (tabel A, kolom 9).

— Aangenomen.

Artikel 7

Ingevolge de bepalingen vervat in de bovenstaande artikelen 3 en 5, worden de definitieve, omgedgeelde vastleggingskredieten voor het begrotingsjaar 1984, voor de lopende verrichtingen, vastgesteld op F. 337.872.382 ; som die gelijk is aan de ten laste van het begrotingsjaar 1984 geboekte vastleggingen (tabel A, kolommen 6 en 10).

— Aangenomen.

Artikel 8

Ingevolge de bepalingen vervat in de bovenstaande artikelen 4 en 6, worden de definitieve, omgedgeelde vastleggingskredieten voor het begrotingsjaar 1984, voor de kapitaalverrichtingen, vastgesteld op F. 9.197.657.579 ; som die gelijk is aan de ten laste van het begrotingsjaar 1984 geboekte vastleggingen (tabel A, kolommen 6 en 10).

— Aangenomen.

HOOFDSTUK II

Ontvangsten en uitgaven gedaan in uitvoering van de begroting

AFDELING 1

Vaststelling van de ontvangsten

Artikel 9

De op het begrotingsjaar 1984 ten behoeve van de Vlaamse Gemeenschap vastgestelde rechten, bedragen overeenkomstig de bijgaande tabel B, kolom 3, de som van F. 76.734.251.477 Deze som is als volgt samengesteld :

- lopende ontvangsten F. 49.624.951.477
- kapitaalontvangsten F. 27.109.300.000

(tabel B, kolom 3).

— Aangenomen.

Artikel 10

De op hetzelfde begrotingsjaar 1984 aangerekende ontvangsten worden vastgesteld op F. 76.734.251.477 Deze som is als volgt samengesteld :

- lopende ontvangsten : F. 49.624.951.477
- kapitaalontvangsten F. 27.109.300.000

(tabel B, kolom 4).

— Aangenomen.

Artikel 11

De vastgestelde rechten nog te innen bij de afsluiting van het begrotingsjaar 1984 bedragen F. 0 Deze som is als volgt samengesteld :

a) geannuleerde of in onbepaald uitsstel gebrachte rechten :

- lopende ontvangsten : F. 0
- kapitaalontvangsten : F. 0
- Totaal F. 0

b) naar het volgende begrotingsjaar overgedragen rechten :

- lopende ontvangsten : F. 0
- kapitaalontvangsten : F. 0
- Totaal : F. 0

(tabel B, kolommen 5, 6 en 7).

— Aangenomen,

AFDELING 2

Vaststelling van de uitgaven

Voorzitter

Artikel 12

De tijdens het begrotingsjaar 1984 aangerekende ordonnanceringskredieten worden als volgt vastgesteld :

A. Lopende uitgaven :

1. ten laste van niet gesplitste kredieten : F. 58.411.207.644. Dit bedrag betreft de prestaties uitgevoerd :

- a) tijdens de vorige jaren
F. 4.093.241.872
- b) in de loop van het jaar
F. 54.317.965.772

2. ten laste van ordonnanceringskredieten : F. 251.179.955. Dit bedrag betreft de prestaties uitgevoerd :

- a) tijdens de vorige jaren :
F. 69.589.954
- b) in de loop van het jaar :
F. 181.590.001

B. Kapitaaluitgaven :

1. ten laste van niet gesplitste kredieten : F. 21.422.391.933. Dit bedrag betreft de prestaties uitgevoerd :

- a) tijdens de vorige jaren :
F. 1.035.409.542
- b) in de loop van het jaar :
F. 20.386.982.391

2. ten laste van ordonnanceringskredieten : F. 9.089.089.603. Dit bedrag betreft de prestaties uitgevoerd :

- a) tijdens de vorige jaren :
F. 3.308.923.691
- b) in de loop van het jaar :
F. 5.780.165.912

(tabel C, kolommen 7, 8 en 9).

— **Aangenomen.**

Artikel 13

De ten laste van het begrotingsjaar 1984 uitgevoerde betalingen, verantwoord of geregulariseerd, bedragen :

A. Lopende uitgaven ten laste van :

- niet gesplitste kredieten :
F. 56.850.681.336
- ordonnanceringskredieten :
F. 251.179.955

B. Kapitaaluitgaven ten laste van :

- niet gesplitste kredieten :
F. 21.422.391.933
 - ordonnanceringskredieten :
F. 9.089.089.603
- tabel C, kolom 7-10).

— **Aangenomen.**

Artikel 14

De ten laste van de begroting 1984 aangerekende betalingen, waarvan, bij toepassing van artikel 32 van de Comptabiliteitswet van 28 juni 1963, de verantwoording of de regularisatie naar een volgend begrotingsjaar wordt verwezen, bedragen :

A. Lopende uitgaven ten laste van :

- niet gesplitste kredieten :
F. 1.560.526.308
- ordonnanceringskredieten :
F. 0

B. Kapitaaluitgaven ten laste van :

- niet gesplitste kredieten :
F. 0
- ordonnanceringskredieten :
F. 0

(tabel C, kolom 10).

— **Aangenomen.**

AFDELING 3

Vaststelling van de betalingskredieten

Artikel 15

De betalingskredieten beschikbaar gesteld aan en omgedeeld door de Vlaamse Raad bedragen voor het begrotingsjaar 1984 :

- voor de lopende uitgaven :
— niet gesplitste kredieten :
F. 64.963.035.278
- ordonnanceringskredieten :
F. 618.107.604
- voor de kapitaaluitgaven :
— niet gesplitste kredieten :
F. 22.450.498.953
- ordonnanceringskredieten :
F. 13.000.205.430

(tabel C, kolom 6).

Die bedragen omvatten :

I. De betalingskredieten toegekend bij de begrotings- en aanpassingsdecreten worden als volgt onderverdeeld :

1. oorspronkelijke begrotingen :

a) lopende uitgaven :

- niet gesplitste kredieten :
F. 54.381.000.000
- ordonnanceringskredieten :
F. 316.500.000

b) kapitaaluitgaven :

- niet gesplitste kredieten :
F. 14.552.700.000
- ordonnanceringskredieten :
F. 9.926.800.000

(tabel C, kolom 2).

2. Aanpassingen van de kredieten :

Vermeerderingen :

a) lopende uitgaven :

- niet gesplitste kredieten :
F. 4.981.593.598
- ordonnanceringskredieten :
F. 8.100.000

b) kapitaaluitgaven :

- niet gesplitste kredieten :
F. 6.383.450.962
- ordonnanceringskredieten :
F. 598.000.000

Verminderingen :

a) lopende uitgaven :

- niet gesplitste kredieten :
F. 607.400.000
- ordonnanceringskredieten :
F. 7.000.000

b) kapitaaluitgaven :

- niet gesplitste kredieten :
F. 279.300.000
- ordonnanceringskredieten :
F. 1.285.900.000

(tabel C, kolommen 3 en 4).

II. De overdrachten van betalingskredieten bij toepassing van de artikelen 17 en 18 van de Comptabiliteitswet van 28 juni 1963 en van de speciale bepalingen, worden als volgt samengesteld :

Voorzitter

a) lopende uitgaven :

- niet gesplitste kredieten :
F. 6.207.841.680
- ordonnanceringskredieten :
F. 300.507.604

b) kapitaaluitgaven :

- niet gesplitste kredieten :
F. 1.793.647.991
- ordonnanceringskredieten :
F. 3.761.305.430

(tabel C, kolom 5).

— **Aangenomen.**

Artikel 16

Het bedrag van de voor het begrotingsjaar 1984 beschikbaar gestelde omgedeelde betalingskredieten wordt als volgt verminderd :

1. De betalingskredieten die naar het volgende begrotingsjaar worden overgedragen bij toepassing van de artikelen 17 en 18 van de Comptabiliteitswet van 28 juni 1963 en van speciale bepalingen :

a) lopende uitgaven :

- niet gesplitste kredieten :
F. 4.912.101.226
- ordonnanceringskredieten :
F. 0

b) kapitaaluitgaven :

- niet gesplitste kredieten :
F. 569.060.362
- ordonnanceringskredieten :
F. 196.340.648

II. De beschikbaar gebleven betalingskredieten die worden geannuleerd bedragen voor :

a) lopende uitgaven :

- niet gesplitste kredieten :
F. 1.660.944.734
- ordonnanceringskredieten :
F. 366.927.649

b) kapitaaluitgaven :

- niet gesplitste kredieten :
F. 459.046.658
- ordonnanceringskredieten :
F. 3.714.775.179

(tabel C, kolommen 13 en 14).

De omdeling van de over te dragen betalingskredieten blijft behouden in het begrotingsjaar 1985.

— **Aangenomen.**

Artikel 17

Aanvullende kredieten worden toegekend ten bedrage van F. 21.218.326 tot dekking van de uitgaven gedaan buiten of boven de omgedeelde kredieten uitgetrokken voor het begrotingsjaar 1984. Deze kredieten zijn als volgt samengesteld :

1. lopende uitgaven :

- niet gesplitste kredieten :
F. 21.218.326
- ordonnanceringskredieten :
F. 0

2. kapitaaluitgaven :

- niet gesplitste kredieten : F. 0
- ordonnanceringskredieten : F. 0

(tabel C, kolom 11).

Deze bijkomende betalingskredieten worden toegewezen zoals aangeduid in tabel D.

— **Aangenomen.**

Artikel 18

Ingevolge de bepalingen van de artikelen 15,16 en 17 hierboven, worden de definitieve kredieten voor het begrotingsjaar 1984 als volgt samengesteld :

1. lopende verrichtingen :

- niet gesplitste kredieten :
F. 58.411.207.644
- ordonnanceringskredieten :
F. 251.179.955

2. kapitaalverrichtingen :

- niet gesplitste kredieten :
F. 21.422.391.933
- ordonnanceringskredieten :
F. 9.089.089.603

Die sommen zijn gelijk aan de ordonnanceringen aangerekend ten laste van de begroting 1984, overeenkomstig tabel C kolommen 7 en 15.

— **Aangenomen.**

HOOFDSTUK III

Ontvangsten en uitgaven gedaan in uitvoering van de afzonderlijke sectie van de begroting

Artikel 19

De ontvangsten van het begrotingsjaar 1984 geboekt op de Afzonderlijke Sectie van de begroting bedragen F. 49.889.382.915 (tabel E, kolom 2).

— **Aangenomen.**

Artikel 20

De uitgaven van het begrotingsjaar 1984 aangerekend op de Afzonderlijke Sectie van de begroting bedragen F. 36.066.180.229 (tabel E, kolom 3).

Dit bedrag omvat :

— verantwoorde of geregulariseerde betalingen : F. 35.973.122.839

— betalingen waarvan de verantwoording of de regularisatie bij toepassing van art. 32 van de Comptabiliteitswet van 28 juni 1963 naar een volgend begrotingsjaar wordt verwezen : F. 93.057.390

(tabel E, kolom 4).

— **Aangenomen.**

Artikel 21

De algemene eindcijfers van de Afzonderlijke Sectie van de begroting 1984 worden als volgt vastgesteld :

— ontvangsten : F. 49.889.382.915
— uitgaven : F. 36.066.180.229
— saldo 1984 : F. 13.823.202.686

(tabel E, kolommen 2, 3 en 5).

Dit saldo, samengevoegd met het negatieve saldo van F. 5.127.915.332 op 1.1.1984, brengt het eindsaldo per 31.12.1984 op een bedrag van F. **8.695.287.354.**

Het saldo wordt in zijn zelfde samenstelling overgedrag rekening van het begrotingsjaar 1985.

Voorzitter

— Aangenomen.

HOOFDSTUK IV

Vastleggingen gedaan in uitvoering van het begrotingsdecreet

AFDELING 1

Vaststelling van de vastleggingsmachtigingen

Artikel 22

De in toepassing van de artikelen 34, 40, 41, 42 en 43 van het begrotingsdecreet toegewezen vastleggingsmachtigingen voor het begrotingsjaar 1984 belopen, overeenkomstig de bijgaande tabel F (totaal A1, kolom 2), de som van F. 13.730.200.000 .

— Aangenomen.

Artikel 23

De in toepassing van artikel 12, eerste en tweede lid van het begrotingsdecreet aan het fonds voor de Bouw van Ziekenhuizen en medisch-sociale instellingen toegewezen vastleggingsmachtigingen van het begrotingsjaar 1984 belopen, overeenkomstig de bijgaande tabel F (totaal A2, kolom 2), de som van F. 2.470.000.000 .

— Aangenomen.

Artikel 24

De in toepassing van de artikelen 13, 15 en 49 van het begrotingsdecreet toegekende machtigingen tot het aangaan van verbintenissen strekkende tot betaling op de vervalddag van de intrest en aflossing van toelagenvervangende leningen, belopen overeenkomstig tabel F (totaal B1, kolom 2), de som van F. 6.113.000.000 .

— Aangenomen.

Artikel 25

De in toepassing van artikel 12, derde en vierde lid, van het begrotings-

decreet aan het Fonds voor de Bouw van Ziekenhuizen en medisch-sociale instellingen voor het begrotingsjaar 1984 toegekende machtigingen tot het aangaan van de verbintenis strekkende tot het betalen op de vervalddag, van de intrest en de aflossing binnen een termijn van ten hoogste 20 jaar van toelagenvervangende leningen toegestaan door het Gemeentekrediet, belopen voor het begrotingsjaar 1984, overeenkomstig de bijgaande tabel F (totaal B2, kolom 2), de som van F. 850.000.000 .

— Aangenomen.

Artikel 26

De in toepassing van artikel 48 van het begrotingsdecreet aan de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting, de Nationale Landmaatschappij en het Woningfonds van de Bond van Grote en Jonge Gezinnen voor het begrotingsjaar 1984 toegekende verbintenismachtigingen belopen overeenkomstig de bijgaande tabel F (totaal B3, kolom 2), de som van F. 10.900.000.000

— Aangenomen.

AFDELING 2

Vaststelling van de aanwendingen

Artikel 27

De aanwendingen van de door de artikelen 34, 40, 41, 42 en 43 van het begrotingsdecreet toegewezen machtigingen belopen voor het begrotingsjaar 1984 de som van F. 13.400.225.250 (tabel F, totaal A1, kolom 3).

De niet-aangewende en te annuleren machtigingen toegekend door deze artikelen belopen de som van F. 329.974.750 (tabel F, totaal A1, kolom 4).

— Aangenomen.

Artikel 28

De aanwendingen van de door artikel 12, eerste en tweede lid, van het be-

grotingsdecreet toegewezen machtigingen belopen voor het begrotingsjaar 1984 de som van F. 2.229.432.000 (tabel F, totaal A2, kolom 3).

De niet-aangewende en te annuleren machtigingen toegekend in toepassing van artikel 12, eerste lid, belopen F. 240.568.000 (tabel F, totaal A2, kolom 4).

— Aangenomen.

Artikel 29

De aanwendingen van de door de artikelen 13, 15 en 49 van het begrotingsdecreet toegekende machtigingen belopen voor het begrotingsjaar 1984 de som van F. 5.730.508.322 (tabel F, totaal B1, kolom 3).

De niet-aangewende en te annuleren machtigingen toegekend door deze artikelen belopen de som van F. 382.491.678 (tabel F, totaal B1, kolom 4).

— Aangenomen.

Artikel 30

De aanwendingen van de door artikel 12, derde en vierde lid, van het begrotingsdecreet toegekende machtigingen belopen voor het begrotingsjaar 1984 de som van F. 720.012.000 (tabel F, totaal B2, kolom 3).

De niet-aangewende en te annuleren machtigingen toegekend door deze bepalingen belopen de som van F. 129.988.000 (tabel F, totaal B2, kolom 4).

— Aangenomen.

Artikel 31

De aanwendingen van de door artikel 48 van het begrotingsdecreet toegekende machtigingen belopen voor het begrotingsjaar 1984 de som van F. 9.783.600.000 (tabel F, totaal B3, kolom 3).

De niet-aangewende en te annuleren machtigingen toegekend door dit artikel belopen de som van F.

Voorzitter

1.116.400.000 (tabel F, totaal B3, kolom 4).

— *Aangenomen.*

TITEL II

Verrichtingen gedaan ter uitvoering van de begrotingen van de instellingen van openbaar nut van categorie A, opgesomd in artikel 1 van de wet van 16 maart 1954

HOOFDSTUK I

Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaams Gewest

AFDELING 1

Lopend jaar

Artikel 32

De eindregeling van de begroting van O.V.A.M. is, voor het begrotingsjaar 1984, als volgt vastgesteld :

- de ontvangsten op een bedrag van F. 442.544.552
- de uitgaven op een bedrag van F. 207.441.301

zodat er voor het jaar 1984 een overschot is van F. 235.103.251 waardoor het gecumuleerd overschot op 31 december 1984 F. 359.812.556 bedraagt.

— *Aangenomen.*

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

Wij zullen om 16 uur de hoofdelijke stemming over het gehele ontwerp van decreet houden.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter : Aan de orde is de artikelsgewijze bespreking van het ontwerp van decreet houdende de eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van instellingen van openbaar nut voor het begrotingsjaar 1985.

TITEL 1

Begrotingsjaar 1985

HOOFDSTUK 1

Vastleggingen gedaan in uitvoering van de begroting

AFDELING 1

Vaststelling van de vastleggingen

Artikel 1

De vastleggingen van uitgaven ten laste van de vastleggingskredieten van het begrotingsjaar 1985 bedragen, voor de lopende verrichtingen, overeenkomstig de bijgaande tabel A, kolom 6, de som van BEF 327.719.070.

— *Aangenomen.*

Artikel 2

De vastleggingen van uitgaven ten laste van de vastleggingskredieten van het begrotingsjaar 1985 bedragen, voor de kapitaalverrichtingen, overeenkomstig de bijgaande tabel A, kolom 6, de som van BEF **7.707.249.779.**

— *Aangenomen.*

AFDELING 2

Vaststelling van de vastleggingskredieten

Artikel 3

De vastleggingskredieten — lopende verrichtingen — bedragen voor het begrotingsjaar 1985 in totaal BEF 336.400.000 (tabel A, kolom 5).

Dit bedrag omvat :

1. een bedrag vastleggingskredieten van BEF 336.400.000 omgedeeld bij de begrotingsdecreten en als volgt samengesteld :

- a. oorspronkelijke begroting :
BEF 290.300.000

- b. aanpassing van de begroting :
BEF 46.100.000

(tabel A, kolommen 1, 2 en 3) ;

2. een bedrag vastleggingskredieten van BEF 0 van het begrotingsjaar 1984 naar het begrotingsjaar 1985 overgedragen bij toepassing van de artikelen 17 en 18 van de Comptabiliteitswet van 28 juni 1963 (tabel A, kolom 4).

— *Aangenomen.*

Artikel 4

De vastleggingskredieten — kapitaalverrichtingen — bedragen voor het begrotingsjaar 1985 in totaal BEF 9.251.923.977 (tabel A, kolom 5).

Dit bedrag omvat :

1. een bedrag vastleggingskredieten van BEF 8.577.500.000 omgedeeld bij de begrotingsdecreten en als volgt samengesteld :

- a. oorspronkelijke begroting :
BEF 7.544.200.000
- b. aanpassing van de begroting :
BEF 1.033.300.000

(tabel A, kolommen 1, 2 en 3) ;

2. een bedrag vastleggingskredieten van BEF 674.423.977 van het begrotingsjaar 1984 naar het begrotingsjaar 1985 overgedragen bij toepassing van de artikelen 17 en 18 van de Comptabiliteitswet van 28 juni 1963 (tabel A, kolom 4).

— *Aangenomen.*

Artikel 5

De in totaal voor het begrotingsjaar 1985 omgedeelde vastleggingskredieten — lopende verrichtingen — worden verminderd met een bedrag van BEF 8.680.930 dat bij toepassing van de artikelen 17 en 18 van de Comptabiliteitswet van 28 juni 1963 naar het begrotingsjaar 1986 wordt overgedragen. Voor de overgedragen kredieten blijft de **omdeling** van het begrotingsjaar 1985 behouden in het begrotingsjaar 1986 (tabel A, kolom 8).

Voorzitter

— Aangenomen.

Artikel 6

De in totaal voor het begrotingsjaar 1985 omgedeelde vastleggingskredieten — kapitaalverrichtingen — worden verminderd met een bedrag van BEF 1.544.674.198 dat bij toepassing van de artikelen 17 en 18 van de Comptabiliteitswet van 28 juni 1963 naar het begrotingsjaar 1986 wordt overgedragen. Voor de overgedragen kredieten blijft de omdeling van het begrotingsjaar 1985 behouden in het begrotingsjaar 1986 (tabel A, kolom 8).

— Aangenomen.

Artikel 7

Ingevolge de bepalingen vervat in de bovenstaande artikelen 3 en 5, worden de definitieve, omgedeelde vastleggingskredieten voor het begrotingsjaar 1985, voor de lopende verrichtingen, vastgesteld op BEF 327.719.070 ; som die gelijk is aan de ten laste van het begrotingsjaar 1985 geboekte vastleggingen (tabel A, kolommen 6 en 10).

— Aangenomen.

Artikel 8

Ingevolge de bepalingen vervat in de bovenstaande artikelen 4 en 6, worden de definitieve, omgedeelde vastleggingskredieten voor het begrotingsjaar 1985, voor de kapitaalverrichtingen, vastgesteld op BEF 7.707.249.779 ; som die gelijk is aan de ten laste van het begrotingsjaar 1985 geboekte vastleggingen (tabel A, kolommen 6 en 10).

— Aangenomen.

HOOFDSTUK II

Ontvangsten en uitgaven gedaan in uitvoering van de begroting

AFDELING 1

Vaststelling van de ontvangsten

Artikel 9

De op het begrotingsjaar 1985 ten behoeve van de Vlaamse Gemeenschap vastgestelde rechten, bedragen overeenkomstig de bijgaande tabel B, kolom 3, de som van BEF 83.153.073.446. Deze som is als volgt samengesteld :

- lopende ontvangsten : BEF 56.684.025.486
- kapitaalontvangsten : BEF 26.469.047.960
- opbrengst van leningen : BEF

(tabel B, kolom 3).

— Aangenomen.

Artikel 10

De op hetzelfde begrotingsjaar 1985 aangerekende ontvangsten worden vastgesteld op BEF 83.153.073.446. Deze som is als volgt samengesteld :

- lopende ontvangsten : BEF 56.684.025.486
- kapitaalontvangsten : BEF 26.469.047.960
- opbrengst van leningen : BEF —

(tabel B, kolom 4).

— Aangenomen.

Artikel 11

De vastgestelde rechten nog te innen bij de afsluiting van het begrotingsjaar 1985 bedragen BEF 0. Deze som is als volgt samengesteld :

- a) geannuleerde of in onbepaald uitsel gebrachte rechten :

- lopende ontvangsten : BEF 0
- kapitaalontvangsten : BEF 0
- Totaal : BEF 0

- b) naar het volgende begrotingsjaar overgedragen rechten :

- lopende ontvangsten : BEF 0
- kapitaalontvangsten : BEF 0
- Totaal : BEF 0

(tabel B, kolommen 5, 6 en 7).

— Aangenomen.

AFDELING 2

Vaststelling van de uitgaven

Artikel 12

De tijdens het begrotingsjaar 1985 aangerekende ordonnanceringen worden als volgt vastgesteld :

A. Lopende uitgaven :

- 1. ten laste van niet gesplitste kredieten :

BEF 57.453.601.233

Dit bedrag betreft prestaties uitgevoerd :

- a) tijdens de vorige jaren : BEF 3.137.958.461
- b) in de loop van het jaar : BEF 54.315.642.772

- 2. ten laste van ordonnanceringskredieten :

BEF 234.490.514

Dit bedrag betreft prestaties uitgevoerd :

- a) tijdens de vorige jaren : BEF **76.339.712**
- b) in de loop van het jaar : BEF 158.150.802

B. Kapitaaluitgaven :

- 1. ten laste van niet gesplitste kredieten :

BEF 13.919.058.245

Dit bedrag betreft prestaties uitgevoerd :

- a) tijdens de vorige jaren : BEF **247.277.353**
- b) in de loop van het jaar : BEF 13.671.780.892

- 2. ten laste van ordonnanceringskredieten :

BEF 8.213.012.415

Dit bedrag betreft prestaties uitgevoerd :

- a) tijdens de vorige jaren : BEF 2.752.816.298

Voorzitter

b) in de loop van het jaar :
BEF 5.460.196.117

(tabel C, kolommen 7, 8 en 9).

— Aangenomen.

Artikel 13

De ten laste van het begrotingsjaar 1985 uitgevoerde betalingen, verantwoord of geregulariseerd, bedragen :

A. Lopende uitgaven : ten laste van
— niet gesplitste kredieten :
BEF 54.872.024.293
— ordonnanceringskredieten :
BEF 234.490.514

B. Kapitaaluitgaven : ten laste van
— niet gesplitste kredieten :
BEF 13.820.624.674
— ordonnanceringskredieten :
BEF 8.213.012.415

(tabel C, kolommen 7-10).

— Aangenomen.

Artikel 14

De ten laste van de begroting 1985 aangerekende betalingen, waarvan, bij toepassing van artikel 32 van de Comptabiliteitswet van 28 juni 1963, de verantwoording of de regularisatie naar een volgende begrotingsjaar wordt verwezen, bedragen :

A. Lopende uitgaven : ten laste van
niet gesplitste kredieten :
BEF 2.581.576.940
ordonnanceringskredieten :
BEF 0

B. Kapitaaluitgaven : ten laste van
niet gesplitste kredieten :
BEF 98.433.571
ordonnanceringskredieten :
BEF 0

(tabel C, kolom 10).

— Aangenomen.

AFDELING 3

Vaststelling van de betalingskredieten

Artikel 15

De betalingskredieten beschikbaar gesteld aan en omgedeeld door de Vlaamse Raad bedragen voor het begrotingsjaar 1985 :

— voor de lopende uitgaven :
— niet gesplitste kredieten :
BEF 63.658.101.226
— ordonnanceringskredieten :
BEF 344.200.000
— voor de kapitaaluitgaven :
— niet gesplitste kredieten :
BEF 15.671.660.362
— ordonnanceringskredieten :
BEF 10.143.740.648

(tabel C, kolom 6).

Die bedragen omvatten :

I. De betalingskredieten bestemd bij de begrotingsdecreten en bij decreet, als volgt onderverdeeld :

1. Oorspronkelijke begrotingen :
a) lopende uitgaven :
— niet gesplitste kredieten :
BEF 57.537.900.000
— ordonnanceringskredieten :
BEF 311900.000
b) kapitaaluitgaven :
— niet gesplitste kredieten :
BEF 15.034.900.000
— ordonnanceringskredieten :
BEF 8.750.800.000

(tabel C, kolom 2).

2. Aanpassingen van de kredieten :

Vermeerderingen :
a) lopende uitgaven :
— niet gesplitste kredieten :
BEF 1.773.300.000
— ordonnanceringskredieten :
BEF 32.300.000

b) kapitaaluitgaven :
— niet gesplitste kredieten :
BEF 492.900.000

— ordonnanceringskredieten :
BEF 1.392.600.000

Verminderingen :

a) lopende uitgaven :
— niet gesplitste kredieten :
BEF 565.200.000
— ordonnanceringskredieten :
BEF —
b) kapitaaluitgaven :
— niet gesplitste kredieten :
BEF 425.200.000
— ordonnanceringskredieten :
BEF 196.000.000

(tabel C, kolommen 3 en 4).

II. De overdrachten van betalingskredieten bij toepassing van de artikelen 17 en 18 van de Comptabiliteitswet van 28 juni 1963 en van speciale bepalingen, als volgt samengesteld :

a) lopende uitgaven :
— niet gesplitste kredieten :
BEF 4.912.101.226
— ordonnanceringskredieten :
BEF —
b) kapitaaluitgaven :
— niet gesplitste kredieten :
BEF 569.060.362
— ordonnanceringskredieten :
BEF 196.340.648

(tabel C, kolom 5).

— Aangenomen.

Artikel 16

Het bedrag van de voor het begrotingsjaar 1985 beschikbaar gestelde omgedeelde betalingskredieten wordt als volgt verminderd :

1. De betalingskredieten die naar het volgende begrotingsjaar worden overgedragen bij toepassing van de artikelen 17 en 18 van de comptabiliteitswet van 28 juni 1963 en van speciale bepalingen :

a) lopende uitgaven :
— niet gesplitste kredieten :
BEF 5.018.165.209

Voorzitter

- ordonnanceringskredieten :
BEF 109.709.486

b) kapitaaluitgaven :

- niet gesplitste kredieten :
BEF 1.488.306.117
- ordonnanceringskredieten :
BEF 1.930.728.233

II. De beschikbaar gebleven betalingskredieten die worden geannuleerd bedragen voor :

a) lopende uitgaven :

- niet gesplitste kredieten :
BEF 1.342.045.706
- ordonnanceringskredieten :
BEF

b) kapitaaluitgaven :

- niet gesplitste kredieten :
BEF 264.296.000
- ordonnanceringskredieten :
BEF

(tabel C, kolommen 13 en 14).

De omdeling van de over te dragen betalingskredieten blijft behouden in het begrotingsjaar 1986.

— **Aangenomen.**

Artikel 17

Aanvullende kredieten worden toegekend ten bedrage van BEF 155.710.922 tot dekking van de uitgaven gedaan buiten of boven de omgedeelde kredieten uitgetrokken voor het begrotingsjaar 1985. Deze kredieten zijn als volgt samengesteld :

1. lopende uitgaven :

- niet gesplitste kredieten :
BEF 155.710.922
- ordonnanceringskredieten :
BEF -

2. kapitaaluitgaven :

- niet gesplitste kredieten :
BEF
- ordonnanceringskredieten :
BEF

(tabel C, kolom 11).

Deze bijkomende betalingskredieten worden toegewezen zoals aangeduid in tabel D.

— **Aangenomen.**

Artikel 18

Ingevolge de bepalingen van de artikelen 15, 16 en 17 hierboven, worden de definitieve kredieten voor het begrotingsjaar 1985 als volgt vastgesteld :

1. lopende verrichtingen :

- niet gesplitste kredieten :
BEF 57.453.601.233
- ordonnanceringskredieten :
BEF 234.490.514

2. kapitaalsverrichtingen :

- niet gesplitste kredieten :
BEF 13.919.058.245
- ordonnanceringskredieten :
BEF 8.213.012.415

Die sommen zijn gelijk aan de ordonnanceringen aangerekend ten laste van de begroting 1985, overeenkomstig tabel C kolommen 7 en 15.

— **Aangenomen.**

HOOFDSTUK III

Ontvangsten en uitgaven gedaan in uitvoering van de Afzonderlijke Sectie van de begroting

Artikel 19

De ontvangsten van het begrotingsjaar 1985 geboekt op de Afzonderlijke Sectie van de begroting bedragen BEF 38.043.674.698 (tabel E, kolom 2).

— **Aangenomen.**

Artikel 20

De uitgaven van het begrotingsjaar 1985 aangerekend op de Afzonderlijke Sectie van de begroting bedragen BEF 38.151.224.553 (tabel E, kolom 3).

Dit bedrag omvat :

— verantwoorde of geregulariseerde betalingen : BEF 36.617.995.224

— betalingen waarvan de verantwoording of de regularisatie bij toepassing van art. 32 van de Comptabiliteitswet van 28 juni 1963 naar een volgend begrotingsjaar wordt verwezen : BEF 1.533.229.329

(tabel E, kolom 4).

— **Aangenomen.**

Artikel 21

De algemene eindcijfers van de Afzonderlijke Sectie van de begroting 1985 worden als volgt vastgesteld :

- ontvangsten :
BEF 38.043.674.698
- uitgaven : BEF 38.151.224.553
- saldo : BEF - 107.549.855

(tabel E, kolommen 2, 3 en 5).

Dit saldo, in mindering gebracht van het beginsaldo van BEF 8.695.287.354, brengt het eindsaldo per 31.12.1985 op een bedrag van BEF 8.587.737.499. Het saldo wordt in zijn zelfde samenstelling overgedragen naar de rekening van het begrotingsjaar 1986.

— **Aangenomen.**

HOOFDSTUK IV

Vastleggingen gedaan in uitvoering van het begrotingsdecreet

AFDELING 1

Vaststelling van de vastleggingsmachtigingen

Artikel 22

De in toepassing van de artikelen 36, 39,44,45 en 46 van het begrotingsdecreet toegewezen vastleggingsmachtigingen voor het begrotingsjaar 1985 belopen, overeenkomstig de bijgaande tabel F (punt AI, kolom 2), de som van BEF 16.450.000.000.

— **Aangenomen.**

Artikel 23

De in toepassing van artikel 14, eer-

Voorzitter

ste en tweede lid van het begrotingsdecreet aan het Fonds voor de Bouw van Ziekenhuizen en medisch-sociale instellingen en de in toepassing van artikel 38 van het begrotingsdecreet aan het Instituut tot Aanmoediging van het Wetenschappelijk Onderzoek in Nijverheid en Landbouw toegewezen vastleggingsmachtigingen voor het begrotingsjaar 1985 belopen, overeenkomstig de bijgaande tabel F (punt A2, kolom 2), de som van BEF 2.428.300.000.

– **Aangenomen.**

Artikel 24

De in toepassing van de artikelen 15, 17 en 51 van het begrotingsdecreet toegewezen machtigingen tot het aangaan van verbintenissen strekkende tot betaling van de intrest en de aflossing van leningen voor het begrotingsjaar 1985 belopen, overeenkomstig de bijgaande tabel F (punt B1, kolom 2), de som van BEF 5.801.100.000.

– **Aangenomen.**

Artikel 25

De in toepassing van artikel 14, derde en vierde lid, van het begrotingsdecreet aan het Fonds voor de Bouw van Ziekenhuizen en medisch-sociale instellingen toegewezen machtigingen tot het aangaan van verbintenissen strekkende tot betaling op de vervaldag van de intrest en de aflossing van toelagenvervangende leningen, voor het begrotingsjaar 1985 belopen, overeenkomstig de bijgaande tabel F (punt B2, kolom 2), de som van BEF 801.000.000.

– **Aangenomen.**

Artikel 26

De in toepassing van artikel 50 van het begrotingsdecreet toegekende machtigingen om de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting, de Nationale Landmaatschappij en het Vlaams Woningfonds voor de Grote

Gezinnen verbintenissen te laten aangaan, voor het begrotingsjaar 1985 belopen, overeenkomstig de bijgaande tabel F (punt B3, kolom 2), de som van BEF 9.098.000.000.

– **Aangenomen.**

AFDELING 2

Vaststelling van de aanwending

Artikel 27

De toepassingen van de door de artikelen 36, 39, 44, 45 en 46 van het begrotingsdecreet toegewezen machtigingen voor het begrotingsjaar 1985 belopen, overeenkomstig de bijgaande tabel F (punt A1, kolom 3) de som van BEF 16.106.463.543.

De niet-aangewende en te annuleren machtigingen toegewezen door deze artikelen voor het begrotingsjaar 1985 belopen, overeenkomstig de bijgaande tabel F (punt A1, kolom 4), de som van BEF 343.536.457.

– **Aangenomen.**

Artikel 28

De toepassingen van de door artikel 14, eerste en tweede lid, van het begrotingsdecreet toegewezen machtigingen voor het begrotingsjaar 1985 belopen, overeenkomstig de bijgaande tabel F (punt A2, kolom 3), de som van BEF 2.242.833.800.

De niet-aangewende en te annuleren machtigingen toegewezen door deze bepalingen voor het begrotingsjaar 1985 belopen, overeenkomstig de bijgaande tabel F (punt A2, kolom 4), de som van BEF 185.466.200.

– **Aangenomen.**

Artikel 29

De toepassingen van de door de artikelen 15, 17 en 51 van het begrotingsdecreet toegewezen machtigingen voor het begrotingsjaar 1985 belopen, overeenkomstig de bijgaande tabel F (punt B1, kolom 3), de som van BEF 5.800.783.374.

De niet-aangewende en te annuleren machtigingen toegewezen door deze artikelen voor het begrotingsjaar 1985 belopen, overeenkomstig de bijgaande tabel F (punt B1, kolom 4), de som van BEF 316.626.

– **Aangenomen.**

Artikel 30

De toepassingen van de door artikel 14, derde en vierde lid, van het begrotingsdecreet toegewezen machtigingen voor het begrotingsjaar 1985 belopen, overeenkomstig de bijgaande tabel F (punt B2, kolom 3), de som van BEF 800.541.000.

De niet-aangewende en te annuleren machtigingen toegewezen door deze bepalingen voor het begrotingsjaar 1985 belopen, overeenkomstig de bijgaande tabel F (punt B2, kolom 4), de som van BEF 459.000.

– **Aangenomen.**

Artikel 31

De toepassingen van de door artikel 50 van het begrotingsdecreet toegewezen machtigingen voor het begrotingsjaar 1985 belopen, overeenkomstig de bijgaande tabel F (punt B3, kolom 4), de som van BEF 9.371.300.000.

De niet-aangewende en te annuleren machtigingen toegewezen door dit artikel voor het begrotingsjaar 1985 belopen, overeenkomstig de bijgaande tabel F (punt B3, kolom 4), de som van BEF 100.000.

Een aanvullende machtiging ten bedrag van BEF 273.400.000 wordt toegewezen tot regularisatie van de aanwending gedaan boven de machtiging toegewezen door dit artikel met betrekking tot de Nationale Landmaatschappij.

– **Aangenomen.**

TITEL II

Verrichtingen gedaan ter uitvoering van de begrotingen van de instellingen van openbaar nut van

Voorzitter

categorie A, opgesomd in artikel 1
van de wet van 16 maart 1954

HOOFDSTUK 1

Openbare Afvalstoffenmaatschappij
voor het Vlaams Gewest

AFDELING 1

Lopend jaar

Artikel 32

De eindregeling van de begroting van
O.V.A.M. is, voor het begrotingsjaar
1985, als volgt vastgesteld :

— de ontvangsten op een bedrag van
BEF 343.638.345

— de uitgaven op een bedrag van
BEF 334.296.745

zodat er op 31 december 1985 een
overschot is van BEF 9.341.600 waar-
door het gecumuleerd overschot op
31 december 1985 BEF 369.154.156
bedraagt.

De artikelsgewijze bespreking is ge-
sloten.

Wij zullen om 16 uur de hoofdelijke
stemming over het gehele ontwerp
van decreet houden.

REGELING VAN DE WERK- ZAAMHEDEN

De voorzitter : Hiermede zijn wij aan
aan het einde gekomen van onze
werkzaamheden voor deze voormid-
dag.

Wij komen deze namiddag om 14 uur
opnieuw bijeen om onze agenda ver-
der af te handelen.

De vergadering is gesloten.

**- De vergadering wordt gesloten om
12.55 uur.**

BIJLAGE

VRAGEN OM UITLEG

VRAAG OM UITLEG (Regl. art.21)

Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

Vergadering van dinsdag 27 april 1993

Vaste verslaggever : de heer R. Deswaene, secretaris van de commissie

– Vraag om uitleg van de heer L. Dierickx tot de heer L. Van den Bossche, Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, over het studieprogramma van de rechtsfaculteit van de R.U.Gent

1. Uiteenzetting door de vraagsteller

Het lid herinnert eraan dat de Vlaamse Gemeenschap het wettelijk programma, onder meer voor de studenten in de rechten, heeft opgeheven. Elke rechtsfaculteit is nu vrij om naar eigen inzicht het studieprogramma op te stellen. Spreker wijst er vervolgens op dat de rechtsfaculteit van de Universiteit van Gent haar programma reeds in ernstige mate gewijzigd heeft. Dit voorbeeld zou kunnen worden gevolgd door de andere Vlaamse universiteiten. Volgens sommigen is dit een gevaar voor de kwaliteit van de opleiding en ook voor de democratie (cf. Vrije Tribune van professor Mark Van Hoecke van de K.U. Brussel in De Standaard van 17 maart 1993).

In het programma van de Gentse rechtsfaculteit dat nu voorligt, zijn uit de tweede kandidatuur alle algemeen vormende vakken verdwenen. In de eerste kandidatuur zijn hedendaagse Belgische en internationale politieke geschiedenis, inleiding tot de sociale en politieke leerstelsels en economie telkens 45 uur — gebleven. Daarnaast moeten de studenten twee vakken kiezen onder de vier volgende : psychologie, filosofie, sociologie, ethica — telkens 45 uur. Dit heeft tot gevolg dat de studenten de kandidatuur in de rechten kunnen verwerven zonder één vak over filosofie of ethica gevolgd te hebben of, bij een andere keuze, zonder een notie te hebben van psychologie of sociologie.

Op te merken valt dat ook de studie van het natuurrecht en de algemene rechtsfilosofie helemaal uit de kandidatuur verdwenen is. Uit de programmawijziging volgt dat de totale opleiding in de rechten kan worden doorgemaakt zonder eenmaal met een vak filosofie of ethiek contact te hebben gehad. Hetzelfde geldt, mutatis mutandis, voor de psychologie en de sociologie.

De spreker had graag een antwoord gekregen op volgende vragen :

Hoe staat de Vlaamse regering tegenover deze evolutie ? Hoe staat ze tegenover het niet verplichtend stellen van rechtskritische vakken ? Meent ze niet dat de studenten ook kritisch moeten kunnen staan tegenover de disciplines — en de uitgangsbeginselen — die zij studeren ? Dit geldt ook voor de andere wetenschappelijke disciplines. Is de studie, onder meer van de ethica en van de rechtsfilosofie, niet wenselijk voor de algemene vorming van hen die later in het beroepsleven — en in het politieke leven — verantwoordelijkheden moeten dragen en blijk moeten kunnen geven van voldoende kritische weerbaarheid in een tijd waar de overweldigende techniciteit de mensen kan aanzetten tot een teveel aan volgzaamheid ?

Is er niet meer behoefte aan ‘des têtes bien faites qu’ à des têtes bien pleines’ (Montaigne) ? Waarom niet de studenten meer uitrusten met gepolijste en operationele intellectuele instrumenten dan hen te bedelven onder steeds hoger opgestapelde juridische informatie ?

Kan de Vlaamse regering hier nog iets ondernemen ?

2. Antwoord door de heer L. Van den Bossche, Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken

De minister verwijst in eerste instantie naar het legistiek kader waarbinnen de programmahervormingen van de rechtsfaculteit van de Universiteit Gent bekeken moeten worden.

In dit verband zijn met name de artikelen 5 en 11 van het decreet van 12 juni 1991 betreffende de universiteiten in de Vlaamse Gemeenschap van belang. Artikel 5 definieert het academisch onderwijs als het op het wetenschappelijk onderzoek gestoeld onderwijs dat door de universiteiten wordt verstrekt en dat in zijn geheel bijdraagt tot de algemene menselijke vorming en voorbereidt op de zelfstandige beoefening van de wetenschap of toepassing van de wetenschappelijke kennis. Artikel 11 bepaalt dat het universiteitsbestuur voor elke academische en elke voortgezette academische opleiding een opleidingsprogramma vaststelt. Dit programma bestaat uit een samenhangend geheel van onderwijs en andere studieactiviteiten gericht op de verwezenlijking van welomschreven doelstellingen inzake kennis, inzicht, vaardigheden en attitudes, waarover diegene die de opleiding voltooit dient te beschikken.

Hieruit volgt enerzijds dat de universiteiten zelf verantwoordelijk zijn voor de inhoudsbepaling van de opleiding, anderzijds dat de opleiding niet enkel beroepsgericht mag zijn maar tevens een ruime algemene vorming moet beogen. Wel dient rekening gehouden met voorschriften inzake opleidingsvereisten gesteld in diverse reglementeringen inzake beroepsuitoefening.

ning, en dat zowel in Europese richtlijnen (artsen, apothekers, architecten, . . .) als in diverse wettelijke of decretale bepalingen.

Uit dit alles volgt dat er geen ex ante programma-erkenningssysteem meer bestaat.

Ex post kan de overheid echter op twee manieren blijven optreden.

In de eerste plaats via de controlefunctie van de commissarissen, en dit conform de artikelen 170 tot 178 van het genoemde universitair decreet van 12 juni 1991. De commissarissen kunnen wanneer de Raad van Bestuur van een instelling een nieuw programma goedkeurt en zij dit programma in strijd achten met de wettelijke of decretale regelgeving, beroep aantekenen bij de Gemeenschapsminister bevoegd voor Onderwijs die de omstreden beslissing kan vernietigen.

Vervolgens via het systeem van kwaliteitscontrole, en dan met name via het systeem van de visitatiecommissies conform de artikelen 122 tot 124. Indien via dit systeem van kwaliteitscontrole een blijvend gebrek aan kwaliteit van een opleiding wordt vastgesteld kan de overheid financiële sancties nemen tegenover de ingebreke blijvende instelling. De minister verwijst in dit verband naar de visitatiecommissie geologie. Het verslag van deze commissie is ondertussen bekend en behelst onder meer een opmerking over de geringe studentenbezetting van deze studierichting en stelt onder meer dat samenwerking tussen de instellingen op het vlak van specialisaties en aanstelling van docenten aangewezen zou zijn. De minister heeft, op basis van dit verslag, aan de VLIR gevraagd de betrokken studierichtingen ertoe aan te zetten gevolg te geven aan de aanbevelingen van dit rapport, vooral op het vlak van onderlinge samenwerking en afspraken. Indien dit in de nabije toekomst niet gebeurt, acht de minister een ingrijpen van zijnentwege niet uitgesloten.

Wat de concrete programmawijziging van de rechtsfaculteit van de Universiteit van Gent betreft, deze beoogt volgens een eigen schrijven van de instelling de volgende doelstellingen.

Ten eerste, de studenten van de eerste kandidatuur naast een algemene vorming toch ook reeds enige voeling geven met de specifieke rechtsvakken.

Ten tweede, verhelpen aan het in alle universiteiten voorkomend fenomeen van de lage slaagpercentages in het derde jaar — eerste licentie — van de opleiding. De faculteit schrijft dit laag slaagpercentage in de eerste licentie in hoofdorde toe aan het onvoldoende in aanraking komen met het rechtsdenken van de studenten in de kandidaturen. Een gedeeltelijke verschuiving van rechtsvakken van de eerste licentie naar de tweede kandidatuur, een achttal jaren geleden, heeft reeds gunstige resultaten opgeleverd en de faculteit wil op die weg verder gaan, aangezien zij het onverantwoord vindt studenten pas na 3 jaar — 4 indien zij bissen — definitief uit te schakelen, zonder dat de student over een bruikbaar diploma beschikt. Verschuiving van rechtsvakken naar de tweede kandidatuur kan wel problemen opleveren voor kandidatuurinstellingen, en dit wegens een gebrek aan geschikte lesgevers.

Ten derde, het kritisch benaderen van rechtstheoretische en rechtsdogmatische vakken bevorderen door bezinningsvakken met sociologische, psychologische, filosofische of morele invalshoek in het laatste jaar te plaatsen, wanneer de studenten kennis hebben van de juridische materies.

Ten vierde, het curriculum afstemmen op de curricula van de universiteiten in de buurlanden die de juridische opleiding gereduceerd hebben tot 4 jaar en de nadruk leggen op de juridische opleiding en op de meer toekomstgerichte materies als juridische aspecten van dataverwerking, bescherming van de privé-levenssfeer en milieu.

Ten vijfde, in te spelen op een recent onderzoek waaruit klachten blijken van het bedrijfsleven in verband met de geringe aansluiting van de juridische opleiding met de behoeften van het bedrijfsleven en de te beperkte vertrouwdheid van het onderwijzend personeel met de reële problemen.

De rechtsfaculteit van de Universiteit van Gent stelt tenslotte dat het aantal algemeen vormende vakken niet werd vermindert, maar wel anders gespreid werd over het curriculum.

De minister formuleert volgende bedenkingen bij deze stellingen van de faculteit.

In de eerste plaats is de zorg om te trachten te verhelpen aan de lage slaagpercentages wel degelijk gerechtvaardigd. Het overbrengen van enkele juridische basisvakken naar de kandidaturen kan hieraan verhelpen. Dit mag nochtans het algemeen vormend karakter van de studie niet in gevaar brengen. Tevens dient er op gelet dat de kandidatuursopleidingen van de verschillende universiteiten evenwaardig blijven en dat men de overgang van de kandidaturen naar de licenties in een andere instelling niet te veel bemoeilijkt.

Ten tweede, is ook het afstemmen van het curriculum op dit van de buurlanden en het introduceren van toekomstgerichte juridische items als dataverwerking, bescherming van privé-levenssfeer en milieurecht toe te juichen. Nochtans kan men stellen dat als in het buitenland een goede juridische opleiding op 4 jaar verstrekt kan worden, zoals de decaan stelt, er dan a fortiori in de Vlaamse vijfjarige opleiding ruimte genoeg moet zijn voor algemeen vormende vakken.

Ten derde, is de minister van mening dat de stelling dat de algemeen vormende vakken enkel anders gespreid worden over het gehele curriculum, sterk gerelativeerd moet worden. In het oud programma was het algemeen vormend pakket goed voor 10 vakken of 45 studiepunten, in het nieuwe programma vertegenwoordigt het algemeen vormend pakket nog slechts 6 tot 8 vakken naargelang de gevolgde keuzevakken in de derde licentie —, goed voor slechts 20 à 26 studiepunten. Bovendien blijkt uit een vergelijking van het nieuwe curriculum met de curricula van andere instellingen dat het curriculum aan de UG veruit de laagste studiebelasting aan algemeen vormende vakken zal hebben — uiteraard in de veronderstelling dat het nieuwe curriculum goedgekeurd zal worden.

De minister legt er tenslotte de nadruk op dat hij de bezorgdheid van collega Dierickx ten volle deelt. De minister wijst er op dat hij reeds een beslissing van de raad van bestuur van het Universitair Centrum Antwerpen, waarbij de cursus wijsbegeerte als enige algemeen vormende cursus uit het curriculum van de kandidaturen biologie en farmacie werd geschrapt, heeft vernietigd. De minister is er fundamenteel van overtuigd dat het academisch onderwijs een brede basis moet bieden voor de algemeen menselijke vorming en niet tot een louter technische beroepsopleiding mag verworden.

De minister bevestigt dat de voorgestelde curriculumhervorming in de rechtsfaculteit van de Universiteit van Gent met argusogen bekeken moet worden en dat, zeker in een opleiding in de rechtsgeleerdheid, de algemeen menselijke vorming, de opleiding tot kritisch denken en het bijbrengen van de basiswaarden van onze maatschappij een belangrijke plaats moeten blijven innemen.

De minister stelt vervolgens dat hij reeds in deze zin is tussen gekomen bij de rector van de Universiteit van Gent en bij de decaan van de faculteit. Tevens heeft hij opdracht gegeven aan de commissaris van de Vlaamse regering bij de UG hierover waakzaam te zijn bij de behandeling van dit punt in de raad van bestuur van de UG en, zo nodig, beroep in te stellen tegen de goedkeuring van een curriculum dat aan het academisch, algemeen menselijk vormend karakter van de opleiding zou voorbijgaan.

3. Replieken

De vraagsteller verheugt er zich over dat de minister zijn fundamentele bekommernis over de ontwikkeling van het studieprogramma van de rechtsfaculteit van de UG deelt. Hij herhaalt nogmaals dat een brede algemene en filosofische vorming inzonderheid voor juristen van groot belang is, omdat de juristen de wetgevers van de toekomst zijn. Het wetgevend werk veronderstelt een brede algemene en vooral kritische kijk op de maatschappij, en deze vorming kan enkel bijgebracht worden via algemeen vormende en filosofische vakken.

De minister repliceert dat volgens hem niet alleen juristen, maar alle academici nood hebben aan een brede algemene vorming. Hij verwijst in dit verband ook naar het concrete voorbeeld van de artsen. Naast de klassieke medische deontologie, moet in de opleiding van de toekomstige artsen meer plaats voorzien worden voor een algemeen filosofische vorming die de arts met meer wijsheid en kennis moet toelaten de moeilijke ethische vragen in de geneeskunde te benaderen en te beantwoorden.

De vraagsteller stelt vervolgens dat een brede algemene academische vorming volgens hem ook tot een verrijking van het politiek debat in Vlaanderen zou kunnen leiden. Momenteel is dit politiek debat in Vlaanderen eerder schraal ; de cultus van het constructief debat is zo goed als onbestaande. Men houdt niet van het meningsverschil. Het conflict heeft echter ook positieve kanten. Het is geen 'social disease' zoals Elton Mayo meende. Volgens de spreker is het gebrek aan debatcultuur tenminste gedeeltelijk te wijten aan het gebrek aan een kritisch/filosofische opleiding aan onze universiteiten.

Een lid is het hiermee slechts ten dele eens. Volgens hem is de moeizame ontwikkeling van een eigen politiek/filosofisch debat in Vlaanderen mede te verklaren door het Vlaamse verleden. Een opeenvolging van vreemde overheersingen is niet van aard om een constructieve debatcultuur te ontwikkelen. De vraagsteller kan hiermee ten dele akkoord gaan en wijst in dit verband op de 'geografische' factor in het Vlaamse politieke debat. Steeds weer speelde de zaak van de Vlaamse nationale grenzen een rol in het politiek debat ; taalgrenzen, relatie tot Wallonië, Brussel, Nederland, België. Volgens de vraagsteller was Hendrik De Man één van de zeldzame uitzonderingen die het geografische oversteeg en aan het politieke debat een kritisch-filosofische dimensie toevoegde. Nochtans kan het Vlaamse verleden volgens hem niet alles verklaren. Frans- en Duitstalig Zwitserland, met een aan België verwante multiculturele structuur, kennen vandaag de dag wél een levendige politiek/filosofische debatcultuur.

Hetzelfde lid vraagt zich vervolgens af of het argument dat stelt dat het verhogen van het aantal strikt juridische vakken in de kandidaturen het slaagpercentage ten goede zal komen, wel als een valabel argument voor het terugdringen van de algemeen vormende vakken beschouwd kan worden. Hijzelf heeft hier alleszins zijn twijfels bij.

De minister wijst erop dat de problematiek van de slaagpercentages in de faculteit van de rechten fundamenteel verschilt van deze in andere faculteiten. Aangezien de studenten in de rechten pas in de eerste licentie kennis maken met de strikt juridisch-technische vakken, liggen de slaagpercentages in de eerste licentie rechten in alle Vlaamse universiteiten onverwacht laag. Dit in tegenstelling tot de andere faculteiten, waar de slaagpercentages vanaf de licenties aanzienlijk toenemen. De

minister kan de rechtsfaculteit van Gent dan ook volgen in haar argumentatie dat de verschuiving van de vakken een gunstige invloed zal hebben op de slaagpercentages in de eerste licentie. Hij is tevens van mening dat dit een goede zaak is omdat het niet verantwoord is studenten pas na drie jaar intensieve studie duidelijk te maken dat de gekozen richting eigenlijk een foute keuze was. Dit inzicht moet in de kandidaturen groeien. Wat de concrete opmerking van het lid betreft, stelt de minister dan ook dat de verschuiving van de vakken tot een wijziging in de slaagpercentages per studiejaar zal leiden, maar dat het globale slaagpercentage in de faculteit van de rechten wellicht niet fundamenteel zal wijzigen.

Hetzelfde lid merkt op dat de minister van onderwijs nog enkel over ex-post toezichtsmogelijkheden op het curriculum van de universiteiten beschikt. Hij stelt tevens vast dat de verantwoordelijkheid van de regeringscommissarissen bij de universiteiten hierdoor enorm toeneemt, en hij vraagt zich af of de regeringscommissarissen wel opgewassen zijn tegen deze grote verantwoordelijkheid.

De minister antwoordt dat ook hij zich bewust is van de belangrijke rol van het college van commissarissen. Dit college moet er vooral op toezien dat de éénheid van inhoud en opbouw van het onderwijs aan de verschillende universiteiten zo goed mogelijk bewaard blijft. Dit impliceert dat de commissarissen regelmatig in contact komen met elkaar en daarom organiseert de minister twee maal per maand een vergadering met dit college. Daarnaast houdt de minister eraan elke maand volgens een beurtrol de verschillende regeringscommissarissen individueel te spreken. Dat deze werkwijze wel degelijk zijn vruchten afwerpt, wordt bewezen door het feit dat de regeringscommissaris bij de Universiteit van Gent de minister zelf op de hoogte heeft gebracht van de op til zijnde curriculumwijzigingen in de faculteit van de rechten.

De minister antwoordt dat ook hij zich bewust is van de belangrijke rol van het college van commissarissen. Dit college moet er vooral op toezien dat de éénheid van inhoud en opbouw van het onderwijs aan de verschillende universiteiten zo goed mogelijk bewaard blijft. Dit impliceert dat het college van commissarissen regelmatig vergadert. Dit gebeurt trouwens tweemaal per maand. Bovendien houdt de minister eraan elke maand het college te ontvangen om algemene punten te bespreken. Daarnaast zijn er ook individuele contacten met de **commissarissen** wanneer dit noodzakelijk geacht wordt. Dat deze werkwijze wel degelijk zijn vruchten afwerpt, wordt bewezen door het feit dat de regeringscommissaris bij de Universiteit van Gent de minister zelf op de hoogte heeft gebracht van de op til zijnde curriculumwijzigingen in de faculteit van de rechten.

De vraagsteller vraagt zich tenslotte af welke rol de Vlaamse regering nog aan de algemeen **ende** en filosofische opleiding aan onze universiteiten en hogescholen wil geven. Het oord op deze vraag is bepalend voor de richting die men aan het hoger onderwijs wil geven, namelijk zuiver beroepsgericht versus algemeen toekomstgericht, en hij meent dan ook dat deze vraag de inzet van een interessant debat in de plenaire vergadering van de Vlaamse Raad zou kunnen vormen.

VRAAG OM UITLEG (Regl. art.21)

Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

Vergadering van dinsdag 27 april 1993

Vaste verslaggever : de heer R. Deswaene, secretaris van de commissie

— Vraag om uitleg van de heer J. Tavernier tot de heer L. Van den Bossche, Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, over de Staten-Generaal van het Technisch Onderwijs

1. Uiteenzetting door de vraagsteller

Het lid herinnert aan de succesvolle Staten-Generaal voor het Technisch Onderwijs die op 20 maart 1993 plaats greep. Persoonlijk was hij vooral geboeid door twee thema's, namelijk enerzijds het pleidooi voor de uitbouw van de middenschool, anderzijds de rol die in het kader van de programmatie en financiering van het technisch en beroepsonderwijs aan de 'sociale partners' zou toebedeeld worden.

Wat het propageren van de middenschool betreft, stelt het lid dat hij deze optie zeer positief vindt. De middenschool biedt een oplossing voor leerlingen die eigenlijk niet geschikt zijn voor het 'Algemeen Secundair Onderwijs (ASO), maar om allerlei redenen de stap naar het Technisch en Beroepsonderwijs (TSO/BSO) niet wensen te zetten. Het lid merkt op dat de minister zich op de bewuste staten-generaal aansluit bij het pleidooi voor het propageren van de middenschool, maar hij vraagt zich af of de minister daadwerkelijk van plan is deze beleids optie ook in praktijk te steunen.

Wat de inbreng van de sociale partners in het TSO en BSO, en dan meer bepaald de inbreng van het bedrijfsleven betreft, stelt het lid dat deze samenwerking ongetwijfeld veel voordelen biedt financiële en logistieke steun, bevraging van de finaliteit en bedrijfsgerichtheid van het onderwijs maar dat ook dient gewezen op de mogelijke gevaren van een te vergaande samenwerking. Hij vreest met name dat het bedrijfsleven ook zijn stempel op de algemeen vormende vakken zou wensen te zetten, wat alleszins niet de bedoeling kan zijn. Het lid vraagt de visie van de minister ter zake.

2. Antwoord door de heer L. Van den Bossche, Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken

De minister geeft in eerste instantie een korte algemene toelichting bij het opzet van de staten-generaal voor het technisch onderwijs. De staten-generaal is gegroeid uit een idee van de VLOR en werd er ook financieel en inhoudelijk door ondersteund. Voor de voorbereiding en begeleiding werd beroep gedaan op een gemengde werkgroep waarin onder meer vertegenwoordigers van de SERV zaten.

Het uiteindelijke doel van de staten-generaal was het promoten van het technisch onderwijs. Dit impliceert het sensibiliseren van alle participanten en dan met name de ouders. Nog te veel ouders staren zich blind op het algemeen vormend onderwijs dat duidelijk de bedoeling heeft om leerlingen af te leveren die hoger onderwijs gaan volgen in meestal niet technische richtingen. Het 'statussymbool' van deze onderwijsvorm weegt nog steeds sterk door bij vele ouders. Zij kennen meestal onvoldoende de mogelijkheden van het technisch onderwijs en kijken nog te veel op naar gepolariseerde beroepsmogelijkheden van het ASO. Deze 'natuurlijke selectie' speelt het technisch onderwijs parten. Ook daar heeft men behoefte aan goede leerlingen en heel wat studierichtingen zijn kwalitatief en inhoudelijk zeker te vergelijken met studierichtingen in het ASO. Bovendien biedt een technische opleiding op secundair niveau heel wat meer beroepsmogelijkheden dan een ASO-opleiding.

De minister koppelt hier onmiddellijk het probleem van het zittenblijven aan vast. Te veel leerlingen dubbelen te dikwijls in het ASO terwijl zij op een perfecte wijze, door hun geardheid en mogelijkheden, een kwalificatie zouden kunnen behalen in 130 met ruime beroepsmogelijkheden. Dit wordt enerzijds veroorzaakt door de keuze van de ouders, die hun kinderen absoluut ASO wensen te zien volgen, en anderzijds door de oriëntering van de leerlingen door de scholen zelf. De oriëntering verloopt immers niet altijd objectief en staat dikwijls in functie van het behoud van een studierichting of van het leerlingen-aantal van een school. Het lesurenpakket wordt immers berekend per 'kop' en het 'wegoriënteren' van leerlingen kost uren en dus ambten in de eigen school.

De minister stelt vervolgens dat zijn pleidooi voor de middenschool vooral tegen deze achtergrond gezien moet worden. Bij zijn vele schoolbezoeken in alle netten heeft hij kunnen ervaren dat, indien de middenschool opgevolgd wordt door twee bovenbouwen — een ASO-school met daarnaast een TSO/BSO-school — de oriëntering van de leerlingen op een meer objectieve basis kan gebeuren. Ook het PMS kan in dergelijke constellatie beter zijn rol in de oriëntering van de leerlingen gaan spelen omdat hij ongebonden is ten opzichte van de beide bovenbouwen. De minister verwijst in dit verband naar het voorbeeld van Diest waar in een school waar de middenschool wordt aangevuld met de volledige bovenbouw van ASO, TSO en BSO uiteindelijk 45% van de leerlingen kiest voor het ASO, 35 % voor het ISO en 20 % voor het BSO. In de rest van Vlaanderen ligt het aandeel van het ASO veel hoger.

De minister is ervan overtuigd dat indien het concept van de middenschool wordt gekaderd in het geheel van grotere samenwerkingsverbanden, waar gezamenlijk moet gepraat worden over het studieaanbod, de aanwending van de lestijdenpakketten en het beheersen van de reffectatie en wedertewerkstelling, een betere oriëntering van de leerlingen mogelijk is, waardoor kwalitatief 'betere' leerlingen in het TSO komen en het zittenblijven zal verminderen.

Probleem is echter dat het concept van de middenschool niet steeds eenduidig geïnterpreteerd wordt. Indien de middenschool en zijn tweeledige bovenbouw — ASO versus TSO/BSO geografisch te ver van elkaar verwijderd zijn, benadert men al vlug de idee van de scholengemeenschap, idee dat in praktijk niet erg succesvol is geweest. Middenschool en bovenbouwen moeten duidelijk binnen een redelijke straal bereikbaar zijn. Een herschikking van het aanbod van scholen is dan ook een must om tot logische structuren te komen.

Wat de relatie van het TSO en BSO met de sociale partners betreft, stelt de minister dat het onderwijs geen schrik mag hebben van deze samenwerking. De sociale partners kunnen mee helpen in de uitbouw van leerlingenstages en in de bijscholing van leerkrachten in de nieuwste ontwikkelingen van de technieken. Zij kunnen ook daar waar mogelijk uitrusting ter beschikking stellen van scholen om de opleiding van de leerlingen in de meest optimale omstandigheden te laten verlopen. Ook zij hebben hierin alle belang daar een goed opgeleide leerling kostenbesparend werkt naar de bedrijven toe.

Toch kan het niet de bedoeling zijn dat het onderwijs enkel specifiek-bedrijfsgerichte leerlingen aflevert. Een algemene basisvorming blijft noodzakelijk, en hier moet de inbreng van de sociale partners en inzonderheid deze van het bedrijfsleven beperkt blijven.

VRAAG OM UITLEG (Regl. art.21)

Commissie voor de Media

Vergadering van donderdag 29 april 1993

Vaste verslaggever : de heer F. Sarens, secretaris van de commissie

— Vraag om uitleg van de heer S. De Clerck tot de heer H. Weckx, Vlaamse minister van Cultuur en Brusselse Aangelegenheden, over een overeenkomst tussen BRTN, VAR en Databel

1. Uiteenzetting door de vraagsteller

Het lid deelt de Commissie mee dat op 9 februari 1993 tussen BRTN, n.v. VAR en n.v. Databel een overeenkomst afgesloten werd die ertoe strekt dat Databel via het BRTN-signaal gecodeerde data kan vervoeren en commercialiseren. Aangezien het in de bedoeling van Databel ligt om informatie van derden te vervoeren, komt dit erop neer dat Databel via haar vergunning informatie van derden via het BRTN-signaal zal vervoeren.

Het lid vraagt zich af of deze overeenkomst de toetsing met de vigerende mediawetgeving wel doorstaat ? Hij vraagt zich meer bepaald af of het BRTN-decreet van 27 maart 1991 de openbare zender wel toelaat zijn kanalen ter beschikking te stellen voor het doorzenden van informatie van derden. Hierbij aansluitend vraagt hij zich af of dit betekent dat elke televisie-omroep zijn kanaal ter beschikking van derden kan stellen ?

Het lid is er zich van bewust dat de vraag naar de geciteerde vorm van datatransporten via de kabel in de toekomst nog zal toenemen. Hij vraagt zich dan ook af of hier geen specifieke wetgeving moet voorzien worden. Persoonlijk pleit hij ervoor dat deze materie geregeld zou worden in het kader van de herziening van het kabeldecreet. Volgens hem moet dergelijke gecodeerde informatie rechtstreeks via de kabel verzonden worden, en niet via de tussenpersoon van een televisievereniging. Volgens hem moeten de televisieverenigingen zich beperken tot hun oorspronkelijke opdracht, namelijk het produceren van televisieprogramma's. Tegen deze achtergrond meent hij dan ook dat de overeenkomst die Databel met de BRTN afgesloten heeft ietwat voorbarig is geweest.

Het lid vraagt de visie van de minister in deze toch wel zeer toekomstgerichte materie.

2. Antwoord van de heer H. Weckx, Vlaamse minister van Cultuur en Brusselse Aangelegenheden

Alvorens in te gaan op de concrete vragen van het lid, geeft de minister volgende beknopte toelichting bij het geciteerde contract.

BRTN, VAR en Databel hebben op 9 februari 1993 een overeenkomst gesloten om de databroadcast in Vlaanderen te introduceren en te ontwikkelen. De technische proeven lopen reeds en men denkt operationeel te zijn vanaf september 1993.

Databroadcast is het technologische verlengde van het teletekststelsel, waarbij via de nog beschikbare onzichtbare lijnen van een televisiesignaal gecodeerde digitale informatie wordt uitgezonden. Die informatie kan worden ontvangen via een decodeerapparaat dat aangesloten is op de kabel of op een antenne die het signaal opvangt en omvormt tot een datastroom. Die datastroom gaat dan naar een PC om de informatie op te slaan, te verwerken of af te drukken.

De BRTN, die al een jarenlange ervaring heeft met teletekst, en de VAR, die met en voor de BRTN de exploitatie verzorgt van zijn technische infrastructuur, willen de evolutie in de communicatietechnologie op de voet volgen en waar mogelijk actief participeren in nieuwe toepassingen. Dit is dan ook de belangrijkste reden waarom zij meewerken aan dit databroadcast-project. BRTN volgt daarmee het voorbeeld van de omroepen BBC in Groot-Brittannië en RTE in Ierland. Ook in Zwitserland is databroadcast reeds operationeel.

Databel, een naamloze vennootschap met als aandeelhouders Telfin, NIM, Coditel en Electrabel, verzamelt de data die toegeleverd worden door informatieveranciers. Daartoe zal Databel met geïnteresseerde instellingen en bedrijven overeenkomsten sluiten. Die data zal Databel al of niet versleutelen en verzenden naar de BRTN, zodanig dat ze kunnen ondergebracht en getransporteerd worden in ongebruikte televisielijnen van een televisiesignaal.

De BRTN zal vervolgens die televisielijnen, drager van de gecodeerde informatie, mengen in het gewone televisiesignaal dat wordt uitgezonden via de zendstations van de BRTN.

Op de concrete vragen van het lid antwoordt de minister als volgt.

Ten eerste, wat betreft de toetsing van de overeenkomst aan de vigerende mediawetgeving.

1. De BRTN kan alleen omroepuitzendingen verzorgen. Databroadcast is ongetwijfeld omroep. Dit blijkt trouwens ook reeds uit het woord 'databroadcast' zelf. Zoals gezegd is databroadcast het technologisch verlengde van het teletekststelsel

en van dit systeem heeft de Raad van State in zijn advies bij het ontwerp van decreet houdende de samenstelling en oprichting van een Mediaraad van de Vlaamse Gemeenschap gesteld dat het televisie is en dus eveneens tot de bevoegdheid van de gemeenschappen behoort. (Cf. Vlaamse Raad, Stuk 300 (1984-1985) – Nr. 1, pag. 12).

Voorts pleiten ook de definities van het begrip 'omroep' in de Europese richtlijn 'Televisie Zonder Grenzen' in dezelfde richting. Volgens die definities behoren alleen die systemen die op individueel verzoek informatie verstrekken tot de individuele radiocommunicatie en zijn derhalve voor de BRTN uitgesloten. Voorbeelden daarvan zijn Minitel, Videotext en Videoconferenties. De andere systemen van communicatie-overdracht moeten worden beschouwd als omroep. Databroadcast is inderdaad een duidelijk éénrichtingstransmissiemedium, dat het mogelijk maakt vanuit één punt gelijktijdig een grote hoeveelheid digitale gegevens naar een praktisch onbeperkt aantal andere punten te versturen, in eerste instantie bedoeld voor PC's. Overal waar het dragende TV-sigitaal kan worden ontvangen zijn ook de data beschikbaar al of niet versleuteld.

Teletekst en Databroadcast zijn omroepactiviteiten.

2. Daarnaast merkt de minister op dat de overeenkomst met Databel niet de eerste in zijn soort is. In 1988 had de BRTN met Editel reeds een gelijkaardige overeenkomst gesloten voor de transmissie van beursgegevens. Die overeenkomst werd door de raad van bestuur van de BRTN goedgekeurd op 28 november 1988. De toenmalige toezichhoudende overheid heeft zijn veto niet gesteld, waaruit mag worden afgeleid dat zij ermee kon instemmen. Het Editelproject heeft uiteindelijk geen doorgang gevonden omdat Editel er op een bepaald ogenblik geen brood meer in zag.

Het BRTN-decreet van 27 maart 1991 dat sindsdien tot stand is gekomen, geeft de BRTN zelfs nog ruimere armslag dan het toenmalige decreet van 28 december 1979. In artikel 6 van het huidige BRTN-decreet, dat de rechtsbekwaamheid van de BRTN regelt, staat immers dat de instelling ook nevenactiviteiten mag verrichten — artikel 6 § 4. Nevenactiviteiten zijn alle activiteiten die rechtstreeks of onrechtstreeks kunnen bijdragen tot de verwezenlijking van de opdracht. In artikel 17, dat de bronnen van inkomsten opsomt, staat voorts dat de instelling inzonderheid als bronnen van inkomsten heeft : '50 ... de opbrengst uit de exploitatie van haar infrastructuur en uit het verkopen en verhuren van goederen.'

De genoemde artikelen 6 § 4 en 17 van het BRTN-decreet, die nieuw zijn en in het oude omroepdecreet niet voorkwamen, hebben in de Mediacommissie van de Vlaamse Raad en later in de plenaire vergadering, geen discussie uitgelokt. Zij werden zonder meer aanvaard. De BRTN is er dus statutair toe gerechtigd met derden databroadcastsystemen op te zetten.

Ten tweede, kadert deze overeenkomstig in een toekomstig kabelbeleid ?

Volgens de minister legt de overeenkomst tussen BRTN, VAR en Databel geen hypotheek op het toekomstig kabelbeleid. De kabelmaatschappijen mogen op dit ogenblik alleen de doorgifte verzorgen van omroepuitzendingen en zelf geen omroepdiensten aanbieden. In de voorliggende overeenkomst met Databel is de BRTN de verantwoordelijke uitzendende omroep wat tot gevolg heeft dat de BRTN ten overstaan van derden verantwoordelijk is voor de verspreide informatie en de correctheid ervan, alsook dat de databroadcastuitzendingen dienen te voldoen aan alle bepalingen die op de BRTN-uitzendingen in het algemeen toepasselijk zijn. Databel is in de voorliggende constructie alleen leverancier van de informatie. De omroepactiviteiten liggen bij de BRTN.

Om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken is in het ontwerp-kabeldecreet — momenteel is een amendement op basis van het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen in voorbereiding — in het huidige artikel 12 ingeschreven dat naast de bestaande categorieën van televisieverenigingen — niet-openbare landelijke, niet-openbare regionale, betaalomroep en doelgroepentelevisieverenigingen — televisieverenigingen kunnen worden erkend die zich met andere soorten van diensten richten tot het publiek of een deel ervan. De beslissing van de BRTN belemmert derhalve nieuwe initiatieven niet.

Essentieel voor de minister is dat de verantwoordelijkheid bij een omroep berust. Dit is nu het geval en zal ook zo zijn, indien de in het kabelontwerp ingeschreven nieuwe categorie van televisieverenigingen zou worden gerealiseerd. De Vlaamse Gemeenschap is immers uitsluitend inzake kabelactiviteiten die als omroep kunnen beschouwd worden, bevoegd. Zo behoren alarmering, teleshopping en tebankieren niet tot de bevoegdheid van de Vlaamse Gemeenschap.

Het alternatief rees trouwens dat de data zouden worden verspreid via de signalen van een andere, niet Vlaamse zender. De minister weet dat Nozema klaar was om via het signaal van één van de Nederlandse omroepen te starten, en dat er ter zake contacten zijn geweest. De BRTN heeft technische ruimte gereserveerd voor andere aanbieders en zal eventuele andere gegadigden op een gelijkwaardige wijze behandelen.

3. Replieken

De vraagsteller heeft zijn bedenkingen bij de stelling dat databroadcasting het technologisch verlengde zou zijn van teletekst, en dus als omroepactiviteit beschouwd kan worden. Teletekst maakt weliswaar ook gebruik van het BRTN-sigitaal, maar teletekst is in essentie nieuws, informatie op het beeldscherm. Databroadcast daarentegen gaat verder : de informatie verschijnt niet op het televisiescherm, maar kan enkel via een computer opgevangen worden. Volgens het lid is het verband

met de omroepactiviteiten hier ver te zoeken en hij heeft dan ook zijn bedenkingen bij de rol van de BRTN in deze aangelegenheid.

Het lid voegt eraan toe dat momenteel zelfs nog niet geweten is welke informatie Databel via het BRTN-signaal zal verspreiden. Databel is nog steeds op zoek naar potentiële gebruikers van de dienst. Geciteerde partners van Databel zijn onder meer GB-INNO-BM dat via de diensten van Databel al zijn verkooppunten met elkaar zou verbinden, en kranten die via het BRTN-signaal financiële informatie zouden verkopen.

De vraagsteller is het evenmin eens met de stelling van de minister dat activiteiten als teleshopping en telebankieren geen kabelactiviteiten zouden zijn en dus niet tot de bevoegdheid van de Vlaamse Gemeenschap zouden behoren. Het lid gaat ervan uit dat de kabel Vlaamse materie is en dat dan ook alles wat op de kabel verschijnt onder Vlaamse bevoegdheid valt. Hij voegt eraan toe dat de minister in dit verband een maximale interpretatie van de bevoegdheden moet nastreven.

Het lid vraagt zich tevens af of de geciteerde overeenkomst wel als een nevenactiviteit beschouwd kan worden. Hij meent dat de term 'nevenactiviteit' in het BRTN-decreet niet in deze zin geïnterpreteerd mag worden.

Tenslotte stelt het lid dat deze discussie niet uitgeput is en wellicht ten volle gevoerd zal kunnen worden in het kader van de herziening van het kabeldecreet. Op dat moment zal het geheel van databroadcast en datatransmissie opnieuw herbekeken moeten worden.

De minister stelt dat in dit moeilijke domein van het medialandschap enige voorzichtigheid geboden is. In de huidige stand van de rechtspraak, zowel deze van de Raad van State als deze van het Arbitragehof, worden immers enkel omroepactiviteiten als gemeenschapsmaterie beschouwd. Indien databroadcasting niet als omroepactiviteit beschouwd zou worden, zou de bevoegdheidskwestie onmiddellijk in het nadeel van de Vlaamse gemeenschap gesteld worden.

VRAAG OM UITLEG (Regl. art.21)

Commissie voor de Media

Vergadering van donderdag 29 april 1993

Vaste verslaggever : de heer F. Sarens, secretaris van de commissie

— Vraag om uitleg van de heer H. Van Dienderen tot de heer H. Weckx, Maamse minister van Cultuur en Brusselse Aangelegenheden, over klachten inzake de niet-naleving van de technische zendnormen door private radio's

1. Uiteenzetting door de, vraagsteller

Het lid deelt de commissieleden mee dat alle Belgische private radio's eind november 1992 een schrijven van de Nationale dienst voor Controle van het Spectrum (NCS) ontvingen met de mededeling dat men per 15 december 1992 opnieuw zou toezien op een strikte naleving van de technische zendnormen inzake private radio's. De gevolgen van dit schrijven waren in de frequentieband nagenoeg onmiddellijk merkbaar : krachtige zendvermogens werden terug gedrongen en heel wat ergerlijke en aanhoudende storingen tussen radio's verdwenen. Althans gedurende een aantal weken was dit het geval, want snel was duidelijk dat het NCS niet tot optreden overging. De chaotische toestand hernam, zelfs nog in een grotere mate.

Talrijke en herhaalde klachten van een bijzonder groot aantal Vlaamse radio's, naar mij is meegedeeld, ingediend bij uiteenlopende instanties zoals het Kabinet van de Gemeenschapsminister van Cultuur, het Bestuur Media, de federale ministers respectievelijk van PTT en van Justitie, het NCS, Belgacom, Procureurs des Konings, enzovoort, blijven meestal onbeantwoord én vooral zonder concrete gevolgen.

In dit verband wenst het lid van de minister toelichting te krijgen over de precieze bevoegdheidsverdeling en afbakening in deze materie, en meer in het bijzonder over de concrete procedure die men met klachten inzake zendstoringen als radio dient te volgen. Graag kreeg hij ook toelichting in verband met het NCS dat enerzijds zijn optreden aankondigt en anderzijds maanden nadien helemaal geen gevolgen geeft aan welke klachten dan ook, en mede daardoor voor een feitelijke toestand zorgt die elk overheidsgezag en vooral dan van de Vlaamse overheid, ondermijnt en zelfs compleet ongelofwaardig maakt.

2. Antwoord van de heer H. Weckx, Vlaamse minister van Cultuur en Brusselse Aangelegenheden

De minister vestigt in de eerste plaats de aandacht van de vraagsteller op het feit dat de controle op de zendvergunningen een federale bevoegdheid is. Het arrest van 7 februari 1991 van het Arbitragehof heeft ter zake geen wijziging gebracht. De Vlaamse minister bevoegd voor media heeft ter zake dan ook enkel een morele bevoegdheid.

De minister citeert vervolgens uit het betreffende arrest van het Arbitragehof : 'BS. De voormelde bepalingen hebben de aangelegenheid van de radio-omroep en de televisie in haar geheel naar de Gemeenschappen overgeheveld, behoudens de door de bijzondere wetgever bepaalde uitzonderingl. Niettemin, om de integratie van elk van de radio-elektrische golven in het geheel van die welke over het nationale grondgebied worden uitgezonden, mogelijk te maken en om wederzijdse storingen te vermijden, moet de nationale overheid instaan voor de algemene politie van de radioelektrische golven. Deze opdracht omvat de bevoegdheid om de technische normen betreffende het toekennen van de frequenties en betreffende het vermogen van de zendtoestellen uit te vaardigen die gemeenschappelijk moeten blijven voor het geheel van de radioberichtergeving, ongeacht hun bestemming, en de bevoegdheid een technische controle te organiseren en de bedoelde normen strafbaar te stellen. De uitoefening van die bevoegdheid dient evenwel zo geregeld te worden dat zij geen afbreuk doet aan de bevoegdheid van de Gemeenschappen aan wie — zoals hierboven is vastgesteld — de aangelegenheid van de radio-omroep in principe is toevertrouwd.'

De minister deelt de commissieleden vervolgens mee dat hij met de heer G. Coëme, minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven, contact heeft opgenomen en dat de federale minister hem volgende inlichtingen heeft toegestuurd.

Ingevolge het Arrest van het Arbitragehof 91/01 moeten de zendvergunningen door de bevoegde Gemeenschappen worden afgeleverd. (wet van 30 juli 1979 betreffende de radioberichtergeving).

Volgens artikel 9 van het koninklijk besluit van 10 januari 1992 is de Regie bevoegd om er over te waken dat het privaat radio-omroepstation in overeenstemming is met de voorschriften vastgelegd in het besluit en de voorwaarden vastgelegd in de vergunning.

Daarenboven zijn sommige personeelsleden van de NCS met het mandaat van officier van de gerechtelijke politie bekleed (artikel 14 van de wet van 30 juli 1979 betreffende de radioberichtergeving). In deze hoedanigheid vallen zij onder het gezag van de heer Procureur des Konings.

l Hiermee worden de mededelingen van de federale overheid bedoeld

Vermits het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie nog niet operationeel is, werd de controleopdracht op 24 maart 1993 gegeven aan het NCS — voorlopig nog onderdeel van Belgacom.

Om een te radicaal optreden te vermijden, moet, op last van de heer Coëme, een tijdspanne van 15 dagen worden gegeven om de niet conforme zenders de tijd te geven zich in orde te stellen. Bij vorige controles werd immers vastgesteld dat radio's dikwijls niet in overeenstemming zijn met de toegewezen voorwaarden (frequentie, vermogen, uitzendplaats).

Vanaf 6 april 1993 werden de controles hervat. Er werd begonnen met het controleren van de nietopenbare radiozenders in Brussel, Antwerpen en Luik. Vanaf 3 mei 1993 zullen deze radio's terug bezocht worden en geverbaliseerd indien zij niet conform de vergunning werken.'

Als uitleg voor het verschuiven van de controles gepland voor 15 december 1992 wordt verwezen naar het nakend oprichten van het Belgisch Instituut voor Post en Telecommunicatie (BIPT), bevoegd om deze controles uit te voeren en naar het ontbreken van een geactualiseerd frequentieplan dat voor elke Gemeenschap de conceptie weergeeft van haar audiovisueel landschap.

Gesteld wordt dat een interministeriële vergadering zonder verwijl moet worden gepland om een samenwerking te verzekeren tussen de federale overheid en de Gemeenschappen inzake de coördinatie van de frequenties en de opvolging van de controles en de klachten. De voorbereidende werkzaamheden zijn reeds aangevat op initiatief van de minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven. Een eerste vergadering vond op donderdag 22 april jl. plaats.

Tenslotte wordt vermeld dat het koninklijk besluit van 10 januari 1992 betreffende de klankradioomroep de bevoegdheid van de controle aan de RTT (binnenkort aan het BIPT) toewijst en het frequentiebeheer aan de Gemeenschappen.

Tot daar de inlichtingen die de minister door de federale overheid werden verstrekt.

De minister wil nog doen opmerken dat het frequentieplan van de Vlaamse Gemeenschap door de federale overheid gekend moet zijn. De federale overheid heeft het plan immers zelf voor het A.rrest van het Arbitragehof opgemaakt, heeft er zelf wijzigingen aan aangebracht en is in het bezit van de zendvergunningen die aan de radio's werden afgeleverd. Omdat de Vlaamse Gemeenschap nu inzake het toekennen van frequenties en het afleveren van de zendvergunningen bevoegd is, heeft de minister er herhaaldelijk op aangedrongen dat de door de federale overheid afgeleverde zendvergunningen hem zouden worden bezorgd. Vorige week is eindelijk toegezegd dat dit zou gebeuren.

De wijziging die door de minister bij besluit van 16 februari 1993 aan het frequentieplan werd aangebracht, werd in uitvoering van artikel 2 van het besluit aan de minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven en aan de betrokken radio's overgemaakt. Het betrof een loutere regularisatie van voorstellen van de federale overheid zelf. De intrekking van een erkenning wordt ook steeds onmiddellijk aan de bevoegde federale minister meegedeeld.

Daar de federale overheid inzake controle van het spectrum bevoegd is, lijkt het de minister logisch dat ze bij die overheid worden ingediend.

Indien klachten bij de minister of bij zijn administratie worden ingediend, zullen ze zoals in het verleden aan minister Coëme worden bezorgd. Het kabinet van minister Coëme heeft meegedeeld dat de klachten rechtstreeks naar de Nationale Dienst voor Controle van het spectrum TBR-Toren — 7e verdieping, E. Jacquainlaan 166, 1210 Brussel mogen worden verstuurd. Deze dienst ontvangt van de federale minister de instructies inzake het optreden tegen klachten. De federale minister is verantwoordelijk voor het optreden tegen klachten en geeft aan deze dienst de instructies ter zake.

Tenslotte vestigt de minister de aandacht van de vraagsteller op het feit dat hij de klachten die hij ontving steeds onmiddellijk naar de bevoegde overheid heeft doorgestuurd en dat hij de betrokken radio's daarover steeds inlicht.

3. Replieken

Een lid vestigt de aandacht op een aanverwant probleem, namelijk het probleem van de Vlaamse vrije zenders in Brussel die nog steeds te kampen hebben met de oneerlijke concurrentie van de qua zendvermogen veel sterkere Franse zenders. Hij pleit ervoor dat de federale overheid ook op dit punt zou ingrijpen.

De minister deelt de bezorgdheid van het lid en verwijst naar de vele interpellaties en schriftelijke en mondelinge vragen ter zake. Hij deelt de Commissie mee dat minister Coëme beloofd heeft dat ook de Brusselse zenders in de aangekondigde inspectieronde van het NCS gecontroleerd zullen worden.

De vraagsteller verheugt er zich over dat de minister het dossier van nabij volgt en naar een oplossing streeft, maar hij hoopt dat het niet enkel bij goede intenties zal blijven. Hij wenst dan ook van de minister te vernemen of hij er op zal toezien dat de federale overheid de aangekondigde controles ook daadwerkelijk zal uitvoeren. Vervolgens vraagt hij wie volgens de minister sancties zal kunnen treffen indien bij de aangekondigde controleronde blijkt dat er effectief overtredingen inzake het zendvermogen worden vastgesteld, en waaruit die sancties dan zullen bestaan.

De minister antwoordt dat de problemen van afdwingbaarheid en sanctioneringsmogelijkheden niet los gezien kunnen worden van de controlebevoegdheid. Aangezien de controle een federale bevoegdheid is, is ook de sanctionering federale materie. De minister herhaalt dat hij ter zake enkel morele dwang kan uitoefenen.

Hij voegt eraan toe dat indien er zoals beloofd door minister Coëme effectief verbalisaties zullen worden uitgeschreven, de minister zich als minister van de Vlaamse Gemeenschap zelfs geen burgerlijke partij kan stellen omdat de rechtsbasis ontbreekt.

Het lid dringt er vervolgens op aan dat de minister er in de interministeriële conferentie op zou blijven aandringen dat de wetgeving wordt nageleefd. Hij blijft erbij dat de Vlaamse minister bevoegd voor media niet alleen de moreel maar ook de politiek verantwoordelijke ter zake blijft.

Een ander lid stelt dat noch de federale, noch de Vlaamse overheid zich in deze aangelegenheid burgerlijke partij kunnen stellen omdat dit niet de bedoeling van burgerlijke partijstelling is. De overheid moet haar wetten en decreten doen naleven via de opsporingsdiensten en het is de Procureur des Konings die beslist of er al dan niet vervolgd zal worden.

In dit verband wenst het lid de minister erop te wijzen dat in het huidige vervolgingsbeleid niets is voorzien in verband met gewestelijke of gemeenschapsaangelegenheden. Enige tijd geleden heeft minstens één Vlaamse Procureur-Generaal zijn bereidheid getoond om in een gesprek met de Vlaamse Raad na te gaan in hoeverre het vervolgingsbeleid kan aangepast worden aan de desiderata van de Vlaamse Raad en de Vlaamse Executieve. Spijtig genoeg werd dit aanbod door de Vlaamse Raad tot op heden nog niet aanvaard. Het lid pleit er voor dat de Vlaamse regering in een rechtstreeks contact met de procureurs-generaal zou aandringen op meer aandacht voor media- en milieudelikten. Volgens hem zijn de Procureurs-Generaal dergelijk verzoek zeer genegen.

De minister dankt het lid voor zijn interessante suggestie en herinnert de Commissie eraan dat hij tijdens zijn ministerschap in de vorige Executieve reeds dergelijk contact met de procureurs-generaal heeft gehad, en dit in het kader van de voorbereiding van het vervolgingsbeleid dat in het ontwerp van decreet op de medisch-verantwoorde sportbeoefening was voorzien. Gezien zijn positieve ervaring ter zake, zal de minister dan ook ingaan op de suggestie van het lid en opnieuw contact zoeken met de procureurs-generaal.

De oorspronkelijke vraagsteller vraagt zich tenslotte af of de vaststelling dat men voortdurend de normen van het toegekende zendvermogen overschrijdt, bij wijze van sanctie niet de intrekking van de vergunning als gevolg kan hebben. Volgens hem is deze vorm van sanctie ook praktisch uitvoerbaar omdat het vergunningenbeleid wel tot de bevoegdheid van de Executieve behoort. Hij beseft wel dat het hier een vrij harde sanctie betreft, en hij suggereert administratieve geldboetes als een mildere vorm van straf. Deze laatste vorm van sanctie heeft bovendien het voordeel dat de rechtbanken minder belast zouden worden.

De minister antwoordt dat de minister de vergunningen inderdaad kan opschorten en zelfs intrekken. Nochtans is hij geen voorstander van dit zeer vergaand middel, onder meer wegens de deloyale concurrentie in bepaalde gebieden, en dan meer bepaald Brussel waar de Vlaamse vrije zenders voortdurend overtroefd worden door het sterkere zendvermogen van de Franse zenders. De administratieve geldboete is in de huidige regelgeving niet voorzien. De minister is een eventuele aanpassing op dit vlak niet ongenegen.