

VLAAMSE RAAD

ZITTING 1992-1993

30 NOVEMBER 1993

ONTWERP VAN DECREET

**houdende de algemene uitgavenbegroting
van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1994**

ONTWERP VAN DECREET

**houdende tweede aanpassing van de algemene uitgavenbegroting
van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1993**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken en Vervoer
uitgebracht door de heer A. Schellens
aan de Commissie voor Financiën en Begroting**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer E. Beysen.

Vaste Zeden : de heren J. Ansoms, J. De Seranno, M. Didden, F. Ghesquière en T. Van Parys ;

de heren M. Bartholomeussen, J. De Mol, J. Leclercq en A. Schellens ;

de heren E. Beysen, M. Cordeel en V. Vautmans ;

de heer J. Spinnewyn ;

de heer R. Van Hooland ;

de heer H. Van Dienderen.

Plaatsvervangers :

de heren G. Cardoen, J. Lenssens, K. Pinxten, E. Vankeirsbilck en M. Van Peel ;

de heren L. Hancké, W. Seeuws, G. Swennen en J. Vande Lanotte ;

de heren H. De Croo, J. Laverge en F. Vermeiren ;

de heer F. Wymeersch ;

de heer H. Schiltz ;

de heer L. Barbé.

Zie :**15** (1992-1993)

- Nr. 1 : Ontwerp van decreet + Bijlagen 1 tot XXIV
- Nrs. 2 tot 10 : Amendementen
- Nr. 11-A : Verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden en Ambtenarenzaken
- Nr. 11-B : Verslag namens de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden
- Nr. 11-C : Verslag namens de Commissie voor Cultuur
- Nr. 11-D : Verslag namens de Commissie voor Economie, Energie, Landbouw en Werkgelegenheid
- Nr. 11-E : Verslag namens de Commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting
- Nr. 11-F : Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud
- Nr. 11-G : Verslag namens de Commissie voor de Media
- Nr. 11-H : Verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

19-C(1992- 1993)

- Nr. 1 : Ontwerp van decreet
- Nr. 2 : Amendementen
- Nr. 3-A : Verslag namens de Commissie voor Cultuur
- Nr. 3-B : Verslag namens de Commissie voor Economie, Energie, Landbouw en Werkgelegenheid
- Nr. 3-C : Verslag namens de Commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting
- Nr. 3-D : Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud
- Nr. 3-E : Verslag namens de Commissie voor de Media

INHOUDSTAFEL

Blz.

I. BEVOEGDHEDEN VAN T. KELCHTERMANS, VLAAMSE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN, RUIMTELIJKE ORDENING EN BINNENLANDSE AANGELEGENHEDEN	5
A. Algemene bespreking	5
1. Inleidende beleidsverklaring van T. Kelchtermans, Vlaams minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden	5
Globaal beleid inzake openbare werken	
1.1. Algemene doelstelling : de globale mobiliteitsproblematiek oplossen	5
1.2. Toegepaste principes : termijnvisie	
1.3. Het besluitvormingsproces : regionaal overleg en inspraak	7
1.4. Financiële maatregelen : continuïteit in het beleid	8
1.5. Internationaal, federaal en intergewestelijk overleg	9
2. Bespreking	9
B. Artikelsgewijze bespreking	21
1. Programma 63.1 : Wegeninfrastructuur	21
1.1. Inleiding	21
1.1.1. Algemeen	21
1.1.2. Concretisering van de doelstellingen	23
1.1.3. De invulling van het wegenprogramma 1994	24
1.1.3.1. Algemene uitgavenbegroting : het urgentieprogramma	24
1.1.3.2. Het Vlaams Infrastructuurfonds	27
1.1.3.3. Provinciale verdeling van het fysisch programma	29
1.1.3.4. Specifieke initiatieven voor meer veiligheid	29
1.2. Bespreking	33
2. Programma 64.1 Waterwegen en Binnenvaart	43
2.1. Inleiding	43
2.1.1. Algemeen	43
2.1.2. Beleidsopties	44
2.1.3. Uitvoering van de beleidsopties	45
2.2. Bespreking	49
3. Programma 64.3 Havens en Maritieme toegangswegen	52
3.1. Inleiding	52
3.1.1. Algemeen	52
3.1.2. Beleidsopties	53
3.1.3. Uitvoering van de beleidsopties	54
3.2. Bespreking	62
4. Programma 64.3 Zee- en rivierwaterkering- en beheersing	77
4.1. Inleiding	77
4.1.1. Algemeen	77
4.1.2. Beleidsopties en hun uitvoering	78
4.2. Bespreking	80
5. Programma 64.4 : Algemeen Infrastructuur- en scheepvaartbeleid	82
5.1. Inleiding : beleidsopties	82
5.2. Bespreking	83

	Blz.
C. Indicatieve stemmingen	87
BIJLAGEN	
1. VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS – VERSLAG BEGROTINGSJAAR 1992	91
II. VASTLEGGINGEN – BEGROTINGSJAAR 1992 – WEGEN	99
III. INVESTERINGSPROGRAMMA 1994 – WEGEN	115
IV. EFRO (FEDER) – EUROPESE SUBSIDIES	141
II. BEVOEGDHEDEN VAN J. SAUWENS, VLAAMSE MINISTER VAN VERKEER, BUITENLANDSE HANDEL EN STAATSHERVORMING .	144
A. Algemene bespreking	144
1. Beleidsverklaring van de Vlaamse Minister	144
2. Bespreking	145
B. Artikelsgewijze bespreking	148
1. Programma 63.2 : Openbaar Vervoer	148
1.1. Inleiding	148
1.2. Bespreking	152
2. Programma 63.3 : Regionale luchthavens	156
2.1. Inleiding	156
1.2. Bespreking	157
3. Programma 64.2 : Havens, Loodswezen en scheepvaart	158
3.1. Inleiding	158
3.2. Bespreking	159
4. Programma 65.1: Gebouwen	159
4.1. Inleiding	159
4.2. Bespreking	162
C. Stemmingen	163
BIJLAGE	164

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken en Vervoer heeft op haar vergaderingen van 20 en 21 oktober en van 16 november 1993 de haar toebedeelde decreetsartikelen en programma's van de algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 1994 besproken en goedgekeurd.

De bespreking bestaat uit twee delen, met name :

1. de bevoegdheden van T. Kelchtermans, Vlaams minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden ;

II. de bevoegdheden van J. Sauwens, Vlaamse minister voor Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming.

**1. BEVOEGDHEDEN VAN T. KELCHTERMANS,
VLAAMSE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN,
RUIMTELIJKE ORDENING EN BINNENLANDSE
AANGELEGENHEDEN**

A. ALGEMENE BESPREKING

**1. Inleidende beleidsverklaring van T. Kelchtermans,
Vlaams minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Orde-
ning en Binnenlandse Aangelegenheden**

Globaal beleid inzake openbare werken

*1.1. Algemene doelstelling : de globale mobiliteitsproblema-
tiek oplossen*

Het verkeer is in een paar decennia geweldig toegenomen. Deze toename wordt in alle aspecten van het verkeer waargenomen : zowel in het goederen- als in het personenverkeer, het woon-werk- en het woonschoolverkeer als in het winkel- en recreatieve verkeer. Hoofdoorzaak van deze toename is de sterke demografische en economische groei die we in dezelfde periode hebben gekend. Ook de wijze waarop de ruimte geordend is heeft de verplaatsingsbehoefte sterk beïnvloed : functiescheiding en vooral gespreid wonen hebben een sterke toename van deze behoefte veroorzaakt. De verplaatsingsbehoefte wordt opgevangen door verschillende mobiliteitsmodi en mobiliteitsinfrastructuur. Vlaanderen beschikt over een dicht wegennet, 4 zeehavens, de luchthaven van Zaventem, een aantal regionale luchthavens, een dicht spoorwegen- en kanalenet. De bestaande infrastructuur is echter ontoereikend om de sterk toegenomen verplaatsingsbehoefte voldoende op te vangen, wat een verminderde veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid heeft doen ontstaan. Het aantal verkeersslachtoffers behoort in Vlaanderen tot de hoogste in Europa ; de luchtvervuiling, het lawaai en het verbruik van energie en van grondstoffen is gestegen, en op de spitsuren slibben de wegen dicht naar onze steden, industrieterreinen en havens. Anderzijds kan de schaarste aan financiële middelen de enorm gestegen behoefte aan investeringen voor het verbeteren en het vernieuwen van het verkeerspatrimonium, onvoldoende opvangen. Bovendien is de ruimte te schaars geworden om deze verder in te nemen voor mobiliteitsdoeleinden.

Multimodale vervoers- en verkeersstudies worden opgesteld teneinde de globale mobiliteitsproblematiek in de stede-

lijke regio's met behulp van dynamische modellen te beheersen.

Het is derhalve niet langer mogelijk onbeperkt gebruik te maken van de verkeersinfrastructuur. Toch moet Vlaanderen als de distributieregio van Europa een toonaangevend doorvoerland blijven en moet derhalve kunnen blijven beschikken over een ruim aanbod van binnenlandse en internationale verbinden.

Om deze problematiek te doorbreken, dient, zoals reeds gesteld in het gemeenschappelijk project van de Vlaamse Regering „Vlaanderen-Europa 2002”) een globale mobiliteitsvisie ontwikkeld te worden, met als prioriteiten :

1° inzake de verkeersinfrastructuur :

de veiligheid verhogen ;

– de leefbaarheid, de bereikbaarheid en het economisch draagvlak verbeteren ;

– voorrang verlenen aan het onderhoud van de wegen en kunstwerken en aan de voltooiing van de economisch verantwoorde opgestarte projecten ;

– de concurrentiekracht van onze zeehavens versterken ;

– echtspersoonlijkheid, een autonoom beheersstructuur en gelijke werkingsvoorwaarden moet hiertoe bijdragen ;

– de maritieme toegankelijkheid van de zeehavens verzekeren ;

– de binnenvaart bevorderen o.m. door inschakeling van gecombineerd vervoer en door de uitbouw van goede verbindingen met het hinterland ;

– de regionale luchthavens stimuleren in hun ontwikkeling.

2° inzake de vervoermiddelen :

– het gebruik van het gemeenschappelijk en openbaar vervoer en van de fiets stimuleren en het autogebruik afremmen ;

– het bevorderen van het gecombineerd goederenvervoer ;

– het realiseren van bedrijfsvervoerplannen voor het woon-werkverkeer ;

– het tot stand brengen van verbindingen met nieuwe industrieterreinen voor het stads en streekvervoer ;

– het spoorwegenbeleid afstemmen op het Vlaams vervoerbeleid ;

3° inzake de verplaatsingsbehoefte :

– aandacht voor de ruimtelijke ordening met creatie van ruimtelijke nabijheid ;

– inschakelen van telematica om de verplaatsingsbehoefte te verminderen ;

– de mobiliteitseffecten van bepaalde inplantingen op voorhand bepalen (mobiliteitseffectenrapport).

4° inzake de financiering :

– het voeren van een strenge budgettaire discipline ;

– het inbouwen van een degelijk financieel management ;

– het toewijzen van betrokken inkomsten aan infrastructuur en mobiliteitsverbeterende maatregelen.

1.2. Toegepaste principes : termijnvisie

Het beleid inzake Openbare Werken moet een engagement op lange termijn inhouden. Dit is slechts mogelijk op basis van een continu financieel beleid en budgettaire mogelijkheden. De planning moet continu en structureel kunnen verlopen. Derhalve kaderen, binnen de grote opties voor het komende decennium, de fysische jaarprogramma's in rollende 3-jarenplannen, met jaarlijkse actualisatie.

Enkel met gefundeerde redenen en met publieke verantwoording kunnen afwijkingen worden toegestaan. De planning moet tevens coherent zijn en derhalve worden afgestemd op de ruimtelijke planning, die zijn concretisatie zal kennen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Het rollend 3-jarenprogramma heeft een sleutelfunctie :

- het moet de relevante elementen bevatten voor de tenuitvoerlegging van het beleid : de omschrijving van de projecten met de nodige financiering en de provinciale spreiding ervan ; het is derhalve een beleidsinstrument ;

- het moet ook toelaten, als beheersinstrument, de evolutie van de projecten te toetsen aan de vooropgestelde doelstellingen.

De Vlaamse Raad heeft hierdoor ten volle de mogelijkheid het proces te begeleiden en met kennis van zaken de evolutie op te volgen.

Belangrijke grootschalige projecten (aanleg van nieuwe wegen, uitbreiding van bestaande en omvorming tot autosnelwegen, grote haveninvesteringen, . . .) dienen onderbouwd en verantwoord door specifieke verkeersen evaluatiestudies, investerings- en financieringsanalyses met inpassing in het ruimtelijk beleid. Dergelijke projecten worden, na voorlegging aan de SERV, aan de specifieke goedkeuring van de bevoegde minister en van de Vlaamse regering onderworpen.

De projecten die van essentieel belang zijn voor de bereikbaarheid van economische centra, verdienen bijzondere aandacht. De realisatiegraad ervan wordt bepaald door de budgettaire ruimte, door de belangrijkheid van de onvermijdbare uitgaven (gewoon en structureel onderhoud, veiligheidsvoorzieningen, nog af te werken verantwoorde projecten in uitvoering) en bijgevolg door de vrije beleidsruimte voor nieuwe initiatieven.

1.3. Het besluitvormingsproces : regionaal overleg en inspraak

Het voorstel van 3-jarenprogramma (exclusief inzake waterbeheersing en binnenvaart) van de hoofdbesturen van de administraties van Openbare Werken wordt voor advies voorgelegd aan de SERV (Wegencommissie, Vlaamse Havencommissie), waarna de bevoegde minister en de Vlaamse regering definitief beslist, mede in het kader van het meerjarenprogramma voor investeringen in het algemeen. Vervolgens wordt het fysisch jaarprogramma opgesteld met invulling van de begrotingsartikelen en de financiering. Het geheel wordt ter informatie aan de SERV medegedeeld.

Specifiek voor de wegeninfrastructuur worden de projecten uit de indicatieve jaarprogramma's met sociaaleconomisch belang, op intermediair niveau overlegd. De GOM's spelen hierbij een coördinerende rol. De provinciale buitendiensten van de bevoegde Administratie zullen daartoe verder geres-

ponsabiliseerd worden, waarbij het hoofdbestuur een (bege)leidende en coördinerende rol moet spelen. Vervolgens worden de prioriteiten, de grote programma's en de provinciale verdeling aangeduid en wordt het voorstel van 3-jaren-programma van het hoofdbestuur van de Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer voor advies voorgelegd aan de binnenkort op te richten Wegencommissie binnen de schoot van de SERV.

1.4. Financiële maatregelen : continuïteit in het beleid

De wegen- en waterwegeninfrastructuur en de zeehavens spelen een vitale rol in de ontwikkeling van onze samenleving, zowel op economisch, ecologisch als op sociaal vlak. Het is derhalve van groot belang de Openbare Werken af te stemmen op wat maatschappelijk noodzakelijk is.

Wil men de veiligheid voor de bevolking blijven waarborgen, de leefbaarheid verbeteren en de bereikbaarheid verhogen, moet de opgelopen achterstand verder ingehaald worden en moeten nieuwe economische projecten mogelijk worden.

De investeringen voor Openbare Werken worden voor 1994 begroot op 21.779,9 miljoen frank, 2,2 % hoger dan in 1993. Hiervan wordt 45 % toegewezen aan het wegenpatrimonium en 55 % aan de waterwegeninfrastructuur, de zeehavens en maritieme toegangswegen en de waterbeheersing. Voor wat de wegensector betreft wordt het **minimum noodzakelijk** programma, met de bepaling van de urgente infrastructuurele investeringen, dat in 1993 van start ging en gespreid wordt over 4 jaar, in 1994 consequent verder afgewerkt.

Deze middelen moeten, wat de wegeninfrastructuur betreft, de topprioriteit „veiligheidsverhoging” financieren door het continu uitvoeren van de gewone onderhoudswerken, door structureel onderhoud en specifieke veiligheidswerken en door gevoelige verhoging van het aantal fietspaden.

Het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) heeft het mogelijk gemaakt de financiering te verruimen en te versoepelen. Ook in de toekomst zullen de opbrengsten uit het beheer van het patrimonium van Openbare Werken toegewezen worden aan de noodzakelijke uitgaven tot instandhouding en verbetering van dit patrimonium. De actieve boekhouding en de coördinatie van het VIF wordt uitgevoerd door een specifiek rekenplichtig ambtenaar.

Zoals reeds gesteld zijn er méér middelen nodig om het patrimonium van wegen, waterwegen, zeehavens en de daartoe behorende kunstwerken terug in een veilige toestand te brengen. Een beter financieel rendement moet het budget beschermen en ondersteunen.

Een team „Financieel Management” bestaande uit ambtenaren van de administraties Wegeninfrastructuur en Verkeer en Waterinfrastructuur en Zeewezen, onder leiding van een extern financieel manager, werkt aan voorstellen inzake het vermijden van kosten, actualisering van bestaande inkomsten, afschaffing van verlieslatende operaties en vereenvoudiging van procedures. Na goedkeuring van de voorstellen zal het financieel management deze implementeren en de uitvoering ervan opvolgen. Ook op deze wijze kan de dienstverlening aan de burger kwalitatief worden verbeterd.

Om de repercussies op de infrastructuur van Openbare Werken van diverse initiatieven vanuit andere bevoegdheidsdomeinen, financieel te kunnen inschatten, werd op ministe-

rieel vlak gevraagd reeds bij de opmaak van initiatieven rekening te houden met hun invloed op infrastructureel vlak, de kosten daarvan op te nemen in de haalbaarheidsstudies en toe te rekenen op de betrokken projecten.

1.5. Internationaal, federaal en intergewestelijk overleg

Het beleid Openbare Werken kan en mag zich territoriaal niet isoleren. Vlaanderen is, met zijn typische doorvoerfunctie, een belangrijke schakel van een internationale ketting. Dit noodzaakt grensoverschrijdende aandacht en actie. Daarom wordt op regelmatige basis, zowel internationaal, federaal als intergewestelijk overleg gepleegd.

* Vlaanderen schrijft zich in in het voorstel van de EG-Commissie tot invoering van een Europees wegenvignet voor goederenvervoer. Aan de basis ligt de toepassing van het principe „de geniet betaalt” zoals reeds vermeld in de beleidsnota „Vlaanderen in beweging” van april 1992 ; m.n. het dekken van de door de gebruikers van het wegennet veroorzaakte investerings- en onderhoudskosten via de invoering van rechten voor het gebruik van deze weginfrastructuur. De opbrengst van het wegenvignet en de toewijzing ervan is een gewestelijke bevoegdheid. Intergewestelijk overleg is nodig m.b.t. de wijze van inning en de toe te passen verdeelsleutel. Het is de bedoeling de meerinkomst toe te wijzen aan mobiliteitsverbeterende maatregelen, inzonderheid aan de verkeersinfrastructuur waar het goederenvervoer gebruik van maakt. Aldus zal ondermeer kunnen bijgedragen worden aan het onderhoud en de verbetering van de weginfrastructuur.

* Het Vlaamse Gewest, op basis van zijn verdragsrechtelijke bevoegdheid, onderhandelt met Nederland nopens het verdiepingsprogramma voor de haven van Antwerpen. De beoogde waterverdragen moeten een ruimere toegankelijkheid voor schepen toelaten.

* In het kader van de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur (ICVI) wordt op regelmatige basis overlegd tussen het federale en het gewestelijk niveau. Op basis van intergewestelijk overleg worden materies voorbereid en geanalyseerd. Voorbeelden zijn :

— de interimregeling m.b.t. de formalisering van het overleg tussen het federaal en het gewestelijk niveau met het oog op het beleid inzake verkeer en infrastructuur op federaal en Europees vlak ;

— de opvolging en het overleg m.b.t. het Belgisch programma inzake vervoer voor het voorzitterschap van de Raad van de Europese Gemeenschappen ;

— de concrete betrokkenheid van het Vlaamse Gewest bij alle overlegstructuren, werkzaam op EG- of **interstatenniveau**, inzake het havenbeleid op Europees vlak.

2. Bespreking

De vragen en bemerkingen van de diverse sprekers zijn zoveel mogelijk per onderwerp weergegeven, terwijl de concrete vragen zijn ondergebracht bij de diverse programma's.

Mobiliteitsbeleid in het algemeen — management — **financieel** manager

Hierbij hebben verschillende leden diverse bedenkingen geformuleerd, die soms tegenstrijdig zijn en aanleiding geven tot enige discussie.

De heer V. Vautmans stelt vast dat men voorheen een soort ontradingsbeleid voor de autogebruiker is gaan voeren, waarbij men er van uitging dat hij wel naar het openbaar vervoer zou overstappen, als men het hem moeilijk genoeg zou maken. Allerlei maatregelen werden daartoe genomen zoals bijkomende belastingen en infrastructuurwerken die tot capaciteitsverlaging moesten leiden. Het betrokken lid wil weten of dergelijk beleid nog wordt doorgezet, nu het verkeer toeneemt en het openbaar vervoer geen succes kent.

In tegenstelling tot vorige spreker meent de heer J. Ansons dat er wel een aanzet is geweest tot een ontradingsbeleid voor de auto, maar dat een echte trendbreuk ter zake nog niet werd gerealiseerd : er zijn wel veel studies en congressen aan dat onderwerp gewijd, maar op het concrete vlak is er nog te weinig gebeurd om de bereikbaarheid van de centra, waaronder men te veel de bereikbaarheid voor de auto bedoelt, te realiseren.

Het lid pleit derhalve wel voor een trendbreuk ter zake, en dus een fundamentele heroriëntering van het beleid, zodat bijvoorbeeld de voor de economie belangrijke bereikbaarheid van de Antwerpse haven gevrijwaard wordt. Dat is ook de reden waarom het lid verleden jaar het opstellen van een multi-modaal verkeersmodel voor Antwerpen heeft toegejuicht.

De heer E. Beysen vindt dat het mobiliteitsprobleem een ontzaglijk probleem is en er zal moeten gewerkt worden aan een mentaliteitswijziging. Hij heeft er geen moeite mee dat men de automobilist ontraadt om tot in de stadscentra te rijden, maar dan moet er genoeg alternatief comfort zijn om zulks met het openbaar vervoer te kunnen doen.

De heer R. Van Hooland meent dat we inzake de doelstelling van de mobiliteitsbeheersing, voor een gigantisch probleem staan. Hij heeft waardering voor wat tot nu toe is gedaan maar meent dat de beleidsvoering niet professioneel gebeurt, zeker niet op het vlak van de continuïteit van het beleid. We weten te weinig van wat vroeger is vooropgesteld, en dus is het niet mogelijk om tot een onderbouwde beleids-evaluatie te komen, en er is dus onvoldoende correctieve actie mogelijk. Als men stelt dat men het globale mobiliteitsprobleem wil oplossen, dan is de vraag : hoe en wat doet men daaraan in een onderbouwde lange termijnstrategie ? Verder vindt spreker de toelichting van de Minister nogal beschouwend, wel voluntaristisch bedoeld maar de principes zijn niet voldoende onderbouwd. Het enige principe dat spreker terugvindt is de termijnvisie. Waar is de kwaliteit ? Hierover heeft spreker veel vragen vooral over de concepten, bijvoorbeeld bestaat er wel een goed concept van fietspaden en de uitvoering ervan. Alles wat hierover in de nota gezegd wordt is vrijblijvend en beschouwend : wat ontbreekt is een groot stuk beleidsplanning en daarvoor beschikt de minister niet over de noodzakelijke ondersteuning om dit complex probleem ter dege aan te pakken. Spreker geeft toe dat er wel positieve beslissingen zijn genomen door deze minister, zoals bijvoorbeeld met betrekking tot een financieel manager. Graag had hij hierover een korte evaluatie gehad. Ook de heer E. Beysen wil meer vernemen over o.m. het statuut van de financiële manager. Sommige leden hebben gesproken van een fietsplan maar wat we meer nodig hebben is een heel strikt systeem van een managementprojectleider om op korte termijn de meest optimale resultaten te halen met een maximum rendement en een minimum aan kosten, aldus nog de heer R. Van Hooland. De verloedering is een schande. Nu laat de efficiëntie en de netheid veel te wensen over, en daarvan is de reden dat er geen managementsysteem zit in de organisatie, waarvoor spreker telkenjare blijft pleiten.

Er is ook het element van sanctionering, waar nu iets aan wordt gedaan via het instellen van weegbruggen, stelt het lid met genoegen vast. Tenslotte heeft dezelfde spreker het nog over de bevoegdheid van deze minister inzake onveiligheid, een dramatisch probleem, waaraan wij als wetgever niet doen wat dient te worden gedaan. Telkens spreker vragen stelt aan de federale minister wordt hij schaamteloos van het kastje naar de muur gestuurd. Spreker vraagt de minister wat zijn bevoegdheid en verantwoordelijkheid is en dringt erop aan dat terzake **zohaast** mogelijk een interbestuurlijke effectieve organisatie wordt opgericht, met een structureel systeem, en met bevoegdheden en verantwoordelijkheden, want in dit dramatisch geworden probleem van de onveiligheid wordt de bal op het federale niveau schaamteloos doorgespeeld.

Mobiliteitsbeheersing en economie

In bepaalde kringen van de wegenbouwers, waaronder de betonlobby, wordt volgens de heer H. Van Dienderen fors gepleit voor de aanleg van nieuwe wegen — ook sommige leden van deze commissie doen dat - met de achterliggende idee dat de aanleg van nieuwe wegen ook goed is voor de economie. Ook deze minister — ofschoon hij dat niet expliciet zegt — is deze idee nogal genegen, want in de begroting van 1994 vindt het lid nog veel kredieten voor de aanleg van nieuwe wegen, die onder de benaming doorstroming, afwerking van begonnen projecten of economische noodzakelijkheid worden aangekaart.

In een Nederlandse studie van „het centrum voor energiebesparing en schone technologie” van Delft en van de afdeling economie van de Amsterdamse universiteit, een studie die handelt over de economische gevolgen van de mobiliteitsbeheersing, wordt geponeerd dat een grondig doorgevoerde mobiliteitsbeheersing en een sterke bevordering van het openbaar vervoer geen negatieve gevolgen hebben voor de economie.

Het lid is het volledig eens met zijn collega Ansoms dat daar in ons land alleen nog maar over wordt gesproken en dat een trendbreuk ten voordele van het openbaar vervoer nog niet op het terrein zichtbaar is.

De heer V. Vautmans verduidelijkt zijn hoger geponeerde stelling en wijst er op dat het simplistisch is hem daarop aan te vallen, als zou hij eenzijdig pleiten voor alleen maar wegeaanleg : maar op een ogenblik dat de verkeersstroom sterk toeneemt, en het openbaar vervoer nog daalt tot 5,6 percent van het totaalpakket, dan moet er toch naar andere oplossingen worden uitgekeken.

De heer H. Van Dienderen repliceert hierop met de stelling dat juist ingevolge het afbraakbeleid van het openbaar vervoer tot zulke toestanden is gekomen. In de studie gebruikt men twee beleidsinstrumenten, met name een zware accijnsverhoging en tevens de afschaffing van de verkeersbelasting, zodat de afgelegde kilometers duurder worden, maar niet het autobezit op zich.

De concrete mensen betalen niet meer aan de overheid en deze laatste ontvangt ook niet meer belastingen. Wat zijn nu de gevolgen van zo'n scenario : het particulier autoverbruik gaat naar beneden en wat in het gezinsbudget meer ruimte geeft voor andere zaken zoals onder meer openbaar vervoer.

In het particuliere goederenvervoer is er niet zo'n daling, maar dat brengt meer inkomsten op en minder kosten voor de overheid voor bijvoorbeeld wegenonderhoud. De **meerinkomsten** kunnen gebruikt worden voor het openbaar vervoer. Er is wel een positief gevolg voor de tewerkstelling

(15.000 banen in de diensten) en een overdracht van het vervoer naar de spoorweg en de binnenscheepvaart.

Het lid beveelt deze studie aan aan de collega's en de minister aan en vraagt dat ze in het kabinet zou worden bestudeerd, en later eventueel zou worden ter sprake gebracht op het Interministerieel Comité voor Infrastructuur, om er de nodige aandacht aan te besteden.

De minister deelt mee dat deze studie is opgevraagd en zal worden bestudeerd binnen zijn departement. Hoger genoemd lid dringt er verder bij de minister op aan ondertussen geen nieuwe wegen aan te leggen en bijvoorbeeld de suggestie van de heer J. Ansoms te volgen om het **doortochtenprogramma** te intensifiëren.

De minister beantwoordt al deze vragen als volgt.

Wat de veiligheid betreft verwijst de minister naar wat hij elders heeft geantwoord over ronde punten, netheid, veiligheid e.d.m. Wat de verantwoordelijkheid van het Vlaamse Gewest betreft, wijst de minister terloops het eenzijdige standpunt van de federatie van wegenbouwers af, die alle schuld voor de dodelijke ongevallen op de gebreken van de weginfrastructuur heeft geschoven. De minister heeft de medewerking van de Rijkswacht gevraagd om bij elk dodelijk ongeval te rapporteren in hoever de weginfrastructuur mede oorzaak is van het ongeval. Wat dat betreft is het Vlaams Gewest verantwoordelijk voor het aanbieden van een gepaste weginfrastructuur (veilige kruispunten, signalisatie, enz.) en het wegwerken van de onveilige elementen en in zijn aanleiding heeft de minister daar voldoende elementen voor aangedragen.

De minister geeft verder en dit geldt als voorbeeld van een doordachte beleidsvoering volgens de gebruikelijke principes van het management, een uitgebreide uitleg over het statuut en de bevoegdheid van de financiële manager. Zijn algemene opdracht werd in de beperkte offerteaanvraag uitdrukkelijk bepaald en zijn statuut is er dus een van een externe contractant, die een vergoeding krijgt (geen **ambtenarsalaris**). Hij is aangewezen via een consultantbureau. Via de secretaris-generaal en de directeurs-generaal mag hij contacten leggen en onderzoeken en voorstellen doen.

De taken van de financiële manager kunnen algemeen omschreven worden als het verwezenlijken van positieve financiële resultaten, als inkomsten van het VIF. Specifiek (niet limitatief) gaat het over :

- a) Op basis van kosten-batenanalyses, van inkomsten-uitgavenstromen per soort activiteit concrete voorstellen formuleren inzake het vermijden van kosten, kostenreducties, introducering van nieuwe inkomsten, afschaffing van verlieslatende operaties, vereenvoudiging van procedures, optimalisering op het financieel-organisatorisch vlak van de werking van diensten en van de dienstverlening ;
- b) Het kritisch analyseren van kostprijsfactoren (**kostenbatenanalyse**) ;
- c) De inventarisatie van de huidige herkomst en besteding van de middelen ;
- d) Het structureel beheersen van de doelmatigheid van de besteding van de middelen en het kritisch analyseren van de kostprijsfactoren.
- e) De sensibilisering inzake financieel management (aanleren van financiële reflex) naar de ambtenaren toe ;
- f) De implementatie en operationalisering van de **voorstel-**

len, na goedkeuring door de FM-stuurgroep en de geëigende kanalen ;

g) De opvolging van de uitvoering ;

h) Het systematisch boekhoudkundig inventariseren van de behaalde financiële resultaten ;

i) Het introduceren van de integrale kwaliteitszorg (IKZ).

Specifiek wat betreft de alternatieve financiering van nieuwe projecten van openbare werken zal de FM type-projecten opstellen en de noodzakelijke financiële montages maken. De FM zal tevens projectvoorstellen van alternatieve financiering analyseren.

In de volgorde hierna wordt enigszins rekening gehouden met zowel actualiteitsgraad als impact op werking en financiële gevolgen, als de te getroosten inspanningen.

Voor een overzicht van de te verwachten evolutie per momenteel onderhanden onderwerp wordt verwezen naar de half september nog opgemaakte en nog actuele „Planning verdere verloop van de opdracht” onder punt 4. Toekomstvisie.

Achtereenvolgens zullen volgende onderwerpen hierna in detail worden besproken :

1. Verwijlntresten (AWV + AWZ)
2. Vergunningen en retributies (AWV + AWZ)
3. Grondbeheer (algemeen + AWV en AWZ)
4. Onroerende goederen AWV
5. Onteigeningen (algemeen)
6. Strand- en zeedijkconcessies AWZ
7. Overgewicht en wegtransport AWV
8. Schadegevallen AWV
9. Regies AWV
10. Nieuwe onderwerpen

Dus een veelheid van onderwerpen die nu al met de financiële manager zijn doorgenomen met concrete resultaten. Terugkijkend op de tot nu toe geleverde prestaties, wordt reeds door de administratie gevraagd het contract te verlengen. Er zal getracht worden ook een permanente interne audit te houden. Dit alles om aan te tonen dat wel met planning en overleg, en evaluatie wordt gewerkt, ten einde de integrale kwaliteitszorg te introduceren.

Wat de algemene mobiliteit betreft meent de minister dat de uitwerking van het verkeersmodel voor de verkeersregio Antwerpen veel zal duidelijk maken. Op de vraag of men het ontradingsmodel door verkeerscapaciteitsverlaging wil door zetten, antwoordt de minister ontkennend, maar hij wijst er wel op dat er een capaciteitsverlaging de facto gebeurt door de hoeveelheid wagens en het verhoogd gebruik van de wegen door steeds meer wagens. Er zijn thans 3 auto's op 10 inwoners en de evolutie neigt naar 5 op 10 inwoners. Er is dus nog geen grens op de groei, en dit houdt verband met de subjectieve kwaliteit.

De visie van de minister om geen nieuwe wegen aan te leggen, wordt gehandhaafd, tenzij uit oogpunt van veiligheid en afwikkeling van begonnen projecten, en ook in het kader van een goed gebruik van de ruimte kan niet verder aan uitbreiding van infrastructuur worden geacht, gezien we nu reeds aan 4 km **weg/km²** zitten. Kleine bijkomende **inname**s omwille van veiligheid en leefbaarheid zullen evenwel hier en daar noodzakelijk zijn.

In zijn eindreplik benadrukt de heer R. Van Hooland dat hij na de antwoorden resumerend durft te stellen dat nog

steeds niet wordt gewerkt op een professionele basis en dat deze nota geen beleidsnota is en dat er ook nog steeds niet kan worden gesproken van een echt beleidsplan.

Matrix-evaluatie

De heer R. Van Hooland vraagt wat de ervaring van de minister is met de matrix in zijn sector. De eerste ervaring van de minister was niet zo positief in zijn departement, maar was wel positiever in andere departementen. Het traditionele element van het departement van openbare werken met zijn ervaring en gevestigde traditie, had meer moeite om zich in te passen in de filosofie die aan de basis ligt van de matrix, en de principes die daar gehanteerd worden.

De minister ervaart het als een handicap dat horizontale besturen de verticalen in al zijn onderdelen moeten bevoorraden en als er dan communicatiestoornissen ontstaan, dan dreigt dit gans het departement te desorganiseren.

In zijn repliek vraagt de heer R. Van Hooland dat men zou afzien van deze matrix, die volgens hem geen echte matrix is.

Ruimtelijke ordening en openbare werken

Sinds ettelijke decennia was de bevoegdheid Ruimtelijke ordening toegevoegd aan deze van Openbare Werken, aldus de vaststelling van de heer J. De Seranno. Daarna zijn die bevoegdheden gescheiden. Nu hebben we terug een minister van Openbare Werken, die ook voor Ruimtelijke Ordening bevoegd is. Het betrokken lid wijst op de passus uit de algemene inleiding, waar gesproken werd over een coherente planning voor infrastructuur met de ruimtelijke planning, geconcretiseerd in een Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Derhalve rijst de vraag, aldus het lid, waarheen we de komende 25 jaar met de infrastructuur naartoe willen. Welke functie zal de nieuw te bouwen infrastructuur moeten hebben, waar zal ze liggen, welke structuur zal ze hebben? Wat de expresswegen betreft zijn er problemen rond de capaciteit, aanleiding tot vele ongevallen.

In het algemeen moet worden nagedacht, aldus spreker, over het statuut van de expresswegen. Quid met de stroken die door ambachtelijke zones gaan, met al de problemen van parallelle bedieningswegen, — ook voor de landbouw —, en welk dient het beleid te zijn i.v.m. de rooilijnen, het gebruik van de domeinen behorend aan het departement Openbare Werken? Het lid vraagt zich af of er niet meer verplichtingen en beperkingen dienen opgelegd aan de aangelande eigenaars, want nu is er een compleet gebrek aan normen qua vestigingsvergunningen, toegang, reclame e.d. m.

De heer J. De Seranno vindt het hoog tijd dat hierin orde wordt gebracht. Ook inzake ronde punten als fietspaden zijn er plotse initiatieven, die niet altijd coherent zijn. Het lid besluit met te pleiten voor een goed doordacht en duidelijk plan voor de infrastructuur en een coherent plan voor de wegenbouw op lange termijn. Van de opmerkingen inzake het statuut van expresswegen is nota genomen. De minister is geen voorstander van nieuwe expresswegen, eventueel wel met ronde punten. Ook met de suggesties inzake lintbebouwing, signalisatie en reclameborden wordt rekening gehouden.

De minister verwijst naar wat hij heeft geantwoord bij het punt vestigingsbeleid. Aan de administratie is de opdracht gegeven dat — in tegenstelling tot vroeger — bij het adviseren van bouwvergunningen bij gewestwegen, niet alleen de rooilijn moet bekeken worden maar vooral de vraag of het statuut en de functie van de betrokken weg die of gene

vestiging toelaten. Met andere woorden wordt gevraagd bij het vestigingsbeleid langsheen gewestwegen vooral criteria van een goede ruimtelijke ordening te hanteren.

De heer J. Ansoms vindt dit positief maar er is ook een gevaar aan verbonden om de macht van de ambtenaren ter zake te vergroten : alles hangt af van de integriteit en de goede trouw van de ambtenaar. En vaak zijn die adviezen niet altijd eenduidig. Er zou moeten advies gegeven worden op decretale basis, zodat rechtszekerheid ontstaat en geen ambtelijke willekeur.

Europese subsidies

Naar aanleiding van een bezoek aan Noord-Spanje en Portugal, heeft de heer V. Vautmans vastgesteld dat daar een enorme inspanning wordt gedaan voor de infrastructuur, en dat daarbij indrukwekkende subsidies zijn verstrekt in het kader van het Europees programma FEDER (EFRO). Het lid wil weten of ook voor Vlaanderen zulke subsidies worden gebruikt.

Anderzijds is het nodig dat de Vlaamse regering zich beter zou organiseren om aanspraak te maken op alle mogelijkheden van de Europese fondsen. Het is noodzakelijk dat we ter zake een mandaathouder aanstellen, die voor de Vlaamse regering deze dossiers opvolgt en er het maximum uithaalt. Voor het omstandige antwoord verwijst de minister naar een ter tafel gelegde nota, hierna opgenomen als bijlage 4 bij dit onderdeel van het verslag.

Camera's bij verkeerslichten

In verband hiermee wenst de heer V. Vautmans te weten of men verder gaat met het plaatsen van camera's bij verkeerslichten en op grond van welke selectiecriteria men zich baseert.

De heer J. Ansoms juicht het krediet toe van 20 miljoen frank voor het plaatsen van deze camera's. Als zijn wetsvoorstel zal worden aangenomen, dan zal het Gewest betrokken worden bij de op te richten commissies, waarin ook de federale overheid, de parketten en de wegenbouwers zijn betrokken. Spreker hoopt dat de functie van de camera's ook zal kunnen worden verbreed : met name van bewaking van verkeerslichten tot de vaststelling van overdreven snelheid.

De minister beaamt dat er voor deze onbemande camera's dus 20 miljoen frank is ingeschreven. Het criterium dat wordt gehanteerd is de verkeersveiligheid. Het is perfect mogelijk, aldus de minister, een reeks van camera's op verschillende punten te plaatsen, zonder dat men bijvoorbeeld weet welke er op dat ogenblik in werking is.

SERV-adviesopdracht

De heer J. Ansoms meent dat, hoe positief ook het SERV-advies ook kan zijn voor openbare werken en vervoer, deze adviezen toch hoofdzakelijk vanuit een sociaal-economische invalshoek gebeuren, terwijl het verkeers- en infrastructuurbeleid belangrijke ecologische consequenties heeft. Het lid suggereert dan ook dat deze begroting misschien aan de MINA-raad zou dienen te worden voorgelegd, ook als dit wat meer tijd vraagt.

Ook de heer E. Beysen heeft zo zijn vragen bij al deze adviesorganen zoals de SERV, die niet verkozen zijn en geen verantwoordelijkheid dienen af te leggen. Hier in deze Commissie zitten de leden die wel verantwoordelijkheid dragen en door de kiezer kunnen gesanctioneerd worden. Het is dus hier dat de beslissingen over het beleid dienen te worden genomen.

Om tot voorbereiding te komen van **investeringsprogram**ma's werden SERV en GOM ingeschakeld, aldus de minister, die dit geen beletsel vindt om ook de provincies en de gemeenten te laten meepraten. Uiteraard moet deze commissie haar rol ten volle kunnen spelen.

Milieudoelstellingen in openbare werken

De heer H. Van Dienderen stelt dat, als we de mobiliteit duurzaam willen maken, er werk moet worden gemaakt van milieudoelstellingen en daar dient gans de Executieve achter te staan. Een aanzet daartoe is gegeven in Vlaanderen 2002 : welke milieudoelstellingen heeft de Vlaamse regering, welke middelen zal ze aanwenden, en hoe zal ze via **voortgangsrapporten** deze doelstellingen bijsturen ?

Dit probleem is actueel en de heer E. Beysen vindt het noodzakelijk dat dit op zo'n wetenschappelijk verantwoorde wijze wordt bestudeerd zodat men de voornaamste conclusies ervan in het beleid zou kunnen vertalen.

De minister geeft toe dat daarover een wetenschappelijke discussie niet permanent aanwezig is. Ze is wel inherent aanwezig en het zou een goede oefening zijn het departement van Openbare Werken te betrekken bij doelstellingen van ruimtelijke ordening en milieubeleid (bv. geluid, luchtvervuiling, visuele hinder) en deze te integreren bij het beleid.

Mobiliteitseffect bij vestigingen — kosten

Bij de vestiging van een shopping-centrum in Wijnegem werden de kosten, voor infrastructuur, als gevolg van de verhoogde mobiliteit en verkeersdensiteit, verhaald op diegene die er zich ging vestigen, constateert de heer J. Ansoms. Dat is op zichzelf niet slecht maar houdt anderzijds het gevaar in dat vanuit het standpunt Ruimtelijke Ordening bekeken, ongunstige vestigingen als het ware kunnen worden afgekocht.

Wat dit betreft is, aldus de minister, uitdrukkelijk overeengekomen dat, behoudens wat op het Gewestplan is vastgelegd, de Vlaamse regering geen voorstander is van bijkomende vestigingen rond bestaande infrastructuur (zoals bijvoorbeeld de Ring om Brussel)

Autowegenvignet

De diverse geruchten over het invoeren van een **autowegenvignet** voor het goederenvervoer doen bij de heer V. Vautmans een aantal vragen rijzen : door wie zal deze taks worden geheven, waar gaat de opbrengst naartoe en waarvoor zal hij worden aangewend ? Hebben we de garantie dat de andere Europese landen dat ook gaan doen ?

De heer J. Ansoms sluit hier bij aan met de bedenking dat men beter een gewestelijk wegenvignet zou invoeren, omdat hij vreest dat hij een verdeling van de opbrengst van het vignet vanuit het federale niveau, men nooit goede verdeelsleutels zal vinden, want Vlaanderen heeft een andere situatie niet alleen qua kilometerweg, maar ook qua densiteit van het verkeer. Het lid vreest dat Vlaanderen zal benadeeld worden wanneer men de gebruikelijke methode voor de verdeelsleutels toepast.

Dat is inderdaad een goede vraag, aldus de heer E. Beysen, die wil weten welk deel van de opbrengst Vlaanderen zou toekomen maar die tevens de hoop uitdrukt dat we hiermee niet in de zoveelste communautaire rel zouden terechtkomen.

De stand van zaken hierover is grosso modo als volgt. De Europese Conferentie van de ministers voor Verkeer heeft

de beslissing genomen dat het autowegenvignet op 1 januari 1995 operationeel kan worden, op voorwaarde dat de vijf ingeschreven landen tegen 1 januari 1994 een akkoord hebben. Het akkoord geldt voor bedrijfsvoertuigen van meer dan 12 ton en de verdere uitwerking wordt in de Interministeriële Conferentie voor Vervoer besproken. Het standpunt van de Vlaamse regering is, dat gezien verkeer een gewestelijke bevoegdheid is, de opbrengst van het autowegenvignet aan de Gewesten toekomt. De inning gebeurt best federaal, gezien de op dat vlak aanwezige infrastructuur, en de retributie moet volgens het standpunt van de Gewesten dan naar de Gewesten gaan, na aftrek van de inningskosten. De opbrengst ervan moet dienen voor de verbetering van de wegeninfrastructuur. Alleen over de verdeelsleutel is nog geen overeenkomst bereikt maar daar wordt aan gewerkt via een ambtelijke intergewestelijke werkgroep. Voor de minister dienen als uitgangspunten voor het vaststellen van de verdeelsleutel te worden genomen de densiteit van het verkeer, de plaats van immatriculatie van de wagens, de lengte van de wegen, maar daarover is men het lang niet eens.

De minister is er verder mee akkoord dat dit geen aanleiding hoeft te geven tot een nieuwe communautaire rel, maar pleit voor het gebruik van objectieve criteria.

De heer J. De Mol en ook de heer H. Van Dienderen vrezen dat men, onder druk van de vervoerssector, de invoering en de opbrengst van het vignet via de verkeersbelasting zou compenseren. De minister ontkent dit want het vignet wordt gezien als een extra-inkomst voor de bestrijding van de wegverloeding en -slijtage. Als men op federaal vlak zou compenseren dan heeft de hele operatie geen zin.

Convenanten met de gemeente

De initiatieven ter zake zijn in principe positief, aldus de heer J. Ansoms, die ook toejuicht dat zodoende het departement van Openbare Werken en de gemeenten samenwerken voor projecten en ook de kosten delen. Het initiatief van de convenants zal slechts als geloofwaardig voorkomen, wanneer daarvoor genoeg kredieten worden uitgetrokken.

Spreker heeft zijn bedenkingen over de voorwaarden van zo'n convenant : zo is het overdreven in de convenant een verkeerscirculatieplan op te leggen wanneer de convenant slechts over een beperkt project gaat. Alleen bij grootschalige convenants is zulks verantwoord.

De minister verduidelijkt dat, eens de gemeente een voorstel tot samenwerking heeft gedaan, het departement in een convenant aan de gemeenten een aantal samenwerkingsvoorwaarden voorstelt, in ruil voor een goede coördinatie naar een aantal werken, zoals voornamelijk voor fietspaden maar ook voor wegverlichting, voor doortochten en dergelijke meer. Er zijn derhalve verschillende varianten mogelijk.

Mobiliteitseffectrapport

Een voorstel van decreet ter zake van J. Ansoms werd nog steeds niet in bespreking gebracht, omdat de Vlaamse Executieve de intentie had, dit op te nemen in de MER. Hierover is in de begroting niets te vinden en ook niet in de beleidsnota en derhalve vraagt de indiener dit voorstel terug in bespreking te brengen.

De minister waarschuwt voor een te veel aan effectrapporten, die zeer tijdrovend zijn. Hij pleit ervoor dat men overigens al de adviesraden eens evalueert, want er moeten voor allerlei initiatieven vele adviezen bekomen worden, en dat duurt soms zeer lang. Op vraag van de heer H. Van Diende-

ren, ontkent de minister het mobiliteitseffectrapport te willen begraven. Wel moeten er bindende termijnen worden vastgelegd.

De voorzitter van de Commissie belooft het bedoelde voorstel van decreet binnenkort op de agenda van deze Commissie te brengen, na de afhandeling van de begroting.

Opmerkingen Rekenhof

De heer H. Van Dienderen wijst op de opmerkingen van het Rekenhof, die ertoe strekken dat het voor de duidelijkheid en de leesbaarheid beter ware geweest dat de indeling in programma's zoals in de algemene uitgavenbegroting is gebeurd, best ook ware toegepast in het Vlaams Investeringsfonds. Het gevaar van „budgettaire aanrekeningsvermenging” dat nu voortspuit uit de voorstelling van het VIF, zou dan niet bestaan. Het lid vraagt hiervan de reden en of de minister hiermee gaat rekening houden.

De minister wijst op de manier waarop het VIF is opgesteld en uitgewaaid en de gedetailleerde wijze waarop uitgaven en inkomsten van het begrotingsfonds zijn weergegeven : dan kan men moeilijk de kritiek ernstig nemen dat hier om de haverklap kan worden verschoven.

Wat dat betreft volgt de minister de kritiek van het Rekenhof niet, gezien het detail van het VIF.

De heer H. Van Dienderen wijst er nogmaals op dat het Rekenhof erop aandringt dezelfde indeling te gebruiken in het VIF, als in de begroting zelf, want dan is er meer duidelijkheid.

Wat dit laatste punt betreft, daar heeft de minister geen problemen mee. Hij legt dan het verslag over de werking van het Vlaams Infrastructuurfonds voor het begrotingsjaar 1992 ter tafel, zoals trouwens decretaal is vereist, dit om de controle van de uitgaven mogelijk te maken (Bijlage 1).

Vervolgingsbeleid – seponeren van PV's

Het initiatief van de nieuwe weegbruggen is een goede zaak om deze overtredingen met betrekking tot de asbelasting te voorkomen, aldus de heer J. Ansoms, die verontrust is door de berichten dat vooral in Wallonië, 70 percent van de PV's van verkeersovertredingen zou geseponeerd worden.

Het lid dringt erop aan dat hieraan iets wordt gedaan en ook dat de hoge kosten voor de weegbruggen zouden worden gecompenseerd door een efficiënt vervolgingsbeleid.

De minister heeft hierover een discussie gehad met de minister van Justitie en de procureur-generaal. Er zijn verschillende opvattingen daarover in Vlaanderen en Wallonië, waar men seponeren aanziet als een „verbetering van procedures”. Er zijn dus niet-aanvaardbare verschillen vastgesteld door de minister en er zijn een aantal afspraken gemaakt, omdat de Vlaamse regering met de auditeurs-generaal vooraf overleg pleegt om te kunnen rekenen op steun bij de toepassing van decreten en besluiten, en dat formeel overleg wordt gepleegd op het federale vlak, met het oog op een eenvormig vervolgingsbeleid.

Doortochtenprogramma's

Ook voor deze programma's, die nu naast een verkeersfunctie in vele dorpen ook nog moeten worden ingebreed in de woonfunctie, de handelsfunctie (winkelen) en dergelijke meer, vindt de heer J. Ansoms dat er veel te weinig kredieten zijn. Met de geplande 4,9 miljard frank voor de toekomst zullen we ook niet toekomen, vermits spreker bij een vlugge

berekening komt tot een 600-tal nog uit te voeren doortochten.

Wat het doortochtenprogramma betreft, vermeld in het Vlaams Infrastructuurfonds, komt de heer J. De Mol, na optelling van de bedragen per provincie, tot een totaal van 750 miljoen frank terwijl er 900 miljoen frank is ingeschreven. Hoe is dit verschil uit te leggen ? Hij vindt het spijtig dat slechts 50 miljoen frank is ingeschreven in de gewone begroting en meent dat de bedragen voor andere provincies en vooral voor Brabant dienen te worden opgetrokken, en verder dringt hij er ook op aan dat er ook doortochtenprogramma's zouden worden gepland op gemeentewegen, via het verlenen van subsidies aan doortochten in de gemeenten, naar het voorbeeld van wat minister De Batselier invoerde voor het subsidiëren van rioleringswerken in gemeenten.

De minister staat open voor die suggestie maar dan moeten er meer middelen komen, en die zijn er nu niet. Hij bevestigt wel dat er 900 miljoen frank zijn ingeschreven voor doortochtenprogramma's, en daar zijn twee kleine projecten op het niveau van de gemeenten in Limburg mee ingerekend, inderdaad ingeschreven bij de algemene uitgavenbegroting — art. 73.33.

De suggestie om hier convenanten te maken voor de doortochten is acceptabel, maar dan moeten hiervoor, kredieten beschikbaar zijn.

De heer J. De Mol wijst op het gevaar van de afwijzing van gemengde projecten door het Rekenhof, als het over zaken gaat die tot de bevoegdheid van de gemeenten behoren, dit onder het argument van oneigenlijk gebruik van gewestgelden voor de gemeenten.

Waarom dan niet komen tot een vorm van convenant, waarbij aan de gemeenten een subsidie wordt verleend voor deze gemengde werken.

Zolang er niet meer middelen zijn, is het beter geen nieuwe initiatieven ter zake te beginnen gezien ze dan toch dreigen te stranden, aldus de minister.

In zijn repliek heeft de heer J. De Mol het nog over de grote ongelijkheid waarmee de verschillende provincies behandeld worden. Dat heeft te maken met prioriteiten die in elke provincie worden gelegd, zoals bijvoorbeeld in Limburg waar meer belang wordt gehecht aan fietspaden en doortochten. Maar dit gebeurt dan, volgens het lid, door het vermindern van andere projecten. Ten tweede vraagt het lid dat de bedragen drastisch worden opgetrokken en ten derde verneemt het lid dat de commissie die de doortochten moet evalueren, zou worden afgeschaft en vervangen door een beoordeling van de provinciale directies, wat volgens het lid een verslechtering is. Het lid pleit er ook voor de kwaliteit van het leefmilieu te betrekken bij de doortochten wat niet gebeurt en dit om onduidelijke redenen en het lid heeft daarover vele vragen.

Moratorium aanleg nieuwe wegen

De heer J. De Mol maakt vooreerst de opmerking dat voor de afwerking van begonnen projecten nog eens 0,7 miljard frank meer werd ingeschreven dan verleden jaar. Ook toen heeft het betrokken lid de opmerking gemaakt dat onder de naam van afwerking van begonnen projecten in feite nieuwe wegen worden aangelegd, zoals in het geval van de A 24 en N 41. Nochtans werd door de minister beloofd dat er een afweging zou gebeuren op het vlak van de rendabiliteit en het mobiliteitseffect van die projecten, waarbij zou

blijken of ze al dan niet nog zinvol zouden zijn. Tot nu toe heeft het lid nog geen enkel studie ter zake gezien.

Hiervoor is gedeeltelijk een antwoord gegeven bij het punt mobiliteitsbeleid in het algemeen. De door het lid bedoelde rendabiliteitsstudies zijn voorheen gemaakt en daarop base- ren wij ons. Een begonnen werk is duidelijk op het terrein te onderscheiden, aldus de minister.

De heer J. De Mol herinnert eraan dat de minister vroeger heeft beloofd om nieuwe rendabiliteitsstudies te doen voor vroeger begonnen projecten, waarvan het nut en het rende- ment echt twijfelachtig is geworden, en dat men zich hierover toch moet bezinnen. Hij geeft dan het voorbeeld voor de N 42.

De heer R. Van Hooland vraagt of de minister reeds op- drachten heeft gegeven om een kosten-batenanalyse te ma- ken van alle projecten.

De minister gaat ervan uit dat als men begonnen projecten wil afwerken, dat dit gebeurt op basis van gedane rendabili- teitsstudies. Niets belet natuurlijk dat die gegevens kunnen worden geactualiseerd.

Fileconcerten

De heer V. Vautmans, en hierbij aansluitend de heer J. De Seranno hebben serieuze vragen bij het houden van pop- concerten langsheen de autosnelweg met als gevolg een ver- meerdering van de files, vooral bij de op- en afritten op de plaats waar die concerten plaats hadden.

Beide sprekers wijzen op het gevaar van die situaties, en vragen welke procedure men moet volgen om hiervoor toe- lating te krijgen, en op welke gronden voor deze concerten vergunning werd verleend. Is het mogelijk dat in de toekomst nog zo'n toelating wordt verleend ?

De minister antwoordt dat hij op het einde van een week werd gevat door een vraag van de initiatiefnemers, m.b.t. het terbeschikking stellen van een openbaar domein, op maandagmorgen. Er is vooraf verwezen naar de Rijkswacht, die een gunstig advies heeft verleend. Onder die voorwaar- den heeft de minister zijn instemming verleend om een do- mein ter beschikking te stellen. Achteraf heeft de minister vastgesteld dat er over de opportuniteit van deze instemming geen eensgezindheid was bij de Rijkswacht.

De heer V. Vautmans vindt het niet ernstig zich achter de adviezen van de Rijkswacht te verschuilen. Verder vraagt hij zich af in welke situatie de minister zich hier zou bevinden — en tevens de verantwoordelijke Commissie — wanneer er bijvoorbeeld een dode zou gevallen zijn, wat mogelijk was gezien er hem werd gemeld dat een wagen is gestopt in het midden van de autoweg ter hoogte van het gebeuren en de bestuurder is uitgestapt en te voet over de autoweg is gelo- pen. De overhaasting waarmee alles is gebeurd en waarmee dit is toegelaten vermindert onze verantwoordelijkheid niet, aldus het lid.

De minister wijst er op dat alleen de vraag werd gesteld om een openbaar domein ter beschikking te stellen, en dat qua veiligheidsaspecten werd vertrouwd op het advies van de Rijkswacht.

De minister meent dat een ludieke omkadering van het begrip files eens moest kunnen, maar meent dat het hierbij zal blijven.

Restaurants langs autowegen

Vroeger leek het of deze restaurants geen goede zaken

deden, maar thans lijkt het heel wat beter te gaan, aldus de heer J. De Seranno, die vraagt of er vroeger een reductie is geweest voor „de rechten van opstal” van deze restaurants, precies omdat ze aanvankelijk niet erg goed rendeerden.

Hij wil de opbrengst van de restaurants kennen maar vond die niet in de begroting, en tevens vraagt hij of de reductie waarvan hoger sprake, nog steeds wordt toegekend.

De opbrengst van deze restaurants is opgenomen in de ontvangsten van het VIF en bedraagt voor 1993 275 miljoen frank.

B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

1. Programma 63.1 : Wegeninfrastructuur

1.1. Inleiding

1.1.1. Algemeen

a) Krachtlijnen

* Het verhogen van de veiligheid blijft de topprioriteit, zoals bepaald in de beleidsverklaring van april 1992.

* De inspanningen ter verbetering van de leefbaarheid, de bereikbaarheid en het economische draagvlak, worden verdergezet.

* Vanuit een globale en termijngerichte visie wordt de nadruk gelegd op continuïteit van het beleid. Binnen de grote opties voor de komende 10 jaar, wordt het fysisch jaarprogramma 1994 binnen het rollend 3-jarenplan 1993-95, consequent uitgevoerd. Aldus realiseert men een structurele en continue planning.

* De realisatie van het veiligheidsprogramma over 4 jaar wordt consequent verdergezet. Het leefbaarheidsprogramma en de herstelling van de Boudewijnautosnelweg, gespreid over 5 jaar, wordt verder uitgevoerd.

* Inzake veiligheid worden nieuwe initiatieven gestart, met ondermeer het systematisch wegwerken van onveilige kruispunten, de opstelling van roodlichtcamera's en weeginstallaties, van praatpalen en attentieverhogende verlichting ; met het realiseren van continuïteit in de verlichting en het vervangen van onveilig geworden betonpalen.

* Het verwezenlijken van co-financieringsprojecten met de gemeenten ter stimulering van gemeentelijke veiligheidsinitiatieven, op basis van convenanten tussen gemeente en Vlaamse Gewest.

* De begonnen projecten, die verantwoord zijn relatief de doelstellingen, worden verder gerealiseerd, met prioriteit voor de meest urgente werken (bijv. de A18).

* Er worden objectieve normen gehanteerd en intermediair overleg gepleegd om de programma's te bepalen en vast te leggen.

* Het “financieel management,, in de administraties van de sector Openbare Werken dient verder vorm te krijgen.

b) Kengetallen 1994

* Het globaal bedrag aan kredieten bedraagt voor 1994 bijna 14 miljard frank. Voor 1993 kwam dit budget op 13,7 miljard frank. Aldus wordt de in 1993 begonnen bijzondere

inspanning voor veiligheidswerken en de inhaaloperatie inzake het structureel onderhoud verdergezet.

* Voor de investeringen wordt 9.800 miljoen frank gereserveerd, wat een stijging betekent van 43 % t.o.v. 1992 ; voor 1993 werd 9.700 miljoen gebudgetteerd. Het budget voor 1994 wordt als volgt geventileerd :

- de uitgaven voor de veiligheidswerken en het structureel onderhoud bedragen 3.860 miljoen frank, wat vergelijkbaar is met de inspanning voor 1993 ;

- voor het leefbaarheidsprogramma (herinrichten van doortochten, geluidsbestrijding, functionele beplanting, . . .) wordt 1.210 miljoen frank begroot ;

- voor de afwerking van de meest prioritaire begonnen en belangrijke economische projecten wordt een uitgave van 2.530 miljoen frank voorbehouden ;

- er wordt geopteerd voor de aanleg van minstens evenveel fietspaden als in 1993, ongeveer 240 km ;

- voor de elektrische en elektromechanische uitrustingen wordt 1.200 miljoen frank gereserveerd.

* De onderhoudsinspanning wordt in 1994 consequent verdergezet met een bedrag van 3,8 miljard frank, waarvan 1,3 miljard frank voor de elektrische en elektromechanische uitrustingen. De feitelijke onderhoudswerken stricto sensu aan de wegenis zelf kunnen geraamd worden op 650 miljoen frank. De overige 1,85 miljard frank onderhoudskredieten worden voorzien voor de exploitatie van de wegen (groenonderhoud, signalisatie, schadegevallen, winterdienst, energie, . . .) Ter vergelijking : in 1993 werd een bedrag van 3,7 miljard frank ter beschikking gesteld, wat een lichte stijging betekende ten opzichte van 1992.

* Voor diverse aankopen van materieel, voor studiekosten, voor de netheidsactie en voor specifieke diensten wordt een bedrag voorzien van bijna 400 miljoen frank.

c) Kengetallen voor de toekomst (na 1994)

* Voor het gewoon onderhoud van de wegen en autosnelwegen, met inbegrip van de winterdienst, signalisatie, markeringen, netheid, onderhoud van het groen, werkingskosten regies en schadegevallen, . . . dient er jaarlijks een bedrag gereserveerd van 2.500 miljoen frank. Hiervan kan slechts \pm 600 miljoen frank per jaar voorzien worden aan specifieke onderhoudswerken.

* De gewone onderhoudskosten voor elektrische en elektromechanische uitrustingen vergen een jaarlijks budget van 1.300 miljoen frank.

* De noodzakelijke werken om onze infrastructuur terug in een veilige toestand te brengen worden geraamd op 8.200 miljoen frank. Hierin zijn volgende belangrijke werken begrepen :

- sanering E 313 : grondgebied Antwerpen : 1.850 miljoen frank

- structureel onderhoud + directe veiligheidsmaatregelen : 3.600 miljoen frank

- sanering kunstwerken : 1.650 miljoen frank

- wegwerken spoorvorming : 1.100 miljoen frank

* Ter bevordering van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid door middel van herinrichting van doortochten, bestrijding van geluidshinder, aanleg van functionele beplantingen, . . . dient een bedrag voorzien van 4.900 miljoen frank

* Voor de aanleg van fietspaden ten voordele van de zwakke weggebruiker, de fietser, wordt nog een bedrag vooropgesteld van 7.500 miljoen frank

* Voor de afwerking van reeds begonnen projecten, ter bevordering van de verkeersafwikkeling, continuïteit en bereikbaarheid is een bedrag begroot van 13.500 miljoen frank. Hierin zijn ondermeer de belangrijke economische projecten begrepen o.a. :

— afwerking A12 Brussel-Antwerpen : 2.500 miljoen frank

— afwerking Noord-Zuidverbinding, omleiding Houthalen-Helchteren : 2 miljard frank

— N73 Oost-Westverbinding Ham — Tessenderlo : 150 miljoen frank

— R4 — verdere afwerking ring Gent : 700 miljoen frank

— N49 — omvorming tot autosnelweg vak Antwerpen-Zelzate : 1.200 miljoen frank + vak Zelzate-Knokke : 1.500 miljoen frank

— N41 — Aalst-Dendermonde — E17 — N49 : 1.000 miljoen frank

— ROB — verbredingswerken : 1.100 miljoen frank

— A18 — afwerking vak Veurne — Franse grens : 400 miljoen frank (versnelde afwerking)

— N58 — Komen-A19 : 500 miljoen frank

— N60 — omlegging Ronse : 1 miljard frank

— Westelijke ring Kortrijk : 350 miljoen frank

— R31 — Oostende : Kennedy-De Bolle : 800 miljoen frank

— N19 — afwerking Noord-Zuidverbinding Turnhout-Geel : 400 miljoen frank

* De investeringskosten in elektrische en elektromechanische uitrustingen worden jaarlijks geraamd op 1.100 miljoen frank.

* Vervangen van vetuste betonpalen : 1.200 miljoen frank

* Vervangen van vetuste driekleurige lichtsignalisaties + installeren van nieuwe installaties : 460 miljoen frank

* Vervangen van elektromechanische uitrustingen voor tunnels : 280 miljoen frank

1.1.2. Concretisering van de doelstellingen

1.1.2.1. De prioriteiten binnen het Wegenprogramma 1994

De concrete uitwerking van het wegenprogramma 1994 kadert binnen de beleidsopties genomen bij het opstellen van het rollend driejarenprogramma, passend in een minimaal noodzakelijk meerjarenplan (= urgentieprogramma). Deze termijnplanning werd opgebouwd op basis van een grondige behoeftenanalyse inzake wegeninfrastructuur, gemaakt na een globale opgave vanuit de administratie voor noodzakelijke werken. Deze noodzakelijke werken werden, volgens hun aard als volgt onderverdeeld :

— structurele onderhouds- en directe veiligheidswerken ;

— afwerken van begonnen projecten ;

— realiseren van fietspaden ;

— specifieke leefbaarheidsprojecten of projecten van economische aard.

Voor de realisatie van dit programma wordt absolute prioriteit gegeven aan de veiligheidswerken en het wegwerken van de opgelopen achterstand inzake het structureel onderhoud. Hiervoor is een budget nodig van 16,3 miljard frank. Bij het opmaken van het programma 1993 werd reeds beslist deze achterstand weg te werken over 4 jaar en de leefbaarheidsinvesteringen alsmede de volledige herstelling van de E313 autosnelweg op grondgebied Antwerpen te spreiden over 5 jaar. Hiervoor is jaarlijks een bedrag nodig van $\text{Ø } 3,9$ miljard frank. Dit bedrag werd reeds opgenomen in het programma 1993 en wordt nu ook voor 1994 consequent aangehouden. Gelet op de aard van deze werken worden de hiervoor nodige middelen voorzien op de algemene uitgavenbegroting, voor 1994 begroot op 3.860 miljoen frank. De rest van dit toegekend krediet op deze begroting nl. $5.921,80 - 3.860,1,0 = 2.061,7$ wordt verdeeld over de rubriek afwerken begonnen projecten en de rubriek specifieke aanleg van fietspaden met respectievelijke bedragen van 1.399,2 en 662,5 miljoen frank en dit overeenkomstig hun verhouding in de opgave van de behoeftenanalyse.

Het Vlaams Infrastructuurfonds maakt het daarenboven mogelijk nog bij komende, specifieke en/of aanvullende projecten te voorzien die de beleidsdoelstellingen ondersteunen, namelijk :

— de specifieke leefbaarheidsprojecten

o.a.

— doortochtprojecten
— werken ter bestrijding van de geluidshinder
— functionele beplantingen ;

— de economische projecten met name de projecten die de economische draagkracht van het Vlaamse Gewest verhogen ;

— bijzondere projecten met co-financiering of projecten in uitvoering van een "convenant,, (zie verder) ;

— bijkomende projecten voor de realisatie van de vooropgestelde doelstelling van het fietspadenprogramma.

1.1.2.2. De programma's 100 % realiseren

Uit de vaststellingen 1992 (zie tabel) blijkt dat het fysisch programma 1992 budgettair voor bijna 100 % werd gerealiseerd. Grote uitdaging is nu, bij het hoger budget voor 1993 en 1994 opnieuw eenzelfde realisatiegraad te bereiken.

TABEL

(1) De omschrijving van deze basisallocaties vindt men hierna bij punt 1.1.3.1.

(2) 14.08 : basisallocatie onderhoud.

1.1.3. De invulling van het wegenprogramma 1994

Het 3-jarenprogramma 1993-1995, zoals opgesteld op 21 oktober 1992, wordt in 1994 geactualiseerd en onderbouwd met concrete accenten en nieuwe initiatieven.

1.1.3.1. Algemene uitgavenbegroting : het urgentieprogramma

a. Basisallocatie 73.22

Aanleg, inrichting en uitrusting van het wegennet in het Vlaamse Gewest met het oog op de verkeersveiligheid en de

verkeersleefbaarheid, met inbegrip van de aankopen en onteigeningen alsook alle studies (inbegrepen de MER-studies).

Onder dit artikel wordt het omvangrijk pakket werken voorzien voor de concretisering van hogervermelde beleids-optie om de opgelopen achterstand bij het structureel onderhoud weg te werken en de directe veiligheidswerken te realiseren binnen een termijn van 4 jaar (E313-autosnelweg op grondgebied Antwerpen wordt gespreid over 5 jaar).

Volgende concrete initiatieven worden verder gezet of gestart :

- * Structurele onderhoudswerken die zowel de veiligheid als het rijcomfort onmiddellijk verhogen. Hierbij worden, in het bijzonder, de omvangrijke projecten voorzien voor het wegwerken van de spoorvorming. Ook wordt het onderhouds- en herstellingsprogramma aan de kunstwerken onverminderd verder gezet in functie van de resultaten van de inspectieverslagen en dit om het patrimonium van de bruggen en tunnels in een aanvaardbare staat van veiligheid te brengen of te houden.

- * Specifieke veiligheidswerken door het aanbrengen van veiligheidsstootbanden langs autosnelwegen en expresswegen o.a.

- N49 : vak Eeklo-Maldegem (verder zetten van voorziene 1ste fase in 1993 op het vak Zelzate-Eeklo)

- N44 : op het vak Maldegem-Knesselare

- A2-autosnelweg tussen Wilsele en Bekkevoort mede door het aanbrengen van de openbare verlichting

- E313-autosnelweg in combinatie met de renovatiewerken

- R4 te Gent - E314 : vak Lummen-Boorseme

- * Het programma wegwerken van “zwarte punten,” wordt geactiveerd. Voor kruispunten uitgerust met driekleurige verkeerslichten, die als zwart punt geregistreerd blijven, wordt opdracht gegeven een oplossing uit te werken met conflictvrije regeling. Voor de aanpassing en/of herinrichting van kruispunten wordt verder, daar waar het verantwoord en mogelijk is, de realisatie van ronde punten vooropgesteld.

Aan de administratie werd opdracht gegeven een minder omslachtige procedure uit te werken om tot deze besluitvorming te komen.

- * Gelet op de specifieke en uitzonderlijke verkeersonveilige toestand aan het kruispunt van de A12 te Rumst ter hoogte van de Pierstraat, werd beslist de omvorming van de A12-autosnelweg BoomAntwerpen versneld uit te voeren. T.O.V. de oorspronkelijke voorzieningen in het 3-jarenprogramma wordt het ongelijkvloers maken van het kruispunt aan de Pierstraat verschoven naar 1994. Opdracht werd gegeven het project bij hoogdringendheid uit te werken opdat in het voorjaar van 1994 deze noodzakelijke werken zouden kunnen starten.

b. Basisallocatie 73.27

Aanleg, inrichting en uitrusting van het wegennet in het Vlaamse Gewest met het oog op de continuïteit van het wegennet, inzonderheid het afwerken van begonnen projecten met inbegrip van de aankopen en onteigeningen alsook alle studies (inbegrepen de MER-studies) nodig voor de uitvoering der werken. Ook hier wordt de genomen beleidsbeslissing om het verder afwerken van reeds te lang aanslepen-

de projecten, verder gerealiseerd, en dit volgens de planning van het 3-jarenprogramma. Bovendien de rentabilisering van de reeds uitgegeven kredieten, wil men de terechte toenevende ergernis bij de burger, die hiermee dagelijks wordt geconfronteerd, voorkomen.

c. Basisallocatie 73.28

Aanleg, inrichting en uitrusting van fietspaden en herinrichting van wegen in functie van fietspaden in het Vlaamse Gewest met inbegrip van de aankopen en onteigeningen als ook alle studies (inbegrepen de MERstudies) nodig voor de uitvoering der werken.

Het budget van 662,5 miljoen frank dat op deze allocatie van de algemene uitgavenbegroting is ingeschreven, voorziet in aannemingen waarin uitsluitend fietspaden voorzien zijn.

Er dient immers op gewezen dat daarnaast ook fietspaden aangelegd worden die opgenomen zijn in een ruimere aanneming, gecombineerd met andere wegeniswerken, zoals bijvoorbeeld :

— bij de andere allocatie van de algemene uitgavenbegroting

* structureel onderhoud van de rijwegverharding ;

* aanleg van nieuwe wegvakken (rechtstrekkingen), waarbij ook afzonderlijke fietspaden zijn voorzien.

— dankzij de middelen op het VIF kan ook nog het programma fietspaden uitgebreid worden, o.a.

* fietspaden gecombineerd met doortochtprojecten ;

* bijkomende en afzonderlijke fietspaden waarvoor op de algemene uitgavenbegroting onvoldoende middelen ter beschikking zijn.

De reële inspanningen voor de aanleg van fietspaden worden derhalve voor 1994 op minstens hetzelfde niveau gehouden als in het programma 1993 (nl. 243 km) dat reeds een belangrijke vermeerdering inhield t.o.v. de vorige jaren nl. :

in 1992 : 160 km fietspad

in 1991 : 113 km fietspad

in 1990 : 105 km fietspad

d. Basisallocatie 73.23

Oprichting van elektrische en elektromechanische inrichtingen op het wegennet, met het oog op de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling, met inbegrip van de installaties voor de oplossing van informatie- en automatisatieproblemen.

Het budget van 1.100 miljoen frank, dat op deze allocatie voor de algemene uitgavenbegroting voor 1994 is ingeschreven, wordt aangewend om de genomen beleidsbeslissing volgens de planning van het 3-jarenprogramma verder af te werken. In eerste instantie zal de verkeersveiligheid worden verhoogd en gaat de aandacht in het bijzonder naar het wegwerken van de opgelopen achterstand inzake onderhoud en veiligheidsuitrustingen en naar het verbeteren van de verkeersleefbaarheid.

e. Basisallocatie 14.08

Uitgaven met betrekking tot het beheer van het autosnelwegen- en wegennet en aanhorigheden met inbegrip van de winterdienst

Het budget voor 1994 van 2,5 miljard frank wordt als volgt onderverdeeld :

- 650 miljoen frank voor gewone (kleine) onderhoudswerken aan de rijweg ;
- 450 miljoen frank voor groenonderhoud ;
- 450 miljoen frank voor horizontale en verticale signalisatiewerken ;
- 300 miljoen frank voor herstelling van schadegevallen aan de rijweg en aanhorigheden ;
- 200 miljoen frank voor herstelling en onderhoud van kunstwerken ;
- 200 miljoen frank voor de werking van de Regies ;
- 150 miljoen frank voor de winterdienst ;
- 100 miljoen frank voor de netheidsactie.

f. Basisallocatie 14.09

Uitgaven met betrekking tot de exploitatie-, onderhouds- en beheerskosten van elektrische en elektromechanische inrichtingen aangelegd op het autosnelwegen- en wegennet.

Het budget voor 1994 bedraagt 1,3 miljard frank waarvan \pm 550 miljoen frank aan energiefacturen.

1.1.3.2. Het Vlaams Infrastructuurfonds

Op het Vlaams Infrastructuurfonds wordt op de uitgavenbegroting onder de posten 10, 11 en 12 een gezamenlijk bedrag van 2.693 miljoen frank begroot voor de wegeninfrastructuur. Dit maakt het mogelijk specifieke en/of aanvullende projecten te voorzien die de beleidsdoelstellingen bijkomend ondersteunen.

Deze projecten worden als volgt onderverdeeld :

- leefbaarheidsprojecten
- economische projecten
- co-financieringsprojecten ondermeer via convenanten met gemeenten (zie verder)
- fietspaden

a. Leefbaarheidsprojecten

Hieronder vallen de specifieke leefbaarheidsprojecten, die bij gebrek aan middelen niet op de algemene uitgavenbegroting kunnen worden opgenomen.

* Doortochtprojecten

Het doortochtenprogramma wordt t.o.v. vorig jaar nog uitgebreid. Globaal worden hiervoor in het programma 1994 900 miljoen frank voorzien t.o.v. 675 miljoen frank in 1993. De selectie van deze projecten gebeurt op basis van de voorstellen van de administratie die hiertoe objectieve criteria heeft toegepast. Daarenboven is de co-financiering van de betrokken gemeenten in dergelijke projecten een voorwaarde voor de herinrichting. De bijkomende kosten t.o.v. een normale uitvoering, die dergelijke projecten met zich meebrengen, dienen gedragen door de gemeenten, die hiervoor vragende partij zijn. De regeling van de co-financiering en de bijhorende wederzijdse afspraken zal geregeld worden door een "convenant", die hiertoe met de gemeenten zal worden afgesloten.

* Bestrijding van de geluidshinder

Voor afzonderlijke projecten, die voorzien in de bestrijding van de geluidshinder, wordt afzonderlijk 150 miljoen frank

uitgetrokken. In het programma 1993 was hiervoor 135 miljoen frank opgenomen.

Daarnaast wordt onverminderd de beleidsoptie, om de geluidshinder bij de bron te bestrijden, verder gehandhaafd in het programma 1994. Geluidsarme wegstructuren (o.a. open-asfalt, het zogenaamde “fluisterasfalt,”) worden thans systematisch voorzien in de nabijheid van woonzones waar het wegverkeer reeds belangrijke geluidshinder veroorzaakt. Als voorbeelden worden vermeld :

- het fluisterasfalt op de E40, die plaatselijk werd aangelegd n.a.v. het wegwerken van de spoorvorming

- fluisterasfalt op de E19 — vak Antwerpen-Mechelen n.a.v. de structurele herstellingswerken en het wegwerken van de spoorvorming

- E 17-Herstellingswerken op het vak Zwijnaarde-De Pin-te — R 4 : geluidsarme betonverarming

* Functionele beplantingen

Voor de aanleg van functionele beplantingen wordt in het programma 1994 50 miljoen frank voorzien (in 1993 bedroeg dit 35 miljoen frank). Wanneer deze beplantingen vallen binnen de bebouwde kom zullen met de betrokken gemeentebesturen hiervoor ook convenanten worden afgesloten waarbij het onderhoud van deze beplantingen gedragen wordt door de gemeente.

b. Economische projecten

Het betreft de projecten die de economische draagkracht van het Vlaamse Gewest verhogen, hetzij als directe ontsluiting van industrieterreinen en/of havengebieden, hetzij door structurele verbeteringen, hetzij door afwerking van sluitstukken van belangrijke economische assen. Hieronder vallen ook de werken waarbij de Vlaamse regering of het Vlaamse Gewest reeds internationale verplichtingen heeft.

* Een belangrijke wegverbinding die hieronder valt is de verdere afwerking van de A18-autosnelweg Jabbeke-Veurne-Franse grens, die aansluit op het Frans autosnelwegennet en een directe verbinding heeft met de in uitvoering zijnde Kanaaltunnel. In het programma 1994 wordt trouwens een heel bijzondere inspanning geleverd voor de versnelde afwerking van de A18. Naast de voorziene 175 miljoen frank op het artikel II A11 van het VIF wordt bijkomend 200 miljoen frank uitgetrokken op een daartoe apart artikel II A12 en dit om tot een versnelde uitvoering te komen t.o.v. de oorspronkelijke planning van het 3-jarenprogramma 1993-1995. Indien ook voor 1995 dezelfde kredieten kunnen worden weerhouden zal de afwerking voor de A18 in 1996 voltooid zijn, daar waar hiervoor oorspronkelijk 1998 was vooropgesteld.

* In het programma 1994 wordt ook een concrete uitvoering gegeven aan het protocol dat in maart 1993 werd afgesloten met het Waalse Gewest voor een gelijktijdige uitvoering van de voltooiing van de A17 op Waals grondgebied en van het vak van de N58 als verbinding tussen Komen en de A19-autosnelweg op Vlaams grondgebied. De onteigeningen voor de N58 starten nog in het najaar 1993 en dit vanaf de A19 op het grondgebied Menen, en in het voorjaar van 1994 wordt reeds een eerste aanbesteding voorzien voor een bedrag van ± 100 miljoen frank. In de loop van het 2de semester van 1994 zal dan een volgende aanbesteding plaats hebben.

* In uitvoering van het protocol tussen de Vlaamse Execu-

tieve en de stad Kortrijk in verband met de moderniseringswerken van de Leie op 1.350 ton, wordt ook een aanvang voorzien van de wegeniswerken voor de westelijke omleiding. Overeenkomstig de bijhorende planning wordt een bedrag van 50 miljoen frank uitgetrokken voor de voorafgaandelijke onteigeningen.

* De ontsluiting van 2 slecht bereikbare industrieterreinen wordt ook voorzien in onderhavig programma, nl.

- industrieterrein Niel-Krekelenberg te Boom
- industrieterrein Mollem te Asse.

Behalve een efficiënte directe bereikbaarheid van de betrokken industrieterreinen zal dit hoofdzakelijk ook de leefbaarheid en de veiligheid langs de huidige onaangepaste toegangswegen verhogen.

* Structurele verbeteringen zijn voorzien op de Ring om Brussel (ROB) ter hoogte van de aansluiting van de E40 met de ROB in de richting van Zaventem. De bestaande brug over de N8 (brug W1) wordt vervangen en verbreed samen met de bijhorende wegenis. Hierdoor zal de invoeging van het verkeer van de E40 een structurele verbetering krijgen.

Als bijzonder project wordt tevens voorzien in de bouw van de putten voor het installeren van de vaste weeginstallaties. Hiervoor werd 20 miljoen frank uitgetrokken, gespreid over de 5 provincies. De exacte inplanting wordt afgesproken en bepaald in overleg met de Rijkswacht en de betrokken administratie.

De aankoop van deze weeginstallaties is ingeschreven op het programma BEEM waarvoor ook een bedrag van 20 miljoen frank werd vrijgemaakt. De verscherpte controle op de overbeladen vrachtwagens is immers een preventieve maatregel voor het voorkomen van spoorvorming en van extra beschadigingen aan bruggen.

1.1.3.3. Provinciale verdeling van het fysisch programma

Artikel	Provincies					
	Antwerpen	Limburg	oost-Vl.	Vl-Brabant	West-Vl.	TOTAAL
73.22	1.297	615	677	611	660	3.860
73.27	282	350	350	180	237	1.399
73.28	183	120	133	112	115	663
VIF	554	500	440	420	779	2.693
Totaal	2.316	1.585	1.600 (+ 200) (1)	1.323 (2)	1.791 (3)	8.615

(1) 200 miljoen frank wordt afzonderlijk voorzien op het VIF.

II A14 voor de verkeerswisselaar R1/N49 te Zwijndrecht.

(2) Inclusief werken aan de Ring rond Brussel : 225 miljoen frank

(3) Inbegrepen 200 miljoen frank die bijkomend gepland werden voor de versnelde uitvoering van de A18-auto-snelweg Veurne — Franse grens. VIF II A12.

1.1.3.4. Specifieke initiatieven voor meer veiligheid

Buiten de projecten voorzien in het wegenprogramma, worden volgende begeleidende initiatieven genomen ter bijkomende ondersteuning van de vooropgestelde doelstellingen, voornamelijk ter verdere verhoging van de veiligheid.

a. Convenanten ter stimulering van gemeentelijke veiligheidsinitiatieven : geïntegreerde aanpak met de gemeenten

Om de realisatie van het noodzakelijk veiligheidsbeleid inzake infrastructuur van de gewestwegen op gemeentelijk vlak te stimuleren zullen convenanten met de gemeenten worden geïntroduceerd.

Op basis van samenwerkingsovereenkomsten tussen de gemeente en het Vlaamse Gewest zal, door middel van co-financiering en met meer geïntegreerde aanpak, de uitvoering van het wegenbeleid kunnen worden versneld.

Er wordt voorzien in een aparte convenant inzake :

- de uitbouw van veilige fietsroutes ;
- de installatie van aangepaste wegverlichting ;
- de herinrichting van de gewestwegen in de doortocht van bebouwde kommen ;
- het bevorderen van de netheid op de wegen.

De financiële middelen van het Vlaamse Gewest bij deze co-financiering zullen evenwel worden beperkt binnen de financiële grenzen van het jaarbudget van Openbare Werken.

De convenanten kunnen worden afgesloten voor zover de Gemeenteraad een besluit heeft getroffen tot opmaak van een verkeerscirculatieplan.

b. Weeginstallaties langs iedere autosnelweg

Ons wegennet wordt zwaar belast, zowel door het aantal voertuigen als door het gewicht van het intense vrachtwagen-transport, dat regelmatig overbeladen is of waarbij de aslasten dikwijls ver boven de toegelaten maxima liggen. Dit veroorzaakt belangrijke beschadigingen aan ons wegenpatrimonium, vooral spoorvorming en beschadiging van de bruggen. De kostprijs, enkel voor het wegwerken van deze spoorvorming, wordt op dit ogenblik geraamd op 1,3 miljard frank.

Om deze beschadigingen te voorkomen en aldus de verkeersveiligheid te verhogen (gevaar voor aquaplaning ; grotere remafstand omwille van de hogere asbelasting, . . .) zal het aantal vaste meetplaatsen voor weging van vrachtwagens gevoelig worden verhoogd. Hierdoor zal de efficiëntie van de controle verhogen.

Op het rollend driejarenprogramma 1993-1995 zal 40 miljoen frank per jaar worden voorzien om langs iedere autosnelweg 1 of meerdere meetplaatsen te installeren.

c. Verlichting van de autosnelwegen : veiligheid en besparingen verhogen

Hier is de stelregel : continuïteit in de verlichting, het halveren van het verlichtingsniveau en het vervangen van de onveilig geworden betonpalen.

* Bij de noodzakelijke vervanging van de onveilig geworden betonpalen door metalen palen zal de afstand tussen de verlichtingspalen worden verdubbeld (90 meter in plaats van 45 meter). Door het realiseren van een grotere afstand tussen de verlichtingspalen, door het reduceren van het aantal lampen (2 i.p.v. 4) en door het gebruik van aangepaste verlichtingstechnieken (breedstralende optieken en lagedruklampen), zal een energiebesparing voor de verlichting van de autosnelwegen op 3 jaar tijd 113 miljoen frank bedragen en nadien jaarlijks minimum 48 miljoen frank.

De luminantiewaarde zal aldus worden teruggebracht tot

2 cd/m^2 ¹ (internationaal geldende norm). De huidige luminantiewaarde bedraagt 2,5 tot 4 cd/m . Zelfs met deze reductie zal Vlaanderen nog steeds over de beste verlichting beschikken op de autosnelwegen in vergelijking met het Europees niveau.

* Ons autosnelwegennet van 840 km lengte is doorlopend verlicht over een afstand van 700 km ; van de overige 140 km autosnelwegen zijn thans enkel de verkeerswisselaars voorzien van een verlichting. Om de veiligheidshalve continuïteit in de verlichting te realiseren zal deze 140 km, in zover volledig afgewerkt, van verlichting worden voorzien maar volgens de nieuwe normen die de globale kostprijs dient te verminderen. De kostprijs wordt geraamd op 600 miljoen frank.

* De continuïteit van de bestaande verlichting zal geoptimaliseerd worden en de verlichting zal degelijk worden onderhouden.

d. Verlichting van de gewestwegen

* Mede dankzij de mogelijke besparingen in de onderhouds- en energiekosten inzake de verlichting op de autosnel- en de gewestwegen en door een herschikking van de prioriteiten, kan bijzondere aandacht worden besteed aan de prioritaire verlichting op de zwarte wegvakken van de gewestwegen, namelijk daar waar een hoge concentratie aan ongevallen voorkomt (zoals in bepaalde bochten, specifieke drukke knelpunten, . . .). Dit maakt het voorwerp uit van een deelconvenant met de gemeenten.

* In eerste instantie zal de aandacht gaan naar het goed in stand houden van datgene wat reeds bestaat. Dit impliceert een belangrijke inhaaloperatie naar onderhoud, waarvan de kosten worden geraamd op 290 miljoen frank.

e. Voetgangersoversteekplaatsen

Op plaatsen langs de gewestwegen, buiten de "bebouwde kommen,, met intens voetgangersverkeer die nog niet beveiligd zijn, zullen worden aangeduid met een opvallende punctuele verlichting. Voor deze attentie-niveau-verhogende installaties zal een budget worden voorzien van 60 miljoen frank voor 1993 en 1994, hetgeen reeds zal toelaten circa 250 installaties per jaar aan te brengen.

f. Praatpalen over het hele autosnelwegennet

Het nut van praatpalen langs onze autosnelwegen is groot. Denken we maar aan de hulpoproepen bij ongevallen : hoe korter de interventietijd, hoe groter de kans op overleven.

Daarom zullen de 24 km nog niet-uitgeruste vakken van het autosnelwegennet (zoals op de A18 in West-Vlaanderen en op de A12 in Antwerpen) nog in 1993 worden voorzien van praatpalen. De kostprijs bedraagt 40 miljoen frank (inbegrepen de aanleg van de teletransmissiekabel).

Eveneens zal op continue wijze worden overgegaan tot modernisering van de verouderde praatpalen en ontvangstinstallaties : raming kostprijs 22 miljoen frank voor 1994.

g. Roodlichtcamera's

Een groeiend aantal automobilisten rijden door het rood licht. De roodlichtcamera-metingen ter hoogte van de Pierstraat te Aartselaar bevestigen deze trend : in 5 maanden tijd werden 5.700 overtredingen vastgesteld.

¹ cd/m^2 = candela per m^2 , en drukt de luminatiewaarde (lichthoeveelheid) per m^2 uit.

Van zodra op wettelijke basis kan worden overgegaan tot verbalisering of vervolging, zal het automatisch detecteren van roodlichtrijders, weliswaar onrechtstreeks, de verkeersveiligheid bevorderen. De aanvragen voor plaatsing zullen voor advies worden voorgelegd aan de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen (AVVG). Hiervoor zal een bedrag van 20 miljoen frank per jaar worden voorzien.

h. De onvermijdelijke verkeershinder beperken

De weggebruiker is er zich terdege van bewust dat de wegenwerken, noodzakelijk ten behoeve van de veiligheid, verkeershinder en ongemakken meebrengen. Daarom worden files slechts aanvaard indien :

- de noodzaak van de werken wordt aangetoond ;
- alles in het werk wordt gesteld, binnen de technische en financiële mogelijkheden, om de verkeershinder tot een minimum te beperken ;
- er een duidelijke en voorafgaande informatiecampagne bestaat.

Het minimum noodzakelijk programma omvat, zoals reeds gesteld, de werken die nodig zijn om de wegeninfrastructuur in een normale veilige toestand terug te brengen. Deze veiligheidsinhaaloperatie is in uitvoering. Dit heeft uiteraard een toename van het aantal werken en werven voor onderhoud en herstellingen aan bestaande wegen met bestaand verkeer tot gevolg. Daardoor ontstaat onvermijdelijk verkeershinder en -ongemakken, zeker waar er reeds een hoge verkeersdensiteit is.

Al het mogelijke wordt in het werk gesteld om de verkeershinder te beperken. Het bestek dient daarom in het vervolg een verkeersregeling te bevatten die de verkeersimplicaties naar aanleiding van de voorziene werken, maximaal opvangt.

Hierbij dient ondermeer rekening gehouden met de interactie van de verschillende belangrijke werken die in eenzelfde periode worden uitgevoerd en met het toeristisch verkeer dat op verlof- en feestdagen grote verkeerspieken kan veroorzaken. Deze verkeersregeling dient grondig besproken met en voor advies voorgelegd aan Rijkswacht en/of Politie.

Het is absoluut noodzakelijk dat de uitvoerder van de werken onder toezicht van de Administratie zich strikt houdt aan de uitvoeringsvoorschriften van het bestek. Het zo maar afsluiten van een afrit, uitbreiden van de werken met bijkomende verkeershinder, wijziging van de periodes of tijdstippen van uitvoering der werken, . . . kan niet meer. Indien dergelijke ingrepen nodig worden geacht, dient vooraf overleg gepleegd met de Administratie, die zal evalueren en zondig advies zal vragen aan Rijkswacht en/of Politie. Voor al deze maatregelen werden duidelijke instructies gegeven aan de bevoegde administraties.

Vooraf zal duidelijk de nodige informatie worden verstrekt aan de media, de bevolking en de weggebruikers omtrent de te verwachten verkeershinder. Dit betekent dat op voorhand wordt uitgelegd over welke werken het gaat, op of langs welke wegen en waarom de werken nodig zijn, wanneer de werken zullen uitgevoerd worden, op welke tijdstippen (enkel 's nachts of continu, zoals bij bruggen waar het om technische redenen onmogelijk is overdag hinder te vermijden), hoelang de werken zullen duren, welke ongemakken men kan verwachten en welke de eventueel mogelijke alternatieve wegen zijn om de bestemming te bereiken.

Er zal wat deze informatie omtrent de autosnelwegen en de gewestwegen betreft, door de Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer een driemaandelijks bulletin "Veiligheidswerken aan de wegeninfrastructuur met verkeersshinder,, worden uitgegeven.

1.2. Bespreking

Gegevens investeringsprogramma en vastleggingen vorig jaar

Vooraf leggen meerdere leden (de heer J. De Seranno, E. Beysen, A. Schellens en J. De Mol) er de nadruk op dat uitdrukkelijk gevraagd werd het investeringsprogramma vooraf aan de leden mee te delen, opdat men zich grondig een beeld zou kunnen vormen van het gevoerde beleid en dat ook de vastleggingen van vorig jaar ter controle zouden worden overgemaakt. Na 9 maanden moet dit toch mogelijk zijn, aldus deze leden.

De minister legt, zoals verleden jaar, uit dat de vastleggingen voor 1993 slecht volledig zullen beschikbaar zijn in het voorjaar, gezien tal van vastleggingen nog de laatste twee maanden zullen gebeuren. Alle pogingen om dit te vervroegen falen tot nu toe, gezien de onvermijdelijke administratieve stappen.

De minister onderschrijft wel het idee van de regelmatige bevraging in deze Commissie van de minister over de stand van uitvoering van zijn beleid. Het investeringsprogramma 92 is ondertussen bekend en overigens budgettair voor 100 percent uitgevoerd (zie gegevens van de inleiding, bij punt 1.1.2.2.). Het volledige en gedetailleerde overzicht van de vastleggingen 1992 vindt U in bijlage 2, en de gedetailleerde investeringsprogramma's voor de wegen 1994 in bijlage 3.

De voorzitter van de Commissie zal daarover een aparte vergadering beleggen met betrekking tot een bespreking over de vastleggingen.

Fietspaden

Kijkend naar de kengetallen voor 1994, vindt de heer J. Ansoms het een goede benadering om voor de fietspaden de inspanning in km uit te drukken en niet in kredieten. De enige veilige oplossing voor de fietspaden langs de gewestwegen is volgens spreker een aparte aanleg van fietspaden. Maar gezien de nog uit te voeren aanleg van 3.000 km (aan een kostprijs van 10 miljoen frank/km, onteigening niet inbegrepen, is er nog zo'n 30 miljard frank nodig en dus is de vooropgestelde 7,5 miljard frank aan kredieten voor de toekomst onvoldoende om dat éne principe toe te passen.

De heer H. Van Dienderen vindt het ook prima dat men de gedane inspanning voor de fietspaden uitdrukt in km, maar wenst te weten wanneer alle Vlaamse Gewestwegen vanuit verkeersstandpunt zullen bedoeld zijn met vrijliggende — en dus veilige — fietswegen.

Spreker stelt ook voor — om naar Nederlands model een Masterplan voor fietsgebruik en een dienst voor fietszaken op te stellen, dit om het maximaal en efficiënt gebruik van de fiets te bevorderen en te coördineren, vooral gelet op de achterstand van Vlaanderen ter zake.

Van zijn kant merkt de heer J. De Mol op dat, in tegenstelling met de doortochtenprojecten, de kredieten voor fietspadenaanleg reeds twee jaar verminderd zijn met 0,7 miljard frank ten opzichte van het jaar 1992.

De minister wijst er op dat men moet kijken naar het

aantal aangelegde km fietspaden en niet naar dit ene cijfer bij dit artikel, want er worden heel veel km fietspaden aangelegd in gecombineerde werken in doortochtenprogramma's en op gewestwegen, zodat het eigenlijk bedrag, aan die post besteed, veel groter is.

Het betrokken lid meent echter dat op die manier alles veel trager verloopt en men ter zake geen duidelijk beeld krijgt, omdat een en ander in verschillende projecten is ondergebracht.

Evenals een collega pleit hij er derhalve voor dat er een Masterplan voor de Fiets komt, waarin alle inspanningen ten behoeve van de fiets worden gegroepeerd en gecoördineerd, want het lid kent en geeft voorbeelden waarbij men naargelang de provincie verschillende wegprofielen op dezelfde weg (br. de N47) gebruikt, in de ene provincie twee en in de andere provincie één fietsstrook aanlegt enzovoort. Dus het gebruik van verschillende normen bij planning en uitvoering. Hetzelfde lid pleit er bijkomend ook voor, juist omwille van de duidelijkheid en de coördinatie, en het kunnen overzien van de inspanningen in het budget een indeling te maken in zes categorieën (cfr. de adviezen van de SERV) met name structureel onderhoud, verkeersveiligheid, doortochten, fietspaden, leefbaarheid en afwikkeling. Dit zou ook moeten gebeuren in het VIF, waar nog kan worden geschoven.

De minister daagt het lid uit die uitsplitsing budgettair eens door te voeren bij een gemengd project bijvoorbeeld, waarin fietspaden, rioleringen, doortochten, en dergelijke meer zijn inbegrepen.

De minister acht dit, gezien de veelheid en complexiteit van de projecten niet haalbaar. Hij blijft echter wel staande houden dat inzake fietspaden een belangrijke meer-inspanning wordt gedaan. Het betreft niet alleen de fietspaden langs de gewestwegen, maar ook die in samenwerking met gemeenten of provincies.

Er is een fietspadenplan opgesteld door zijn voorganger en die coherentie is er dus nog steeds. Voor wat het aangehaald voorbeeld betreft voor de discontinuïteit in de realisatie van het fietspad op de weg N47 wekt dit toch wel de verwondering op. Inderdaad zou het lid, dat aldaar woonachtig is toch moeten weten dat hier zowel op grondgebied Oost-Vlaanderen (Lebbeke) als op Vlaams-Brabant (Opwijk) een fietspad werd gerealiseerd langs één kant met dubbelrichtingsverkeer. De opvatting en uitwerking hiervan is gebeurd na overleg en op voorstel van het gemeentebestuur. Voor wat Opwijk betreft zijn deze werken immers gecombineerd met omvangrijke rioleringswerken ten laste van de gemeente. Van een discontinuïteit in het profiel van het fietspad, al naargelang de provincie, is hier geen sprake.

De karikaturale voorbeelden die men heeft gegeven kloppen soms, maar meestal zijn het gecombineerde dossiers met de gemeenten met betrekking tot riolering, doortochten of onderhoud. Vaak moet men dan wachten tot de gemeenten met hun dossiers klaar zijn, en worden de fietspaden "losgehaakt", en later uitgevoerd, maar dit is soms onvermijdelijk.

De heer R. Van Hooland pleit in deze gecombineerde werken voor meer soepelheid en geeft concrete voorbeelden en redenen waarom het soms misgaat. Door het gebrek aan soepelheid in de samenwerking gaat in ieder geval veel geld verloren.

Structureel onderhoud en verkeersveiligheid – netheid

Deze twee elementen moeten duidelijk uit elkaar worden gehouden, aldus de heer J. De Mol, die stelt dat het over-

komt dat bijvoorbeeld het aanbrengen van een andere of betere wegverharding hetzelfde effect heeft op de verkeersveiligheid, als bijvoorbeeld een doortochtenprogramma.

De heer V. Vautmans heeft aangaande het onderhoud in de inleiding van de minister bij de rubriek kengetallen voor 1994 gelezen dat de feitelijke onderhoudswerken stricto sensu \pm 650 miljoen frank bedragen, terwijl 1,3 miljard frank moet dienen voor het onderhoud van elektrische en electro-mechanische uitrustingen. Dit is volgens het lid toch veel te weinig.

De minister repliceert dat de totale onderhoudsinspanning sinds twee jaar in belangrijke mate is opgetrokken. Voor het structureel onderhoud en directe veiligheidswerken is een bedrag voorzien van 3,8 miljard BEF (herstel wegen, spoorvorming, stootbanden). Daarnaast is op het gewoon onderhoud onder art. 14.08, waar in totaal ook nog eens 2,5 miljard BEF is ingeschreven, ook nog voor + 650 miljoen BEF aan gewoon (klein) onderhoud aan wegen voorzien. De rest van dit bedrag gaat dan naar winterdienst, schadegevallen, enz..

De heer E. Beysen maakt zich, aansluitend hierbij, zorgen over het gebrek aan netheid van de wegen. Er is een groot verschil bijvoorbeeld met Spanje. Deze slordige toestand werkt de verloedering nog verder in de hand vooral bij de autowegen. Hiervoor dienen beslist meer middelen te worden ingeschreven, aldus spreker.

De minister is zich ten eerste van bewust van het probleem. Opdrachten ter zake zijn reeds meermaals gegeven. Het is een kwestie van bedrijfscultuur zowel voor de gebruikers, als voor de verantwoordelijken van de infrastructuur. De minister citeert initiatieven van toeristische centra, die dag en nacht ploegen inzetten om de netheid te bewaren, tot in het kleinste detail, want verloedering lokt verdere verloedering uit. Dit heeft resultaten ook qua kostenbeheersing. Deze mentaliteit moeten we ook hier inbrengen en de minister overweegt zulke acties hier ook structureel in te lassen.

Ronde punten

De heer J. De Seranno stelt vast dat men meer en meer de voorkeur geeft aan ronde punten op de gewestwegen. In het buitenland geldt deze oplossing meestal als voorlopig, in afwachting van de aanleg van ongelijkvloerse kruispunten. Welke zijn ter zake de inzichten op onze gewestwegen, want spreker meent dat dit niet zo maar de oplossing is, vooral voor de fietsers, die vaak het slachtoffer zijn.

In dit verband pleit de heer R. Van Hooland dat men ter zake zou durven kiezen voor betere procédés waardoor de kostprijs kan gehalveerd worden en men dus meer projecten kan realiseren.

Spreker vraagt welke opties men inzake ronde punten heeft genomen en of daarover reeds een evaluatienota bestaat.

De heer H. Van Dienderen vindt rotondes wel een betere techniek voor het afremmen van de snelheid. Verder is het goedkoper dan tunnels.

De minister stelt vast dat de diensten — na enige aarzeling, want de neiging bestond om stereotiepe problemen op te lossen met stereotiepe oplossingen — thans voorstander zijn om bij voorkeur ronde punten aan te leggen. Er zijn thans voorbeelden, waar in plaats van te kiezen voor dure oplossingen voor problemen, men afziet van deze dure oplossingen, zoals de geplande tunnel aan de Siesegemlaan (kostprijs 150

miljoen) te Aalst, die werd vervangen door een rond punt met een kostprijs van 50 miljoen frank. Ook op het deel van de N49, vanaf Zelzate naar de kust, zullen de kruispunten worden vervangen door ronde punten. Op het fysisch programma 1994 komen talrijke herinrichtingen voor waar gekozen is voor ronde punten en waarvoor 150 miljoen frank is ingeschreven (hiervoor wordt verwezen naar het gedetailleerd programma). Tevens heeft de minister opdracht gegeven aan de Administratie dat voortaan bij de herinrichting van kruispunten principieel dient uitgegaan van een rond punt. De herinrichting met verkeerslichten dient dan een uitzondering te zijn en afwijkingen hierop dienen verantwoord te worden.

Verdeling van de investeringen over diverse regio's

Wanneer men het totaal van de investeringen naar de provincies bekijkt, dan oogt de provincie Antwerpen goed met 8,6 miljard frank investeringen, aldus de heer J. De Seranno. Maar als men dan bedenkt dat de Antwerpse Kempen de helft van de oppervlakte van de provincie Antwerpen heeft, 8 percent van de bevolking van Vlaanderen, 9 percent van de dodelijke ongevallen, meestal bij jongeren, en slechts 267 miljoen frank of 4,5 percent van de investeringen op een totaal voor 6 miljard frank, dan is dit toch erg weinig, aldus het lid, vooral vergeleken met de gelijkaardige regio Limburg dat viermaal meer krijgt, hoewel die provincie slechts het dubbel van de inwoners heeft van de Antwerpse Kempen.

Uiteraard gaat het grootste gedeelte van de kredieten van de provincie Antwerpen terecht naar de metropool Antwerpen aldus het lid, en dit omwille van haar algemeen Vlaamse belang. Maar dat mag geen aanleiding geven tot achteruitstelling van de Kempen. Deze voorstelling van zaken is onvolledig, aldus de minister.

Vooraf dient erop gewezen dat voor de betrokken regio, bij het opgegeven bedrag nog de omvangrijke werken dienen gevoegd voor de renovatie van de E313, waarvoor, gespreid over 5 jaar, 2.500 miljard nodig is. Eerstdaags gaan hiervoor nog 2 belangrijke aanbestedingen door waarvoor de totale raming 528 miljoen BEF bedraagt. Deze werken worden normaliter nog vastgelegd op het programma 1993 en zullen in uitvoering gaan in 1994. Dat er op het programma 1994 nu 150 miljoen BEF is uitgeschreven wordt mede bepaald door de noodzakelijke spreiding van de werken in uitvoering. Men kan immers niet overal tegelijkertijd werken. In 1995 zullen dan de nodige bijkomende kredieten worden voorzien om het vooropgestelde doel, nl. de volledige vernieuwing van de autosnelweg over 5 jaar te realiseren, en dit overeenkomstig het uitvoeringsschema.

Daarenboven moet het bedrag van 267 miljoen frank nog worden aangevuld met 30 miljoen frank (op de post diversen) voor de Noord-Zuid-verbinding en ook bij de fietspaden moet bv. voor de N 124 (Wortel-Merksplas) ook uit de post diversen (58 miljoen frank) worden geput. Het bedrag daarvan kan nog niet worden vastgelegd omdat dat pas later zal blijken. Het totaal aan investeringen zal dus volgens de Minister hoger liggen, dan het lid voorrekent.

Liefkenshoektunnel — aansluiting op E17

De heer J. Ansoms vraagt of er reeds tot een nieuwe aansluiting naar de E17 is beslist en voor welk tracé er eventueel is geselecteerd. Worden de financiële problemen van de Liefkenshoektunnel (gevoelige minderinkomsten) nog steeds gekoppeld aan een tol in de Kennedytunnel.

De Liefkenshoektunnel is in een vergevorderd stadium van gesprekken tussen de betrokken partijen en de afronding van het probleem is nabij, waarbij ten allen prijze werd vermeden

dat men tot een confrontatie zou komen, want er is gestreefd naar een redelijke oplossing voor allen. De financiële aspecten van dit project zullen uiteraard in grote mate mee bepalen of er een in voorkomend geval naar nieuwe oplossingen voor een betere bereikbaarheid van de tunnel wordt gezocht. Dat zou in dit najaar moeten. Op vraag van de heer J. De Mol bevestigt de minister dat bij een gunstige beslissing er een provisie is voorzien in het VIF. Als deze gunstige beslissing wordt genomen, dan is daarmee de kwestie van de tol aan de Kennedytunnel opgelost.

Fluisterasfalt

Er is de laatste tijd heel wat gesproken over het fluisterasfalt. De heer J. Ansoms wil weten of dit soort wegdek concrete meetbare resultaten oplevert met betrekking tot de afname van de geluidshinder. Is het evaluatieeffect positief of negatief ?

Fluisterasfalt wordt vooral gebruikt vanuit het aspect leefbaarheid, aldus de minister.

Voor de resultaten i.v.m. de geluidsverlaging door fluisterasfalt dient een onderscheid gemaakt volgens het type wegverharding waarmee vergeleken wordt. Indien aangebracht op een klassieke gesloten KWSverharding wordt een verlaging genoteerd van 4 dB(A), dit ten opzichte van dwarsgegroefd cementbeton waar een reductie van 10 dB(A) mogelijk is.

Zwarte punten

De heer J. Ansoms wijst op het voortbestaan van vele zwarte punten op de expresswegen, vooral op kruispunten met driekleurige verkeerslichten.

Werden er nog expresswegen met zulke kruispunten aangelegd ? Dit zou niet mogen, aldus het lid, want later moet men dan duurdere oplossingen zoeken om tot ongelijkvloerse kruisingen te komen. Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar de algemene bespreking.

Verdeling tussen de provincies

Wat de doortochten en fietspaden betreft, constateert de heer J. De Mol een grote inspanning voor de provincie Limburg. Is dit niet te verklaren door het elders verminderen van de projecten en kredieten ?

De minister wijst op het dynamische van de buitendienst Limburg, die efficiënt wordt geleid door een inspecteur-generaal, die zijn verantwoordelijkheid neemt en een grote inbreng ter zake heeft. In het verleden is deze inspecteur-generaal ook zeer inventief geweest.

Er moet ter plaatste worden gewerkt aan meer onderling overleg en motivatie en dit gebeurt nu, zodat de resultaten daarvan wel zullen zichtbaar worden, en de suggesties en dynamiek meer en meer vanuit de regio's zullen worden ontwikkeld.

E 313

Aansluitend hierbij wijst de heer J. De Seranno op het interprovinciaal belang van deze snelweg. In een kosten-batenanalyse van 1979 bleek dat de E 313 het meest gunstige resultaat gaf en het investeringseffect het grootste zou zijn. Het betrokken lid stelt vast dat er thans 150 miljoen frank voor het herstel van het betrokken project is ingeschreven en dat als resterend bedrag 1.690 miljoen frank is vermeld. Aan dat tempo zal men lang moeten wachten op een optimaal rendement, aldus het lid.

De minister verduidelijkt dat men oorspronkelijk een termijn van 3 jaar had vastgelegd om de gehele operatie af te ronden, maar dat omwille van veiligheidsredenen en verkeerstechnische argumenten moet worden overgestapt naar stroken van maximum 8 km per jaar, zodat de termijn is verlengd tot 5 jaar (5 x 8 km).

Daarenboven dient erop gewezen dat nog dit jaar 2 belangrijke aannemingen dienen vastgelegd te worden voor een totaal bedrag van \pm 528 miljoen BEF. Gezien deze werken volgend jaar in uitvoering zullen zijn, is het technisch niet mogelijk deze werken in 1994 in dezelfde mate nog uit te breiden. De voorziene werken in 1995 zullen dan ook op het programma 1995 worden vastgelegd.

In Limburg is die vernieuwing reeds gebeurd, jaren terug, wat wijst op de hoger vermelde dynamiek van de buitendienst Limburg en zijn inspecteur-generaal.

De heer J. De Seranno repliceert dat dit wijst op het feit dat Limburg wel en Antwerpen niet de middelen had om dit te doen. Nochtans is de weg een type voorbeeld van een verbinding van interprovinciaal belang, en de minister dient als bewaker van het Vlaams belang, hierin de juiste afweging te maken.

De heer V. Vautmans waarschuwt dat het gevaarlijk is compleet te steunen op kosten-batenanalyses : in de geciteerde studie was het Antwerpse vak van de E 313 het meest rendabele om te renoveren, omdat men voor het Antwerpse vak slechts 1/10 van de reële kostprijs had geraamd van die van Limburg. De heer V. Vautmans vindt de Boudewijn-autosnelweg niet alleen van Vlaams belang maar zelf van intergewestelijk belang. Ook de heer E. Beysen sluit zich daar bij aan.

Brug Geel-punt

De heer V. Vautmans verneemt dat men een brug gaat afbreken ter hoogte van de industrie-zone van Geelpunt. De termijn van 100 werkdagen werd vooropgesteld, wat neerkomt op een verkeersonderbreking van één jaar. Dat kan voor de omliggende bedrijven een kleine ramp betekenen, aldus spreker. Kan er niet andere middelen worden gezocht, zoals bijvoorbeeld het opkrikken van de brug, of het bouwen van een voorlopige brug.

De heer J. De Seranno bevestigt dat dit een druk kruispunt is, en dat men misschien, indien het wegstroken met 2 rijvakken betreft men eerst een brug zou bouwen aan de oostzijde bijvoorbeeld, en daarna aan de westzijde, zodat het verkeer ongehinderd zou kunnen verlopen.

De minister verduidelijkt dat het hier gaat om een vervanging van een brug, die kadert in de vernieuwing van een weg.

Op basis van volgende argumenten werd gekozen voor vervanging van de brug :

- aan de bestaande brug dienden, gelet op het inspectieverslag en op het advies van het Bruggenbureau, belangrijke herstellingswerken uitgevoerd

- voor het herstel van de rijweg werd gekozen voor een overlaging op de bestaande verharding. Dit procédé werd reeds eerder met succes toegepast. Het is ook de meest economische oplossing. Dit vergt echter, om reden van de nodige vrije hoogte, een opkrikking van de brug. Deze uitvoering samen met de aanpassing van het lengteprofiel van de toegangswegen, vergen ook omvangrijke kosten. De totale kostprijs voor deze alleszins nodige werken blijken verge-

lijkbaar met de kosten voor een nieuwe brug. Gelet op de minder goede staat van de oude brug en de voordelen van een nieuwe, is derhalve de keuze voor de vervanging van de brug de meest aangewezen en volkomen verantwoord.

De aanbesteding voor deze werken, samen met nog een aantal andere bruggen, is voorzien op dinsdag 23 november 1993. De uitvoeringstermijn voor deze brug samen met brug B.37 (Klavet te Geel) is vastgesteld op 100 werkdagen.

Verkeersregeling

In overleg met rijkswacht en politie werd volgende verkeersregeling voorzien. Noord : via Bell Telephonelaan, Liesel, brug B.36 naar de Grote Steenweg.

Zuid : via Liesel en Bell Telephonelaan naar de Snelwegstraat.

Hieruit blijkt dat de opgelegde verkeersomlegging zeker niet als buitenmatig kan beschouwd worden, temeer daar zowel oostelijk als westelijk een omleiding voorzien is.

N 47 — Zele

De heer J. De Mol vestigt de aandacht op de kredieten die zijn vermeld op een herin te richten kruispunt op de toekomstige zuidelijke omleidingsweg. Nu is over dit laatste project nog geen definitieve beslissing genomen, terwijl er wel een kruispunt wordt ingericht. Een beetje verder staat er, aldus dit lid, een proefopstelling van een rond punt in Grembergen, maar daarvan is niets te vinden in de begroting. Zou men niet beter kredieten inschrijven voor bestaande problemen dan voor projecten die nog niet beslist zijn. Verder wijst hetzelfde lid op het annuleren van een tweerijg fietspad in Opwijk omdat men in Lebbeke parkings wilde,

De herinrichting van het kruispunt met de toekomstige zuidelijke omleidingsweg is nu voorzien op het fysisch programma 1994. Hieromtrent was er in het verleden nogal discussie met het gemeentebestuur, die voorstander was van een rond punt. De minister heeft nu een algemene beslissing genomen dat principieel de herinrichting van dergelijke kruispunten dient uitgewerkt als een rond punt. Gezien deze beslissing, kunnen de werken nu ingeschreven worden op het programma 1994. Wat de proefopstelling van een rond punt in Grembergen betreft, waarvan het lid niets terugvindt in de begroting, laat de minister opmerken dat deze werken reeds ingeschreven werden op het programma 1993. De werken voor de definitieve herinrichting werden aanbesteed op 19.10.1993 voor een bedrag van 20.516.715 BEF en zullen normaliter nog vastgelegd worden op de begroting 1993.

Voor wat het annuleren van een tweezijdig fietspad betreft in Opwijk en Lebbeke, verduidelijkt de minister nogmaals dat dit zijn oorzaak vindt in het rekening houden met de wensen van het lokale bestuur, dus een soort van convenant-formule, wat dan heeft geleid tot een wijziging van de werken met de vermelde aanpassing als gevolg door de verantwoordelijke ambtenaar, wat door de heer J. De Mol wordt tegengesproken, die er ook voor pleit op éénzelfde weg, éénzelfde profiel en dezelfde wegstructuur te realiseren ongeacht de gemeenten en de provincies en hun specifieke wensen. Voor dit laatste wordt verwezen naar het antwoord op deze vraag die eerder werd gesteld.

Brug R 4 — Flanders expo

Bij het bouwen van deze brug zou ook moeten gedacht worden aan een strook voor de tram, aldus de heer J. De Mol, die ter zake de inzichten wil kennen.

De verlenging van de tramlijn naar Flanders-expo kan niet over deze brug gebeuren, want de brug over de Ringvaart is een onderdeel van de autoweg R 4 (Ring om Gent), en het zou een zeer moeilijk te realiseren oplossing zijn, daartussen en daarover een tram te leggen.

Scheldebrug in Temse

Deze brug is een draaischijf van veel verkeer van en naar het Waasland, maar zij kan het huidige verkeer niet slikken, aldus de heer M. Cordeel. De verbindingen naar Antwerpen en Brussel zijn ongunstig en daarom blijven de bedrijven weg. Hoewel een herstelling is voorzien vanaf maart 94, is het van groot economisch belang voor de regio, dat gedacht wordt aan de verdubbeling van deze brug. Ook aan de verbetering van de verbindingen met Brussel en Antwerpen dient te worden gedacht.

Hiervoor zou 1 miljard nodig zijn en de minister heeft deze middelen niet, gezien ook andere dingen nog dringend dienen uitgevoerd, ook in de sector van de Havens. Het betrokken lid vermeldt ook dat nog steeds gevaarlijke ladingen via de Temsebrug worden vervoerd, en wijst op het gevaar voor de bewoners aan de brug en de expressweg, in geval van een ongeluk met zo'n gevaarlijk transport,

Projecten rond Dendermonde

De heer J. De Mol vestigt de aandacht op een doortochtenproject dat vorig jaar volledig was afgewerkt, wat de voorbereidende fase betreft. Het volledig dossier lag reeds ter tafel maar het is niet opgenomen in het investeringsprogramma. Het lid wil hierover de stand van zaken vernemen. Verder is er nog in de richting van Dendermonde een kruispunt herin te richten. Ook hiervoor vindt hetzelfde lid geen kredieten in de begroting. Wat dit laatste betreft wordt geantwoord dat dit kan worden gerealiseerd op het art. 73.22 van de algemene middelenbegroting onder punt d — herinrichten van kruispunten. Op vraag van de heer J. De Mol i.v.m. het niet afwerken van een fietspad op een viaduct in Dendermonde, wordt de stand van zaken aan het lid meegedeeld. Bij navraag bij de Administratie dienen de werken uitgevoerd zoals voorzien. Weliswaar heeft de aannemer wel vertraging t.o.v. het opgelegd schema, waarvoor dan ook de contractuele vertragsboete wordt toegepast. De werken zouden nu wel binnenkort kunnen beëindigd worden.

Verbetering kruispunten — bochtverbetering

Aansluitend daarbij vraagt de heer R. Van Hooland waarom niet in al de gevallen van verbetering van kruispunten wordt gekozen voor het aanleggen van ronde punten. Op het eerste zicht is dit voor Oost-Vlaanderen op 4 plaatsen niet het geval, en het betrokken lid wenst bijkomend te vernemen wie de minister bevoegd acht om gemaakte keuzes ten voordele van ronde punten, te wijzigen ?

De Vlaamse minister repliceert dat zeer recentelijk een nota werd overgemaakt waarin opdracht wordt gegeven voortaan de herinrichting van kruispunten principieel uit te werken volgens een rond punt. Afwijkingen op deze algemene regel dienen verantwoord te worden en de herinrichting door middel van verkeerslichten dient in de toekomst een uitzondering te zijn. Een verantwoording van deze afwijking kan zijn op grond van bv. inspraak van betrokkenen (gemeentebestuur, buurtcomités, milieugroepen, e.d.) en op basis van eigen technische argumentatie vanwege de buitendienst tot een andere oplossing, dan wordt dit door de minister geaccepteerd omwille van het principe van de autonomie van de buitendiensten voor kleinere problemen en projecten,

de argumentatie opvragen. Er zijn gevallen waar de argumenten van gemeenten e.d. worden aanvaard.

R 4

Voor de buitenring Gent, zijn twee bedragen vermeld met name 310 miljoen en 700 miljoen frank, aldus de heer R. Van Hooland, die hierover een meer precieze uitleg wil. Er wordt meegedeeld dat de 310 miljoen frank zijn uitgeschreven voor 1994 (werken tot aan Flanders Expo), en dat de 700 miljoen frank er nodig zijn voor de uiteindelijke afwerking van de R 4 tot Merelbeke, in de loop van de volgende jaren.

Fietspadenplan — kosten

Er is 133 miljoen frank uitgetrokken voor Oost-Vlaanderen, maar de heer R. Van Hooland wil weten hoeveel daar nog bijkomt voor de onteigeningskosten en hoeveel % normaal de onteigeningskosten bedragen.

Speelt de hoegrootheid van de onteigeningskost, afgewogen tegen de infrastructuurkost, mee in de beoordeling van de opportuniteit van de projecten ?

Sommige onteigeningen bedragen 50 % van de kostprijs van de fietspaden, maar in landelijke gebieden zal dat dan weer zeer weinig zijn. Alles hangt af van de plaatselijke factoren en de kostprijs varieert derhalve van geval tot geval.

Projectgroepen fietspaden

Er zijn ooit projectgroepen voor fietspaden per provincie opgericht. Is er, aldus een vraag van de heer R. Van Hooland, ter zake samenwerking tussen de diensten én de provincies, dit met het oog op een efficiënte horizontale samenwerking, en is er ooit een evaluatie opgemaakt door deze diensten ?

Er zijn wel door de voorganger van deze minister, projectgroepen fietspaden opgericht en dit per provincie, maar rapportering en evaluatie ter zake is de minister tot nu toe onbekend.

De resultaten evenwel van inventarissen voor fietspaden voor vier provincies (Antwerpen uitgezonderd, want dit is vervat in het multimodaal verkeersmodel) zijn thans door het kabinet aan de betrokken administraties opgevraagd.

Termijnvisie

De vraag rijst of de redelijke inspanning voor Oost-Vlaanderen voor 94 een eerste stap is van de in de algemene bespreking vermelde termijnvisie, aldus de vraag van de heer R. Van Hooland.

Een termijnvisie of globale visie was het enkele jaren geleden ter tafel gelegde veiligheidsplan, dat o.m. voor de fietspaden de grote beleidslijnen heeft vastgelegd. Wat hier in de jaarbegroting 94 is ingeschreven, is daar — per provincie — de uitwerking van voor dit jaar en een verdergezette inspanning voor de volgende jaren zal volgen. Er blijft de vraag of we grote interprovinciale projecten apart alloceren, omwille van het overzicht, aldus de repliek van de Minister.

Ring om Aarschot

De verbinding tussen twee reeds gerealiseerde delen van de ring om Aarschot laat nog steeds op zich wachten, aldus de heer A. Schellens, die verder meedeelt dat de grote hinderpaal voor de realisatie van het laatste verbindingstuk van

deze ringautoweg thans schijnt weggewerkt, gezien de NMBS zou afzien van het rechte trekken van een spoorwegbocht op de lijn Antwerpen-Hasselt. De vraag is nu wat de planning is naar de toekomst toe, voor deze economisch belangrijke ontsluitingsweg, die voor de regio prioritair noodzakelijk is.

De Minister deelt mee dat bij de voorbereidende gesprekken van de begroting dit project was vermeld bij de bijkomende projecten van economisch belang. De ring om Aarschot staat dus vooraan als er iets wegvalt. Het project gaat in **co-financiering** met de spoorwegen, en die afspraak is nog niet gemaakt, zodat een juiste tijdsraming ook om die reden nu niet mogelijk is.

De heer A. Schellens dringt er op aan dat er komaf gemaakt wordt, gezien de spoorweg afziet van zijn bijkomende werken en de dossiers en plannen afgewerkt en aanbestedingsklaar zijn. De Minister herhaalt dat de Ring om Aarschot vooraan staat op het lijstje van de investeringen, als er een project zou wegvallen, of als er via de realisatie van het globaal plan, er bijkomende middelen voor tewerkstelling zouden vrijkomen. De Minister wijst op verklaringen van de Vlaamse Minister-president die stelde dat die bijkomende middelen dan voor een stuk naar investeringen kunnen gaan.

Welriekende dreef — annulering kruispunt

Voor de wegwerking van het kruispunt en de aanleg van een voetgangers- en fietsentunnel te Hoeilaart, is 35 miljoen frank ingeschreven. De heer V. Vautmans vraagt zich af of dit wel genoeg is, of gaat het om een voorlopige oplossing ?

Dit bedrag zal volstaan, aldus de Minister, die er op wijst dat dit project uitvoerig is voorbereid met de betrokken gemeenten, die het daarmee eens waren. Het gelijkvloerse kruispunt, oorzaak van alle ellende, wordt weggenomen en men gaat er omheen met een langsweg naar een ander punt.

N 255 — Edingen — Ninove

Voor het herstellen van een betonnen rijweg te Herne op de N 255 is 60 miljoen frank ingeschreven. Dit blijkt op het eerste zicht vrij veel, aldus de opmerking van de heer R. Van Hooland, die vermoedt dat dit komt door het volledig wegwerken van het bestaande baanvak, het helemaal opnieuw uitgraven, enz. Dat veroorzaakt dan weer langdurige verkeershinder. Zou men niet goedkoper en sneller werken met gewapend asfalt dat bovenop het wegdek wordt aangebracht en afdoende oplossingen biedt ?

Het kabinet heeft navraag gedaan voor de inderdaad hoge kostprijs van deze investering : de ondergrond is daar zeer slecht en de fundering zo onvoldoende dat men heeft gekozen voor een iets duurdere, maar duurzame oplossing i.p.v. voor steeds terugkerende lapmiddelen. Men moet dus 60 cm diep alles weggraven om dan met goede funderingen de rijweg definitief te herstellen, en daardoor loopt de kostprijs op tot 60 miljoen frank. Aan de verkeershinder voortkomend uit steeds terugkerende kleinere herstellingen is dan hopelijk ook een einde gemaakt.

Ontsluiting haven Zeebrugge

Deze ontsluiting is volgens de heer J. Leclercq een zeer belangrijke voorwaarde voor de verdere groei van de haven van Zeebrugge. De overslag in de haven is verdubbeld en dus ook het verkeer, maar de wegeninfrastructuur is niet in dezelfde mate gevolgd. De spoorwegverbinding zou moeten verdubbeld worden tussen Zeebrugge en Brugge, en anderszins tussen Brugge en Gent maar dit project ligt reeds twee jaar achter op het **tijdsschema**.

Wat de ontsluiting van de binnenvaart betreft, zit men opgezaald met de stop rond Brugge en dit is werkelijk onoverkomelijk en de optie voor het zogenaamde Noorderkanaal is voor de heer Leclercq te duur, dus lijkt de oplossing voor de binnenvaart meer te liggen in een omweg langs de kust en de Westerschelde.

De ontsluiting langs de weg is thans nog onvoldoende, en naar schatting is nog 1 miljard frank nodig voor een verbinding tussen de A 18 te Jabbeke en de Blauwe Toren en zo naar Zeebrugge. Alle adviezen en noodzakelijke procedures zijn afgewerkt en men is het in zeer brede kringen eens over een tracé dat zowel voor milieuverenigingen, de landbouwsector als voor de gemeenten aanvaardbaar is. Blijft dus alleen de financiële kwestie van deze aansluiting, dit in het licht van de verbinding Zeebrugge-Calais en de Chunnel. Frankrijk doet ter zake zeer belangrijke inspanningen en ze zijn reeds gevorderd tot voorbij Duinkerke.

Er staat hierover niets in de begroting en dus denkt de heer J. Leclercq dat men de oplossing moet zoeken in een alternatieve financiering, waarbij het Gewest en de verbruikers (via een bijslag bij de havengelden) zouden worden betrokken. Er is ter zake ooit een haalbaarheidsstudie geweest door de diensten van het departement en het lid vraagt de betrokken studie ter beschikking van de commissieleden te stellen.

Hierop antwoordt de Minister dat de studie zal worden opgevraagd en overgezonden. Voor het tracé, waarover een consensus bestaat, zal worden nagegaan of een wijziging van het Gewestplan dient te worden opgestart, zodat alles klaar is op het ogenblik dat de nodige middelen beschikbaar zijn.

Weekend-toerisme – aansluiting autoroute de Wallonie

De heer J. Leclercq stelt dat het weekend-toerisme-verkeer naar de kust in toenemende mate in de knoei geraakt, met files op zondagavond, overvolle straten e.d.m. als gevolg. Het betrokken lid denkt dat men dit probleem kan verlichten of gedeeltelijk oplossen door het realiseren van de verbinding van de kust met de autoroute de Wallonie tot in Doornik, dus de verbinding met de A 17. Want dit biedt een alternatief voor het verkeer uit Wallonië, Luik, Luxemburg en zelfs uit Duitsland, dat naar de Oostkust moet.

Voor de realisatie van het sluitstuk van de A17 op Waals grondgebied is er met het Waals Gewest een protocol afgesloten voor gelijktijdige realisatie van de afwerking van de A17 op Waals grondgebied en de aanleg van de N58 tussen Komen en Menen (A19). In het protocol is als timing voor afwerking eind 1995 vooropgesteld.

2. Programma 64.1 – Waterwegen en Binnenvaart

2.1. Inleiding

2.1.1. Algemeen

a. Krachtlijnen

* Continuïteit in het beleid op basis van een rollend 3-jarenprogramma.

* Instandhouding van het bestaande patrimonium door het uitvoeren van het noodzakelijke onderhoud (gewoon en buitengewoon) en door het uitvoeren van vervangingsinvesteringen inzonderheid voor bruggen.

* Bevordering van het vervoer langs de waterwegen ter

ontlasting van de stijgende vervoersstromen langs de weg, met ondermeer het beter toegankelijk maken van de waterweg door de bouw van laad- en losinstallaties.

* Verbetering van de hinterlandverbindingen naar de Vlaamse Zeehavens.

* Wegwerken van de knelpunten in het waterwegennet om een homogeen netwerk te realiseren, ook intraEuropees.

* Het voortzetten van infrastructurele moderniseringswerken ; in de eerste plaats op de hoofdvaarassen op het Albertkanaal, het kanaal Brussel-Rupel en de Leie inzonderheid de aansluiting naar Frankrijk.

* Het voeren van een marktgericht promotiebeleid via Administratie en de VZW Promotie Binnenvaart Vlaanderen, ondersteund door de nodige studies en door initiatieven ter verbetering van de reglementeringen en organisatie van de sector met respect voor de bestaande bevoegdheidsverdelingen met de nationale overheid.

* Het terug aanwenden van de inkomsten voortspruitend uit de waterwegen voor onderhoud en nieuwe infrastructuurwerken via het Vlaams Infrastructuurfonds.

* De krachtlijnen van het beleid worden gebundeld in de beleidsnota "Splasch 2002,, .

b. Kengetallen 1994

* Voor 1994 wordt een globaal bedrag ter beschikking gesteld van ongeveer 3,4 miljard frank, tegenover bijna 3,2 miljard frank in 1993. Dit is een verhoging van 5,5 procent ten opzichte van 1992.

* Voor investeringswerken aan waterwegen en kanalen wordt een bedrag van 1.328,9 miljoen frank uitgetrokken. Specifiek voor het herstellen en vervangen van kunstwerken wordt hiervan een bedrag van ca. 400 miljoen frank gereserveerd.

* Voor het gewoon onderhoud van de bevaarbare waterwegen is 137,5 miljoen frank beschikbaar.

* Het bedrag voor het gewoon onderhoud wordt aangevuld met 449 miljoen frank uit het Vlaams Infrastructuurfonds, specifiek voor onderhouds- en investeringsuitgaven.

* De uitgaven voor bijzonder onderhoud, met inbegrip van herstelling van schade veroorzaakt door stormen wordt begroot op 452,1 miljoen frank.

c. Kengetallen voor de toekomst

* De verdere modernisering van het Albertkanaal met inbegrip van de ontsluiting op 4.500 ton tussen Oelegem en de haven van Antwerpen vergt nog een bedrag van 2.330 miljoen frank.

* De verdere afwerking van het kanaal Brussel-Rupel vergt nog een bedrag van 1.600 miljoen frank.

* De verdere afwerking voor het bevaarbaar maken voor schepen van 1.350 ton van de Leie in de doortocht te Kortrijk vergt nog 1.926 miljoen frank.

* De afwerking van de spoorwegbrug te Landegem over het Schipdonkkanaal vergt nog een bedrag van 307 miljoen frank, gespreid over 2 jaar.

2.1.2. Beleidsopties

Vlaanderen beschikt over een zeer dicht waterwegennet

dat centraal gelegen is binnen het Europese netwerk, waarop het goede verbindingsmogelijkheden heeft. In tegenstelling tot het wegnnet vertoont dit net nog een ruime onbenutte transportcapaciteit.

Dit heeft de Vlaamse regering ertoe aangezet, in haar beleidsverklaring, het transport over de waterweg als een volwaardig en milieuvriendelijk alternatief te aanzien ter ontlasting van de ongebreidelde vervoerstoe name op de weg.

Voor de verwezenlijking van dit objectief zijn een aantal voorwaarden te vervullen.

De enorme investeringen in de binnenvaartwegen zullen slechts renderen als de gebruikers kunnen beschikken over een voldoende uitgebreid en homogeen netwerk, met goede aansluitingen op het Europese netwerk.

Dit veronderstelt het wegwerken van een aantal knelpunten op de binnenvaartwegen en bij voorrang op de hoofdvaarassen, die een directe verbinding met de zeehavens verzekeren.

Ook voor de binnenvaartwegen zal speciale aandacht worden besteed aan de instandhouding van het waterwegennet. Dit betekent niet alleen de tijdige uitvoering van het onderhoud, maar tevens het op tijd uitvoeren van vervangingsinvesteringen, inzonderheid de bruggen.

De trafiek op de waterweg is in het afgelopen decennium stabiel gebleven. Gerelateerd naar de algemene toename van het vervoer betekent dit procentueel een achteruitgang. Dit blijkt uit een onderlinge vergelijking van het marktaandeel van de verschillende vervoersmodi in het totaal goederenverkeer binnen de EG. In 1970 waren in de EG de verhoudingen van de marktaandelen van de diverse vervoersmodi : weg : 55,7 % ; spoor : 29,6 % en binnenvaart : 14,7 % . Deze verhoudingen bedragen in 1988 : weg : 73,4 % ; spoor : 16,8 % en binnenvaart : 9,8 % . De Vlaamse regering wenst in het licht van haar algemeen beleid deze evolutie om te buigen.

Deze optie betekent :

- * het beter toegankelijk maken van de waterweg door de bouw van laad- en losinstallaties.

- * het voeren van een marktgericht promotiebeleid via Administratie en de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen, ondersteund door de nodige studies en door initiatieven ter verbetering van de reglementeringen en organisatie van de sector met respect voor de bestaande bevoegdheidsverdelingen met de nationale overheid.

- * het voortzetten van de uitvoering van de slopingsregeling conform de Europese reglementering.

Substantiële verhoging van de budgettaire middelen ter financiering van de noodzakelijke investeringen in de binnenwateren was tot op heden niet haalbaar. Via het Vlaams Infrastructuurfonds worden de gewone budgettaire middelen aangevuld met de inkomsten uit het beheer van het waterwegennet. De inspanningen zijn dan ook gericht op een optimalisering van deze inkomsten.

2.1.3. Uitvoering van de beleidsopties

Tijdens het voorbije jaar werden, binnen de budgettaire mogelijkheden, de inspanningen voor de verdere realisatie van de beleidsopties verdergezet. Ook voor 1994 weerspiegelt het indicatief fysisch programma (zie bijlagen 1 en 2) de beleidsdoelstellingen.

Absolute prioriteit gaat naar de afwerking van begonnen projecten, zoals de kanaalomlegging te Hingene op het kanaal Brussel-Rupel (500 miljoen frank) en de verdere afwerking van de spoorbrug te Landegem-Leie (150 miljoen frank). Aan het huidig investeringsritme is de afwerking van beide projecten gepland voor 1996. Het investeringsprogramma voor de begroting 1994 voorziet tevens de 2de fase van de elektromechanische uitrusting van de spoorbrug te Ruisbroek (100 miljoen frank). Hiermede wordt dit project beëindigd.

De verdere afwerking van de modernisering van het Albertkanaal vergt de aanpak van een aantal knelpunten, die geleidelijk aan, volgens de beschikbaarheid van de middelen verder worden weggewerkt.

In 1993 werd een aanvang gemaakt met de herbouw van de Straatsburgbrug (160 miljoen frank) die gevolgd moet worden door de verbreding van de verbinding tussen het Amerikadok en Straatsburgdok (ø 300 miljoen frank). De bedoeling is om in de eerstvolgende jaren een onbelemmerde vaart voor schepen van 4500 ton op het Albertkanaal tussen Oelegem en Wijnegem mogelijk te maken. De afwerking van de sluis te Wijnegem, die dit jaar een feit is, vormt hierin een belangrijk sluitstuk.

Een ander belangrijke hoofdvaaras is de Leie tussen het Gentse en Frankrijk. Op de Grensleie wordt de voortzetting van de werken te Menen gepland, een project dat kadert in het Verdrag met Frankrijk. Van Franse zijde worden de werken intensief verdergezet. Op de begroting 1994 wordt hiervoor een bedrag van 70 miljoen frank uitgetrokken.

Tussen de stad Kortrijk en het Vlaamse Gewest werd een protocol ondertekend voor de verruiming van de Leie in de doortocht van Kortrijk voor schepen van 1350 ton. Dit project wordt gerekend tot de economisch belangrijke projecten. Teneinde de werken te kunnen aanvangen en het protocol te honoreren wordt voor 1994 in het Vlaams **Infrastructuurfonds** specifiek een bedrag van 200 miljoen frank ingeschreven, naast de 100 miljoen frank die voor de verdere onteigeningen in de gewone begroting werden uitgetrokken (art. 73.03).

Het waterwegenpatrimonium is zeer omvangrijk en vertegenwoordigt een aanzienlijk kapitaal. Het is van cruciaal belang dat de lange levensduur waarvoor dit patrimonium werd ontworpen ook gehaald wordt. Dit veronderstelt niet alleen aanzienlijke inspanningen qua onderhoud maar tevens aandacht voor de herbouw van kunstwerken die door hun ouderdom of intensief gebruik dringend aan vervanging toe zijn.

Het programma voor 1994 voorziet dan ook in voortzetting van het programma 1993, met een bedrag van 412 miljoen frank voor de herbouw van deze kunstwerken (cfr. indicatief investeringsprogramma 1994 bijlagen 1 en 2).

Voor de buitengewone onderhoudswerken en het herstellen van schade veroorzaakt door stormen wordt op het art. 73.21 een krediet van 452,1 miljoen frank voorbehouden. Hiervan zijn 232,1 miljoen frank bestemd voor de waterwegen die vallen onder het beheer van de Administratie **Waterinfrastructuur** en Zeewezen, 140 miljoen frank voor de kanalen die onder de bevoegdheid vallen van de Dienst voor de Scheepvaart en 80 miljoen frank voor het Zeekanaal Brussel-Rupel.

Naast het uitvoeren van een doelgericht **investeringsprogramma** werden een aantal beleidsondersteunende initiatieven genomen :

a. "Splasch 2002,, — een Strategisch Plan voor de Binnenvaartwegen

Om de beleidsdoelstellingen naar de toekomst toe op een coherente wijze te realiseren, werd een Strategisch Plan voor de Binnenvaartwegen — "SPLASCH 2002,, , tezamen met een tienjarenprogramma voor de investeringen in de binnenvaartwateren voorbereid. Deze zullen nog dit jaar ter goedkeuring aan de Vlaamse regering worden voorgelegd. In het tienjarenprogramma voor de binnenvaartwegen zal ook de systematische vernieuwing van versleten kunstwerken worden geprogrammeerd.

b. Bouwen van overslagkaaien

Sommige industriële activiteiten hebben er voordeel bij de aanvoer van grondstoffen en/of afvoer van afgewerkte producten via de waterweg te laten gebeuren. Dit kan slechts indien hiertoe de nodige infrastructuur aanwezig is. Omdat het vervoer over de waterweg in grote mate kan bijdragen tot de ontlasting van het wegvervoer, werd in het programmadecreet 1993 reeds de mogelijkheid van subsidiëring (tot 80 %) van overslagkaaien voorzien. Deze mogelijkheid dient overigens gepaard te gaan met maatregelen op het vlak van ruimtelijke ordening. Om zeker te zijn dat de bevoorrechte bedrijven die langs een waterweg gelegen zijn ook van de waterweg gebruik maken, dient de watergebondenheid van deze industrieterreinen ook ruimtelijk gedetermineerd. Deze optie zal voorzien worden in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

c. Multi-modale overslagkaaien

Naast de bouw van gewone overslagkaaien, die gebonden zijn aan een industriële activiteit langsheen de waterwegen ontstaat er, wegens de sterke groei in het containervervoer, een sterke vraag naar de bouw van multi-modale overslagplaatsen langsheen de waterwegen. Bovendien zouden deze terminals sterk kunnen bijdragen in de ontlasting van het wegennet (1 binnenschip = 70 containers). Om de rendabiliteit ervan te verzekeren komen hiervoor in Vlaanderen slechts een beperkt aantal plaatsen in aanmerking. Een juiste keuze is dus uitermate belangrijk.

Om deze keuze mogelijk te maken werd een studie uitgevoerd : "Onderzoek naar de mogelijkheden voor het inplanten van multimodale terminals in het Vlaamse Gewest.,, De wetenschappelijke analyse-methode, gehanteerd in deze studie, toont aan dat Vlaanderen, vanuit zijn centrale positie, een belangrijke rol kan vervullen in het geïntegreerd Europees goederenvervoer.

Het belang van de havengebieden van Antwerpen en Gent als centrale verdeelpunten komt hierbij duidelijk tot uiting. Lokaties, gelegen in de nabijheid van beide havens, scoren geografisch zeer gunstig. Ook de gebieden aan de Boven-Schelde, het Albertkanaal en het Zeekanaal van Brussel komen in aanmerking voor de vestiging van een multimodale terminal.

De resultaten van voormelde studie lieten toe een positieve beslissing te nemen over de bouw van een multimodale terminal langsheen het Albertkanaal te Meerhout.

d. Promotie van de Binnenvaart

Het gebruik van de binnenvaartwegen kent niet dezelfde vlucht als deze die de gehele vervoerssector heeft gekend. Om hieraan een andere wending te geven, moet gestreefd worden naar :

* het verhogen van het dynamisme van de **binnenvaartsector** ;

* de versoepeling van de marktorganisatie, teneinde de klantvriendelijkheid te verhogen.

Het is aan het Vlaamse Gewest om hier stimulerend te werken en initiatieven te nemen binnen de bestaande bevoegdheidsverdelingen en met medewerking van alle betrokken geledingen.

Ruim overleg, ook met de nationale regering en de betrokken beroepsorganisaties werd opgestart om een consensus te bereiken over een aanpassing van de regelgevende maatregelen, waardoor de binnenvaartsector opnieuw kan geactiveerd worden.

De samenwerking met de nationale overheid werd geconcretiseerd in de werkgroep “Binnenvaart,, die werkzaam is in het kader van de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur.

e. NV Zeekanaal

Door de bijzondere wet van 8 augustus 1988 werden de nationale bevoegdheden inzake de havens en waterwegen aan de gewesten overgedragen.

Dit hield in dat het bestuurlijk statuut van de **Haveninrichtingen** van Brussel moest herzien worden aangezien het Zeekanaal Brussel-Rupel zich zowel over het grondgebied van het Brusselse als van het Vlaamse Gewest uitstrekt.

Op nationaal vlak werd een Koninklijk Besluit uitgevaardigd die een regeling vaststelde voor de verdeling van het vermogen van de NV Zeekanaal tussen het Brusselse en het Vlaamse Gewest.

Op 10 maart 1993 besliste de Vlaamse regering principieel de uitvoering van de taken met betrekking tot het beheer en de exploitatie van het kanaal Brussel-Rupel toe te vertrouwen aan een nieuw op te richten pararegionale NV, doch tevens de opdracht van deze NV te verruimen met de optimale organisatie en commercialisatie van de gronden langs alle bevaarbare waterlopen in het Vlaamse Gewest, met uitzondering van deze beheerd door de Dienst voor de Scheepvaart en met garanties van streekgebonden overleg met de plaatselijke instanties. Dit laatste houdt de oprichting in van een aantal Regionale Comités van Advies.

De Vlaamse regering besliste op 30 juni 1993 haar principieel akkoord te hechten aan het voorontwerp van decreet betreffende de NV Zeekanaal en Watergebonden **Grondbeheer** Vlaanderen.

Inmiddels werd het ontwerpdecreet voor advies voorgelegd aan de Sociaal-Economische Raad voor Vlaanderen, die inmiddels reeds advies uitbracht. Het ontwerpdecreet, rekening houdend met het advies van de SERV zal na goedkeuring door de Vlaamse regering voor advies aan de Raad van State worden overgemaakt.

Na het bekomen van deze adviezen zal het ontwerpdecreet onverwijld bij de Vlaamse Raad worden ingediend.

f. Verruiming van de budgettaire middelen

Het Vlaams Infrastructuurfonds is thans operationeel. Hoofdbekommernis is de verdere optimalisering — en zo mogelijk — uitbreiding en verhoging van de inkomsten.

Het goed beheer van het overheidspatrimonium houdt **immers** ook in dat op een commerciële basis en binnen de

randvoorwaarden opgelegd door de openbare functie, een billijke vergoeding wordt gevraagd voor de diensten die door de overheid geleverd worden. De diverse inkomsten moeten dan ook op een redelijk peil liggen, aangepast aan de huidige sociaal-economische maatstaven en eventueel gecorrigeerd op grond van het algemeen beleid dat het Gewest voert.

Hiertoe werden reeds een aantal maatregelen genomen :

1) In het programmadecreet 1993 werd reeds de juridische basis gelegd voor het nemen van volgende maatregelen :

- Aanpassing van de tarieven van de watervangen. Het uitvoeringsbesluit werd door de Vlaamse regering goedgekeurd.

- Gewesttussenkomst in de bouw van laad- en losinstallaties langs de bevaarbare waterlopen.

- Wijziging van de beheersvorm van het Fonds van het Waterbouwkundig Laboratorium.

2) Het bestaand vergunningen- en retributiestelsel voor het privaat gebruik van het openbaar domein van de waterwegen, hun aanhorigheden, de dijken en de zeekeringen, werd hervormd. Een voorstel van Besluit van de Vlaamse regering werd principieel goedgekeurd en voor advies overgemaakt aan de Raad van State. Door de enge interpretatie die de Raad van State in haar inmiddels uitgebracht advies geeft aan de term "privaat gebruik,, is onvoldoende rechtsgrond aanwezig voor het nemen van sommige voorgestelde retributies. Om dit te ondervangen wordt thans in het programmadecreet 1994 een artikel opgenomen dat het privaat en bijzonder gebruik van het openbaar domein vergunningsplichtig maakt.

2.2. Bespreking

- Dienst van de Scheepvaart - Kredieten waterwegen

Bij het nalezen van de stukken heeft de heer V. Vautmans in het algemeen heel wat fouten vastgesteld en meer in het bijzonder wat betreft de Dienst voor de Scheepvaart kloppen de cijfers niet. Ook had spreker graag het investeringsprogramma over de waterwegen vooraf gekregen. Verder vindt spreker geen investeringsdotatie terug voor de modernisering van het Albertkanaal en het Brussels Zeekanaal. Wat dit laatste betreft wil de heer J. Ansoms ook de stand van zaken kennen.

Het investeringsprogramma 1994 voor de binnenwateren is in **extenso** en gedetailleerd weergegeven in de inleiding van de minister (zie blz. 51 van dit verslag), zowel voor het gewone budget als voor het VIF. De juiste begroting van de Dienst voor de Scheepvaart wordt ter tafel gelegd en als bijlage IV herdrukt. Uit de tabellen bij deze inleiding verstrekt (blz. 51) kan worden afgeleid dat door de 'beperkte kredieten op art. 73.03 van de sectie 6.4.1. (binnenwateren) de investeringen in het Albertkanaal noodgedwongen beperkt blijven tot de electro-mechanische uitrusting van de sluizen te Genk, Diepenbeek en Hasselt (90 miljoen frank) en tot het uitvoeren van consolidatiewerken aan de sluis te Olen (75 miljoen frank). De verbreding van de doorvaartgeul tussen Amerika- en Straatsburgdok, aangevat in 1993 door de bouw van de Straatsburgbrug zal vanaf 1995 kunnen worden verdergezet. De kredieten voor het Brussels Zeekanaal zijn thans ondergebracht bij artikel 73.03 van sectie 6.4.01 (Administratie Waterinfrastructuur en Scheepvaart) en met betrekking tot het zeekanaal zijn thans in 1994 voor de werken aan de sluis van Hingene 500 miljoen frank ingeschreven.

– Oprichting NV Zeekanaal

Langs Brusselse kant is reeds een eigen NV Zeekanaal opgericht. De heer V. Vautmans vraagt wanneer het ontwerp van decreet, houdende de oprichting van het Vlaamse gedeelte van het Zeekanaal zal worden ingediend.

Dit ontwerp van decreet ligt thans voor advies bij de Raad van State. Zo gauw dit advies wordt ingediend, kan het ontwerp aan de Vlaamse Raad worden overgemaakt, vermoedelijk voor het einde van het jaar of begin januari 1994.

— Waterwegen van en naar Zeebrugge

De heer H. Van Dienderen stelt het probleem van de bereikbaarheid van de Zeebrugse haven. Gezien de toegangswegen naar en van Zeebrugge overvol zijn, is het evident dat men — en dit ligt in de lijn van Vlaanderen 2002 en de opvattingen over een verschuiving van het vrachtvervoer van de weg naar de waterwegen — men het vrachtvervoer langs de kanalen zou stimuleren.

Het kanaal Gent-Brugge-Oostende zou dan echter moeten verbeterd worden en dit kanaal lijkt blijkbaar niet in de begroting voor te komen. Kleine verbeteringen, zoals de coördinatie van de bedieningstijden van de kunstwerken en het gebruik van de marifoon, zouden reeds heel wat verbeteringen kunnen brengen. Voor de nodige grote verbeteringen, als verbreding, verdieping en wegwerken van bochten zal men heel wat grotere bedragen moeten inschrijven. Wat het vervoer vanuit Zeebrugge betreft zal men zich moeten richten op de stimulering van de kustvaart en de Westerschelde, aldus het lid, die opmerkt dat hiervoor niets is ingeschreven voor de stimulering van de kustvaart. De ontwikkeling van daartoe nodige schepen kan heilzaam zijn voor de scheepsbouw en de tewerkstelling in die sector. De kleinere verbeteringen die het lid voorstelt, worden voor het ogenblik in een georganiseerd permanent overleg met afgevaardigden van de binnenscheepvaart besproken en zullen waar mogelijk worden uitgevoerd. Hiervoor is een algemene begrotingspost voorzien. Wat de grotere verbeteringen betreft dient men natuurlijk over meer middelen te beschikken, aldus de minister.

— Containerkade Albertkanaal

Op de vraag van de heer V. Vautmans wanneer de containerkade op het Albertkanaal er komt en welke de vestigingsplaats zal zijn, antwoordt de minister dat is beslist voor de inplanting in Meerhout, dit na de uitvoering van de studie “Onderzoek naar de mogelijkheden voor het inplanten van multi-modale terminals in het Vlaamse Gewest,.. Er is daarvoor 37 miljoen frank ingeschreven in het VIF (post II.A 22).

— Opbrengst pleziervaart

De opening van sommige sluizen en kanalen ten behoeve van de zondagse pleziervaart zou ook kunnen worden gebruikt voor de beroepsbinnenvaart, aldus de heer V. Vautmans, die ook wil weten wat ter zake de kosten en opbrengsten zijn.

De verkoop van vignetten bracht 10 miljoen frank op, en de kosten voor verdeling en uitbating bedragen 4,5 miljoen frank. De beroepsschipperij is tot nu toe geen vragende partij om gebruik te maken van de sluizen en kanalen op zondag, aldus het antwoord van de minister.

BIJLAGE

Binnenwateren — Indicatief investeringsprogramma 1994

Art. 73.03 : Uitgaven met betrekking tot waterbouwkundige werken aan waterwegen, kanalen en hun aanhorigheden met inbegrip van de bijhorende recreatieve infrastructuur, alsook de aankopen en onteigeningen voor de uitvoering der werken.

	1994	Restbedrag afwerking
Modernisering van de waterwegen		
— Leie		
— Traverse van Kortrijk (onteigeningen)	100	1.926
— Grensleie — doortocht Menen	70	
— Afleidingskanaal der Leie		
— Spoorbrug te Landegem (2de fase — deel 2)	150	307
— Kanaal Brussel-Rupel		
— Kanaalomlegging te Hingene	500	1.600
— Herstellen en vervangen van kunstwerken		
— Albertkanaal		
— Sluizen te Genk, Diepenbeek en Hasselt Elektromechanische uitrusting	90	
— Sluis te Olen — consolidatiewerken	75	0
— Kanaal naar Leopoldsburch		
— Brug Dessel-Oost	25	0
— Zeeschelde		
— Vlotponten Steenplein te Antwerpen (1ste fase).	120	0
— Kanaal Brussel-Charleroi		
— Waterloobrug te Halle	22	
— Ringvaart om Gent		
— Herstellen van bruggen W10, W12, W13 en W14	80	0
Diversen	96,9	0
Totaal	1.328,9	

Art. 73.21 : Buitengewone onderhoudswerken uit te voeren aan de waterwegen en aanhorigheden, met inbegrip van de werken voor het herstel der schade veroorzaakt door stormen en overstromingen, alsook de aankopen en onteigeningen nodig voor de uitvoering der werken.

— Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen	232,1
— Dienst voor de Scheepvaart	140,0
— NV Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel	80,0
	452,1

Vlaams Infrastructuurfonds

Post II.A.22 Onderhouds- en investeringsuitgaven ter structurele bevordering van de binnenvaart inzonderheid met het oog op de verbetering van de verbindingen tussen de havens en hun hinterland.

— Gewoon onderhoud van scheepvaartwegen en aanhorigheden inclusief allerhande kosten betreffende het onderhoud en de uitrusting van het personeel	370,0
— Kanaal Plassendale-Nieuwpoort — herbouw van de Rattevalle- brug	42,0
— Bouw van laad- en losfaciliteiten	37,0

Post II.A.24 Door de Vlaamse regering als economisch van bijzonder belang aangemerkte investeringen inzake waterwegen en/of waterbeheersing :

— Doortocht van de Leie te Kortrijk 200

3. Programma 64.3 — Havens en Maritieme toegangswegen

3.1. Inleiding

3.1.1. Algemeen

a. Krachtlijnen

* Het haveninvesteringsbeleid is gericht op de versterking van de internationale concurrentiële positie van de Vlaamse zeehavens. Deze beleidsstrategie krijgt vorm in een ontwerp Havendecreet met een aangepast investeringsbeleid, een modern en soepel havenbeheer die de concurrentiepositie van de Vlaamse havens moet verbeteren.

* Stimuleren van de transit- en distributiefunctie van de havens door een verdere ontsluiting van de zeehavens. Dit vereist een aangepast investeringsbeleid voor de aanleg van opslag- en distributiecentra in en nabij de zeehavens en voor de overslag tussen de zeeschepen en de overige multimodale verkeersdragers (binnenvaart, weg, spoorweg).

* Evenwichtige spreiding van de investeringen in de havens vastgelegd in een rollend driejarenprogramma, jaarlijks geadviseerd door de Vlaamse Havencommissie, waardoor de inspraak van de Vlaamse havens verzekerd is.

* Voorwaarden scheppen tot het behoud en de verbetering van de maritieme toegankelijkheid, zodat de havens schepen met grotere diepgang kunnen ontvangen en de containervaart minder tijgebonden kan gebeuren. Voor de haven van Antwerpen is dit slechts te realiseren door finalisering van de Waterverdragen. In de komende jaren zullen een aantal verdiepingsprogramma's verder bestudeerd en zo mogelijk uitgevoerd worden.

* Prioritaire afwerking van begonnen projecten.

* Bij gelijk blijvende socio-economische baten hebben renovatieprojecten voorrang.

* Aandacht voor de baggerspecieproblematiek met het onder controle houden van de bijkomende kosten voor de berging van baggerspecie via studies en door maatregelen ter beperking van de maatschappelijke en ecologische gevolgen.

b. Kengetallen 1994

* Voor 1994 wordt een globaal bedrag ter beschikking gesteld van bijna 9,2 miljard frank voor investeringen en onderhoud, tegenover 8,8 miljard frank in 1993, waardoor het mogelijk wordt 7 procent meer te besteden dan bij de start van deze beleidsperiode in 1992.

* Het globale bedrag ter beschikking voor haveninvesteringen bedraagt 7.101 miljoen frank, inbegrepen 2.600 miljoen frank voor de uitvoering van verdiepings- en onderhoudsbaggerwerken :

— De tussenkomst in de kosten van werken die worden uitgevoerd door de havenbesturen (art. 63.14) bedraagt 2.695,4 miljoen frank.

— Voor de rechtstreekse investeringen in de havens (art. 73.04) is een bedrag van 2.961,6 miljoen frank ter beschikking.

— Via het Vlaams Infrastructuurfonds wordt naast het ingeschreven bedrag van 436 miljoen frank een bijkomend bedrag van 500 miljoen frank ter beschikking gesteld voor haveninvesteringen, naast een bedrag van 208 miljoen frank afkomstig uit de grondoverdrachten in de Waaslandhaven.

— Voor de projecten die door de Vlaamse regering van bijzonder economisch belang aangemerkt worden, wordt extra een bedrag van 300 miljoen frank ter beschikking gesteld.

* Voor het gewoon onderhoud wordt een bedrag van 1.674,4 miljoen frank ter beschikking gesteld. In dit bedrag is circa 1,2 miljard frank bestemd voor onderhoudsbaggerwerken.

* De baggerwerken in de Maritieme Toegangswegen naar de Vlaamse Havens kosten derhalve 3,8 miljard frank, wat nagenoeg 43 % vertegenwoordigt van het globaal budget voor de onderhouds- en investeringsuitgaven voor de havens.

* Er worden voor ø 400 miljoen frank specifieke bedragen voorzien voor terugbetalingen aan Nederland (herstellingen aan de oevers van de Westerschelde) en voor buitengewoon onderhoud.

c. Kengetallen voor de toekomst

* De bijkomende kosten voor het verwijderen van slib uit de Beneden-Zeeschelde, zoals door Nederland geëist, wordt vanaf 1995 begroot op 650 miljoen frank/jaar wat een stijging van de baggerkosten met 20 % betekent.

* Het verdiepingsprogramma 48/43/38-voet van de maritieme toegangswegen naar de haven van Antwerpen, uit te voeren na het afsluiten van de Waterverdragen, wordt begroot op 8.850 miljoen frank, de aanleg van het Baalhoekkanaal en de Baalhoeksluis op 33 miljard frank.

* De kosten voor de onderhoudsbaggerwerken bij uitvoering van het 48/43/38-voet programma zullen toenemen met een jaarlijkse uitgave van ø 1 miljard frank.

* De uitvoering van de tweede fase, namelijk het verdiepingsprogramma 50/40-voet, wordt geraamd op 2.460 miljoen frank en de bijkomende jaarlijkse onderhoudsbaggerwerken op 515 miljoen frank.

* De totale bouwkosten voor het Wielingendok in Zeebrugge bedraagt 1.330 miljoen frank, waarvan 918 miljoen frank ten laste van het Vlaamse Gewest.

* De kostprijs van het Kluizendok bedraagt 5.503 miljoen frank, waarvan 4.293 miljoen frank ten laste van het Vlaamse Gewest.

* De uitvoering van het verdiepingsprogramma 55-voet te Zeebrugge wordt geraamd op 1.200 miljoen frank. De kosten van de onderhoudsbaggerwerken zullen hierbij niet noemenswaardig toenemen.

3.1.2. Beleidsopties

Het haveninvesteringsbeleid is gericht op een versterking van de internationale concurrentiepositie van de Vlaamse Zeehavens. Een van de voorwaarden daartoe is de verzekering van een optimale maritieme toegankelijkheid. In de toekomst worden derhalve verdiepingsprogramma's gepland voor de Schelde ten behoeve van de haven van Antwerpen,

de verdieping van de Pas van het Zand voor de haven van Zeebrugge en de vernieuwing van de maritieme toegangsweg naar Gent o.a. door de bouw van een nieuwe zeesluis te Terneuzen.

De verbetering van de maritieme toegankelijkheid gaat samen met het stimuleren van de transit- en distributiefunctie van de havens. Dit veronderstelt tevens de verbetering van de hinterlandverbindingen via de binnenvaart, de weg en het spoor.

De beleidsstrategie zal vorm krijgen in een moderne regelgeving en weloverwogen bestuurlijke maatregelen zoals de versoepeling van het havenbeheer.

Een aangepast investeringsbeleid wordt geconcretiseerd in een rollend driejarenprogramma waarover de Vlaamse Havencommissie jaarlijks advies verstrekt. Hierbij staat de dialoog met de havenbesturen voorop.

3.1.3. Uitvoering van de beleidsopties

3.1.3.1. Verzekeren van de optimale maritieme toegankelijkheid

a) De onderhoudsbaggerwerken

Jaarlijks wordt in de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse Zeehavens circa 35 à 40 miljoen m³ baggerspecie opgebaggerd, waarvan het grootste gedeelte in zee of in de Schelde wordt teruggestort.

Dit onderhoud met het oog op de instandhouding en verbetering van de maritieme toegankelijkheid vergt jaarlijks een bedrag van 3,8 miljard frank, waarvan 1,2 miljard lastens art. 14.03 en 2,6 miljard frank lastens art. 73.04 van de begroting. De kostprijs zal in de komende jaren nog toenemen door hogere milieu-eisen die aan de berging van de verontreinigde baggerspecie worden gesteld.

Het terugstorten van baggerspecie in de Westerschelde op Nederlands grondgebied is onderworpen aan een vergunning in het kader van de Nederlandse Wet op de Verontreiniging van het Oppervlaktewater (WVO vergunning). In het kader van deze vergunning werd door Nederland geëist dat aanzienlijke hoeveelheden slib op Belgisch grondgebied uit de Beneden-Zeeschelde dienen verwijderd.

Om dit te realiseren hechtte de Vlaamse regering, eind 1992, haar goedkeuring aan het "Cellenproject,.. Hierdoor kan, voor de eerstkomende drie jaar, de berging van het slib verzekerd worden door het te storten in overdiepten in de Waaslandhaven en dank zij de inkomsten uit grondoverdrachten kunnen de grondophogingen op zuiver budgettaire basis worden gerealiseerd.

Vanaf 1995 zal de onttrekking van slib uit de Beneden-Zeeschelde echter gepaard moeten gaan met een grootschalige slibverwerkings- en bergingsoperatie waarvan de kosten thans geraamd worden op 650 miljoen frank/jaar. Om deze operatie voor te bereiden heeft de Vlaamse regering de bevoegde ministers gelast met de uitwerking van een algemeen beleidsplan voor de Bodemsanering van de Beneden-Zeeschelde.

Voor de studies en proefnemingen om deze doelstellingen te realiseren wordt in 1994 een bedrag van 70 miljoen frank voorbehouden.

Vermits het onttrekken uit de Schelde van grote hoeveelheden verontreinigd slib een ecologische verbetering van de

rivier tot gevolg heeft kan de vraag gesteld worden in hoeverre de kosten hiervoor door het havenbudget dienen gedragen.

b) Het verdiepingsprogramma voor de haven van Antwerpen

Het verdiepingsprogramma 48/43/38-voet voor de haven van Antwerpen voorziet in een ruimere toegankelijkheid voor schepen met diepgang tot 48-voet naar de Zandvlieten Berendrechtsluis onder alle gemiddelde getij-omstandigheden.

Dit verdiepingsprogramma kan slechts gerealiseerd worden na het afsluiten van de Waterverdragen.

Inzake de Waterverdragen zijn gedurende het laatste jaar belangrijke evoluties opgetreden, ingevolge de toekenning aan de Gewesten van het verdragsrecht in die aangelegenheden, die tot hun bevoegdheid behoren.

Deze gewijzigde situatie heeft de aanzet gegeven tot een vernieuwde aanpak die nieuwe perspectieven biedt voor een uiteindelijke overeenkomst met Nederland over de verdieping van de Westerschelde, de aanleg van een tweede toegangsweg tot de Waaslandhaven (Baalhoekkanaal) en de kwantiteit van het Maaswater.

Indien Vlaanderen hieromtrent met Nederland tot overeenstemming kan komen, dan wordt de uitvoering -in een eerste fase- van het verdiepingsprogramma 48/43/38-voet in de onmiddellijke toekomst mogelijk.

Voor de voorbereiding van dit programma werd voor 1994 reeds een bedrag van 150 miljoen frank in de begroting ingeschreven.

De uitvoering van het verdiepingsprogramma kan gespreid worden over de begrotingsjaren 1995-1998, wat een gemiddelde jaarlijkse bijkomende uitgave van 2.222 miljoen frank impliceert, te verhogen met de jaarlijkse kredieten voor onderhoudsbaggerwerken van 950 miljoen frank.

Over de uitvoering van de tweede fase van de verdieping, namelijk het verdiepingsprogramma 50/40-voet, dient de Vlaamse regering, na advies van de Vlaamse Havencommissie, nog een principiële beslissing te nemen. De kosten verbonden aan de realisatie van deze bijkomende verdieping worden geraamd op 2.460 miljoen frank, terwijl de kostprijs van de overeenkomstige onderhoudsbaggerwerken met 515 miljoen frank/jaar zal toenemen.

Het is evident dat deze belangrijke onderhouds- en investeringsuitgaven niet meer kunnen ingepast worden in de huidige budgettaire enveloppe die voor haveninvesteringen wordt toegekend, maar dat deze kredieten bijkomend dienen te worden voorzien.

c) Het verdiepingsprogramma 55-voet voor de haven van Zeebrugge.

Voor de verbetering van de maritieme toegankelijkheid naar de haven van Zeebrugge, voor schepen van 55voet diepgang wordt een verdiepingsprogramma bestudeerd. Voor de situering van het project wordt een startnota ter beoordeling aan de Vlaamse Havencommissie overgemaakt.

d) De verbetering van de Maritieme toegankelijkheid tot de haven van Gent.

De verruiming van de maritieme toegangsweg naar de haven van Gent vergt in hoofdzaak de aanpassing van het Nederlands kanaalgedeelte, met als voornaamste onderdeel

de bouw van de nieuwe zeesluis te Terneuzen. Ook hiervoor is een voorafgaandelijk akkoord en verdrag met Nederlands vereist. In een eerste fase zal, in samenwerking met de Nederlandse Rijkswaterstaat, een beleidsanalyse over de verschillende alternatieven worden uitgevoerd.

3.1.3.2. Investeringsbeleid in de havens

De verhoging in 1993 met 500 miljoen frank, van het havenbudget, wordt voor 1994 behouden. Het investeringsprogramma dat hiermede overeenstemt is dit bij ongewijzigd budgettair beleid.

Een vergelijking tussen het noodzakelijk geachte minimaal programma (tabel 1) en het programma bij ongewijzigd beleid (tabel 2) geeft aanleiding tot de hierna vermelde overwegingen.

* Bij ongewijzigd budgettair beleid kan in 1994, buiten de reeds besliste projecten (Containerkaai-Noord en Renovatie van Oostende), geen enkel nieuw project worden aangevat. Bovendien zullen verschillende projecten over een langere uitvoeringsperiode dienen gespreid.

* Hierbij wordt ervan uitgegaan dat voor de uitvoering van de verdragsgebonden projecten bijkomende middelen moeten worden ter beschikking gesteld nadat hierover de overeenkomstige verdragen met Nederland zijn afgesloten.

* Zowel door het verschuiven en het uitstellen van projecten met enkele jaren, als door een grotere spreiding in de tijd van de projecten, gaan, zoals de kosten-batenanalyses aantonen, onherroepelijk baten verloren (zowel baten in toegevoegde waarde als aan tewerkstelling). Door een latere ingebruikname zijn deze baten, door een vertraagde exploitatie, niet alleen verloren, maar riskeert men dat belangrijke trafieken door andere buitenlandse havens definitief worden binnengehaald. Uiteindelijk resulteert dit in een verzwakking van de concurrentiële positie van onze Vlaamse Zeehavens.

Om hieraan enigszins tegemoet te komen en om de uitvoering van sommige projecten van economisch belang niet langer onmogelijk te maken, besliste de Vlaamse regering reeds in 1993 om voor de renovatie van de haven van Oostende een tussenkomst vanuit de sector Economie te voorzien. Deze tussenkomst bedraagt 20 % van de kostprijs van het project. Bovendien werd bijkomend een bedrag van 300 miljoen frank in het Vlaams Infrastructuurfonds ingeschreven om de uitvoering van een ander economisch belangrijk project, met name het Vcrrobroekdok, te kunnen starten.

3.1.3.3. Een volledige evaluatie van investeringsprojecten

Thans gebeurt de evaluatie van de strategische investeringen voor grote havenprojecten op basis van kostenbatenanalyses, economische impact- en positioneringsstudies. Naast de eerder macro-economische benadering dringt een micro-economische evaluatie zich op. Bij de beoordeling van projectvoorstellen kunnen aldus de eventuele baten voor de havenbesturen worden aangetoond.

Door een dergelijk volledige evaluatie en door een meer financieel gerichte benadering vanwege de havens, waarbij zij zich richten op meer rendabele projecten, kan de beperkte budgettaire beleidsruimte voor het Gewest optimaal besteed worden. Dit veronderstelt dat de havens financieel worden verantwoordelijk gemaakt.

3.1.3.4. Een vernieuwd havenbeheer en havenbeleid

Met het oog op het versterken van de concurrentiepositie en het marktaandeel van de Vlaamse Zeehavens en in uitvoe-

ring van het regeerakkoord, werd op 30 september 1993 een ontwerp van Havendecreet door de Vlaamse regering principieel goedgekeurd. Dit ontwerpdecreet regelt enerzijds het havenbeheer dat de oprichting voorziet van autonome **havenbedrijven** voor de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende en bepaalt anderzijds de verhouding tussen de havens en het Vlaamse Gewest inzake het investeringsbeleid.

Hierbij werd rekening gehouden met de rol van de steden, het tegemoetkomen aan de behoeften van industriële gebruikers inzake dienstverlening, de financieel en strategische betekenis van de zeehavens en de jaarlijkse **miljardeninvesteringen** van het Vlaamse Gewest.

a) Havenbeheer

Met betrekking tot het havenbeheer gaat het **ontwerpdecreet** uit van een grotere responsabilisering in het beheer en de exploitatie van de havens. De rechtspersoonlijkheid hier toe wordt hun verleend door een autonome NV met eigen bestuursorganen.

In het ontwerpdecreet werd maximaal rekening gehouden met het advies van de Vlaamse Havencommissie.

Het ontwerpdecreet is gebaseerd op een aantal principiële doelstellingen en omvat tal van vernieuwingen en innoverende principes, mede op vraag van de havens en de Vlaamse Havencommissie :

- éénvormigheid in de werkingsvoorwaarden
- autonomie en rechtspersoonlijkheid met eigen **bestuursorganen**
- participatiemogelijkheid
- publiek karakter van de havenactiviteiten
- minimale tussenkomst van de Vlaamse regering
- er wordt ruimte gecreëerd voor een eigen **bedrijfsstrategie** en commercieel beheer, een onafhankelijk management, een soepeler personeelsbeleid en een eigen besluitvorming, met verzekering van de lokale verankering.

In de Memorie van Toelichting wordt in principe de mogelijkheid open gehouden de autonome NV, opgericht krachtens het decreet, om te vormen tot een autonoom gemeentebedrijf of een intercommunale, zodra de technisch-juridische mogelijkheid hiertoe bestaat.

b) Haveninvesteringsbeleid.

In het ontwerpdecreet wordt een taakverdeling vastgelegd tussen het Vlaamse Gewest en de havenbesturen. Van de gelegenheid zal gebruik gemaakt worden om de financiering van de haveninfrastructuur te versoepelen en de **socio-economische** evaluatie van de haveninvesteringen en van de voorgestelde havenprojecten te verbeteren. De noodzaak hiervan wordt des te meer duidelijk door de reële en beperkte budgettaire beleidsruimte waarover het Gewest beschikt voor de haveninvesteringen. Uit de confrontatie tussen de **investeringsplannen** van de havens en de budgettaire mogelijkheden blijkt duidelijk een financieringstekort. De havens zullen hun toekomstige havenplannen derhalve slechts kunnen realiseren indien :

- voldoende continuïteit in de financiële middelen van uit het Gewest wordt verzekerd ;
- door financiële engineering een optimale aanwending van de beschikbare middelen wordt gerealiseerd ;

— een verhoging van de middelen wordt doorgevoerd, meer in het bijzonder via grotere autofinanciering door de havens.

Het toekomstige havenbeleid zal hiertoe het kader schepen.

Samenvattende tabel van het tienjarenprogramma 1994-2003 bij ongewijzigd beleid

in miljoenen franken												
Omschrijving	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Totaal
1. Onvermijdbare uitgaven	4.080,6	4.620,0	4.681,0	4.782,0	4.858,0	4.934,0	5.005,0	5.076,0	5.147,0	5.218,0	5.289,0	
2. Werken in uitvoering	3.278,7	3.853,0	1.597,0	1.270,0	667,0	835,0	900,0	662,3	—	—	—	
3. Verrekeningen, herzieningen en diversen	—	12,0	600,0	650,0	700,0	700,0	700,0	700,0	700,0	700,0	700,0	
4. Kleinere werken	170,0	510,0	605,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	
5. Projecten in voorbereiding												
5.1. Verrebroekdok	—	—	580,0	619,0	691,0	860,0	1.055,0	695,0	—	—	—	4.500,0
5.2. Kluizendok	—	—	632,0	572,0	989,0	597,0	562,0	941,0	—	—	—	4.293,0
5.3. Rodenhuedok	—	—	—	—	—	—	273,0	272,0	273,0	272,0	—	1.090,0
5.4. 55-voet Programma Zee-brugge	—	—	—	345,0	335,0	469,0	—	—	—	—	—	1.149,0
5.5. Wielingendok	—	—	300,0	257,0	261,0	100,0	—	—	—	—	—	918,0
6. Bijkomende beleidsruimte	—	—	—	—	—	—	—	148,7	2.375,0	2.305,0	2.506,0	7.334,7
Totaal		8.995,0	8.995,0	8.995,0	8.995,0	8.995,0	8.995,0	8.995,0	8.995,0	8.995,0	8.995,0	

Samenvattende tabel van het tienjarenprogramma 1994-2003. Minimaal programma

in miljoenen franken											
Omschrijving 1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Totaal
1. Onvermijdbare uitgaven	4.080,6	4.620,0	4.681,0	4.782,0	4.858,0	4.934,0	5.005,0	5.076,0	5.147,0	5.218,0	5.289,0
2. Werken in uitvoering	3.278,7	3.853,0	2.155,9	1.370,0	800,0	800,0	800,0	—	—	—	—
3. Verrekeningen, herzieningen en diversen	—	260,0	600,0	650,0	700,0	700,0	700,0	700,0	700,0	700,0	700,0
4. Kleinere werken	170,0	510,0	605,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0
5. Projecten in voorbereiding											
5.1. Verrebroekdok	—	580,0	680,0	730,0	825,0	955,0	730,0	—	—	—	— 4.500,0
5.2. Kluizendok	—	632,0	633,0	1.028,0	562,0	463,0	545,0	430,0	—	—	— 4.293,0
5.3. Rodenhuedok	—	—	—	273,0	272,0	273,0	272,0	—	—	—	— 1.090,0
5.4. 55-voet Programma Zee-brugge	—	—	406,0	374,0	369,0	—	—	—	—	—	— 1.149,0
5.5. Wielingendok	—	300,0	318,0	300,0	—	—	—	—	—	—	— 918,0
6. Bijkomende beleidsruimte	—	—	676,7	748,0	1.869,0	2.130,0	2.203,0	4.049,0	4.408,0	4.337,0	4.266,0 24.363,7
Totaal	—	10.755,0	10.755,0	10.755,0	10.755,0	10.755,0	10.755,0	10.755,0	10.755,0	10.755,0	10.755,0

Uitsplitsing van het investeringsprogramma voor havens en maritieme toegangswegen

Het investeringsprogramma voor de artikelen 63.14 en 73.04 kan niet los gezien worden van het programma van het Vlaams Infrastructuurfonds. Voor investeringen in de havens en maritieme toegangswegen werd een globaal investeringsprogramma opgesteld waarin de basisallocaties 63.14, 73.04 en deze van het Vlaams Infrastructuurfonds vervat zijn.

Bij de opmaak van het ontwerp-programma 1994 werd uitgegaan van de volgende beschikbare middelen (in miljoen frank) :

Art. 63.14. Tussenkost in kosten van werken die worden uitgevoerd in de door de lagere openbare besturen beheerde havens : 2.695,4

Art. 73.04. Waterbouwkundige werken aan zee-, pacht en kusthavens, alsook hun maritieme toegangswegen :

..... 2.961,6

Vlaams Infrastructuurfonds : 1.444, —

Totaal : 7.101,0

Vergelijken we dit met 1993 dan waren de volgende budgetten ter beschikking (na budgetcontrole) :

Art. 63.14 Tussenkost in kosten van werken die worden uitgevoerd in de door de lagere openbare besturen beheerde havens : 2.655,0

Art. 73.04 Waterbouwkundige werken aan zee-, pacht en kusthavens, alsook hun maritieme toegangswegen :

..... 2.922,1

Vlaams Infrastructuurfonds 1.188, —

Totaal : 6.765,1

De basisprincipes van het investeringsbeleid in de Zeehavens :

1. Afwerken en valoriseren wat reeds begonnen is.

Het driejarenplan 1993-1995 streeft naar de voortzetting en zo mogelijk afwerking van :

— het instandhouden van het havenpatrimonium en de maritieme toegankelijkheid naar de Vlaamse zeehavens, met inbegrip van de investeringen en studies om deze kosten beperkt te houden ;

— het herstellen van beschadigde oevers van de Westerschelde, ingevolge baggerwerken uitgevoerd door België in het verleden ;

— de verdere herstelling van de Leopold II-dam te Zeebrugge (saldo 1994) ;

— de bouw van de containerkaai te Zeebrugge, ingevolge het advies van de Vlaamse Havencommissie van 14 november 1990 terzake (saldo 1994) ;

— de uitvoering van de renovatie in het centrale gedeelte van de haven van Antwerpen, ingevolge het advies van de Vlaamse Havencommissie van 31 oktober 1991 en de beslissing van de Vlaamse Executieve van 19 december 1990 terzake (saldo 1994) ;

— de verbetering van de toegang tot het Grootdok in de haven van Gent ingevolge het advies van de Vlaamse Havencommissie van 31 oktober 1990 en de beslissing van de Vlaamse Executieve van 19 december terzake (saldo 1994) ;

— de verdere uitvoering van het gedeelte van het renovatieprogramma voor de haven van Oostende, dat vereist is voor de vaart van de Jumboschepen van de RMT (saldo **1994**) ;

— de gefaseerde herstelling van het Westerstaketsel te Nieuwpoort.

2. Voorrang voor renovatie

De laatste decennia resulteerden de havenuitbreidingen steeds in het aansnijden van nieuwe gebieden. De voorkeur zal in de eerste plaats gaan naar de opwaardering van oude havengedeelten. Bij projecten met eenzelfde socio-economische baat, gaat **voorrang** naar renovatie.

Het drie-jarenprogramma 1992-1994 bevat belangrijke re-novatieprogramma's. De voornaamste zijn reeds opgesomd onder punt 1.

3. Respect voor het leefmilieu

Bij de verdere uitbouw van de zeehavens zullen bijzondere aanvullende maatregelen genomen worden om de milieuoverlast tot een minimum te beperken. Deze moeten het leefklimaat in de havengebieden geschikt houden voor de mens en de ecologische gevolgen van de havenactiviteiten voor de natuur en voor de bevolking in het algemeen beperken.

Bij de eigenlijke haveninvesteringen zal de aandacht in grote mate gaan naar de aanleg van bufferzones en soortgelijke maatregelen en het op een meer milieuvriendelijke wijze bergen van onderhoudsbaggerspecie.

4. Uitvoering van het investeringsprogramma

Hiervoor wordt verwezen naar het indicatief fysisch programma voor de haveninvesteringen (zie bijlage 1).

Dit programma bevat reeds enkele van de projecten die verder worden beschreven.

3.1.3.5. Nieuwe investeringsprojecten in de havens

a) Haven van Antwerpen

1. Containerkaai-Noord

Alle prognoses geven een sterke groei aan voor het containervervoer in de eerste tien jaar (6 %). De huidige capaciteiten in de haven zijn onvoldoende om deze sterke groei op te vangen. Wil Antwerpen een evenredig aandeel in de groei van het containerverkeer in de range Hamburg-Le Havre behouden dan moet nieuwe capaciteit **gecreerd** worden, bij voorkeur door de bouw van een nieuwe containerkaai **langs** heen de Schelde (Containerkaai-Noord). Door het vermijden van de doorvaart door de sluizen wordt een belangrijke tijd-winst geboekt, wat in aanzienlijk grotere baten resulteert. Over dit dossier heeft de Vlaamse Havencommissie gunstig geadviseerd. De Vlaamse regering besliste op 19 mei 1993 principieel de bouw van de Containerkaai-Noord nog in 1993 aan te vatten.

De totale kostprijs bedraagt 3.150 miljoen frank, waarvan 2.086 miljoen frank ten laste valt van het Vlaamse Gewest. Deze uitgave wordt gespreid over de begrotingsjaren 1993-1995. In 1993 wordt reeds een bedrag van 750 miljoen frank ingeschreven en voor 1994 een bedrag van 780 miljoen frank.

2. Haven van Antwerpen op de Linkeroever — Verrebroekdok

Op 29 mei 1991 heeft de Vlaamse Havencommissie een positief advies uitgebracht over de aanleg van het Verrebroekdok, op basis van een kosten-batenanalyse opgedragen door de stad Antwerpen. Bij gebrek aan kredieten werd de uitvoering van dit werk nog niet op de begroting opgenomen.

In haar advies over een "driejarenprogramma 1992-1994,, heeft de Vlaamse Havencommissie gesuggereerd om, in vergelijking met de oorspronkelijke voorstellen van de Administratie de aanleg van het dok meer in de tijd te spreiden. Het voordeel van de gefaseerde uitvoering is wel dat de jaarlijkse budgettaire weerslag zou verminderen, zodat budgettaire ruimte zou kunnen ontstaan.

De totale kostprijs voor het project wordt geraamd op 6 miljard frank, waarvan 4.500 miljoen frank ten laste valt van het Vlaamse Gewest.

In 1993 kon dit project wegens de beperkte budgettaire middelen niet aangevat worden.

Dit project is te aanzien als een economisch belangrijk project. Om die reden werd voorgesteld in het Vlaams **Infra**-structuurfonds een bijkomend bedrag van 300 miljoen frank in te schrijven om de aanvang van dit project mogelijk te maken.

b) Haven van Gent

1. Kluizendok

Het huidige aanbod van diepwatergebonden terreinen in de Gentse haven is erg beperkt. In 1987 werd een lay-out opgemaakt van een mogelijke uitbreiding van de haven op de linkeroever van het kanaal (Kluizendok). Een **kosten-ba**tenanalyse werd uitgevoerd met de bedoeling uit het aanbod van de vele lokatiemogelijkheden, deze te halen met de grootste rendabiliteit en hiervoor een strategisch plan op te stellen.

De kosten-batenanalyse werd in 1992 voltooid. Het dossier zal eerstdaags voor advies aan de Vlaamse Havencommissie overgemaakt worden.

Er wordt verwacht dat een rendabel deelproject van beperkte omvang (bv. de aanleg van een eerste fase van het Kluizendok) vrij spoedig zal kunnen omschreven worden. Dit project wordt voorlopig geraamd op 5 miljard frank (deel ten laste van het Vlaamse Gewest). Gezien de uiterst beperkte budgettaire middelen is de aanvang van de werken slechts vanaf 1995 mogelijk.

2. Rodenhuizedok

Het Rodenhuizedok in de haven van Gent is thans slechts aan de zuidkant voorzien van aanlegplaatsen voor zeeschepen.

Aan de noordzijde van het dok werden tot op heden nog geen aanlegmogelijkheden voor zeeschepen gecreëerd.

De bedrijven CBR en SIDMAR wensen de aangrenzende zones te gebruiken als overslagplaatsen voor massa-goederen. De bouw van kaaimuren wordt geraamd op 1.090 miljoen frank. Bij ongewijzigd budgettair beleid is de aanvang der werken slechts mogelijk vanaf 1999. Het project dient nog door de Vlaamse Havencommissie geadviseerd.

c) Haven van Zeebrugge

De inspanningen voor de haven van Zeebrugge blijven voorlopig beperkt tot het vrijwaren van de maritieme toegankelijkheid voor schepen van 51 voet. Voorrang gaat thans naar het verbeteren van de hinterlandverbinding.

Om verkeersoverlast op de Kustbaan en de Baron de Mae-relaan te saneren en om te anticiperen op de bijkomende haventrafieken die de snel evoluerende activiteiten in de achterhaven genereert (bulk en containerterminal) worden nog in 1993 de werken aangevat van de **ondertunneling** van de Kustbaan.

Voor een verdere ontsluiting van de haven van Zeebrugge zal in 1993 de bouw van de nieuwe Herdersbrug worden aanbesteed. In het bijzonder dient op de eerste plaats gestreefd naar een scheiding van het havenen toeristisch verkeer. In 1993 werd tevens 100 miljoen frank op het wegenbudget voorzien voor de verdere aanleg van de zuidelijke havenrandweg.

Bij verder ongewijzigd budgettair beleid kan het Wielin-

gendok (918 miljoen frank) ten vroegste aangevat worden in 1995 en de uitvoering van het verdiepingsprogramma 55 voet ten vroegste in 1996. De Vlaamse Havencommissie dient zich nog over beide projecten uit te spreken.

d) Haven van Oostende

In 1992 heeft de Vlaamse Havencommissie een definitief advies uitgebracht over de renovatie van de haven van Oostende.

De verdere renovatie van de haven van Oostende streeft in hoofdzaak naar :

- de verder aanpassing van de getijhaven vooral in functie van de schaalvergroting van de Ro-Ro-schepen (reeds gedeeltelijk begrepen in het beperkte renovatieprogramma) ;
- het herstructureren van de haventerreinen samen met het dempen van sommige dokken voor een optimaler gebruik van de beschikbare havenoppervlakken en het bouwen van een sluis ;
- het verbeteren van de wegnis in en naar de haven met het oog op het oplossen van de verkeersproblemen.

Op 28 april 1993 besliste de Vlaamse regering in de haven van Oostende over te gaan tot de uitvoering van het volgend renovatieprogramma :

- de bouw van een bijkomende Ro-Ro-aanlegplaats in de voorhaven, met inbegrip van de kaaibevoering ;
- de onteigeningen ten behoeve van de bouw van een sluis ;
- de verplaatsing van de jachthaven, met inbegrip van de omlegging van de Slijkensesteenweg.

Bovendien ging de Vlaamse regering principieel akkoord met de bouw van een sluis. Ze stelde evenwel dat een aanvullende studie vereist was voor de definitieve bepaling van de optimale technische en economische capaciteit. Een voorstel dienaangaande zal spoedig ter goedkeuring aan de Vlaamse regering worden voorgelegd.

De kostprijs van het gedeelte van de renovatiewerken dat tot op heden beslist werd bedraagt 4.540 miljoen frank.

Gezien het economisch belang van de renovatiewerken voor de Oostendse regio besliste de Vlaamse regering dat 20 % van de kostprijs ter beschikking zal gesteld worden vanuit het budget van het Departement Economie.

3.2. *Bespreking*

De ontwikkeling en de financiering van de Gentse haven

In verband met de havenproblematiek stelt de heer R. Van Hooland dat men in Gentse middens sterk het gevoel heeft dat de Gentse haven van overheidswege niet krijgt wat haar toekomt, dat belangrijke en noodzakelijke investeringen uitblijven, bij zover dat sommige bedrijven uitwijken naar bijvoorbeeld de haven van Duinkerken. Het betrokken lid wijst op de tewerkstellingsgraad in de Gentse haven : die bedraagt 28.000 rechtstreekse en nog eens zoveel onrechtstreekse werkplaatsen.

In het licht van de begroting 1994 wenst het betrokken lid de heer minister over de volgende beleidsvragen om verduidelijking en uitleg te verzoeken :

— Wat is de plaats van de Gentse haven in het Vlaams havenbeleid en vooral in de Vlaamse havenstrategie, gezien men sterk het gevoel heeft van discriminatie t.o.v. de haven van Gent. Wat is de visie van de minister ter zake ?

— Wat zijn de knelpunten voor de ontwikkeling en voor de financiering van de Gentse haven : wat is de aard van die knelpunten en wat is het investeringsbeleid en de investeringsplanning van het Vlaamse Gewest ?

De achterstand van de Gentse haven in het investeringsbeleid voor de Vlaamse havens kan, aldus het lid, objectief worden bewezen. Hij vraagt een overzicht van de investeringen van de voorbije jaren, van de bestedingsruimte voor haveninvesteringen de eerstvolgende jaren, en de geplande toewijzing daarvan aan de Vlaamse “reële, zeehavens, het aandeel, eventueel de gecumuleerde achterstand van de Gentse haven in vergelijking met de Vlaamse zeehavens, de investeringen in de haven van Gent versus de toegevoegde waarde, gerealiseerd in de haven van Gent, de jongste 10 jaar. Men zegt dat de toegevoegde waarde van de Gentse haven relatief een van de grootste is van de Noordzeehavens. Derhalve zou het nuttig zijn een overzicht te krijgen van het kosten-batensaldo sedert 1 januari 1978, zo mogelijk op jaarbasis en heel specifiek voor de stad Gent, c.q. de Gentse regio, eventueel ook voor het Vlaams Gewest en de federale overheid (bv. investeringen op jaarbasis t.o.v. allerlei terugvloeiingen in de vorm van BTW en andere belastingen) ; Wat zijn de resultaten van het rapport “paradigma, en welke zijn de sociale lasten van het inmiddels klaargekomen MER-rapport ?

Wat is de visie van de minister in verband met de noodzaak van grote infrastructurele werken voor opportuniteit, wat zijn de conclusies, respectievelijk nog lopende studies in verband met de geplande investeringen, wat zijn de kosten bijvoorbeeld in verband met de kluizendokken ?

Het lid wijst verder op de noodzaak van een autofinanciering maar ook de onmogelijkheid van een autofinanciering voor de Gentse haven als men nog niet weet welk stuk van de investeringen men zal aanpakken. Gegeven de geraamde totale investering in Vlaanderen de komende 10 jaar, gegeven dat de haven van Gent daarvan de helft beweert nodig te hebben en te verdienen, gegeven dat de budgetruimte vanwege het Vlaamse Gewest de komende 10 jaar te verwaarlozen is, gegeven dat naar schatting dan nog 70 miljard te financieren blijft, bijvoorbeeld vanuit de Gentse regio of uit andere bronnen — rijst volgens het lid de vraag hoeveel miljard zouden Gent, respectievelijk zijn regio, zelf moeten voorbehouden de komende 10 jaar en op jaarbasis, om in de ontwikkeling van zijn haven te investeren. Het lid acht deze lange termijnplanning van de strategische ontwikkeling fundamenteel.

Een laatste vraag betreft de begroting 1994 en de ontwikkeling van de Gentse haven : Krijgen we met de huidige begroting een inhaalbeweging of een nog grotere achterstand van de Gentse haven, de bijkomende investering van 25 à 32 miljard voor de sluis van Terneuzen buiten beschouwing gelaten. Wel wil het lid hierover de huidige stand van zaken kennen in verband met de uit te voeren studies.

Vervolgens sluit de heer A. Denys zich, mede namens het door ziekte afwezige lid, de heer Flamant, aan bij deze interpellatie, daarbij opmerkend dat bij de discussie over de algemene rol van de haven van Gent, over de strategie e.d.m., wil houden bij de behandeling van het havendecreet. Vandaag wil het lid zich beperken tot de budgettaire beslissingen, die voor 1994, al of niet worden genomen voor de haven van Gent en het heeft spreker onaangenaam verrast dat er voor een belangrijk project als ‘de haven van Gent, niets is ingeschreven in de begroting 1994 en ook niet in het VIF. Dit

project is levensnoodzakelijk voor de verdere ontwikkeling van de Gentse haven, gezien de nood aan water gebonden industriegronden hoog is en die zullen voorhanden komen als de Kluizendokken worden afgewerkt. De verbazing in de Gentse havenkringen was nog groter, toen men constateerde dat men in het ontwerp van havendecreet kon lezen dat men zodoende voor subsidiëring van toekomstige investeringen uit de boot kan vallen, wanneer nu niet begonnen wordt. Dat is een zware handicap voor de toekomst voor de investeringen van de Gentse haven en om dit op te vangen kondigt het betrokken lid een amendement aan om 300 miljoen frank in te schrijven op het VIF (bij punt II.A), met als bestemming de aanvraag van de realisatie van het project Kluizendokken, zodat men, ingevolge de beschikkingen van het havendecreet, voor deze belangrijke investering zou kunnen blijven beroep doen op gunstige subsidiëeringsvoorwaarden.

De heer T. Van Parys wil even ingaan op de algemeene sfeer, door vorige sprekers uitmuntend geschetst, die er in de Gentse havenmilieus heerst, vooral voor wat het belang van de Kluizendokken betreft.

Het lid verwijst in dat verband naar een studie van het departement “De haven van Gent en het Zeekanaal op weg naar de 21e eeuw,, waarin wordt gewezen op de enorme behoefte aan watergebonden terreinen in de Gentse haven en in dat verband is het Kluizendok van overlevingsbelang voor Gent. Het project realiseert in een eerste fase 197 hectare havengebonden terreinen en in een tweede fase 165 ha havengebonden terreinen. Het belang ervan voor de economische ontwikkeling van de Gentse regio kan niet genoeg onderstreept, getuige daarvan ook de kosten-batenanalyse 1992 die op dit ogenblik voorligt in de Vlaamse Havencommissie.

Signalen dat de Vlaamse overheid concreet dit belang heeft ingezien zijn er nauwelijks, aldus spreker, die integendeel enkel ernstige en negatieve signalen vaststelt.

In het ontwerp van Havendecreet, art. 59, § 2, staat immers dat “Het verlenen van subsidies wordt beperkt tot de afwerking van haveninfrastructuurwerken in uitvoering. De Vlaamse regering zal de lijst van deze werken vaststellen,,.

Vermits het Kluizendokcomplex niet in uitvoering is, want het is niet ingeschreven in de begroting 1994, zou, ingevolge deze tekst, het project hierdoor niet kunnen rekenen op een huidige gunstige subsidieregeling die wel geldt voor de projecten van andere havens (Verrebroekdok Antwerpen, renovatie haven Oostende). Het is een elementaire eis voor de Gentse haven dat het Kluizendokcomplex nog volgens het huidig subsidiesysteem kan worden uitgevoerd.

Het is ontgoochelend dat de begroting 1994 geen enkel budgetair engagement bevat omtrent de vaste wil tot spoedige realisatie van het Kluizendokproject .

Dit is bijvoorbeeld wel zo voor het Verrebroekdok Antwerpen (300 miljoen — rest 4,7 miljard) en de renovatie van de haven van Oostende (143 miljoen — rest 4 miljard).

Dat Gent op objectieve gronden aanspraak kan maken op veel meer middelen vanwege de Vlaamse overheid moge blijken uit volgende illustratieve analyse omtrent de investeringen van het Vlaams Infrastructuurfonds 1994.

Voor de aanwending van de gelden van het Vlaams **Infrastructuurfonds** (VIF) wordt er door de Administratie naar gestreefd gelden zoveel mogelijk te investeren in de haven waar ze worden gegenereerd.

De haven van Gent (GZD) droeg in de jaren 1992 en 1993 voor 24,1 % bij in de inkomsten die door de havens voor het VIF worden gegenereerd. De havenkredieten van het VIF zouden dan ook voor 24,3 % moeten terugvloeien naar Gent. Dit betekent dat Gent, alleen al op basis van de jaren

1992 en 1993, recht heeft op 420 miljoen. Thans wordt voor Gent op dit VIF slechts 40 miljoen ingeschreven (Zwaaikom Moervaart). De kredieten voor Antwerpen worden wel evenredig aangewend terwijl de gelden waar het recht op heeft thans geïnvesteerd worden in Oostende en Zeebrugge (DDK-MBZ). Dit kan in de toekomst moeilijk rechtgetrokken worden vermits MBZ nauwelijks, en Oostende helemaal geen gelden voor het VIF genereert. Het is dus zaak dat er zo vlug mogelijk gelden voor Gentse projecten worden geïnvesteerd.

Hoe dan ook stelt het lid de goedkeuring van de begroting afhankelijk van een formeel engagement van de minister van Openbare Werken in 1994 een begin van uitvoering te geven aan het Kluizendokproject.

In zijn globaal antwoord op deze opmerkingen en vragen van deze sprekers stelt de minister een volledig begrip te hebben voor de uiteenzetting van die leden over het belang van de Gentse haven voor de regio en voor het Vlaamse Gewest in het algemeen. Er kan geen twijfel bestaan over het belang van de Gentse haven in de algemene havenstrategie van het Vlaamse Gewest. De haven van Gent is en blijft één van de steunpeilers van het Vlaamse havenbeleid. De minister verwijst in dit verband naar de vele beleidsdocumenten, die in de afgelopen jaren opgemaakt werden. Het tien-jarenplan 1994-2003, opgemaakt zijn door de Administratie en bevat een uitvoerige uiteenzetting over de lange termijnstrategie van het Vlaamse Gewest en de rol die de haven van Gent hierin kan spelen. De minister kan volledig instemmen met deze lange termijnvisie.

In de voorbije, 10 jaar heeft de overheid geïnvesteerd in de Gentse haven, maar wellicht op een lager niveau dan in de havens van Zeebrugge en Antwerpen. Men kan echter moeilijk spreken over een gecumuleerde achterstand ten overstaan van voorgaande jaren en andere havens. Dit zou immers veronderstellen dat een vaste verdeelsleutel wordt gehanteerd in de verdeling van de havenkredieten. Dit is niet het geval. Vaste verdeelsleutels zouden er immers kunnen toe leiden dat in kleinere havens geen grote projecten zouden kunnen worden uitgevoerd. De beslissing tot uitvoering van havenprojecten berust niet op een verdeling via verdeelsleutels maar wel op een globale evaluatie van de voorgestelde projecten. Er mag ook niet vergeten worden dat de besluitvormingsprocedure voor haveninvesteringen de opmaak van een aantal economische studies vereist en een advisering door de Vlaamse havencommissie. Welnu, alle Gentse dossiers, waarvoor een kosten-batenanalyse opgemaakt werd en die gunstig geadviseerd werden door de Vlaamse havencommissie, werden door de minister goedgekeurd en in uitvoering gebracht. Hij geeft hierna het gevraagd overzicht van de vastgelegde kredieten voor de haven van Gent in de periode 1983-1991 :

**Investerings Vlaamse zeehavens
en maritieme toegangswegen
Overzicht (cijfers uitgedrukt in miljoenen franken)**

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Overheidsinvesteringen										
Gent										
Kanaal Gent-Terneuzen	258,7	236,0	274,5	163,1	333,0	357,3	264,7	341,0	482,6	724,4
Subsidies										
Gent	516,5	635,1	512,4	123,0	150,5	60,8	106,9	122,6	147,8	108,1
Totaal	775,2	871,1	786,9	286,1	483,5	418,1	371,6	463,6	630,4	832,5

Uit dit overzicht blijkt dat de investeringen in de Gentse haven de laatste jaren zijn toegenomen.

De minister is vrij optimistisch voor wat de toekomstige investeringen betreft. In de voorbije jaren werd diepgaand studiewerk verricht voor twee belangrijke Gentse dossiers, namelijk :

- de verruiming van de maritieme toegangsweg, inbegrepen de bouw van een nieuwe zeesluis te Terneuzen ;
- de bouw van het Kluizendok.

De resultaten van deze studies zijn hoopgevend. Zo heeft hij reeds aan zijn Nederlandse collega, mevrouw Maij-Wegen, minister van Verkeer en Waterstaat, voorgesteld om een gemeenschappelijke beleidsanalytische studie te maken over de nieuwe zeesluis en een principieel akkoord hieromtrent werd bereikt. De minister neemt zich voor om op korte termijn deze studie op te dragen. Op basis van de resultaten van deze studie, kunnen de beide regeringen, de Vlaamse en de Nederlandse, zich beraden over het al dan niet bouwen van een nieuwe zeesluis en kan desgewenst de besluitvormingsprocedure aangevat worden.

Voor het Kluizendok is de volledige studie voltooid. De minister heeft reeds advies gevraagd aan de Vlaamse havencommissie over het uitvoeren van dit dok. Gelet op de beperkte budgettaire middelen waarover hij beschikt kunnen de werken in 1994 nog geen aanvang nemen. Hij neemt zich wel voor om in de loop van 1994 een beslissing van de Vlaamse regering uit te lokken voor het al dan niet uitvoeren van het Kluizendok. Ingeval van een positieve beslissing, kunnen reeds eind 1994 de nodige voorbereidingen starten voor de aanleg van het dok. De eerste belangrijke investering is evenwel slechts mogelijk in 1995.

Er kan zeker niet gesteld worden dat de Gentse haven niet correct behandeld werd in het verleden. De minister is zich nochtans bewust van de grote problemen waarmee de haven worstelt. Het belangrijkste probleem lijkt momenteel de onzekerheid inzake belangrijke investeringen, die de haven voorstelt. Welnu, op vrij korte termijn zullen belangrijke beslissingen genomen worden over de maritieme toegangsweg en het Kluizendok. 1994 wordt een belangrijk jaar voor de haven van Gent.

Wat nu de opmerkingen betreft van meerdere leden over het verband met het toekomstig havendecreet geeft de minister volgende omstandige toelichting.

Art. 59, § 2 luidt :

“Het verlenen van subsidies wordt beperkt tot de afwerking van de haveninfrastructuurwerken in uitvoering. De Vlaamse regering zal de lijst van deze werken vaststellen.,,

Dit artikel is een overgangsbepaling die het moet mogelijk maken de reeds aangegane subsidieverbintenissen ook na de inwerkingtreding van het decreet verder uit te voeren.

Vanaf het ogenblik dat het decreet van kracht wordt, gelden de regels vastgelegd in art. 21 en volgende, aangaande de haveninvesteringen. Hierin wordt bepaald dat voor de aanleg van uitrustingsinfrastructuur het Vlaamse Gewest deze werken gedeeltelijk mee kan financieren. Het is aan de Vlaamse regering het aandeel van het Gewest en van het Havenbedrijf te bepalen en de nadere regel vast te stellen voor het ter beschikking stellen van het aandeel van het Gewest. Door voorafgaande bepaling wordt de subsidieregeling die thans van kracht is vervangen door het systeem van medefinanciering van het Gewest, krachtens het decreet, maar niets zegt dat deze co-financiering minder gunstig zal zijn dan voorheen, aldus de minister.

De gelijkberechtiging tussen de verschillende havens vereist dat de regels waaraan de medefinanciering van de projecten in de verschillende havens zijn onderworpen, voor alle havens, gelijkwaardig zijn. De kostenverdeling voor de aanleg van het Kluizendok te Gent zal derhalve gebeuren op dezelfde wijze als voor projecten in de havens van Antwerpen en Zeebrugge.

Het is correct dat het Kluizendok in Gent nog niet als project is opgenomen in het voorgesteld programma voor 1994. Dat was wel het geval in het tienjarenprogramma 1994-2003 — Minimaal programma, waarin voor het Kluizendok voor 1994 632 miljoen frank werd ingeschreven.

De minister wijst er echter de geachte leden op dat het voorliggende programma werd opgesteld uitgaande van een ongewijzigd budgettair beleid. Reeds vóór de begrotingsbesprekingen 1994 heeft de minister erop gewezen (persconferentie 10 juni 1993) dat, uitgaande van de prioriteitenlijst van de Vlaamse zeehavens, de realisatie van een volgens hem minimaal te realiseren programma een budgetverhoging van 1,8 miljard frank vereist. De minister heeft uitdrukkelijk gesteld dit minimaal programma te willen realiseren. Dit minimaal programma werd trouwens voorgesteld op pagina 52 van de beleidsnota. Hierin was de aanvang van het Kluizendok, het Wielingendok en het Verrebroekdok in 1994 ingeschreven. Dit standpunt werd ook in de Vlaamse regering ingenomen tijdens de budgetbesprekingen. De budgettaire toestand en andere belangrijke prioriteiten lieten evenwel een budgetverhoging van de investeringsprojecten in de havens niet toe. Een verdere vermindering van deze budgetten ten opzichte van voorgaande jaren heeft de minister wel kunnen voorkomen.

Noodgedwongen volgt hieruit dat enkel het programma bij ongewijzigd budgettair beleid kan worden uitgevoerd, wat de verschuiving van een aantal projecten voor de verschillende havens met zich brengt naar de volgende begrotingsjaren. (Voor het Kluizendok is het geplande bedrag van 632 miljoen frank verschoven naar 1995 — zie tabel 10-jarenprogramma bij ongewijzigd beleid).

De inbreng in het VIF van de verschillende havens bedroeg voor 1993 (tot op heden) :

Antwerpen :	142.625.262
Zeebrugge :	6.341.430
Gent :	69.336.776
<hr/>	
Totaal :	226.413.789

De inkomsten van Gent zijn uitsluitend afkomstig van de cijns uit de watervangen op het kanaal Gent-Terneuzen dat in dit geval bij de haven van Gent gerekend wordt.

Bij de opmaak van het investeringsprogramma van het Vlaams Infrastructuurfonds wordt er naar gestreefd om de bedragen, die geïnd worden in een bepaalde haven, zoveel mogelijk te laten terugvloeien naar deze haven. Dit evenwel wordt evenwel niet jaarlijks nagestreefd, maar wel op termijn. Zo werd in 1993 een bedrag van 40 miljoen frank ingeschreven voor de Gentse haven (zwaairom Moervaart).

Het Vlaams Infrastructuurfonds wordt niet alleen gespijsd door inkomsten, maar ook door dotaties vanwege de begroting. Deze dotaties, die in principe geen permanent karakter hebben, dienen om, aanvullend aan de begroting, bepaalde

haveninvesteringen uit te voeren. De werken die met deze dotaties uitgevoerd worden, worden bepaald in functie van de noodzaak en de rentabiliteit van de voorgestelde werken. Er wordt zeker niet naar gestreefd om de werken, uit te voeren met deze aanvullende kredieten, te verdelen over de havens in functie van hun inbreng in de inkomsten van het VIF.

Wat nu concreet de verdere gang van zaken in verband met de Kluizendokken betreft, wijst de minister er op dat een advies daarover nog moet worden verstrekt door de Vlaamse Havencommissie. Zodra dit advies binnen is engageert de minister zich om de noodzakelijke wijzigingen aan het Gewestplan aan te brengen en wat de middelen betreft, neemt de minister zich voor dit punt (Kluizendok) te agenderen op de Vlaamse regering teneinde in de loop van 1994 een definitieve beslissing over de uitvoering van het **Kluizendok** uit te lokken.

De heer R. Van Hooland vraagt daarop waarom het advies van de Vlaamse Havencommissie nog niet binnen is en wanneer het kan verwacht worden, en wanneer het punt wordt geagendeerd.

Het advies van de Vlaamse Havencommissie is nog niet klaar omdat de technische studie die hierin vooraf gaat, slechts in oktober werd voltooid, aldus de minister die denkt het punt in februari 1994 te kunnen agenderen bij de Vlaamse regering.

Op de vraag van de heren R. Van Hooland en T. Van Parys, welk bedrag minimaal dit jaar moet worden ingeschreven om nog aanspraak te kunnen maken op de gunstige regeling van het toekomstige havendecreet, antwoordt de minister dat een lijst van de projecten, die nog vallen onder de vroegere 60/40 regeling, door de Vlaamse regering bij het decreet kan worden gevoegd.

Op vraag van de heer T. Van Parys heeft de minister geen bezwaar om de Kluizendokken op die lijst op te nemen en ook de andere consequenties ervan te honoreren, zoals de wijziging van het Gewestplan en het starten van de voorbereidende werken (zoals het verplaatsen van het monument Van Rieme).

Tot slot antwoordt de minister op nog een paar bijkomende vragen van de heer R. Van Hooland. Het MER is nog niet gefinaliseerd en voor de investeringen rond en te Terneuzen en aan het kanaal Gent-Terneuzen zullen voorbereidende studies worden opgestart. Die werden geraamd op 19 miljoen frank, hebben als doel de wenselijkheid, haalbaarheid en omgevingsfactoren te onderzoeken en moeten na 1 jaar klaar zijn.

— Zin en onzin van het Verrebroekdok

De heer H. Van Dienderen heeft via de pers vernomen dat de minister vanaf volgend jaar 2 miljard frank extra wil voor de havens om onder meer het Verrebroekdok te kunnen aanleggen op de Antwerpse Linkeroever.

Intussen ligt **Doeldok** er al jaren werkloos bij. Dat **Doeldok** was speciaal gebouwd (met schuine wanden) voor het aantrekken van chemische bedrijven. Is het zinvol, aldus spreker, dit dok te blijven reserveren voor chemische bedrijven die toch niet afkomen ? Of zijn er wel chemische bedrijven op komst ? Is het gewenst de concentratie aan chemische bedrijven in Antwerpen nog te verhogen ? Op Houston (VS) na, telt Antwerpen al de hoogste concentratie van die gevaarlijke bedrijven ter wereld. Is nog een grote groei van dit soort bedrijven te verwachten, als de politiek steeds meer kiest voor duurzaamheid ? Dit gebeurt in Vlaanderen-Euro-

pa 2002 en in het Groenboek van de Europese Commissie over, jawel duurzame mobiliteit. Is het dan niet zinvoller het Doeldok om te vormen tot een overslagdok ? Is dat al bestudeerd ? Deze formule heeft twee grote voordelen :

1. er is al gebaggerd (dus minder kosten dan een nieuw dok) ;
2. geen nieuw ruimtebeslag (volgens Vlaanderen – Europa 2002 moet de open ruimte toch maximaal gevrijwaard blijven).

Is er al een vergelijkende kosten-batenanalyse geweest tussen een nieuw Verrebroekdok en een aanpassing van het Doeldok ? Houdt de aanleg van het Verrebroekdok rekening met de nieuwe containerterminals en de renovatie op rechteroever in Antwerpen, met het kluizendok in Gent, het Wielingendok in Zeebrugge, de plannen voor Oostende ? Met andere woorden past dit in een Vlaams havenbeleid ? Wordt rekening gehouden met de plannen van de andere havens tussen Le Havre en Hamburg ? Past dit in een havenbeleid van de regio Kanaal-Noordzee ?

Een studie van enkele jaren geleden noemde de aanleg van het Verrebroekdok een prima investering. De minister heeft een nieuwe studie aangekondigd tijdens het begrotingsdebat. Wat zijn de resultaten daarvan ? Houdt die studie rekening met de economische recessie en met de maatschappelijke roep om meer duurzaamheid ? Als er meer kringlooppapier wordt gebruikt (dankzij de ekotaks), dan is er minder aanvoer nodig van nieuwe pulp, dan is er minder ruimte nodig voor overslag van hout, dan volstaat het misschien om Doeldok operationeel te maken. Spreker stelt dan een reeks vragen aan de minister. Zijn er niet genoeg polders, open ruimte, landbouwgrond, natuur opgeofferd aan de expansie van de haven ? Is er een MER voor het Verrebroekdok ? Een vergelijkend MER met de ombouw van het Doeldok tot overslagdok ? Waar zijn de beloofde groenzones, de buffer rond de havenactiviteit ? Een nieuw dok bij, brengt meer vrachtwagens op de weg. “Vlaanderen-Europa 2002,” stelt toch dat het autoverkeer niet meer mag groeien, omdat Vlaanderen anders totaal onleefbaar wordt. Is er een mobiliteitseffecten-rapport MOBER ? Is er een vergelijkend MOBER met een omgebouwd Doeldok ? Is de verminderde leefbaarheid voor de mensen van het dorp Verrebroek in monetaire termen becijferd ? Wordt dat mee in de weegschaal geworpen ? Volgens de Amerikaanse econoom Herman Dale heeft de groei van het BNP in de VS sinds '72 vermindering van levenskwaliteit met zich gebracht. Zal dit voor de mensen van Verrebroek ook niet zo zijn ? Welke maatregelen worden genomen om visuele, geluids-, stank- en andere vormen van hinder te neutraliseren ? Hoeveel arbeidsplaatsen levert de aanleg van het Verrebroekdok op ? Hoeveel arbeidsplaatsen komen er bij als het dok operationeel is ? Hoeveel privé-investeringen zijn hiervoor nodig ? Hoeveel kost een gemiddelde arbeidsplaats aan het Verrebroekdok gezamenlijk aan de overheid en de privé-sector ? Zijn er geen investeringen die méér werk opleveren bijvoorbeeld in de sector van het openbaar vervoer, de stadsrenovatie ... ? Is dat onderzocht ? Zijn er geen domeinen waar twee miljard frank beter, meer verantwoord vanuit sociaal en ecologisch standpunt, kan worden gebruikt ? Voor de opvoeders, de verpleegsters, de leerkrachten, het openbaar vervoer, de beeldindustrie, de eigen produkties van de BRTN, cultuur in het algemeen en ... de noodzakelijke omschakeling van de economie van de verspilling naar de economie van de duurzaamheid ?

In de haven van Zeebrugge heeft men ingeschat dat men

voor de investeringen van 100 miljard 8.000 bijkomende arbeidsplaatsen kan verwachten. Het zijn er — volgens een ABVV-studie — maar een 2.000 meer geworden.

De minister geeft hierover volgende omstandige toelichting, vooreerst met betrekking tot de aspecten van het leefmilieu in verband met dit project.

Bij het ontwerpen van de Waaslandhaven werd met uiterste zorg gehandeld voor het milieu en de leefomgeving. Zowel bij de talrijke voorontwerpen als in het kader van het Gewestplan Sint-Niklaas/Lokeren van 1976 werd uitgegaan van een inrichting waardoor de leefgemeenschappen Kielsecht, Verrebroek en Vrasene, als de kernen Beveren-Melsele door een beduidend groenscherm zouden afgeschermd worden van het haven- en industriegebied. Ook voor Kallo en Doel werden deze maatregelen getroffen. Voor de realisatie van deze groenschermen werden landschappelijke voorzieningen getroffen, terwijl aan de zuidzijde van het havengebied langs de N49 een gebied werd ingericht dat zich spontaan verder tot een zeer waardevol natuurgebied heeft ontwikkeld.

Ten einde de hinder voor de bevolking te minimaliseren werd bij de planologische indeling van het linkeroevergebied voorrang gegeven aan een minder storende havenoverslagontwikkeling aan de rand van het gebied, hetzij ten zuiden en westen van het Waaslandkanaal, terwijl de industriële ontwikkeling zou plaatsvinden op de terreinen ten noorden van het Waaslandkanaal tussen dit havenkanaaldok en de Schelde. Een scheiding tussen het haven- en industriegebied biedt verkeerstechnisch een aantal voordelen die op hun beurt de leefomstandigheden van hen die er wonen en werken in de omgeving moeten beschermen.

Deze gedachtengang gaf aanleiding tot het uitvoeren van de havengebieden overslagdokken “Zuidelijke insteedok,, , het Vrasenedok en in de toekomst het Verrebroekdok langs de zijde van de woonkernen, terwijl de industriële activiteiten worden voorzien langs de Schelde en de noordelijke kanaaldokken.

De uitbouw van het havengebied Waaslandhaven, wordt bepaald door het gewestplan. Omheen het Verrebroekdok heeft men destijds een ruime havenzone voorzien terwijl het Doeldok aan de noordelijke zijde begrensd wordt door de zogenaamde lijn “De Bondt,, , als grens van het Havenuitbreidingsgebied.

De fasering waarmee in het belang van de leefgemeenschap in de polder de ontwikkeling van het havengebied werd voorzien, laat heden niet toe een overschrijding naar het havenuitbreidingsgebied te overwegen.

Dat heeft als gevolg dat bij de eventuele ombouw van het Doeldok van een dok met een industriële bestemming tot een overslagdok, de westerlijke oever niet bruikbaar zal zijn voor overslag bij gebrek aan voldoende diepe aangrenzende terreinen.

Daar waar de gronden ten westen van het Verrebroekdok reeds gelegen zijn beneden de lijn “De Bondt,, en voor het merendeel reeds onteigend zijn is dit niet het geval voor de gronden ten westen van het Doeldok. Voor een evenwaardige uitbouw van het Doeldok betekent dit niet alleen het innemen van gronden thans gelegen binnen het havenuitbreidingsgebied, maar tevens belangrijke nieuwe bij komende onteigeningen. Naast de financiële konsekventies en het bijkomend ruimtebeslag, druist dit zeker in tegen directe belangen van de landbouwgemeenschap. Omwille van het feit dat

de gronden ten westen van het toekomstig Verrebroekdok reeds eigendom zijn van het Vlaamse Gewest, zijn bijkomende onteigeningen onaanvaardbaar.

Daar waar in het ontwerp van het Verrebroekdok wordt uitgegaan van een nuttige kaailengte van 5.000 meter zal dit voor het Doeldok dan noodgedwongen moeten beperkt blijven tot 2.600 meter. Op dit vlak is de ombouw van het Doeldok geen gelijkwaardige oplossing aan de bouw van het Verrebroekdok.

In zijn huidig opzet was het Doeldok een winzone voor gronden die werden gebruikt voor de aanleg van de havenindustriezone. Deze wordt ten oosten begrensd door het Doeldok en ten noorden door het Waaslandkanaal. Als in het verleden deze gronden geen directe aantrekkingskracht hadden voor bedrijven dan is dit hoofdzakelijk omdat ze, hetzij niet geheel waren opgehoogd hetzij onbereikbaar waren en de weg- en spoorinfrastructuur niet kon aangelegd worden op gronden die nog moesten opgehoogd worden.

Door de beslissing van de Vlaamse regering, eind 1992, tot de uitvoering van het Cellenproject werd begin 1993 gestart met de verdere ophoging van het noordelijk industriegebied zodat naar het jaareinde toe nagenoeg gans het gebied bouwrijp zal gemaakt zijn.

Bestekken worden voorbereid voor de inrichting van het gebied met wegen en uitrusting zodat een aantal bedrijven er zich zullen vestigen langsheen deze weg- en haveninfrastructuur.

Ik ben er van overtuigd dat, eens de conjunctuur verbetert, er zich nieuwe kandidaat-investeerders zullen aanmelden die er een industriële uitbouw zullen ontwikkelen, terwijl andere die reeds een specifiek onderzoek verrichten voor een lokalisatie de beslissing zullen nemen om zich langsheen het Doeldok (Oostelijke zijde) te vestigen.

Het is van groot belang de Waaslandhaven uit te bouwen om het welzijn van de Vlaamse bevolking te waarborgen. Hierbij is het niet zinvol dergelijke bedrijven te verspreiden over heel Vlaanderen. Industriële bedrijven vereisen een omgeving die goede aansluitingen geeft met de zeescheepvaart en met het uitstekend pijpleidingennet. De concentratie van deze bedrijven vermijdt risico's tijdens de transporten van de ene naar andere industriezone. Industriële bedrijven zijn echter niet steeds chemische bedrijven, doch kunnen ook andere zeehavengebonden industrietakken omvatten met een belangrijke werkgelegenheid. Ook daaraan heeft Vlaanderen en in het bijzonder het Waasland nood om zijn toenemende werkloosheid te bestrijden. Het best kan dit geschieden in de enige nog voor Vlaanderen beschikbare zone van havengebonden industriële bedrijven. De activiteiten welke langsheen het Kluizendok en het Wielingendok en in Oostende zouden geschieden houden hier geen verband mee.

De ombouw van het Doeldok stuit bovendien op een aantal technische bezwaren.

Omwille van de industriële bestemming werd het Doeldok uitgevoerd met schuine oevers, die om stabiliteitsredenen zeer zwakke hellingen vertonen. De overslag van grondstoffen voor de industriële vestigingen, waarvoor de industriezone bestemd werd, vereist immers geen diepgefundeerde en dure kaaimuren. Voor het aanmeren, lossen en laden van schepen volstaat de bouw van steigers.

Indien geopteerd wordt voor de ombouw van het Doeldok, dan heeft dit wel als gevolg dat de huidige oeverbekledingen

van het dok terug moeten afgebroken worden. Het waardeverlies dat hierdoor ontstaat bedraagt, met inbegrip van de kosten voor afbraak, 1,2 miljard BEF aan verloren investeringen.

Als wordt uitgegaan van hetzelfde type kaaimuren als voor het Verrebroekdok, dan is het bestaan van een reeds gebaggerd dok zeker geen voordeel. De kaaimuren kunnen slechts gebouwd worden in een open bouwput, die om veiligheidsredenen slechts kan gegraven worden op een afstand van minimaal 50 meter landinwaarts vanaf de huidige oeverkruin.

De breedte van het Doeldok, die thans 560 meter bedraagt, zal dan na omvorming van beide oevers een breedte hebben van 660 meter. Voor een overslagdok, zoals het Verrebroekdok, is een breedte van 350 meter evenwel voldoende. Het bouwen van diepgefundeerde kaaimuren achter de bestaande oevers leidt aldus tot een onverantwoord verlies van 55 hectare waardevol industrieterrein. Tegen een gemiddelde concessievergoeding van 90 BEF/m/jaar betekent dit een recurrent verlies van 49,5 miljoen BEF per jaar. Op de kostprijs van de bijkomende onteigeningen langs de westelijke oever van het Doeldok na (180 miljoen BEF), is de kostprijs van deze kaaimuur vergelijkbaar met deze van het Verrebroekdok.

Om het terreinverlies te vermijden kan de nieuwe kaaimuur gebouwd worden in het water, vóór de bestaande oevers. In dat geval komt het type van kaaimuur, zoals voorgesteld voor het Verrebroekdok, om technische redenen niet meer in aanmerking. Omwille van de waterdiepte zal dan een kaaimuur moeten gebouwd worden, waarvan de bouw vergelijkbaar is met deze van de Containerkaai-Noord te Antwerpen. Met inbegrip van de aanleg van de wegen bedraagt de raming, op basis van recente ramingen 10,165 miljard BEF. Hierbij dient nog de hogervermelde prijs geteld van de verloren oeverbekleding (1,2 miljard BEF), de bijkomende onteigeningen (180 miljoen BEF), de aanvullingen tussen de nieuwe kaaimuur en de bijkomende ophogingen aan de westelijke oever van het Doeldok (1,65 miljard BEF).

In het totaal bedraagt de kostprijs van deze oplossing 14,195 miljard BEF, daar waar de bouw van het Verrebroekdok geraamd wordt op 6,093 miljard BEF.

Beide voorgestelde oplossingen gaan ervan uit dat de westelijke oever van het Doeldok wordt omgevormd, om een vergelijkbare oplossing te bekomen, met de bouw van het Verrebroekdok. Zoals reeds hoger gesteld stuit de uitbouw van de westelijke oever evenwel op ernstige bezwaren.

Uitgaande van de voormelde technische vaststellingen zal de kosten-batenratio voor een omgebouwd Doeldok alleszins op sterke wijze negatief beïnvloed worden.

De uitvoering van het MER Verrebroekdok is nog niet ten einde. Thans echter kan reeds vastgesteld worden dat het van belang is de verkeersintensieve overslagzone dicht bij de hoofdgewestwegen te voorzien. Een snelle aansluiting is vereist.

Het Doeldok scoort hier merkelijk minder. Uiteraard heeft dit slechts verband met datgene wat binnen de haven zich afspeelt, eens daarbuiten heeft de lokatie Doeldok of Verrebroekdok minder belang. Dit geldt echter ook voor de spoorinfrastructuur. Hier zal het eenvoudiger, sneller en goedkoper zijn om spoorverkeer aan het Verrebroekdok uit te rusten dan aan het Doeldok. Het zou onverstandig zijn diverse goederenstromen door elkaar te mengen en een dubbele infrastructuur op twee plaatsen voor beide, overslag en indus-

trie, uit te bouwen. De overheid heeft er alle belang bij om het beperkte gebruik van het spoorgoederenverkeer te verhogen.

Uiteraard zal de MER Verrebroekdok een item mobiliteit bevatten. Daarbij speelt de invloed op de bevolking van Verrebroek een belangrijke rol. Er mag niet gepoogd worden de indruk te verwekken dat de kerktoren van Verrebroek nog slechts een symboolwaarde zal vervullen. De huidige havenontwikkelaars hebben veel meer zin en waardering voor de leefomgeving dan destijds en juist door goedgekozen structurele onderverdelingen van havenbedrijvigheid zorgt men er voor dat heden en ook bij later ontwikkelingen de stank-, geluids- en ander vormen van hinder gemeden worden en dat de leefkwaliteit binnen de grenzen van het woongebied beschermd wordt.

Onderzoek geschiedt naar het aantal werkplaatsen welke zal ontstaan door de uitbouw van dit dok. Volgens de eerste cijfers is dit geen onbeduidend aantal.

Daarenboven stelt men vast dat naast elke directe tewerkstelling er viermaal meer indirecte tewerkstelling gecreëerd wordt. Als de overheid acht miljard uitgeeft voor de aanleg van een nieuw dok, resulteert dit in de Antwerpse haven in een uitgave van de privé-sector die meer dan het vijfvoudige betekent. Dit is voornamelijk onder de vorm van **kaalverhardingen**, kranen en uitrusting, loodsen, gebouwen en infrastructuur en machines.

Daarbij is heel de regio Antwerpen-Waasland nauw verbonden aan de havenontwikkeling. In deze internationale activiteit betekent geen investeringen doen niet een stilstand maar een zeer snelle achteruitgang zodat op vrij korte termijn de welvaart en het welzijn van de bevolking zou dalen.

Algemene bespreking over het havenbeleid

Als men de evolutie van de haveninvesteringen bekijkt, aldus de heer M. Bartholomeeussen, dan ziet men dat in de periode 1970-1980 de haveninvesteringen voortdurend bleven stijgen om in 1982 een piek te bereiken van 13,7 miljard frank, waarvan 10 miljard wel bestemd was voor Zeebrugge. Daarna stelt het betrokken lid een systematische daling vast, om dan in 1992 een dieptepunt van 2,9 miljard frank te bereiken, waarvan 1,2 miljard voor de Antwerpse haven of 46 % minder dan in 1991. Globaal bekeken is er over een periode van 10 jaar een daling met 20 % van de haveninvesteringen. Dat kan niet voor een land dat zo centraal gelegen is en dat zijn distributiecapaciteiten juist moet aanzwengelen. Ter vergelijking geeft de heer M. Bartholomeeussen een overzicht van de investeringen van enkele andere havens : Hamburg investeert in '94 14,9 miljard frank, en voor de periode 1995-1998 nog eens 20 miljoen frank. In Rotterdam zal men voor de containerterminals 50 miljard frank investeren en voor het wegwerken van de files nog eens 20 miljard frank. Sommige Franse havens krijgen voor 20 miljard frank aan investeringen en een vermindering van financiële lasten. In een kleinere haven als Terneuzen wordt eveneens een inspanning gedaan van 950 miljoen frank.

Sinds de Vlaamse autonomie kan spreker geen opwaardering zien van de inspanningen ten gunste van de Vlaamse havens. Spreker stelt voor dat hierover in een afzonderlijk debat eens grondig wordt nagedacht en gediscussieerd door de leden van deze Commissie en de minister.

In tegenstelling tot wat de heer Van Dienderen heeft gezegd over het teveel aan investeringen in de havens, is de heer J. Ansoms het wel eens met de gedane investeringen.

Hij gelooft er wel in als hefboom voor de economie en als bijdrage voor de welvaart. De globale kredieten stijgen, aldus spreker, weliswaar sterker in Zeebrugge dan in Antwerpen maar de inspanningen voor Antwerpen (containerkade, Verrebroekdok, Royerssluis) zijn reëel. Wel constateert spreker dat de meeste uitgaven zijn ingeschreven op het VIF, maar dat fonds kan slechts werken als de middelen binnenkomen. Welke garanties kan de minister geven dat de voorgenomen investeringen dan zullen plaats hebben ? Bovendien maakt spreker zich ongerust dat er een soort koppeling zou ontstaan tussen Zeebrugge en Antwerpse investeringen want spreker heeft opgemerkt dat onder de rubriek maritieme toegangswegen zijn vermeld 150 miljoen verdiepingsprogramma Schelde en 10 miljoen frank verdiepingsprogramma Zeebrugge. Is dit geen kiem van een koppeling ?

De minister repliceert dat men in verband met de hoger geschetste problematiek nog jarenlang dezelfde klaagzang zal horen, zolang de middelen er niet zijn. Het engagement voor wat de inspanningen betreft van de kredieten in het VIF opgenomen, verwijst de minister naar wat hij elders heeft geantwoord over de continuïteit in de financiële middelen en zijn voorstellen inzake een minimaal beleid voor 1994-2003, dat echter in de Vlaamse Executieve niet is aanvaard.

De vrees voor een koppeling van zogenaamde Vlaamse dossiers is ongegrond, aldus de minister, die stelt dat er geen koppeling is tussen Antwerpen en Zeebrugge : voor dit laatste dossier zijn er noodzakelijke verdiepingen nodig voor een grotere diepgang voor schepen met bulkgoederen.

Waternverdragen

Dit dossier heeft in Antwerpse kringen de jongste weken veel opschudding verwekt, in gevolge het afspringen van de onderhandelingen tussen onze minister en zijn Nederlandse collega, Maij-Weggen. De heer M. Bartholomeeussen vraagt zich af welk standpunt hij in de Benelux-adviesraad zal moeten innemen, wanneer hij wordt geconfronteerd met de ministers Maij-Weggen en Lubbers.

De heer J. Ansoms sluit zich daar bij aan en wil verder de stand van zaken kennen van de besprekingen in de technische Commissie. Hij vraagt of het juist is dat van Nederlandse kant wordt voorgesteld om per segment uit te baggeren en zo dit het geval is, dan zal men nog jaren dienen te wachten tot het verdiepingsprogramma is afgewerkt.

De heer V. Vautmans heeft de evolutie van de onderhandelingen over de waternverdragen sinds jaren meegemaakt en zijn conclusie is dat Nederland alle mogelijke argumenten gebruikt om dit project niet uit te voeren. De minister zou zich beter steunen op de verdragen van 1863 en 1873, die stellen dat de Schelde in alle omstandigheden moet openblijven, dus ook voor de gemoderniseerde scheepvaart. Vanaf het ogenblik dat wij ons hebben laten verleiden tot een koppeling van dit dossier met een ander, aldus spreker, hebben de Nederlanders daar dankbaar gebruik van gemaakt om de zaak telkens op de lange baan te schuiven. Er mag, aldus het lid, geen koppeling meer worden aanvaard.

Als antwoord op deze opmerkingen schetst de minister de stand van zaken.

Op 26 oktober jongstleden heeft hij met zijn Nederlandse collega van Verkeer en Waterstaat, mevrouw H. Maij-Weggen, opnieuw besprekingen gevoerd over een aantal grensoverschrijdende problemen, waaronder enerzijds de Waternverdragen en anderzijds de tracékeuze voor de HST.

Sinds de toekenning op 18 mei 1993 van het verdragsrecht

aan de Gewesten voor de aangelegenheden die tot hun uitsluitende bevoegdheid behoren, werden met Nederland gesprekken gevoerd om de formele onderhandelingen over een aantal grensoverschrijdende problemen in te leiden.

Tijdens die voorbereidende gesprekken werd al vlug duidelijk dat Nederland naast de Watervrdragten eveneens het dossier van de Hoge Snelheidslijn bespreekbaar wilde stellen.

Op het overleg tussen de ministers Lubbers en Van den Brande dat op 16 mei 1993 werd gevoerd, werd vastgesteld dat Nederland de behandeling van de Schelde en Maas niet langer wenst te koppelen. Dit betekent dat de waterkwaliteitsproblematiek van de Maas en de Schelde zullen behandeld worden in het kader van de toepassing van het Verdrag van Helsinki volgens een eigen tijdschema los van de behandeling van de zogenaamde "economische dossiers,, zoals de Verdieping van de Westerschelde, de realisatie van de Tweede Maritieme Toegang tot de Waaslandhaven en de HSL.

Aangezien Nederland nog dit jaar een doorbraak in het HSL-dossier wenst te bereiken, zowel wat betreft de bepaling van de grensovergang als van de capaciteitsbezetting, werd overeen gekomen om samen te ijveren voor adequate oplossingen voor de economische dossiers. In een gesprek op 8 juli 1993 over de grensoverschrijdende projecten heeft de minister in de geest van de afspraken tussen de minister-presidenten, met minister Maij-Weggen afgesproken over de drie grensoverschrijdende projecten (HST, Verdieping Westerschelde en Tweede Maritieme Toegang tot de Waaslandhaven), een samenhangend principe-akkoord af te sluiten, gebonden aan vaste tijdschema's.

Met betrekking tot de HSL werd een stuurgroep belast met een grensoverschrijdende studie van alle mogelijke tracés (14) van de Hoge Snelheidslijn tussen Rotterdam en Antwerpen. In deze stuurgroep zetelden deskundigen uit Nederland en Vlaanderen.

Op 26 oktober 1993 heeft de minister de resultaten van deze studie met zijn collega, mevrouw Maij-Weggen geëvalueerd. Uit dit gesprek bleek dat geen overeenstemming kon bereikt worden over de definitieve keuze van een tracé. Finaal bleken nog slechts twee tracés in aanmerking te komen, met name deze langs de E 19 en langs de Havenweg via Woensdrecht. Daar waar voor Vlaanderen de voorkeur uitgaat naar het tracé via de Havenweg, bleef Nederland opteren voor het tracé via de E 19.

Gezien geen overeenkomst kon worden bereikt stelde Nederland dat ook de verdere besprekingen rondom de Verdieping van de Westerschelde dienden opgeschort. Uiteindelijk werd overeengekomen de respectieve minister-presidenten over de stand van zaken te informeren.

Dat Nederland gelijktijdig de dossiers van de HSL en de Watervrdragten wenst te bespreken is onvermijdbaar. Men kan niet verhinderen dat ook Nederland een dossier dat voor haar belangrijk is op de agenda van de besprekingen plaatst. Daarom dring ik aan op duidelijkheid : of Vlaanderen aanvaardt het open gesprek op basis van een agenda, door beide partijen opgesteld, of sluit bij voorbaat onderdelen van de agenda uit. In dit laatste geval zal men er zich van bewust moet zijn dat elk verder gesprek over de verdiepingsprogramma's inderdaad onmogelijk wordt.

Met andere woorden, Vlaanderen en meer in het bijzonder de Antwerpse regio, zal moeten uitmaken of de verdieping van de Schelde, waarover nu reeds meer dan twintig jaar onderhandeld wordt, belangrijk is voor Antwerpen, voor de regio en voor Vlaanderen om de brede bespreking te aanvaarden.

BIJLAGE

Havens en Maritieme Toegangswegen — Indicatief Investeringsprogramma

De investeringsuitgaven voor de Vlaamse Zeehavens worden aangeschreven op de volgende artikels :

Gewone begroting :

Art. 73.04 : Waterbouwkundige werken aan zee-, jacht-, en kusthavens, alsook hun maritieme toegangswegen, met inbegrip van de aankopen en onteigeningen nodig voor het uitvoeren van deze werken en met inbegrip van de werken uitgevoerd in de door de lagere openbare besturen beheerde havens op gronden die hun eigendom zijn of door hen beheerd worden ;

Art. 63.14 Tussenkost in de kosten van werken, die worden uitgevoerd in de door de lagere besturen beheerde havens.

Vlaams Infrastructuurfonds :

Post II.A.20 Bijkomende investeringsuitgaven ter ondersteuning van het beleid inzake de zeehavens en de maritieme toegangswegen, de zee- en rivierwaterkering en -beheersing.

Post 33. A .21 Door de Vlaamse regering als economisch van bijzonder belang aangemerkte haveninvesteringen.

Post II.A.25 Investerings in de haven van Antwerpen in toepassing van de beslissing van de Vlaamse Executieve dd. 13 november 1991, punt 52 met betrekking tot gronden Linkerscheldeoever.

art.	1994	restbedrag afwerking
1. Maritieme toegangswegen		
73.04 Verbeterings- en verdiepingsbaggerwerken in de Zeeschelde afwaarts Antwerpen	1421,6	idem
73.04 Verdieping en verbetering van de Scheurpas	315	idem
73.04 Verdieping en verbetering van de Pas van het Zand/Ribzand	880	idem
73.04 Cellenproject Beneden-Zeeschelde	80	0
73.04 Studies inzake het rendement en de ecologische impact van de baggerwerken	50	idem
73.04 Meet- en controleapparatuur	30	idem
73.04 Bergen van wrakken	25	idem
73.04 Verdiepingsprogramma Schelde 50°43'/40'	150	7.750
73.04 Studie verdiepingsprogramma Zeebrugge 55°	10	0
2. Haven van Antwerpen		
63.14 Renovatie	600	150
IIA25 Renovatie	208	0
63.14 Instandhouding Kattendijksluis	38	0
63.14 Studie Royerssluis	25	25
IIA20 Containerkaai Noord — 2e fase	780	320
IIA21 Verrebroekdok	300	4.700
3. Haven van Gent		
63.14 Renovatie Rigakaai	240	0
63.14 Verbetering toegang Grootdok (3de fase)	240	0
63.14 Renovatie kaaien 52 en 53	50	0
63.14 Herstellen van de Muidebrug	70	0
63.14 Herstellen kanaaloeveren	30	30
4. Haven van Zeebrugge		
63.14 Containerkaai westelijke voorhaven (saldo)	535	0
63.14 Herdersbrug : elektromechanische uitrusting	100	0
63.14 Herstellen Leopold II dam	98	0
63.14 Ophogen van terreinen	50	idem
5. Haven van Oostende		
63.14 Afwerken beperkte renovatie	134	0

Renovatieprogramma		4.028	
63.14	Verplaatsen jachthaven	80	0
63.14	Onteigeningen zeesluis	156	0
IIA20	Ro/Ro-kade voorhaven		0
6. Haven van Nieuwpoort			
63.14	Herbouw staketsel	50	250
7. Diversen			
63.14	Diversen, verrekeningen en herzieningen	119,4	—
Algemeen totaal		7.003,00	

4. Programma 64.3 – Zee- en rivierwaterkering- en beheersing

4.1. Inleiding

4.1.1. Algemeen

a. Krachtlijnen

* Prioriteit voor de verdere uitvoering van het SIGMA-plan ter bescherming van het Zeescheldebekken tegen overstromingen om zo snel mogelijk een aanvaardbaar veiligheidsniveau voor de burgers te bereiken.

* In de afwerking van het SIGMA-plan krijgt de verhoging en versterking van de dijken voorrang op de inrichting van overstromingsgebieden en de bouw van de stormvloedkering.

* Absolute prioriteit gaat naar het verzekeren van de waterafvoerende functie van de rivieren.

* Het beveiligen van de kustzone tegen overstromingen. Deze kustverdediging moet onderbouwd worden door een beleidsplan “Kustverdedigingsbeleid voor de toekomst,, waarin een eenvormig veiligheidsniveau moet worden vastgesteld.

* Voor de waterbeheersing van niet-tijgebonden waterwegen gaat bijzondere aandacht naar het versterkt onderhoud en herbouw van de waterbouwkundige constructies voor de waterregeling.

b. Kengetallen 1994

* Voor 1994 wordt een globaal bedrag ter beschikking gesteld van bijna 2,2 miljard frank, voor investeringen en onderhoud tegenover 1,95 miljard frank in 1993, waardoor het mogelijk wordt 24 procent meer te besteden dan bij de start van deze beleidsperiode in 1992.

* Voor de investeringen in het ganse waterwegennet met inbegrip van de kustverdediging, wordt voor 1994 een bedrag van 1.530,8 miljoen frank voorzien, waarvan 400 miljoen frank bijkomende middelen middels het Vlaams Infrastructuurfonds :

— Voor de uitvoering van het SIGMA-plan wordt een budget voorzien van 1.015,8 miljoen frank. Door het ter beschikking stellen van de 400 miljoen frank bijkomende middelen, kan het uitvoeringsritme voor de voltooiing van het SIGMA-plan behouden blijven.

— Aan de uitvoering van waterbeheersingswerken voor de niet-tijgebonden waterwegen wordt een bedrag van 220 miljoen frank besteed.

— Voor kustverdediging wordt een bedrag uitgetrokken van 295 miljoen frank.

* Voor het gewoon onderhoud (art. 14.03) is een bedrag van 333,4 miljoen frank ter beschikking.

* Voor buitengewone onderhoudswerken is 296,3 miljoen frank beschikbaar.

c. Kengetallen voor de toekomst

* De verdere uitvoering van het SIGMA-plan vergt nog volgende bedragen :

— verhoging en versteviging van de dijken : 3,4 miljard frank

— eventuele realisatie van overstromingsgebieden : 1,5 miljard frank

— bouw van een stormvloedkering te Oosterweel : 25,0 miljard frank

* Aan kustverdediging wordt jaarlijks een bedrag van ca. 300 miljoen frank besteed.

4.1.2. Beleidsopties en hun uitvoering

Het programma van art. 64.3 betreft de waterbeheersingswerken, zowel in de aan tijd als in de niet aan tijd onderworpen gedeelten van de bevaarbare waterlopen, alsook aan de kust. Het omvat de bouw, het beheer en het onderhoud van waterkeringen (onder andere dijken) en andere constructies nodig voor de beheersing van de waterstanden en de beveiliging van de burger tegen wateroverlast en overstromingen.

4.1.2.1. Het SIGMA-plan

Het Sigma-plan voor de bescherming van het bekken van de Zeeschelde tegen stormvloed werd aangevat in 1977.

Het voorziet twee grote luiken :

— de versterking en verhoging van de dijken en de aanleg van gecontroleerde overstromingsgebieden ;

— de bouw van een stormvloedkering op de Schelde te Antwerpen (Oosterweel).

Met de veiligheid van de burger voor ogen worden de bijzondere inspanningen voor de verdere uitwerking van het Sigma-plan onverminderd verdergezet. Daartoe werd 400 miljoen frank extra ingeschreven op het Vlaams Infrastructuurfonds, hetgeen de mogelijkheid biedt om het oorspronkelijk voorziene investeringsniveau van 1993 en het ermee samenhangend uitvoeringsritme te handhaven. In de praktijk zal het uitvoeringsritme in 1994 zelfs hoger uitvallen dan in 1993, omdat de uitzonderlijke najaarsstormen van 1992 noopten tot een kredietoverdracht van 300 miljoen frank van art. 73.07 (investeren) naar art. 73.21 (buitengewone onderhoudswerken), om de herstelling van de aangerichte schade mogelijk te maken. Dit gaf in 1993, voor wat betreft het Sigma-plan, uiteraard aanleiding tot een tijdelijke verlaging van het investeringsniveau. Overigens moet worden opgemerkt dat de huidige beperking van de financiële middelen noopt tot selectief investeren en een verlenging van de realisatietermijn.

Ook de aanleg van de nodige overstromingsgebieden moet

worden verdergezet. Er zijn thans reeds 12 dergelijke gebieden operationeel, met een totale oppervlakte van 517 ha. De aanleg van een laatste overstromingsgebied is onontbeerlijk voor het verzekeren van de veiligheid ten aanzien van een zeer groot hinterland dat potentieel door overstromingen bedreigd wordt.

In dat verband worden het ecologisch en het landschappelijk aspect van de geplande overstromingsgebieden van Krui-beke-Bazel-Rupelmonde, 587 ha in totaal, thans nog verder onderzocht. Zodra de stand van het onderzoek het toelaat, zal een definitieve principiële beslissing over de aanleg ervan genomen worden.

4.1.2.2. Het verzekeren van de waterafvoerende functie van de niet-tijgebonden waterwegen

Voor de waterbeheersing op het waterwegennet en het verzekeren van zijn waterafvoerende functie is in de loop der jaren een belangrijk patrimonium uitgebouwd. Dit patrimonium moet niet alleen onderhouden en periodiek vernieuwd worden, doch ook aangepast aan de gewijzigde noden. De toenemende verstedelijking, de uitbouw van vele en vaak grote rioleringssystemen en de normalisatie van kleinere waterlopen hebben een belangrijke toename van de af te voeren debieten in perioden van was tot gevolg. Inzake waterbeheersing moet er bijgevolg voortdurend geïnvesteerd worden, om te vermijden dat de bestaande infrastructuur ontoereikend worden. Waar mogelijk worden deze waterbeheersingswerken uitgevoerd in combinatie met de modernisering van de waterweg uit oogpunt van de scheepvaart. Het investeringsprogramma voor art. 73.07 (bijlage 1) geeft aan welke specifieke projecten voor 1994 zijn voorzien. Voor de versnelde realisatie van het Sigma-plan werd onder post II.A.23 van het Vlaams Infrastructuurfonds nog supplementair 400 miljoen frank voorzien.

4.1.2.3. Beveiliging van de kustzone tegen overstromingen

De beveiliging van de kustzone tegen overstromingen wordt verzekerd door twee afzonderlijke kustverdedigingslijnes :

- de strandwal, opgebouwd uit de onderwateroever, het strand en het duin, inclusief de kustverdedigingswerken (zeedijken en dergelijke) en een aantal singuliere punten (zoals schutsluizen) ;

- de binnenlandse indijkingen, die een bescherming vormen tegen de voortplanting van een eventuele overstroming.

Het beleid is gericht op de voortzetting van de geleverde inspanningen voor het behoud en de verbetering van de kustveiligheid.

Vermits een doordacht beleid op dat vlak moet steunen op een doorgedreven kennis van de optredende fenomenen, worden eveneens voortdurende inspanningen geleverd inzake metingen op zee en op de binnenvaartwegen, hydrologisch onderzoek en monitoring van de kustmorfologie, in combinatie van praktijkgericht studiewerk ter voorbereiding van de noodzakelijke beslissingen.

Tenslotte wordt vastgesteld dat een aantal natuurlijke en menselijke factoren, zoals strand- en duinerosie, recreatie en urbanisatie, leiden tot de dringende noodzaak om het door de bestaande kustinfrastructuur geboden veiligheidsniveau te bepalen. Het uiteindelijke doel van dat alles bestaat erin een eenvormig en aanvaardbaar veiligheidsniveau van de zeeweringen te realiseren. Hierbij wordt uiteraard eveneens rekening gehouden met het multi-functioneel karakter van de

volledige kustzone en met de daaraan verbonden toeristische, recreatieve, ecologische, **mobilitéits-** en juridische aspecten. Een status quaestionis van onze kuststrook uitgaande van de bovenvermelde invalshoeken werd gebundeld in een eerste deel van het beleidsplan "Kust 2002,,.

4.2. *Bespreking*

– Dichtslibben van Verdrongen Land van Saeftinghe en de mogelijke overstromingsgevolgen voor de gemeenten langs de Schelde

De heer M. Cordeel omschrijft de acute problematiek van de waterbeheersing in de Zeeschelde als volgt :

Nog maar een paar dagen geleden werd de gemeente Ruppelmonde opnieuw getroffen door overstromingen. Het Sigmaplan, dat gepland was om binnen een periode van tien jaar te realiseren en dus in feite al in 1986 had gerealiseerd moeten zijn, moet waterellende aan de Wase Scheldekant voorkomen.

Het Sigmaplan steunt, zoals de minister bekend is, op drie peilers : dijkverhogingen en -versterkingen, de bouw van een stormvloedkering en de aanleg van gecontroleerde overstromingsgebieden om tot een zo groot mogelijke komberging te kunnen komen.

Precies over dat laatste aspect maakt het lid zich in toenemende mate zorgen. Het is de minister bekend dat het natuurgebied Verdrongen Land van Saeftinghe specifiek wat deze komberging betreft van uitermate groot belang is. Nu is het precies dit Europees vermaard schorregebied dat in toenemende mate aan het dichtslibben is. Het proces blijkt erg snel te verlopen. Als het huidige tempo van verzanding zich doorzet, zijn de geulen van Saeftinghe rond het jaar 2010 volledig vol met zand en slib. De vermindering van het kombergend vermogen is overigens al geruime tijd aan de gang. De voorbije twintig jaar zijn de hoogste vloedtoestanden met meer dan één meter verhoogd.

Een zorgwekkende evolutie, zoveel is duidelijk. Graag vernam het lid van de heer minister een antwoord op volgende vragen :

1. Kan de dienst tijgebonden Waterwegen deze evolutie bevestigen ?

2. Welke zijn de oorzaken van het dichtslibben van Saeftinghe en zijn er mogelijkheden om het proces te remmen ?

3. Zal het Sigmaplan, eenmaal gerealiseerd, in het licht van de geschetste evolutie, voldoende bescherming kunnen blijven bieden voor de Wase gemeenten aan de Scheldekant ?

De minister deelt mee dat het juist is dat het Verdrongen Land van Saeftinghe in toenemende mate aanslibt. Het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout heeft hier reeds een studie over verricht. Het Laboratorium kwam tot de conclusie dat in de periode 1914-1979 de gemiddelde ophoging 2 cm per jaar bedraagt.

De voornaamste oorzaken van deze ophoging zijn :

1. het betreft een natuurlijk schorregebied dat van nature aanzandt.

2. Het Scheldewater, is, voornamelijk in die zone, van nature uit reeds zwaar beladen met slib en zand, dat de verondieping van het Verdrongen Land van Saeftinghe in

een hoog tempo laat gebeuren. De baggerwerken en specie-stortingen die in de Westerschelde worden uitgevoerd, verminderen de hoeveelheden materiaal in suspensie niet.

3. De aanplanting van Engels zeegras in de jaren dertig in het Verdrongen Land uitgevoerd, heeft deze verlanding nog versneld.

Thans wordt vastgesteld dat de verdere ophoging van het Verdrongen Land van Saeftinghe de laatste jaren (na 1979) vertraagd is. De oorzaak hiervan is dat het kombergend vermogen van het Verdrongen Land reeds zeer klein geworden is, waardoor de afzetting van zand en slib vermindert.

Een radicale remedie zou bestaan uit het afgraven van het gebied. Dit brengt evenwel enorme planologische en financiële consequenties met zich mee. De afgegraven grond moet dan immers ergens gestockeerd worden. Bovendien zijn aan deze oplossing ook belangrijke ecologische consequenties verbonden.

Het Sigmaplan, eens gerealiseerd, zal ondanks de verlanding van het Verdrongen Land van Saeftinghe toch voldoende bescherming kunnen blijven bieden aan de Wase en andere gemeenten aan de Scheldekant. Mogelijks kan de huidige evolutie wel aanleiding geven tot de noodzaak versneld over te gaan tot de aanleg van de geplande overstromingsgebieden te Bazel-Kruibeke-Rupelmonde. Zodra de stand van onderzoek met betrekking tot het ecologisch en landschappelijk aspect, inzake de aanleg van deze overstromingsgebieden bekend is, zal een definitieve beslissing omtrent de aanleg van deze overstromingsgebieden genomen worden.

In zijn repliek wijst de heer M. Cordeel nogmaals op het nut van de potpolder en de hoogdringendheid ervan, gezien Temse een paar dagen geleden bijna was overstroomd. Aansluitend daarbij wijst de heer V. Vautmans erop dat, indien niet spoedig werk wordt gemaakt van de realisatie van de overstromingsbekkens, men mogelijk met grote problemen zal worden geconfronteerd.

De heer H. Van Dienderen verwijst naar interessante experimenten o.m. op de Seine waar men de verzanding - die vaak ontstaat door kunstwerken en baggerwerken — tegengaat door de natuurlijke werking van de rivier, die zorgt voor uitschuring, zijn gang te laten gaan.

De minister antwoordt hierop dat in studies met betrekking tot de verdieping van de Schelde, met Nederland reeds gezocht werd naar oplossingen om de baggerspecielösungen in de Schelde dermate te programmeren dat het uitschurend effect van de rivier maximaal wordt aangewend om de baggerwerken zoveel als mogelijk te beperken.

BIJLAGE

Waterbeheersing — indicatief Investeringsprogramma

BA. 73.07 : Waterbeheersingswerken aan de kust, op de waterwegen en rivieren al dan niet aan het tij onderhevig, inclusief hun aanhorigheden en bijhorende recreatieve infrastructuur, alsook de aankopen of onteigeningen voor de bedoelde werken.

	1994	Restbedrag afwerking
— Uitvoeren van het Sigmaplan :		3.400
— Versterken van dijken :		
— Zeeschelde	430	
— Beneden-, Grote en Kleine Nete	25	
— Durme, Rupel, Dijle en Zenne	60	
— Zenne	100,8	
— Waterbeheersingswerken :		
Ringvaart om Gent : noordervak herprofi- lering nieuwe stuw	30	0
Gemeenschappelijke Maas : dijkverhogin- gen en oeverversterkingen	40	210
Dender : oeverversterkingen	20	180
Leie : debietmetingen	20	
Zenne : overwelving te Vilvoorde ; 2de fase	100	130
Diversen	10	
— Kustverdediging :		
— Aëroteledetektische registraties	95	idem
— Beplanten van zeeduinen en stranden	10	idem
— Vernieuwing bevoering, rijwegen en leu- ningen op zeedijken		
— Verhogen van badstranden	45	idem
— Strandstabilisatie onder water	40	idem
— Strandhoofden en zeedijkglooiing		0
— Diversen	50	50
	15	
Totaal	1.130,8	

5. Programma 64.4 — Algemeen Infrastructuur- en scheepvaartbeleid

5.1. Inleiding : beleidsop ties

In de sectie 64.4 “Algemene infrastructuur — en scheepvaartbeleid,, wordt voor 1994 een bedrag voorzien van 51,9 miljoen frank voor de werking van het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout, de Dienst voor Hydrologisch Onderzoek en de Studiedienst voor Waterbouwwerken.

Het beheersen van de studiematerie in al zijn aspecten is voor de bouwheer van groot belang voor de goede lay-out en het degelijk concept van de te bouwen infrastructuur, dit zowel voor de efficiëntie en de duurzaamheid van de constructie die in de waterbouw meestal de tijd moet kunnen trotseren, als voor de uitvoering van en de controle op de werken.

Een bouwheer die het aspect studie niet beheerst, is immers voor een groot deel overgeleverd aan de uitvoerder van de studie en heeft aldus minder kennis van het kunstwerk en zijn mogelijkheden en impact op de uitvoering en het onderhoud.

Vandaar dat het een essentiële beleidsoptie van de overheid moet zijn om de materie studie, zeker in de zeer gespecialiseerde sector van de waterbouwwerken, zelf te blijven beheersen en maximaal zelf de studies te doen. Dit kan voor het Gewest, naast de besparingen op termijn inzake onder-

houd en duurzaamheid van de constructie, ook direct financieel voordelig zijn.

De actievelden liggen in drie domeinen :

— Het Waterbouwkundig Laboratorium dat belast is met het waterloopkundig onderzoek van de uit te bouwen en te moderniseren infrastructuur en dit zowel op het vlak van de modernisering en verruiming van onze binnenvaartwegen, de uitbouw van de havens en hun maritieme toegangswegen als de waterafvoer, de strijd tegen de overstromingen en de waterbeheersing.

De rijke ervaring en de uitmuntende reputatie van het Laboratorium, maken dat derden wereldwijd beroep doen op deze vaststelling, dit mits vergoeding. Deze sterkte moet ondersteund worden.

Om de werking van het waterbouwkundig laboratorium ten behoeve van haar opdrachten voor derden te versoepelen werd in het programmadecreet 1993 aan het laboratorium de beheersvorm van een C-fonds toegekend.

Voor de werkingskosten van het Waterbouwkundig Laboratorium werd 33,6 miljoen frank uitgetrokken. Voor de subsidies in opdracht van derden wordt een variabel krediet van 5 miljoen frank voorzien.

— De Dienst voor Hydrologisch Onderzoek die belast is met de registratie van de waterstanden en de berekening van de waterafvoer van de gekanaliseerde rivieren, kanalen en zijrivieren, die niet onderhevig zijn aan het getij.

Naast het limnigrafisch meetnet (waterstanden) beheert de dienst tevens een pluviometrisch en pluviografisch meetnet (regenneerslag).

Het opslaan van de gegevens in de databanken heeft o.a. tot doel statistieken te maken die gebruikt worden bij onderhandelingen met het Waalse Gewest en de buurlanden, bij het ontwerpen van kunstwerken en het voorspellen van waterstanden.

— De Studiedienst voor Waterbouwwerken die belast is met de stabiliteitsstudies van de bijzondere waterbouwkundige werken die moeten gebouwd worden (sluizen, stuwen, kaaïen).

De werkingskosten met inbegrip van aankopen van klein materieel, van de Dienst voor Hydrologisch Onderzoek en de Studiedienst voor Waterbouwwerken belopen 18,3 miljoen frank.

5.2. *Bespreking*

— peilingen Noordzee

Hieronder maakt de heer J. De Mol een aantal opmerkingen en stelt hij een reeks vragen.

De ontwikkeling van het Beasac platform werd betoelaagd in 1983 door de federale regering met de bedoeling om deze technologie naar het buitenland te exporteren. Ondanks alle mooie beloftes is van de export van deze technologie niets in huis gekomen. Trouwens nergens ter wereld wordt bij mijn weten een hovercraft ingezet om peilingen te verrichten.

Tevens is het niet duidelijk onder welke modaliteiten dit contract in de loop van dit jaar verlengd werd. Nochtans had het Rekenhof bij dit contract substantiële opmerkingen gemaakt :

- het Rekenhof was van oordeel dat het niet mogelijk was om deze technologie uit te voeren ;
- de prijsofferte was in functie van één firma opgemaakt ;
- dieselbrandstof werd aangerekend als kerosene ;
- er werden buitensporige honoraria aangerekend ;
- de firma werd vergoed om de boekhouding te voeren voor dit project.

De vraag is dan ook of de heer minister op de hoogte was of is van deze substantiële opmerkingen van het Rekenhof. Klaarblijkelijk werd ondanks deze opmerkingen in de loop van dit jaar het contract verlengd. Want volgens een antwoord van de heer minister op een schriftelijke vraag van mijn collega mevrouw Dua is de Vlaamse Gemeenschap tot 2003 gebonden aan deze contractant.

De heer J. De Mol wil dan ook weten of bij het afsluiten van een nieuw contract of verlengen van het bestaande contract rekening gehouden is met de substantiële opmerkingen van het Rekenhof. Hij wil dan ook aan de heer minister voorstellen om een exemplaar voor te leggen van het nieuwe contract.

Uit het voorgaande kan men dus afleiden dat gedurende twintig jaar deze metingen uitgevoerd werden en worden. Dit alles leidt tot de volgende bedenkingen :

- in 1983 werd voorgesteld dat de hovercraft moest ingeschakeld worden om de tijdelijke extra werkbelasting voor lodingen op te vangen. Deze tijdelijkheid gaat dus twintig jaar duren. De vraag stelt zich of dat het niet beter was om deze tijdelijke behoefte op te vangen door eigen middelen.

- tevens moet opgemerkt worden dat het peilingschip Ter Streep ook metingen uitvoert. De verschillende baggerfirma's voeren ook regelmatig peilingen uit. Men kan zich dus de vraag stellen of de Vlaamse kustbodem niet de meest gemeten oppervlakte van deze aardbol is. Tevens moet men zich afvragen of het noodzakelijk is dat er drie partijen afhankelijk van elkaar lodingen uitgevoerd worden.

- klaarblijkelijk is het nu niet meer zo dringend om de hovercraft in te zetten, want in de krant de Gentenaar van juni, las spreker dat de hovercraft ook zal ingezet worden voor de verzanding van het Zwin te bestuderen. Men kan moeilijk stellen dat het Zwin een maritieme toegangsweg is die regelmatig moet opgemeten worden.

Op basis van het voorgaande moet het lid besluiten dat, als een overblijfsel van het raamcontract voor de ontwikkeling van Zeebrugge, klaarblijkelijk los van elkaar voor een aantal miljarden jaarlijks voor onze door verschillende bedrijven en de hydrografische dienst gepeild wordt. En dat dit alles klaarblijkelijk zonder veel coördinatie en overleg wordt doorgevoerd.

Het lid vraagt daarom aan de heer minister om me mede te delen welke maatregelen hij op korte termijn gaat nemen om deze peilingen en lodingen te coördineren.

Tevens is het duidelijk dat een dergelijk cartografisch project zou moeten ingeschakeld worden in het project GIS-Vlaanderen.

Spreker is er trouwens van overtuigd dat naast deze coördinatie zich nog andere maatregelen inzake kostenbesparingen opdringen. Zo vernam hij dat :

- het bestuur te Zeebrugge gratis een hangar en perso-

neel ter beschikking stelt om de hovercraft te laten aanmeren ;

— tevens wordt gratis een loods ter beschikking gesteld ;

— uit de vastleggingen van de Vlaamse Gemeenschap voor 1991 en 1992 blijkt dat de Vlaamse Gemeenschap de stormschade aan de hovercraft moet vergoeden.

Spreker durft dan ook voorstellen aan de heer minister om op korte termijn maatregelen te nemen om een aantal van deze kosten, die op dit ogenblik vergoed worden door de gemeenschap en die in feite behoren tot het normale ondernemingsrisico te schrappen. In functie van het voorgaande moet zich ook de vraag stellen wat de globale kostprijs van dit project voor de gemeenschap is. Klaarblijkelijk bestaan er immers kostenposten die niet in het contract becijferd zijn.

Zonder in zware technische discussies te vervallen heeft het lid tevens een aantal vragen bij de opgeleverde data, zo bijvoorbeeld in verband met het feit dat dat op een aantal kaarten een klasse-indeling van twee meter gehanteerd wordt. Het is hem niet duidelijk wat de relevantie van de kennis is dat een waterdiepte varieert bijvoorbeeld tussen de zes en de acht meter.

Hij vermoedt dat deze kennis voor een loods en scheepskapitein niet relevant is. Tevens vernam hij dat de peilingen die opgeleverd worden door de hovercraft nogal verschillen van de peilingen uitgevoerd door de baggerfirma's en het loodschip Ter Streep. Men verklaart dit door het feit dat de hovercraft uiteindelijk een minder stabiel platform is dan een klassiek schip. Tevens werd het lid medegedeeld dat het studiebureau Haecon de metingen van de hovercraft als niet relevant bestempeld en dat de peilingen en de verschillende data niet bruikbaar zijn voor de uitbouw van het mathematisch model van de Noordzee.

De minister geeft hierover de volgende omstandige uitleg.

Eén van de argumenten voor de ontwikkeling van het Beasac-platform was inderdaad export van deze spits technologie naar het buitenland. Hierbij dient opgemerkt dat de NV Eurosense-Belfotop zelf verantwoordelijk is voor de commercialisatie van de produkten die door haar ontwikkeld zijn. Er bestaat echter in het buitenland beslist interesse voor deze ontwikkeling, waarbij hydrografische peilingen kunnen worden uitgevoerd d.m.v. een hovercraft.

Hiervoor kan verwezen worden naar het oordeel van het bekende Engelse studiebureau Hall Aitken Associates (Glasgow U.K.) in een recent rapport waaraan dit bureau heeft meegewerkt in het kader van het EG-project Coastal Zone Management Exchange Network. Dit bureau had de hoogste appreciatie voor dit toestel en beschreef het als een volledig geoptimaliseerd en hoogst betrouwbaar monitoring systeem.

Dit oordeel staat in schril contrast tot de houding die soms nog in Vlaanderen wordt aangenomen t.o.v. een spits technologische ontwikkeling die op wereldvlak inderdaad uniek is. De Dienst der Kusthavens heeft trouwens vernomen dat thans ook de Nederlandse Rijkswaterstaat interesse betoont in dit systeem.

In verband met het Beasac-platform kan de minister meedelen dat het oorspronkelijk contract in 1985 met de NV Eurosense werd afgesloten. Per 9 augustus 1988 werd dit contract hernieuwd. Vanaf 31 december 1988 werd het contract overgenomen door de minister van het Vlaamse Ge-

west bevoegd voor Openbare Werken, en op 20 februari 1990 werd, ingevolge een beslissing van de Vlaamse regering, het contract verlengd tot 16 augustus 2000. Voor deze overeenkomst worden geen verdere verlengingen in het vooruitzicht gesteld.

Het Rekenhof heeft inderdaad opmerkingen gemaakt over deze overeenkomst. De toenmalige minister van Openbare Werken heeft op deze opmerkingen geantwoord. In de beslissing van de Vlaamse regering omtrent de verlenging van het contract, werd rekening gehouden met de opmerkingen van het Rekenhof. Op dit ogenblik blijven de modaliteiten van de toepassing van de nacalculatie op voormeld contract nog een element van discussie met de aannemer.

De metingen die door het Beasac-platform en het meetvaartuig Ter Streep worden uitgevoerd zijn strikt gescheiden opdrachten.

Het meetvaartuig Ter Streep is belast met de hydrografische opnamen ten behoeve van de produktie van de Belgische zeekaarten. Door het Vlaamse Gewest worden zeekaarten geproduceerd waarvan in principe ieder jaar een nieuwe uitgave moet worden gepubliceerd. Dit vereist dat het gebied van de zeekaarten regelmatig volledig opnieuw wordt uitgepeild. Heden gebeurt dit met een frequentie van ongeveer eens om de drie jaar voor de verder in zee gelegen gebieden. Dit is eigenlijk nauwelijks voldoende om een regelmatige up-dating van de zeekaarten mogelijk te maken.

Verder doet het vaartuig aan wrakkenonderzoek (bepaling van de ligging, het hoogste punt en de afmetingen van de wrakken, dit is een continue opdracht), uitleggen van meetinstrumenten op zee (getijmeters, stroommeters . . .) en uitvoering van lodingen van bijzondere gebieden of van bijzondere structuren (zandbanken, megaribbels . . .)

Met voormelde opdrachten werkt het meetvaartuig aan de maximale capaciteit.

Het Beasac-platform wordt gebruikt voor de opname van de vaargeulen in functie van de uitvoering van de onderhoudsbaggerwerken in zee ; een aantal van deze vaargeulen moeten met grote frequentie worden opgenomen (vb. : Pas van het Zand : het loodswezen aanvaardt in deze vaargeulen slechts minimum kielspelingen op voorwaarde dat met korte tussenpozen lodingsplannen worden geproduceerd). Verder is het Beasac-platform dienstig voor de opname van de baggerstortplaats (bathymetrische monitoring van de stortplaatsen is o.a. een verplichting van het Vlaamse Gewest in het kader van de Conventie van Oslo) en voor de opname van de stranden en de vooroever in het kader van de kunstverdediging.

Het motorschip Ter Streep kan de taken van het Beasac-platform niet overnemen, omdat de performantie van het platform ca driemaal die van het motorschip Ter Streep is. Hievoor zou een belangrijke uitbreiding van het personeel en van het varende materieel van de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest nodig zijn.

De opvolging van de vooroever en onderwaterstranden kan met een klassiek meetvlet ten andere niet met dezelfde efficiëntie en nauwkeurigheid gebeuren als met het Beasac-platform (een vaartuig zonder diepgang).

Overigens zijn de uit te voeren werkzaamheden door Beasac dermate intensief dat dit platform niet kan ingeschakeld worden in de systematische metingen die Ter Streep uitvoert.

De hovercraft werd trouwens niet specifiek ingezet voor de bestudering van de problematiek van het Zwin. Wel wordt door Beasac regelmatig, over de ganse lengte van de kust,

de vooroever van het strand, opgemeten in het kader van de controle op de kustverdediging, dus ook de strook ter hoogte van het Zwin.

Het is correct dat het bestuur een hangar ter beschikking stelt voor de hovercraft. Indien de aannemer deze zorg zelf op zich zou nemen, dan zouden de kosten die hieraan verbonden zijn uiteraard worden doorgerekend in de eenheidsprijzen van het contract. Dit zou alleszins duurder uitvallen gezien dan ook op dit bedrag winst en algemene kosten zouden berekend worden. Het feit dat deze hangar ter beschikking wordt gesteld is dus een kostenbesparing. De minister spreekt formeel tegen dat ook personeel ter beschikking wordt gesteld. Evenmin wordt stormschade aan de hovercraft vergoed. Deze schade wordt gedekt door een verzekering die door de aannemer wordt afgesloten. Gelet op het voorgaande ziet de minister niet in welke kosten uit het contract moeten geschraapt worden.

In verband met de inschakeling van de peilingen van het Beasac-project in het project GIS-Vlaanderen wijst de minister er op dat tussen beide projecten geen verband bestaat. Het Beasac-project heeft enkel betrekking op peilingen op zee terwijl het GIS-Vlaanderen een cartografisch project is dat uitsluitend op het land gericht is.

De nauwkeurigheid van de meetresultaten van het Beasac-platform werd meermaals onderzocht. Het bestuur beschikt niet alleen over de mogelijkheid op gelijk welk ogenblik de werkzaamheden van de firma te controleren, wat permanent geschiedt, maar heeft reeds dikwijls de meetresultaten afkomstig uit andere bronnen (klassieke meetvletten) geconfronteerd.

Hieruit bleek dat de bekomen nauwkeurigheid steeds uitstekend was. Het is overigens verwonderlijk dat de firma Haecon zich zou beklaagd hebben over de nauwkeurigheid van de meetresultaten, gezien de opmetingen voor de studie van de strandopspuitingen te Den Haan, verricht door Haecon, werden uitgevoerd met Beasac.

Beasac wordt ingezet voor de constante opmeting en monitoring van de baggerwerken en de vaarpassen in zee en is aldus een onmisbaar instrument voor de controle en de begeleiding van de baggerwerken in zee. Deze peilingen beslaan slechts een kleine oppervlakte van het Belgisch continentaal plat. De gegevens van de metingen van de snel wisselende toestand van de vaargeulen zijn niet relevant voor het mathematisch model van de Noordzee.

Anderzijds worden alle gegevens van Ter Streep, dat over het ganse Belgisch continentaal plat metingen verricht voor het opmaken van de zeekaarten, gebruikt als referentiedata voor het Belgisch mathematisch model van de Noordzee.

C. INDICATIEVE STEMMINGEN

Vooreerst worden de aan de Commissie toegewezen artikelen en de onder afdeling 1 (Begrotingskredieten) vermelde programma's (bevoegdheden minister Kelchtermans) aangenomen met 7 stemmen voor en 3 stemmen tegen.

Bij afdeling III — Vlaams Infrastructuurfonds — van de begrotingstabel wordt door de heer A. Denys een amendement ingediend, dat luidt als volgt :

Bij punt II A van het Vlaams Infrastructuurfonds, een nummer 11 toevoegen dat luidt :

“II. Door de Vlaamse regering als economisch van **bijzonder** belang aangeduide haveninvesteringen,, .

NGK	GVK	GOK
	300 ,o	60,0

Het lid geeft de volgende toelichting bij dit amendement :

Voor de aanwending van de gelden van het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) wordt er door de Administratie naar gestreefd de gelden zoveel mogelijk te investeren in de haven waar ze worden gegenereerd. Uit gegevens van het VIF blijkt dat de haven van Gent (GZD) in de jaren 1992 en 1993 voor 24,1 % bijdraagt in de inkomsten die door de havens voor het VIF worden gegenereerd. Het is dan ook de bedoeling dat de havenkredieten van het VIF voor 24,1 % terugvloeien naar Gent. Dit betekent dat Gent, alleen al op basis van de jaren 1992 en 1993, recht heeft op 420 miljoen. Thans wordt voor Gent op dit VIF slechts 40 miljoen ingeschreven (Zwaai-kom Moervoert).

Op basis van hogervermelde argumentatie en gelet op het belang en de dringendheid van het project Kluizendok voor Gent, kan een inschrijving van een aanvangsfase van 300 miljoen Belgische frank voor dit project op het Vlaams Infrastructuurfonds 1994 zeker gerechtvaardigd worden. Dit bedrag dient ingeschreven te worden zonder te raken aan de reeds voorziene kredieten voor andere Gentse projecten op de ontwerpbegroting 1994.

Het amendement wordt verworpen met 8 stemmen tegen 2 stemmen voor.

Vervolgens wordt afdeling III alsook het geheel van de aan de Commissie toegewezen artikelen en programma's aangenomen met 7 stemmen voor en 3 stemmen tegen.

Met eenzelfde stemuitslag stelt de Commissie de conformiteit vast tussen de administratieve begroting en de inhoud en de doelstellingen van de algemene uitgavenbegroting.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1

Vlaams Infrastructuurfonds
Verslag over de werking begrotingsjaar 1992

1. ALGEMEEN

1.1. Reglementering

Het Vlaams Infrastructuurfonds is een Dienst met Afzonderlijk Beheer, opgericht bij decreet van 25 juni 1992, houdende diverse bepalingen tot begeleiding van de begroting 1992 (artikels 57 tot en met 60). Het Fonds heeft als doel bij te dragen in de verwezenlijking en inzonderheid in de financiering, tot al wat dienen kan ter uitvoering van het beleid van het Vlaamse Gewest op het vlak van openbare werken en het vervoer en de dienstverlening aan de nationale overheid wat betreft de zeevaartpolitie en de douane, alsmede het terbeschikkingstellen van personeel van de Regie voor Maritiem Transport aan de Vlaamse Gemeenschap. Artikel 58 bepaalt omstandig de middelen die aan het Vlaams Infrastructuurfonds worden toegewezen. De ontvangstenbegroting is een afspiegeling van de inhoud van dit artikel. Artikel 59 regelt de werkingsvoorwaarden. Artikel 60 benadrukt de zelfstandige werking, binnen het wettelijk en administratief kader van de Vlaamse Gemeenschap. De organieke regels die op het Vlaams Infrastructuurfonds van toepassing zijn werden vastgelegd in het Besluit van de Vlaamse Executieve van 16 september 1992, betreffende het financieel en materieel beheer van de Gewestdienst met Afzonderlijk Beheer Vlaams Infrastructuurfonds.

1.2. Personeel

De Ordonnateur van het Vlaams Infrastructuurfonds is de Secretaris-generaal van het departement LIN : hij heeft de algemene leiding, is ordonnateur van de vastleggingen, keurt de facturen goed en coördineert de werking van de participerende administraties.

De Rekenplichtige is een personeelslid van de Algemene Administratieve Diensten. Hij is o.m. belast met de coördinatie van het opstellen van de begroting, de aanvraag van de schijven der vastleggingskredieten, de input van de kredieten in het Financieel Systeem, het inbrengen in het Financieel Systeem van het visum ordonnateur, het tijdig versturen van de betaalorders naar het Gemeentekrediet, de algemene boekhouding en opvolgen van de financiële operaties, de coördinatie van de regionale Rekenplichtigen, contacten met het COI, de coördinatie van de beveiliging van het Financieel Systeem, het bijhouden van het klassemment ten behoeve van Rekenhof en diverse praktische aangelegenheden.

De Dienst Begroting en Boekhouding verricht de acceptatie en het gebruikelijk nazicht van de vastleggings- en ordonnanceringsdossiers, de input in het Financieel Systeem van vastleggingen en ordonnanceringen en verzorgt het voorleggen van de vastleggingsdossiers aan de controleur van de Vastleggingen.

1.3. Infrastructuur

Zoals het Mina-fonds werkt het Vlaams Infrastructuurfonds met een copie van het Financieel Systeem.

Momenteel wordt dit Financieel Systeem alleen gebruikt voor de uitgaven. De ontvangsten worden niet in het Financieel Systeem ingebracht. Om de nodige dagboeken en overzichten uit het Financieel Systeem te kunnen produceren, is een aangepaste module nodig in het opdrachtersysteem. Er dienen naast een journaal, ook analyses mogelijk te zijn per administratie en per aanrekeningsjaar. In afwachting worden de financiële verrichtingen opgevolgd door middel van een rekenblad-toepassing. (Microsoft Excel). Deze toepassing heeft het voordeel zeer soepel op de behoeften van de rekenplichtige en de Dienst Controle Rekenplichtigen van de Administratie Financiën en Begroting te kunnen inspelen. Een nadeel is dat de betalingen dubbel dienen ingebracht te worden.

Technisch gezien gaat het om een zgn „gemengde rekening”, dit betekent dat er zowel ontvangsten worden geïnd als uitgaven worden verricht.

1.4. Situatie binnen de Vlaamse Gemeenschap

Het Vlaams Infrastructuurfonds heeft momenteel twee ordonnancerend ministers : de Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden en de Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staats-hervorming. Dit heeft voor gevolg dat de begroting en de boekhouding zeer strikt moet worden gesplitst per bevoegdheidssector en er, behoudens decretales of door de Vlaamse Executieve goedgekeurde maatregelen geen overdracht van middelen mogelijk is tussen de verschillende bevoegdheidssectoren.

Aan de werking van het Vlaams Infrastructuurfonds participeren drie Administraties van het departement Leefmilieu en Infrastructuur : Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer, Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen, Administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten.

2. WERKING 1992

2.1. Begroting 1992

(in miljoenen franken)

1. ONTVANGSTEN

A. Bevoegdheden van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden

1. Ontvangsten met inbegrip van betalingen ingevolge schadevergoedingen en ingevolge vervreemding, voortvloeiend uit het beheer van het patrimonium dat onder de bevoegdheid valt van de volgende administraties van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap :	294,0
a) de Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer ;	
b) de Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen ;	
c) de Administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten.	
2. Ontvangsten verkregen door toepassing van wetten, decreten en reglementen inzake de bescherming en bevordering van de verkeersveiligheid, behoudens de ontvangsten, welke ingevolge de wet aan de Belgische Staat toekomen.	50,0
3. Renten, aflossingen, terugbetalingen, bijdragen en de opbrengst van verkopen en van andere verrichtingen naar gelang het geval, voortkomende uit of gerealiseerd met de middelen van het Vlaams Infrastructuurfonds, of van de kredieten in het verleden aangewend inzake openbare werken en vervoer als bedoeld in art. 6, 1, X, 1 tot en met 5 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 zoals gewijzigd door de bijzondere wet van 8 augustus 1988.	20,0
4. Opbrengst van de verkoop, van de vergoeding van dossierkosten en van de vergunningen en verlopen in toepassing van de wetten en reglementen inzake openbare werken.	50,0
5. Opbrengst van administratieve geldboeten, alsmede alle andere bedragen geïnd ingevolge vorderingen door de diensten van het Vlaamse Gewest ingeleid of ingevolge uitspraken van de hoven en de rechtbanken, lastens de overtreeders van de wetgeving en reglementering inzake openbare werken behoudens de aan de Belgische Staat toekomende ontvangsten.	10,0
6. Financiële bijstand van de Europese Gemeenschap betreffende de door de Vlaamse Gemeenschap gedane uitgaven in verband met openbare werken.	30,0
7. Deel Rubriek A van het per 31 december van het jaar, voorafgaand aan het begrotingsjaar, beschikbaar saldo, van het Vlaamse Infrastructuurfonds.	p.m.

(in miljoenen franken)

8. Ontvangsten in toepassing van het decreet van 21 december 1990, houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting 1991, titel II, hoofdstuk IV (watervang).	300,0
9. Ontvangsten ten bate van het Vlaamse Gewest in toepassing van de beslissing van de Vlaamse Executieve dd. 13 november 1991, punt 52, met betrekking tot de gronden Linker-Schelde-oever.	206,0
10. Ontvangsten vanwege de havenbedrijven.	20,0
11. Gedeeltelijke overdracht van de saldi in ordonnanceringsbeschikbaar per 31.12.1991 op de basisallocaties van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap (bevoegdheidssector openbare werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden)	p.m.
12. Overdracht van de basisallocatie 61.03.88 ingeschreven in het decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap.	100,0
13. Ontvangsten in toepassing van samenwerkingsakkoorden met andere overheden, rechtspersonen en particulieren, met inbegrip van inkomsten ingevolge sponsoring.	90,0
14. Diverse en toevallige ontvangsten.	10,0
<i>Subtotaal rubriek A</i>	1.180,0
 <i>B. Bevoegdheden van de Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming</i>	
15. Betalingen vanwege de Belgische Staat i.v.m. douane en zeevaartdienst.	510,0
<i>Subtotaal rubriek B</i>	510,0
TOTAAL ONTVANGSTEN	1.690,0

II. UITGAVEN

<i>A. Bevoegdheden van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden</i>	
1. Uitgaven van groot onderhoud ter structurele bevordering van de verkeersveiligheid en ter verbetering van de verkeersafwikkeling op gewestwegen,	100,0
2. Investeringsuitgaven ter structurele bestrijding van de verkeersoverlast en de omgevingshinder alsmede ter bevordering van verkeersveiligheid en -comfort i.v.m. de gewestwegen met inbegrip van de benodigde elektrische en elektro-mechanische installaties.	110,0
3. Bijkomende investeringsuitgaven ter ondersteuning van het beleid van de Vlaamse Gemeenschap inzake de Zeehavens	349,0
4. Onderhouds- en investeringsuitgaven ter structurele bevordering van de Binnenvaart inzonderheid met het oog op de verbetering van de verbindingen tussen de havens en hun hinterland.	350,0

	(in miljoenen franken)
5. Investerings in de haven van Antwerpen in toepassing van de beslissing van de Vlaamse Executieve dd. 13 november 1991, punt 52 met betrekking tot gronden linker-Schelde-oever.	206,0
6. Werkingskosten (met inbegrip van uitrustingskosten) van het Infrastructuurfonds.	15,0
7. Diverse uitgaven	50,0
<i>Subtotaal rubriek A</i>	1.180,0
 <i>B. Bevoegdheden van de Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming.</i>	
8. Terugbetaling R.M.T.	328,9
9. Diverse uitgaven	10,0
<i>Subtotaal rubriek B</i>	338,9
TOTAAL UITGAVEN	1.518,9

2.2. Uitvoering van de begroting

2.2.1. Ontvangsten

Het begrotingsakkoord over de interpretatie van de ontvangsten, toegewezen aan het Vlaams Infrastructuurfonds, werd slechts laat in 1992 bekomen. Het gevolg daarvan was dat de nodige regularisaties slechts begin 1993 konden worden geboekt. Voor een goed begrip is het nodig te vermelden, dat het grootste deel van de ontvangsten wordt opgevolgd en geïnd door de regionale rekenplichtigen der buitendiensten, eventueel van een hoofdbestuur. Die rekenplichtigen storten, in principe maandelijks, de ontvangsten door aan de rekenplichtige van het Vlaams Infrastructuurfonds.

Het totaal van alle ontvangsten met betrekking tot het jaar 1992, die rechtstreeks aan het Vlaams Infrastructuurfonds konden worden toegewezen, bedraagt 998,5 miljoen frank. Daarnaast heeft het fonds nog een belangrijke vordering op de Centraliserend Rekenplichtige van de Ontvangsten, ingevolge artikel 11 van de middelenbegroting 1992. Dit artikel bepaalt dat voor de artikels 06.09.03, 06.50.01, 06.51.01 van de middelenbegroting, slechts het surplus aan ontvangsten boven een bepaalde drempelwaarde, aan het Vlaams Infrastructuurfonds konden toekomen. Die drempelwaarden zijn respectievelijk : 208, 410 en 120 miljoen frank. De volledige afsluiting van de middelenbegroting van het begrotingsjaar 1992 is intussen verricht. Het aan het Vlaams Infrastructuurfonds verschuldigde bedrag is 518,8 miljoen frank. De terugbetaling zal worden geregeld tijdens de budgetcontrole van de begroting 1994.

Onderstaande tabel geeft het detail van de ontvangsten weer in miljoenen frank, waarbij de in 1993 ontvangen bedragen, die betrekking hebben op het begrotingsjaar 1992, worden gecumuleerd.

Artikel	Werkelijke ontvangsten in 1992	Werkelijke ontvangsten 1992 in 1993	Totaal ontvangsten
IA 1	2,9	49,4	52,3
IA 2			0,0
IA 3	13,6		13,6
IA 4	0,2	205,3	205,5
IA 5			0,0
IA 6			0,0
IA 7			0,0
IA 8	105,0	226,7	331,7
IA 9		290,1	290,1
IA 10			0,0
IA 11			0,0
IA 12	100,0		100,0
IA 13	5,3		5,3
IA 14			0,0
IB 15			0,0
Totalen	227,0	771,5	998,5

De volgende tabel geeft een analyse per Administratie van de totaalcijfers. De cijfers betreffen alleen de sector van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden. Voor de sector van de Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming zijn geen verrichtingen gebeurd in het kader van de Dienst met Afzonderlijk Beheer VLAAMS INFRASTRUCTUUR-FONDS. De kolom „ALGEMEEN” bevat die ontvangsten die niet specifiek kunnen worden toegewezen. In 1992 is dit alleen de dotatie.

Artikel	AWV	AWZ	Algemeen
IA 1	43,4	8,9	
IA 2			
IA 3	13,6		
IA 4	185,2	20,3	
IA 5			
IA 6			
IA 7			
IA 8		331,7	
IA 9		290,1	
IA 10			
IA 11			
IA 12			100,0
IA 13	5,3		
IA 14			
IB 15			
Totalen	247,5	651,0	100,0

2.2.2. Uitgaven

Het organiek besluit van het Fonds, dd 16 september 1992, bepaalt dat de bevoegde Vlaamse minister op basis van een kasverslag schijfsgewijze de uitgavenkredieten kan vrijgeven, mits het voorafgaandelijke schriftelijke akkoord van de Vlaamse minister van Financiën en Begroting. Op die manier werd finaal 1. 163,5 miljoen frank vrijgegeven van de kredieten 92 : dit is 77 %.

De vrijgegeven kredieten werden in grote mate vastgelegd, nl. ten belope van 1.116,8 miljoen frank, of 96 % . Het detail van de vastgelegde dossiers wordt als bijlage verstrekt.

In acht genomen, de datum van oprichting mogen de uitvoeringspercentages bevestigend worden genoemd.

De volgende tabel geeft een overzicht van de vastleggingen per artikel.

Artikel	Vrijgegeven krediet	Definitieve vastleggingen	Saldo
II A 1	83,5	77,1	6,4
II A 2	110,0	108,8	1,2
II A 3	349 ,0	349,0	0,0
II A 4	350,0	350,0	0,0
II A 5	206,0	206,0	0,0
II A 6	15,0	1,9	13,1
II A 7	50,0	24,0	26,0
Totalen	1.163,5	1.116,8	46,7

Daar de DAB slechts in het najaar 1992 van start kon gaan en het gros van de vastleggingen slechts eind december 92 werden genomen, is het normaal dat geen enkele uitgave werd geordonnanceerd. Het bet kenen en aanvatten der werken, het indienen der eerste vorderingsstaten, het nazicht en administratieve verwerking door de buitendiensten namen uiteraard tijd in beslag. Ook het uitwerken en implementeren van de nieuwe procedures en het instrueren van de betrokken personeelsleden, vroeg tijd. De eerste betalingen werden verricht in het begin van het tweede kwartaal 1993.

3. BEGROTING 1993

In de begroting 1993 komt tot uiting dat de Vlaamse Gemeenschap een forse inspanning heeft geleverd voor de wegen- en waterwegeninfrastructuur. De dotatie werd van 100 naar 3024,0 miljoen opgetrokken, weliswaar in het bijblad gereduceerd tot 2.772,9 miljoen frank. Het totaal van de geraamde ontvangsten voor 1993, wat de sector van de Vlaamse minister voor Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden betreft, belooft 4.679,9 miljoen frank, tegenover 1. 180 miljoen in 1992, dus een verhoging met 296,6 %.

Bij de begrotingsbesprekingen werd bepaald dat 2/3 van de bijkomende middelen diende toegewezen aan de wegensector, en 1/3 aan de sector waterwegen en havens. Vooral voor de wegensector is dit een enorme verhoging t.o.z. van 1992 : van 210 naar 2.643 miljoen frank. De sector waterwegen evolueert van 905 naar 1.899 miljoen frank. Het leeuwenaandeel van de verhoging, wat de wegen betreft, werd geïmputeerd op artikel II A 2 : Investeringsuitgaven ter structurele bestrijding van de verkeersoverlast en de omgevingshinder alsmede ter bevordering van verkeersveiligheid en -comfort, met inbegrip van de benodigde elektrische en electra-mechanische installaties.

In deze context dient wel te worden vermeld, dat steeds de relatie met de gewone programma's uit afdeling 1 moet worden gelegd, het gaat hier zeker niet om netto verhogingen. Een aantal uitgavenkredieten werd van afdeling 1 overgeheveld naar afdeling 3 van de begroting, die alle begrotingen van de Diensten met Afzonderlijk Beheer van de Vlaamse Gemeenschap bevat.

Momenteel zijn voor de sector van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden twee schijven van de vastleggingskredieten vrijgegeven, een eerste van 659,8 en een tweede van 1.978,0 miljoen frank.

Voor de sector van de Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming werd één schijf vrijgegeven, die reeds volledig werd vastgelegd en geordonnanceerd.

4. BEGROTING 1994

De begroting 94 trekt de lijn van die van 93 door. De dotatie van de Vlaamse Gemeenschap werd tijdens de begrotingsbesprekingen gefixeerd op 2.775,2 miljoen frank. Wellicht zal dit niveau voor de komende jaren niet altijd kunnen behouden blijven. De betrokken Administraties dienen een ernstige inspanning te leveren om de toegewezen inkomsten van het Vlaams Infrastructuurfonds te verhogen.

Nieuw zijn de artikels in de uitgavenbegroting, uitgetrokken voor projecten die door de Vlaamse regering economisch als van bijzonder belang worden aangemerkt. Zij werden per sector geopend : wegen, havens, waterwegen en waterbeheersing. Voor de uitgaven in verband met de Liefkenshoektunnel werd een artikel pro memorie ingeschreven, in afwachting van een definitieve regeling.

BIJLAGE II

Lijst van de vastleggingen van het programma 1992

Buitendienst Antwerpen
Opgemaakt op
Aangepast op 19/01/93

Dossier	Betreft	Aannemer	Bedrag (in frank)	Voorgelegd aan	Vastgelegd
PROGRAMMA 1992 (6 mei '92)					
Art. 73.22 Verkeersleefbaarheid en Verkeersveiligheid					
1.	E313 Ranst – Limburg Noodmaatregelen				
a. X10/A13/31	Vernieuwen van de metalen veiligheidsstoot banden (vak Ranst-Kwaadmechelen)	Wolters	34.293.513		08/12/92
b. X10/A13/33	Herstellen van rijweg en pechstroken tussen 31K200 en 35K000	Van Broek- hoven	98.336.697		21/12/92
c. X10/A13/34	A13 Vernieuwen B-bruggen				
	Lot 1 : B40 te Geel	Mols	88.023.202		18/12/92
	Lot 2 : B17 te Grobbendonk B23,24 en 27 te Herentals en B28 te Olen	Mols	43.379.914		18/12/92
2.	N1 Antwerpen – saneren bovenbouw brug over het rangeerstation NMBS				
3. X10/N116/9	N116 Ranst Broechem. Herstellen brug over Netekanaal	Deckx	6.880.261		25/06/92
4. X10/N118/2	N118 Geel doortocht – Logenstraat Herinrichting in Coördinatie met de werken Aqua- fin	Kembo	15.728.353		08/12/92
5. X10/N14/8	N14 Minderhout-Meerle tot N146 Sanering deficiënt wegdek (1ste fase)	Van Wellen	14.181.153		03/12/92
6. WX10/A1/1	E19 Kontich : Geluidsschermen lot 1	Deckx	37.252.193		11/06/92
7. X10/N132/4	N132 Beerse : doortocht en aansluiting Janssens- Pharma (op kosten van derden)				
8. X10/N177/10	N177 Antwerpen : Jan Van Rijswijklaan Heraanleg kruispunt Markgravelei	BAB	2.196.195	Nieuwe overeenkomst gevraagd	
9. X10/N102/1	N102-N110 Meerhout : herinrichting	Kembo	12.544.333		03/11/92
10. X10/R1/17	R1 Antwerpen : Begeleidende studie file- en verkeerssignalering	Tracer	8.452.952	I.F. akkoord mits opname in programma '93	
11. X10/N16/11	N16 Aanpassing kruispunten te Bornem Veiligheidsmaatregelen	BAB	5.889.299		08/12/92
12. X10/N140/1	N140 Gierle-doortocht	Kembo	21.156.580		08/12/92
13.	Saneren voetgangersbrug Berchem op de R1 Brug Krijgsbaan boven E17 op de N419 Brug boven E17/R1/NMBS op de R1 Brug over R1 te Boom op de A12				
14. X10/0/72	Leveren van verkeersborden in de centrale werkplaats	Alga	3.906.681		06/03/92
15. X10/0/73 + X10/0/78	Toepassen richtlijnen wegingdeling en veilige schoolomgeving				
X10/0/73	Lot 1 Distrikt Geel en Grobbendonk	Vebor	40.763.490		25/06/92
X10/0/78	Lot 1 Distrikt Turnhout	Janse	36.378.784		03/12/92
	Lot 2 Distrikt Deurne	Janse	20.712.805		03/12/92
	Lot 3 Distrikt Wilrijk	Interplant	11.828.827		04/11/92
16.	Diversen				
36. X10/N153/5	N153 Oostmalle-St.-Lenaerts herstel weg + fietspaden	Deckx	48.568.361	16/12/92 boekh.	

Dossier	Betreft	Aannemer	Bedrag (in frank)	Voorgelegd aan	Vastgelegd
Reserveprogramma					
17.	N116 Ranst-N14-sanering deficiënt wegdek				
18.	N14 Minderhout-Meerle Sanering deficiënt wegdek met fietspad (2de fase)				
19. X10/R12/2	N16A Mechelen Zandpoortvest Herinrichting	BAB	25.080.186		03/12/92
20. WX11/A13/1	E34 Antwerpen (Deurne) Geluidsschermen t.h.v. OCMW-tehuis TOL	Denijs	26.421.702 (VIF)		24/12/92
21. X10/N114/1	Antwerpen (Ekeren)-Herinrichting kruispunt Bildedijk-Boerendijk	Van Wellen	15.713.631		20/05/92
22. X10/D112/1	N177 Antwerpen (Wilrijk) Aartselaar-Rumst Herinrichten 5 kruispunten : Valkstraat, Broek- straat, Helststraat, Gezellestraat , Leugstraat , Bist Pierstraat	BAB	30.197.284		02/07/92
23.	R12 Verbetering kruispunten te Mechelen				
Art. 73.27 : Verkeersafwikkeling en continuïteit					
24. X10/N132/3	N132 Beerse-Gierle Vak N12-E34 verbreding rijweg tot normale rij- wegbreedte	Aswebo	13.378.207		12/03/92
25. X10/A12/23	A12 Antwerpen Laageind-Nederlandse grens 3de fase + 4de fase : wegeniswerken nodig voor de openstelling	Van Wellen	278.940.449		29/07/92
26.	El9 Mechelen Noord — Aanpassen kruispunt				
27.	Diversen				
Reserveprogramma					
28.	R14 Geel — Aanleg Ring				
29.	N16 Willebroek-Puurs : brug over spoorweg				
30.	A12 Stabroek-Nederlandse grens 1ste fase				
Art. 73.28 : Fietspaden					
31. X10/N18/2	N18 Mol-Balen — Aanleg fietspad in coördinatie met de werken Aquafin	Van Gorp	35.466.816		21/12/92
32. X10/N144/1	N144 Loenhout-Wuustwezelse weg : aanleg fiets- paden in coördinatie met de werken Aquafin	Janse	13.668.117		08/12/92
33. X10/N14/9	N14 Zoersel — Aanleg fietspaden in coördinatie met de werken Aquafin	De Clerck Onderhandse	26.221.789	21/12/92 boekh.	
34. X10/N12/9	N12 Turnhout-Poppel — Aanleg fietspad aan de grens	Van De Sande	2.561.602		07/10/92
35. X10/N180/1	N1 Herinrichten kruispunten/N180 Noorderlaan- Groenendaallaan/N129 Noorderlaan-IJzerlaan				
37. X10/N112/1	N112 Wijnegem : fietspaden : aandeel AWIV	Kembo	14.826.414		18/12/92
38. X10/N14/10	N14 Hoogstraten-Rijkevorsel : fietspaden	Mols	59.901.944		08/12/92
39. X10/N123/5	N123 Herentals-Lichtaart : aanleg fietspaden 2de fase	Van Gorp	23.321.309		26/06/92

Dossier	Betreft	Aannemer	Bedrag (in frank)	Vorgelegd aan	Vastgelegd
40. X10/R11/6	R11-N112 Aanpassen kruispunten en fietspaden ; BAB co-financiering van 20 % met winkelcentrum te Wijnegem en Makro		10507.643		08/12/92
41. X10/N127/4	N127 Zammel-Veerle : aanleg van fietspaden	Deckx	43.684.825		21/12/92
42.	Diversen				
Reserveprogramma					
43. X10/N13/9	N13 Nijlen-Kessel : modernisering met aanleg van Heraanbest. fietspaden				
44. X10/N117/4	N117 Brasschaat : aanleg fietspaden	Van Gorp	49.337.087 (VIF)		24/12/92
45. X10/N12/6	N12 Zoersel : herinrichting fietspaden				
46.	N124 Turnhout-Merksplas				
47.	N123 Retie-Kasterlee : aanleg fietspaden				
48. X10/N11/2	N11 Antwerpen-Ekeren — heraanleg t.h.v. St. -Michielscollege	Uitgevoerd			
49.	N12 Weelde-Poppel : aanleg fietspaden				
50.	N18 Molderdijk te Mol : aanleg fietspaden				
51.	N19 Geel(Punt) — Zammel				

Buitendienst Limburg
Opgemaakt op
Aangepast op 19/01/93

Dossier	Betreft	Aannemer	Bedrag (in frank)	Voorgelegd aan	Vastgelegd
PROGRAMMA 1992 (6 mei '92)					
Art. 73.22 Verkeersleefbaarheid en Verkeersveiligheid					
1. X70/N76/22	N76 Genk-Hoevezavellaan	Interplant	19.344.195		06/03/92
2. X70/N723/6	N723-730 As en N762 Kinrooi : Aanpassen wegindeling	Eikenaar	14.936.126		26/05/92
3. X70/N76/20	N76 Genk-Torenlaan : Veilige schoolomgeving	Interplant	12.891.645		06/03/92
4. X70/N716/4	N716 St.-Truiden-Diesterstraat : Pilootproject Koning Boudewijnstichting	Interplant	32.003.594		27/05/92
5. X70/N79/16	N79 Borgloon Speelhofplein	Crommen	1.281.204		13/03/92
6. X70/A2/48	E314 Metalen schampbalken A — wegen	Oric	18.654.983		06/03/92
7. X70/N78/16	N78 Maasmechelen : Kruispunt Kerkstraat	VAG	18.162.490		03/11/92
8. X70/N702/6	N702 Genk-Fordlaan	Aswebo	34.466.919		03/11/92
9. X70/N712/5	N712 Lommel : doortocht	Interplant	22.309.515		08/12/92
10. X70/N29/8	N29-N72a-N772 Beringen, Marktplein (centrumontsluiting) Doortocht	TW D. Sande & VD Sande	39.214.701		18/12/92
11. X70/N730/16	N730-N744 Zutendaal Kruispunt	Nima	15.835.126		31/03/92
11 bis	Aanpassen allerhande kruispunten en zeer korte wegvlakken — Periode 1992-1995	Betonac	14.000.000		27/03/92
12. X70/N73/13	N73 Peer : Kruispunt Erperheide	Nelis- Molemans	13.489.239		11/03/92
13. X70/N719/9	N76-N719 Meeuwen-Gruitrode : Kruispunt	Nelis- Molemans	23.926.733		27/03/92
14. X70/N712/6	N712*N790*N712a Overpelt	(overgeheveld naar '93)	heraan te besteden		20/05/92
15. X70/N78/19	N78-Neerharen, functionele beplanting	Interplant	3.604.060		03/12/92
16. X70/A2/49	A2-E314 Functionele beplantingen geluidsbermen	Soga	7.572.118		19/11/92
17. X70/A2/47	E314 Maasmechelen : Wegwerken van spoorvor- ming	Gravaubel	31.050.761		05/06/92
18. X70/N719/6	N719-Houthalen-Helchteren : Herinrichten Ka- zernelaan ; doortocht	Lintzen	32.670.495		27/03/92
19. X70/0/65	Slemlagen binnen bebouwde kommen	Gravaubel	13.913.570		09/03/92
20. Diversen					
Reserveprogramma					
21.	N78 Maasmechelen, opritten brug Eisden				
22. X70/N771/2	N771 Dilsen, Europalaan-doortocht	Lintzen	40.461.791		18/12/92
23. X70/N2/19	Bilzen-Brugstraat, doortocht		VS gg. 5/6/92		
24. X70/N739/2	N754 Hasselt : doortocht Stevoort	Betonac	54.054.917		21/12/92
25. X70/N717/9	N717 Scholen-doortocht centrum	Kumpen	40.522.298 (VIF)		24/12/92
26.	N76 Meeuwen-doortocht				
27. X70/N20/5	N20 Kortesseem, kruispunt met N76		VS gg.24/4/92		

Dossier	Betreft	Aannemer	Bedrag (in frank)	Voorgelegd aan	Vastgelegd
Art. 73.27 Verkeersafwikkeling en continuïteit					
28. X70/R71/3	N794 Hasselt : toegang tot Grote Ring — Deel III	Betonac	80.165.827		11/03/92
29. X70/A13/30	E313 Herstelling autosnelweg, vak Hasselt Oost-Hasselt Zuid	Betonac	106.307.031		27/03/92
30. X70/N756/2	N756 Kortessem-Borgloon, duiker Mombeek	Mols	11.786.949		12/11/92
31. X70/A2/43	N717 Lummen, parking carpooling	Van Broekhoven	11.895.144		03/12/92
32. X70/N74/19	MER-studie N74/Noord-Zuid	Belgroma	2.798.690	Vastgelegd op art. 12.23	
33.	Diversen				
Reserveprogramma					
34. X70/N7 17/8	N717 Lummen-omleiding		VS gg. 30/9/92		
Art. 73.28 Fietspaden					
35. X70/N723/5	N723 Genk-As. Fietspaden — 3de deel	Betonac	41.012.835		06/03/92
36. X70/A13/19	A13 Tessenderlo Brug B50 — Opritten met fietspaden	Betonac	32.830.381		06/03/92
37. X70/N730/8	N730 Zutendaal-As	Kumpen	17.248.355		03/12/92
38. X70/N747/2	N747 Bocholt, kruispunt en fietspaden Kaulille	Kumpen	25.701.570		02/12/92
39. X70/N722/1	N722 St.-Truiden — Kortenbos	Aswebo	10.558.524		03/12/92
40. X70/N747/5	N747 Hechtel-Eksel, 2de deel	Kumpen	15.025.410		03/12/92
41. X70/N784/1	N784 Heers-Borgloon, 1ste deel te Heers	Betonac	56.254.786	18112192 boekh.	
42. X70/N73/21	N73b Peer, vak Noordelijke Vest : omleiding	Baeten	21.366.003		21/12/92
43. X70/N705/2	N705 Diepenbeek LUC	(overgeheveld naar '93) VS gg. 5/8/92			
44. X70/N77/5	N77 Vervangen fiets- en voetgangersbrug Lanaken	Buyck	15.506.980		30/11/92
45.	Diversen				
Reserveprogramma					
46. X70/N77/4	N77 Genk-Zutendaal, 2de deel	VAG	46.169.667	14/12/92 boekh.	
47. X70/N110/1	N110-N141 Ham	VS gg. 31/7/92			
48. X70/N79/17	N79 Borgloon-Tongeren	Betonac	38.140.691		21/12/92

Buitendienst Oost-Vlaanderen
Opgemaakt op
Aangepast op 19/01/93

Dossier	Betreft	Aannemer	Bedrag (in frank)	Voorgelegd aan	Vastgelegd
PROGRAMMA 1992 (6 mei '92)					
Art. 73.22 Verkeersleefbaarheid en Verkeersveiligheid					
1. X40/N35/11	Kruispunt Boomstr. en Krekelstr. — Deinze	NV Gebrs De Waele	4.399.756		26/02/92
2. X40/N43/9	Deinze : Verbeteringswerken ter hoogte van de brug onder spoorlijn en aanleg riolering deels ten laste van het Vl. Gewest	NV Gebrs De Waele	8.669.115		06/03/92
3. X40/A10/12	A10-E40 Herstellen van dwarse uitzetvoegen van ondergelegen bruggen te Merelbeke, Gent en Aalter	Aqua Reno	19.818.107		31/08/92
4. X40/N57/1	N57 Kruispunt Bredestraat te Ronse	NV Adyns	3.823.619		05/03/92
5. X40/N9/26	N9 Aanpassingswerken van oversteekplaatsen en kruispunten met N400 ter hoogte van MPI St.-Lodewijk te Wetteren	NV Wawebo	1.365.556		26/08/92
6. X40/N47/10	N47 Herinrichting kruispunt Korte- en Lange Minnestraat te Lebbeke	NV Aswebo	6.512.129		07/10/92
7. X40/A10/40	A10 Herstel van spoorvorming lot 1 (Vak grens Brabant-Gent) lot 2	Stadsbader NV Aswebo	88.515.377 106.276.626		08/12/92 04/12/92
8. X40/A14/29	A14-E17 Wegwerken van spoorvorming	NV Aswebo	21.410.116		16/11/92
9. X40/A14/30	A14-E17 Viaduct te Gentbrugge, herstel rijweg-verharding	NV BAB	12.186.479		04/12/92
10.	N49 Tunnel te Zelzate : dichten voegen 1ste fase-koker	Wordt samengevoegd met X40/N49/29			
11. X40/N49/29	N49 Tunnel te Zelzate, renovatie en brandwerende werken (1ste fase)	NV De Meyer	114.635.787	18/12/92 boekh.	
12. X40/N9/29	N9 vak Aalst-Gent, aanleg van parking voor car-pooling en park & Ride te Gent (Gentbrugge)	NV De Paepe	15.009.211		15/12/92
13. X40/N45/7	N45-N460 Churchillsteenweg te Aalst : Aanleg „Rondpunt”	NV Beton-wegenbouw	20.429.720		28/08/92
14. X40/N455/1	N455 Te St.-Laureins. Duiker over waterloop 8.330 ter hoogte van km 6.035	Gyselinck A.	5.249.415		19/11/92
15. X40/N9/30	N9 Beplantingen te Aalst met onderhoudslast t.l.v. de stad	Scheirlinck R.	2.668.003		19/11/92
16. X40/N0/62	Aanpassingswerken voor het plaatsen van verkeerslichten	B.V.B.A. Keeremans	10.000.000		04/12/92
17. X40/A14/25	Metalen veiligheidsstootbanden als beveiliging van geluidsschermen op het viaduct in de E17 te Gentbrugge	BVBA W. Kant	19.029.061		27/10/92
18. X40/D416/1	Aanleggen van veiligheidsvoorzieningen in het 6de distrikt (schoolomgeving)	SPRL Trafispray	6.769.675		06/11/92
19. X40/N42/9	Aanpassing kruispunten te Geraardsbergen	NV Betasco	15.795.809		04/12/92

Dossier	Betreft	Aannemer	Bedrag (in frank)	Vorgelegd aan	Vastgelegd
20.	Diversen :				
* X40/A14/28	E17/A14 Centraal viaduct in verkeerswisselaar E17/A14 te Zwijnaarde Viaduct over Ringspoor en Schelde te Ledeberg. Herstellen Maurer-voegen	NV Emergo	4.515.100		14/04/92
* X40/A10/42	E40 : Aanleggen toegangspuut + put voor assenwe- ger te Wetteren en Gentbrugge	BVBA Lievens	5.043.892		04112192
* X40/R4/33	R4 Kennedylaan te Gent — Bouwen beveiligings- constructie New-Yersey	NV De Paepe	4.006.699	Voorstel heraanbesteding naar MIN op 13/11/92	
* X40/A14/31	E17 Zwijnaarde-Centrale viaduct richting Antw. Kortrijk en viaduct over Ringspoor en Schelde — Herstellen Maurervoegen	NV Emergo	12.615.555	21/12/92 boekh.	
38. X40/N459/7	N459 Zulte (Olsene) Modernisering van het vak tss. spoorweg en E17 met aanleg riolering	Gebr. De Waele	77.600.378		18/12/92
43. X40/R41/11	R41 Aalst Herinrichting omgeving H.-Hart- kerk en aanleg fietspaden	NV Beton- Wegenbouw	10.859.699		02112192
Reserveprogramma					
21. X40/N47/7	N47 Asse-Lokeren. Aanleggen laterale weg en herinrichten kruispunt Lokerenbaan/Zeleehoek	Voorstudie goedgek. 7/10/91			
22. X40/N255/3	N255 Herinrichting doortocht te Denderwindeke				
23. X40/N70/10	N70 Gent-Antwerpen, doortocht Lochristi				
24. X40/N28/2	N28 en N255 : Carpooling te Meerbeke (Ninove, gecombineerde aanneming)	VS ggk. 6/9/91			
25. 040/N49/24	N49 Wegwerken spoorvorming op vak Stekene- Moerbeke	VS ggk. 21/5/91 VTA dd. 9/04/91			
26. X40/D413/3	Aanleggen veiligheidsvoorzieningen 2de distrikt				
Art. 73.27 : Verkeersafwikkeling en continuïteit					
27. X40/R2/10	R2 Herstellen van muur in ventilatiekoker van Beverentunnel te Kallo	BVBA Lievens	3.692.146		28/01/92
28. X40/N49/34	N49 Zwijndrecht. Aansluiting laterale industrie- weg tussen spoorweg en Canadastraat	Voorstudie ggk. 30/9/92			
29. X40/A10/41	A10 Bouwen van duiker onder zuidelijke brugop- rit Calverhagebrug te Melle	NV Heyrman De Roeck	3.462.030		05/03/92
30.	Herstellingswerken aan verschillende kunstwer- ken in de provincie Oost-Vlaanderen				
* X40/N496/1	N496 Guilleminlaan-Geraardsbergen vervangen v. brugdekvoegen en verhardingen op het viaduct	NV Aswebo	7.243.134		30/11/92
* X40/D412/1	Herstellingswerken aan verschillende Scheldebrug- gen en brugopritten in het 2de distrikt v. O.-VL.	NV Persijn	45.101.290	17/12/92 boekh.	
* X40/A10/43	E40-A10 Herstelling brug over het Scheldekanaal te Zwijnaarde	NV Aswebo	14.871.573	09/12/92 boekh.	
* X40/N49/35	N49 Antwerpen-Knokke Brug over het afleidings- kanaal van de Leie te Adegem Herstellen van sokkels veiligheidsstootbanden	A. Gijssels	2.853.242		16/12/92
31.	Diversen				

Dossier	Betreft	Aannemer	Bedrag (in frank)	Voorgelegd aan	Vastgelegd
Reserveprogramma					
32. X41/N41/1	N41 te St.-Niklaas : vak N70-Tuinlaan	VTA dd. 3/7/91 niet goedgek.			
33. X41/R4/27	R4 Grote Ring rond Gent-Buitenoever Vak N9-N466 (1ste fase — N9 tot Beekstr.)				
34. X41/R40/4	R40 Dampoort te Gent. Overbrugging Pauw- vertakking				
35. X40/N49/27	Omvorming tot autosnelweg Verkeerswisselaar te St.-Gillis-Waas				
36. X40/R4/32	R4 Grote Ring rond Gent-buitenoever Brug over de omgelegde Leie	NV Aswebo	53.775.723	03/12/92 boekh.	
37. X40/N43/14	N43 Herinrichtingswerken op het vak St.-Denijs- Westrem-St. -Martens-Latem	NV Wegebo	192.921.709		08/12/92
Art. 73.28 : Fietspaden					
39. X40/N454/2	N454 Ronse-Zottegem. Herstelling en aanpassing van fietspad en aanliggende rijweg ter verbetering van de veiligheid te Zottegem	NV Aswebo	5.285.517		02/12/92
40. X40/N47/11	N47 Aanpassing brug over spoorweg te Dender- monde	TV NV Atec + NV Eve- raert	13.161.623		04/12/92
41. X40/N9/27	N9 Brussel-Oostende. Aanpassen van de voet- gangersoversteekplaatsen ter hoogte van de tuin- bouwschool en R4 te Melle (km 47.550-47.850)	NV Aswebo	12.811.812		07/10/92
42. X40/N417/1	N417 Zuidlaan te Wetteren. Reduceren van het aantal rijstroken met markeringen fietspaden en beperkte fysische aanpassing	VS goedgek. dd. 23/1/92			
44. X40/N405/4	N405 Aalst-Ninove fase 1 : vak industrieweg Erembodegem-Linde- straat te Denderleeuw met rechttrekking bocht	NV Aswebo	55.010.021	18/12/92 boekh.	
45. X40/N495/1	N495 Aanleg fietspaden te Geraardsbergen	VS goedgek. 9/10/92			
46. X40/N411/4	Leirekensroute (Aalst-Opwijk) Fase 2. N411 te Aalst tot voormalig station te Moorsele	NV Betasco	7.334.253		09/12/92
Reserveprogramma					
49. X40/A10/39	A10-E40 Voetgangers- en fietsersovergang tpl. van brug nr. 12 over de Leie te Gent	Heraanbesteding beslissing dd. 13/4/92			
50. X40/N436/1	N436 Aanleg fietspaden vanaf Assenede-centrum tot Triest	Voorstudie goedgek. 9/10/92			
51.	N440 Deinze : Aanleg fietspad langs Wakkense Heirweg (gecombineerde werken)				
52.	N35 Zingem-Nazareth : Bochtverbetering met aanleg van vrijliggende fietspaden				
47. X40/N44/3	Aalter-Maldegem : Verbreden van het fietspad ter hoogte van kmp. 4.300 te Aalter	NV Aswebo	2.048.678	Geen gevolg	

Buitendienst Vlaams Brabant
Opgemaakt op 10/11/92
Aangepast op 19/01/93

Dossier	Betreft	Aannemer	Bedrag (in frank)	Voorgelegd aan	Vastgelegd
PROGRAMMA 1992 (6 mei '92)					
Art. 73.22 Verkeersleefbaarheid en Verkeersveiligheid					
1. X21/R0/41	Viaduct R7 : Vernieuwen rolbrug	NV Femont	6.396.390		06/03/92
2. X21/N21/11	N21 Kampenhout : Toegangsweg Industriezone	BVBA Verhaeren + verhoging 8 %	2.712.704 279.617	18/12/92 boekh.	05/03/92
3. X21/R0/40	RO Verkeerswisselaar met A10 Groot-Bijgaarden : Beplantingen Fase 1	Den Doelder BV	10.258.472		05/03/92
4. X21/N9/7	N9 (Asse-Zellik) Kruispunt met Zuiderlaan en open afrit RO Brussel	NV Dekempeneer	27.755.387 (VIF)		24/12/92
5. X21/N272/6	N272 Galmaarden : Vollezelestraat (gecombineerd dossier met Aquafin)	NV Janse	14.652.279		02/12/92
6. X21/N272/1	N272 Galmaarden : Marktplaats (gecombineerd dossier met de gemeenten)	NV Janse	22.892.653		08/12/92
7. X21/R0/39	RO Tunnel „Vier Armen” Sanering — Fase 1	NVMBG	110.226.681		21/12/92
8. X21/N202/6	N202 Mutsaart — Grimbergen. Aanpassing Sint-Annalaan	NV BAB	24.539.474	13/01/93 boekh.	
9. X21/N278/4	N278 Vilvoorde — Peutie : Aanpassingen	Goossens-Donders	10.790.850 Voorstel geen gevolg te geven : Minister 14/12/92		
10. X21/N2/29	N2 Kortenberg. Aanpassen Doortocht (zelfde als punt 16)	NV Aswebo	41.850.916 (VIF)		24/12/92
11. X21/N2/28	N2 Beplantingen talud tussen A2 en R23	NV Godebo	1.411.922		02/12/92
12. X21/0/16	N212 Averbode : Aanleg parkeerplaatsen R26	BVBA Lumense Wegebouw	4.174.075		07/10/92
13. X21/N10/17	Herinrichting Basiliëkiaan te Scherpenheuvel	NV DSV	24.389.831		15/12/92
14. X21/0/75	Aanpassingswerken voor de plaatsing van verkeerslichten	Trafispray	5.000.000		22/10/92
15. X21/A2/50	Herinrichting kruispunt Aarschotsestwg. Toegang A2 te Wilsele (met Aquafin)	NV Deckx	2.931.680		26/11/92
16.	Veiligheidsvoorzieningen op verschillende kruispunten (district Leuven)	Samengevoegd met punt 10			
17.	Diversen				
* X21/N2/26	Afbraak van gebouw Diestestraat 321	NV Puttevils	1.138.835		07/10/92
* X21/A2/50	Herinrichting kruispunt Aarschotsestwg. Toegang A2 te Wilsele (met Aquafin) Ramingsstraat 1 (Zie punt 15)	NV Deckx	14.557.387	12/01/93 Min.	
31. N21/N21/10	N21 Kampenhout : Modernisering van de weg met aanleg van fietspaden (gecombineerd met Aquafin en de gemeente)	NV Wegebo	113.956.837 ,		08/12/92

Dossier	Betreft	Aannemer	Bedrag (in frank)	Voorgelegd aan	Vastgelegd
35. X21/R22/4	N2-R22 Kraainem en Zaventem — Kruispunt met Oudstrijderslaan met aanleg van fietspaden	NV Aswebo	51.724.274		24/12/92
37. X21/N211/5	N211 Meise : kruispunt met Plasstraat uitrit nr. 3 A12 met aanleg fietspaden	NV BAB VTA —>	23.843.847 IF met antwoord i.v.m. onteigeningen	14/12/92 IF	
38. X21/N2/17	N2 St.-Joris-Winge : modernisering van de doortocht met aanleg van fietspaden	NV DSV	52.013.676		18/12/92

Reserveprogramma

- 18. N227 Zaventem-Sterrebeek. Kruispunt met de **Tramlaan**
- 19. **N203a** Halle : bochtverbetering t. h.v. de **Kromstraat**
- 20. R23 Leuven : Heraanleg kruispunt Diestsestraat. Diestsevest-Bondgenotenlaan
- 21. **E40 Bierbeek** : Oppervlaktebehandeling
- 22. A2 Bekkevoort : Oppervlaktebehandeling

Artikel 73.27 : Verkeersafwikkeling en continuïteit in het wegennet

23. X21/R22/10	R22 Woluwelaan. Vak N1 Grimbergen	NV Wegebo	166.476.751		20/02/92
24. X21/R0/43	RO Machelen-Zaventem-verplaatsen afrit nr. 3 tussen brug R22 en Hennaulaan	NV De Vuyst	3.596.931		05/03/92
25. X21/R22/12	Sanering slib Oude Zenne — Fase 1				
26.	Diversen				

Reserveprogramma

- 27. **X21/N285/1** A10 **Ternat** : kruispunt met baan **N285** (gecombineerd dossier met de provincie)
- 28. RO Ring om Brussel
- 29. RO Zaventem : aanpassen in- en uitrit R 22

Artikel 73.28 : Fietspaden

30. X21/N227/8	N227 Steenokkerzeel : Fietspad tussen Perk en N21	NV Wegebo	32.145.612		06/03/92
32. X21/N9/6	N9 Asse-Kruispunt met Vliegwezenlaan	NV De-kempeneer	9.066.564		31/08/92
33. X21/N255/4	N255 Edingen-Ninove te Heme. Aanpassen doortocht met verhoogd dubbelrichtingsfietspad	NV De Moor	11.293.945		04/12/92
34. X21/R23/7	R23 Aanpassen fietspaden	NV Wegebo	21.593.539		08/12/92
36. X21/N47/2	N47 Opwijk : modernisering tussen kmp. 4-5, 3 en N 411 tussen N 47 en de provinciegrens met aanleg van fietspaden	NV Betonac	61.317.450		27/08/92
39. X21/0/69	Leveren verkeersborden voor fietsvoorzieningen	NV Cahier	7.935.159		09/06/92
40.	Diversen				

Dossier	Betreft	Aannemer	Bedrag (in frank)	Vorgelegd aan	Vastgelegd
Reserveprogramma					
41. X21/N10/14	N10 Vak Scherpenheuvel-Diest. Modernisering van weg met aanleg fietspad				
42. X2 1/N6/5	N6 Halle : fietspaden tussen Alsebergsesteenweg en R. Lariellestraat	NV Aswebo	15.897.635		08/12/92
Artikel 71.90 : Cargovil					
43. X21/R22/11	R22 Vilvoorde : ontsluiting Cargovil Havendok- laan	NV Wegebo	41.521.389		21/05/92
44.	R22 Ontsluiting Cargovil (fase 3) Interne wegenis				

Buitendienst West-Vlaanderen
Opgemaakt op 14.09.92
Aangepast op 19.01.93

Dossier	Betreft	Aannemer	Bedrag (in frank)	Voorgelegd aan	Vastgelegd
PROGRAMMA 1992 (6 mei '92)					
Art. 73.22 Verkeersleefbaarheid en Verkeersveiligheid					
1. X30/N50/6	N50 Oostkamp brug „De Rampe”	NV CEI	114.656.260		02/04/92
2. X30/N36/16	N36 Staden doortocht (+ gemeente)	NV Penninck	63.430.169	48.063.663 Vl. Gew. 15.393.506 Staden	26/05/92
3. X30/459/6	N459 Dentergem doortocht	NV Stads- bader Flamand	17.988.255		06/03/92
4. X30/N34/20	N34 Blankenberge (2e fase) (+ gemeente)	NV Penninck	45.370.962		06/03/92
5. X30/N318/1	N318 Middelkerke 't Pleintje (+ gemeente)	BVBA Oos- terlynck	6.904.340		06/03/92
6. X30/N34/24	N34 Knokke-Heist : Kruispunt met de N359 en Krommendijk	NV De Waele	3.953.226		06/03/92
7. X30/N50/12	N50 Kortrijk en Spiere-Helkijn — Veiligheids- maatregelen	NV Ockier	15.251.798		06/03/92
8. X30/N34/21	N34 Zeebrugge — Isabellalaan — Aansluiting met N300	NV Aswebo	5.176.960		26/06/92
9. X30/N36/17	N36 Deerlijk doortocht (+ gemeente)	NV Koch- Ockier	21.078.975		08/12/92
10. X30/A17/34	A17 Izegem — brug B53 — Vervangen pijlers	NV Persyn	24.088.033		21/08/92
11. X30/A17/35	A17 Rollegem — Bellegem — herstellen taluds	Betasco	11.480.365		15/12/92
12. X30/A17/37	A17 Vak Brugge — Ruddervoorde Kmp. 63.8 tot 62.8 Herstellen constructievoeg	Robuco	8.119.834	16/12/92 boekh.	
13.	N39 Veurne-Nieuwpoortbrug vernieuwen in samenwerking met de Waterwegen	Aanbesteding	26/11/92		
14. X30/D311/31	Veiligheidsstootbanden	NV Setim	1.546.234		02/07/92
15.					
* X30/N0/56	Aanpassing kruispunten en ronde punten	NV R. De Vriese	12.000.000		17/11/92
* X30/N38/5	Herinrichten kruispunten Ieper-Poperinge	NV Verkin- deren	8.778.649		04/12/92
* X30/D316/1	Herinrichten kruispunten 6de distrikt	NV Aswebo	17.626.113		08/12/92
* X30/N37/12	N37 Ruiselede — N459 Tielt (Aarsele) Afbraak v. gebouwen	NV Cloet Gebr.	438.565		06/11/92
* X30/R30/8	R30 Ring om Brugge Herinrichten v.h. kruispunt op grondgebied Brugge	NV Aswebo	25.123.417		03/12/92
16.	Veiligheidsmaatregelen Gewestwegen				
* X30/N0/57	Lot 1 Aanbrengen v. profielmarkeringen op gewestwegen	Oric	1.257.403		02/12/92
* X30/N0/57	Lot 2 Aanbrengen thermoplastische markeringen met openst. blokjes	NV Cahier	2.042.016		02/12/92

Dossier	Betreft	Aannemer	Bedrag (in frank)	Voorgelegd aan	Vastgelegd
* X30/N367/10	N367a heraanleg v.d. Dorpsstraat deel Stationstr. Kapellestr. te Jabbeke	Gebr. De Waele	5.384.515		08/12/92
17. X30/N0/59	Leveren signalisatiemateriaal	NV Baert & zn	16.804.330		16/11/92
18.					
* X30/D315/1	Herstellen kunstwerken. 5de distrikt	Aqua Reno	4.997.012		14/12/92
* X30/N340/1	Oostende Herstellingswerken aan de Maria Hendrikabrug	Emergo	5.774.909		08/12/92
* X30/N32/8	Brugge-Torhout herstellen Smedenpoortbrug te Brugge	BVBA Braet & zonen	4.909.126		14/12/92
* X30/N50/15	N50. Ingelmunster — reinigen en verwijderen loshangend beton	BVBA Braet	1.346.144		14/12/92
19. X30/N8/14	N8 Wevelgem — Herinrichten van Kortrijkstr . Grote Markt en Van Ackerstr. Diversen	NV Aswebo	28.801.998	.	04/12/92
Reserveprogramma					
20.	N34 Nieuwpoort Koning Albertlaan fase 1 (+ Aquafin + gemeente)				
21. WX30/A10/2	A10 Oostkamp — Geluidsschermen	Aswebo	19.550.027	18/12/92 IF	
Reserveprogramma					
33.	N35 Omleiding Lichtervelde				
34.	N50 Omleiding Ingelmunster (laatste fase)				
35. X30/N348/3	Verkeersontsluiting Haven Zeebrugge Zuidelijke randweg — le fase	NV Aswebo	34.452.597	08/12/92 boekh.	
36.	Zeebrugge — doortocht				
Artikel 73.28 : Fietspaden					
37. X30/N368/14	N368 Oudenburg-Ichtegem — fase 1	NV Van Steenkiste-Mylle	21.281.715		06/03/92
39. X30/N358/7	N358 Oudenburg : vak Zandvoordebrug — Geneverpietbrug (+ gemeente)	NV Aswebo	23.298.025 8.617.648	VI. Gew. Oudenburg	07/10/92
40. X30/N321/4	N321 Poperinge Oost-Vleteren (fase 2)	NV Verkindere	51.159.982		08/12/92
41. X30/N36/13	N36 Anzegem : vak Ingooigem-Vichte	NV Deswebo	39.668.204		08/12/92
42. X30/N36/18	N36d Harelbeke Aanleg fietspaden en overlagen v.d. rijweg	TV Verhaeghe & Verh. Construct	30.181.816	15/12/92 boekh.	
43. X30/D311/2	Aanpassingswerken fietspaden 1e district (district Brugge)	NV Aswebo	10.228.134		06/03/92
44. X30/D312/1	Aanpassingswerken fietspaden 2e district (district Kortrijk)	BVBA Ti bergijn	12.725.196		19/07/92
45.	Allerlei werken voor verkeersveiligheid en fietscomfort				
46.	Diversen				

Dossier	Betreft	Aannemer	Bedrag (in frank)	Voorgelegd aan	Vastgelegd
Reserveprogramma					
47.	N36 Anzegem : vak Tiegem — N 382				
48.	N336 Ieper : vak 331- Rijselpoort (+ gemeente)				
49.	N36 Roeselare — Diksmuideweg				
50. X30/N37/13	N37 Tielt-Ruiselede (fase 2)	Vuylsteke	48.142.738	11/01/93 Min.	

BIJLAGE III

Openbare Werken
Wegeninfrastructuur

Fysisch programma 1994

INHOUD

	Blz.
Globaal overzicht fysisch programma 1994	117
Fysisch programma 1994 — ANTWERPEN	
1. Algemene uitgavenbegroting	118
II. Artikel 91.02 : Vlaams Infrastructuurfonds	122
Fysisch programma 1994 — LIMBURG	
1. Algemene uitgavenbegroting	123
II. Artikel 91.02 : Vlaams Infrastructuurfonds	126
Fysisch programma 1994 — OOST-VLAANDEREN	
1. Algemene uitgavenbegroting	127
II. Artikel 91.02 : Vlaams Infrastructuurfonds	130
Fysisch programma 1994 — VLAAMS-BRABANT	
1. Algemene uitgavenbegroting	131
II. Artikel 91.02 : Vlaams Infrastructuurfonds	135
Fysisch programma 1994 — WEST-VLAANDEREN	
1. Algemene uitgavenbegroting	136
II. Artikel 91.02 : Vlaams Infrastructuurfonds	139
Fysisch programma 1994 — BESTUUR ELEKTRONICA, ELEKTRICITEIT EN MECHANICA	140

GLOBAAL OVERZICHT FYSISCH PROGRAMMA 1994

Artikel (4)	Provincies					
	Antwerpen	Limburg	Oost-Vl.	Vl.-Brabant	West-Vl.	TOTAAL
73.22	1.297	615	677	611	660	3.860
73.27	282	350	350	180	237	1.399
73.28	183	120	133	112	115	663
V.I.F.	554	500	440	420	779	2.693
TOTAAL	2.316	1.585	1.600 (+ 200) (1)	1.323 (3)	1.791 (2)	8.615

- (1) 200 miljoen BEF wordt afzonderlijk voorzien op het V.I.F. II A14 voor de verkeerswisselaar RUN49 te Zwijndrecht.
- (2) Inbegrepen 200 miljoen BEF die bijkomend voorzien werden voor de versnelde uitvoering van de A18-autosnelweg Veurne-Franse grens. V.I.F. II A12.
- (3) Inclusief werken aan de Ring rond Brussel : 225 miljoen BEF
- (4) 73.22 : Aanleg, inrichting en uitrusting van het wegennet in het Vlaamse Gewest met het oog op de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid met inbegrip van de aankopen en de onteigeningen alsook alle studies (inbegrepen de MER-studies)
- 73.27 : Aanleg, inrichting en uitrusting van het wegennet in het Vlaamse Gewest met het oog op de continuïteit van het wegennet, inzonderheid het afwerken van begonnen projecten met inbegrip van de aankopen en onteigeningen alsook alle studies (inbegrepen de MER-studies) nodig voor de uitvoering der werken.
- 73.28 : Aanleg, inrichting en uitrusting van fietspaden en herinrichting van wegen in functie van fietspaden in het Vlaamse Gewest met inbegrip van de aankopen en onteigeningen alsook alle studies (inbegrepen de MER-studies) nodig voor de uitvoering der werken.

Fysisch programma 1994
WEGENINFRASTRUCTUUR - ANTWERPEN

1. ALGEMENE UITGAVENBEGROTING

Artikel 73.22 :		Veiligheid + Structureel onderhoud	Milj. BEF	Rest. bedrag afwerking (*)
a. Wegverhardingen				
1	E313	Sanering en renovatie : bruggen * B19 - B20 - B21 / B42 - B43 - B45	150	1.690
2	A12	Onderdoorgang Pierstraat Rumst	365	
3		Vervangen defecte veiligheidsconstructies 0. a. vangrails, leuning, afsluitingen	20	(**)24
4		Allerlei ingrepen van beperkte omvang aan kruispunten en wegvakken met oog op verhogen van de verkeersveiligheid	50	(**)57
5	RIO	District Antwerpen Antwerpen Herinrichting kruispunt Silvertoplaan	30	
6	6.1 N121	District Brecht Brasschaat Herinrichting kruispunt Verstraetenlei	7) 8
	6.2 N153/154	St .-Lenaerts - herinrichting kruispunt	1	
7	7.1 N184	District Deurne Antwerpen Herinrichting Loosplaats + kruispunt van Breestraat	17	
	7.2 N12	Zoersel Herinrichting diverse kruispunten + fietspaden Versaliusstraat, Bethanielei, Zoerselsteenweg	30	
	8.1 N102-N126	District Geel Meerhout Herinrichting kruispunt Zittaart	7	63
	8.2 N174	Laakdal Herinrichting diverse kruispunten N174 - Industrieweg e.a.	20	
9	N10-N15	District Grobbendonk Heist op den Berg. Herinrichting kruispunt	7	50
10	N16	-District Ruisbroek Temse-Breendonk. Ongelijkvloerse kruising t.p.v. Hingene steenweg. 1ste fase	60	77
11	11.1 N171	District Wilrijk Kontich Keizershoek. Herinrichting kruispunt	10	33
	11.2 N177	Antwerpen Jan Van Rijswijcklaan - herinrichten kruispunten	35	
	11.3 N10	Boechout. Kruispunten Borsbeekse steenweg en Lispersteenweg	15	

(*) = Raming aan actuele prijzen om desbetreffende werken volledig af te werken (inclusief diversen)
 (**) = Jaarlijks te voorzien bedrag (inclusief diversen)

Artikel 73.22 :			Veiligheid + Structureel onderhoud	Milj. BEF	Rest. bedrag afwerking (*)
12			Dringend structureel onderhoud wegen		138
	12.1	A12	Boom-Aartselaar Dringende herstellingen wegverharding	45	
	12.2	R1	Ring Antwerpen Lokale dringende herstellingen wegverharding	36	
	12.3	E19	Antwerpen - Mechelen Wegnemen spoorvorming + dringende herstellingen	40	
	12.4	N16	Breendonk - Temse Dringende herstellingen wegverharding	10	
	12.5	E34	Ranst Dringend herstellen asfaltverharding	15	
	12.6	N144 N133	Loenhout - Hoogstraten Kalmthout - Wuustwezel Dringende herstellingen rijwegverharding	42	
	12.7	N14	Minderhoud - Meerle : 3e fase Dringende herstelling rijbaan + aanleg van fietspad	20	
	12.8	N13	Herentals - Geel Dringend herstellen rijweg	28	
	12.9	N12	Schilde - Westmalle - Oostmalle Dringend herstellen spoorvorming + beschadigd wegdek	13	
b. Kunstwerken					217
13		A12	Willebroek, herstellen kunstwerken over spoor SO 54 - 2de fase	25	
14		R1	Kennedytunnel Herstellen wegdek + voegconstructie	10	
15		E313	Grobbendonk Brug B.022 over spoorlijn 15 vervangen oplegtoestellen))))	
		N19/N126/ N152	Herschilde metalen bruggen over het Albertkanaal te Geel-Punt, Meerhout, Herentals))))	20
		N118	Brug t.h.v. Sas te Mol/Dessel Herschilde metalen delen)))	
Subtotaal :				1.128	
16			Diversen :	169	
TOTAAL :				1.297	2.357

Artikel 73.27 :		Verkeersafwikkeling + continuïteit	Milj. BEF	Rest. bedrag afwerking (*)
17	R14	Afwerking ring Geel 2e fase Vak N126 - N71	80	
18	R6	Afwerking ring Mechelen - 2e fase Verhardingen + afwerking	120	
19	N19	N.Z. verbinding Turnhout E34 - Geel E313 : 1e fase vak tot N123 Lichtaartse baan - onteigeningen	—	460
		Subtotaal :	200	
20		Diversen :	82	
		TOTAAL :	282	460

Artikel 73.28 :		Fietspaden	Milj. BEF	Rest. bedrag afwerking (*)
21	N124	Turnhout-Merksplas	60	
22	N124	Wortel-Merksplas onteigeningen	—	105
23	N12	Weelde-Poppel - 1ste fase	25	29 ,
24	N184	Antwerpen Leien-Loosplaats fietspaden + herinrichting kruispunten	40	23
Subtotaal :			125	
25		Diversen :	58	
TOTAAL :			183	157

Artikel 91.02 : VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS			Milj. BEF	Rest. bedrag afwerking (*)
<i>A. Leefbaarheidsprojecten</i>				
a. Doortochten				
101	N13a/N123	Herentals (met co-financiering door de stad deel t.l.v. het Vlaamse Gewest)	30	
102	N114	Hoevenen	50	
103	N14	Hoogstraten	35	
104	N123	Lichtaart	20	
b. Bestrijding geluidshinder			2.500	
105	R1	Antwerpen-Merksem geluidsschermen t. h.v. Winterling en Roederdelft	56	47
<i>B. Bijzondere projecten</i>				
106	E19	Ontsluiting Industrierrein Mechelen-Noord-EI9	90	
107		Ontsluiting Industriezone Niel-Krekelenberg te Boom	45	
108		Bouw putten weeginstallaties	4	(**)5
<i>C. Fietspaden</i>				
109	N1	Waarloos-Rumst	40	
110	N1	Kontich-Edegem-Mortsel Fietspaden + heraanleg kruispunten - 1ste fase	50	
111	R11	Mortsel - Wommelgem Fietspaden in opstand + aanpassen kruispunten	75	
112	N144	Loenhout - Wuustwezel (co-financiering)	7	35
Subtotaal :			502	
113		Diversen :	52	
TOTAAL :			554	2.587

Fysisch programma 1994
WEGENINFRASTRUCTUUR - LIMBURG

1. ALGEMENE UITGAVENBEGROTING

Artikel 73.22 :			Milj. BEF	Rest. bedrag afwerking (*)
Veiligheid + Structureel onderhoud				
1	N-	Allerlei ingrepen van beperkte omvang aan kruispunten met oog op verhogen verkeersveiligheid	15	(**)23
2	N-	Veilige schoolomgeving	10	(**)12
3	N-	Wegwerken spoorvorming	25	(**)30
4	N-	Herstellen kunstwerken	25	(**)30
5	N-A-	Leveren en plaatsen metalen geleiderails	25	(**)30
6	N-	Vernieuwen richtingssignalisatie	15	(**)18
7	A13	Lummen : verbetering vak t.h.v. verkeerswisselaar A2-A13	60	175
8	N702	Genk : modernisering Henri Fordlaan - 1e fase	50	175
9	N69	Tongeren - Oreye : 2de deel	40	
10	N717	Herk-de-Stad : vak Schulen-Lummen	32	
11	N754	Doortocht Alken	20	
12	N80	Doortocht Bevingen	30	
13	N80	Hasselt : herinrichting vak R71-N722 t.h.v. complex A13	40	
14	N29-N72	Beringen : Ring - verbetering kruispunt t. h.v. brug over Albertkanaal	5	
15	N73b	Peer : steenweg op Wijchmaal	25	
16	N-	Aanleg rotondes N744 : Onderwijslaan - A. Dumontlaan, Genk N790 : omgelegde Fabriekstraat, Overpelt N748 : Kleine Brogel	30	(**)35
17	N78	Doortocht Ophoven	10	
18	N747	Eksel : herinrichting Kerkstraat	7	
19	N72/N141	Heppen kruispunt en schoolomgeving	30	
20	N-	Herinrichting kruispunten - conflictvrije regeling	40	(**)44
21	N2	Bilzen : Hospitaalstraat : herinrichting kruispunt	6	
Subtotaal :			540	
22		Diversen :	75	
TOTAAL :			615	572

(*) = Raming aan actuele prijzen om desbetreffende werken volledig af te werken (inclusief diversen)
(**) = Jaarlijks te voorzien bedrag (inclusief diversen)

Artikel 73.27 :		Verkeersafwikkeling + continuïteit	Milj. BEF	Rest. bedrag afwerking (*)
23	N74	Noord-Zuidverbinding Omlegging Hechtel-Eksel-2de fase Aanleg tweerijstrookweg	250	
24	N73	Tessenderlo - Beverlo	60	310
		Subtotaal :	310	
25		Diversen :	40	
		TOTAAL :	350	310

Artikel 73.28 :		Fietspaden	Milj. BEF	Rest. bedrag afwerking (*)
26	N79	Borgloon-Tongeren : 3de deel, onteigeningen	—	46
27	N762	Maaseik-Kinrooi	40	
28	N763	Maasmechelen Oude Baan (grondgebied met reconversiegelden)	5	
29	N773	Maaseik - Neeroeteren	20	
30	N719	Helchteren-Peer-Meeuwen	20	23
31	N739	Stevoort - Kuringen	20	
Subtotaal :			105	
32		Diversen :	15	
TOTAAL :			120	69

Artikel 91.02 : VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS			Milj. BEF	Rest. bedrag afwerking (*)
<i>A. Leefbaarheidsprojecten</i>				
a. Doortochten				
101	N77a	Bessemerstraat Lanaken	20	
102	N730	Dorpsplein Opglabbeek	20	
103	N754a	Stationsstraat Borgloon Vak Kanunnik Darisstraat - Stationplein	20	
104	N2/N730	Markt Bilzen	12	
105	N29/N72a	2de deel Markt Beringen	50	
106	N719	Koolmijnlaan Heusden-Zolder	30	
107	N80	Doortocht Gingelom 2de deel	30	
108	N715	Doortochten Lommel Kolonie en Lommel Barrier	25	
109	N712	Dorpsstraat Overpelt	25	
110	N71/N76	Doortocht Hamont	30	
111	N712	Doortocht Lommel, 2de deel	23	
b. Bestrijding geluidshinder				
112	N-	Aanbrengen slemlagen in de agglomeraties	10	(**)12
c. Beplantingen				
113	N-	Aanbrengen functionele beplantingen	20	(**)23
<i>B. Bijzondere projecten</i>				
114		Toegangswegen toeristische projecten	p.m.	
<i>C. Bijzondere projecten</i>				
Werken die kaders in een betere afwikkeling van het openbaar vervoer.				
115	R71/N2	Hasselt - herinrichting kruispunt Kuringersteenweg Aanleg ongelijkvloerse kruisingen voor de zwakke weggebruiker en conflictvrije regeling voor voertuigen	60	380
116	N730	Bilzen : afschaffen overweg 44 : wegenwerken	30	
117		Bouw putten weeginstallaties	4	(**)5
<i>D. Fietspaden</i>				
118	N730	As : vak N723 - N75	30	
		Subtotaal :	439	
119		Diversen :	61	
		TOTAAL :	500	420

Fysisch programma 1994
WEGENINFRASTRUCTUUR - OOST-VLAANDEREN

1. ALGEMENE UITGAVENBEGROTING

Artikel 73.22 :			Milj. BEF	Rest. bedrag afwerking (*)
Veiligheid + Structureel onderhoud				
a. Wegverhardingen + structureel onderhoud				
1	A10/E40	Wegwerken van spoorvorming op vak Brabant-Gent (resterende wegvakken)	85	
2	N447	Wegwerken spoorvorming te Destelbergen	8	
3	N60b	Heraanleggen van de Steenweg op Leuze te Ronse	20	
4	N60	Wegwerken spoorvorming op vak Gent-Oudenaarde	30	
5	E17	Herstellen wegverharding op het vak Zwijnaarde - De Pinte (baanvak richting Kortrijk)	70	100
6	N8	Vervangen en/of overlagen van betonplaten in het vak Ninove-Brake1	20	
b. Herstel kunstwerken				
7		Algemene onderhouds- en herstellingswerken aan kunstwerken (nominatief op te geven en te bepalen in functie van de resultaten van de inspectieverslagen)	75	(**)60
c. Aanbrengen veiligheidsstootbanden				
8	N49	Aanbrengen stootbanden type New-Jersey op het vak Eeklo-Maldegem	40	
9	R4	Vervangen stootbanden type Dupuis door stootbanden type New-Jersey op het vak Kortrijkse steenweg - Zwijnaardse steenweg	15	
10	N44	Aanbrengen stootbanden vak Maldegem - Knesselare	10	
d. Herinrichten van kruispunten en bochtverbeteringen				
11	—	Allerlei ingrepen van beperkte omvang aan kruispunten met het oog op het verhogen van de verkeersveiligheid	10	(**)24
12	N16/N70	Herinrichting kruispunt te St .-Niklaas	25	
13	N9/N410a	Herinrichting kruispunt te Maldegem	10	
14	R40	Herinrichting kruispunt Dampoort te Gent	50	
15	N47	Kruispunt „Veldeken” te Zele t.p.v. toekomstige zuidelijke omleiding van Zele	30	
16	R41	Herinrichting kruispunt met N9 te Aalst - aanleg van een rondpunt	50	
17	N456	Kaprijke : aanleg rondpunt (plein- en Molenstraat)	10	
18	N9	Eeklo : herinrichting kruispunt met de N434/N499 - aanleg van een rondpunt	15	
Subtotaal :			573	
19		Diversen :	104	
TOTAAL :			677	184

(*) = Raming aan actuele prijzen om desbetreffende werken volledig af te werken (inclusief diversen)

(**) = Jaarlijks te voorzien bedrag (inclusief diversen)

Artikel 73.27 :		Verkeersafwikkeling + continuïteit	Milj. BEF	Rest. bedrag afwerking (*)
20	R4	Verdere afwerking Ring om Gent - buitenring		700
	20.1	Vak Beekstraat - Beukenlaan - 1e fase	200	
	20.2	Brug over de Ringvaart t.h.v. Flanders Expo	110	
		Subtotaal :	310	
21		Diversen :	40	
		TOTAAL :	350	700

Artikel 73.28 :		Fietspaden	Milj. BEF	Rest. bedrag afwerking (*)
22	N446	Aanleg fietspaden op vak Waasmunster-Belsele	40	
23	N455	Aanleg fietspaden op vak Eeklo-Sint-Laureins	30	
24	N447	Melle-Destelbergen : aanleg verhoogde fietspaden op Heusdenbaan te Melle	8	
25	N460	Aanleg fietspaden op vak Haaltert - Terjoden	35	
		Subtotaal :	113	
26		Diversen :	20	
		TOTAAL :	133	

Artikel 91.02 : VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS			Milj. BEF	Rest. bedrag afwerking (*)
<i>A. Leej'baarheidsprojecten</i>				
a. Doortochten				
101	N43	Doortocht te Deinze	30	
102	N464	Markt te Herzele (deel t.l.v. het Vlaams Gewest)	40	
103	N467	Doortocht te Berlare	9	
104	N461	Doortocht Ursel	15	
105	N435	Doortocht Zingem	30	
106	N415	Scheldewindeke - 1ste fase	20	
b. Bestrijding geluidshinder				
107		Bestrijding geluidshinder	50	
c. Beplantingen				
108		Functionele beplantingen	10	(**)12
d. Carpooling				
109	A10/E40	Parkings voor carpooling t. h.v. aansluitingscomplex te Erpe-Mere	10	
<i>B. Bijzondere projecten</i>				
110	N41	Zuidelijke ring Dendermonde Brug over de Dender te Denderbelle (gemeente Lebbeke)	130	150
111		Bouw putten weeginstallaties	4	(**)5
Artikel 91.02 / II A 14 (bijzondere projecten)				
112	Al 1/N49	Optimalisering toegang L.H.T. op L.O. Bouw verkeerswisselaar N49/R1 te Zwijndrecht (p.m. 200 milj.)		
Subtotaal :			348	
113		Diversen :	92	
TOTAAL :			440	167

Fysisch programma 1994

WEGENINFRASTRUCTUUR - VLAAMS-BRABANT

1. ALGEMENE UITGAVENBEGROTING

Artikel 73.22 :			Milj. BEF	Rest. bedrag afwerking (*)
Veiligheid + Structureel onderhoud				
a. Wegverhardingen + structureel onderhoud				
1		Wegwerken van spoorvorming op autosnelwegen en gewestwegen		550
1.1	ROB	Herstellen open verharding te Kraainem (1ste fase)	19	
1.2	N-	Distrikt Leuven Herstellen spoorvorming op verschillende gewestwegen (N3, N21, N19, N26, N264, N253, N292)	14	
1.3	E40 (A3)	Herstellen spoorvorming : A3 (kmp 4,074 en kmp 4,653)	11	
1.4	N64	Hoei-Tienen. Herstellen spoorvorming (kmp 35,9-40,75)	25	
1.5	A2	Leuven-Lummen en viaduct Wilsele	90	
1.6	R22	Woluwelaan te Machelen - vernieuwen van koolwaterstofverharding en wegwerken spoorvorming	20	
2	N-	Distrikt Asse-Vilvoorde. Herstellen cementbetonwegen (N9 en N2) (1e fase)	16	
3	N255	Herne : Edingen-Ninove : herstellen betonnen rijweg	60	
b. Kunstwerken				
4	ROB	Herstellen carbonatatie pijlers viaduct van Vilvoorde 1ste fase	40	69
5	N267	Brug over de Zenne te Weerde	20	
c. Aanbrengen van veiligheidsstootbanden				
6	A2	Plaatsen van New Jersey stootbanden tussen Wilsele en Bekkevoort	25	
d. Herinrichten van kruispunten en bochtverbeteringen				
7		Algemene onderhouds- en herstellingswerken aan kunstwerken. Nog nominatief op te geven en te bepalen in functie van de resultaten van de inspectieverslagen	44	(**)50
8		Allerlei ingrepen van beperkte omvang aan kruispunten met het oog op het verhogen van de verkeersveiligheid	10	(**)12
9	N5	Brussel-Charleroi te St .-Genesius-Rode Kruispunt „Grote Hut” met Viooltjeslaan en Brassinelaan	16	
10	N211	Vilvoorde : kruispunt Vuurkruisenlaan-Ternierstraat	15	
11	N202	Grimbergen - Kruispunt met Spaanse Lindelaan	12	
12	N278	Steenokkerzeel - Kruispunt met de N227	5	
13	N21	Steenokkerzeel - Kruispunt met Cornellestraat	5	

(*) = Raming aan actuele prijzen om desbetreffende werken volledig af te werken (inclusief diversen)

(**) = Jaarlijks te voorzien bedrag (inclusief diversen)

Artikel 73.22 :			Milj. BEF	Rest. bedrag afwerking (*)
Veiligheid + Structureel onderhoud				
14	A12	Brussel-Antwerpen te Londerzeel Kruispunt Kerkhof - Patattenstraat	50	
15	N2	Kruispunt met N227 te Nossegem	15	
16	N8	Kruispunt te Eizeringen	20	
Subtotaal :			532	
17		Diversen :	79	
TOTAAL :			611	681

Artikel 73.27 :		Verkeersafwikkeling + continuïteit	Milj. BEF	Rest. bedrag afwerking (*)
18	N262	Zaventem : Vilvoordelaan herinrichting kruispunt	15	
19	R.O.	Ring om Brussel : Welriekende dreef te Hoeilaart Supprimeren kruispunt met verkeerslichten + aanbrengen voetgangers- en fietserstunnel	35	
20	R27	Ring Tienen - voltooiing wegenis	105	
		Subtotaal :	155	
21		Diversen :	25	
		TOTAAL :	180	

Artikel 73.28 :		Fietspaden	Milj. BEF	Rest. bedrag afwerking (*)
22	N272	Pepingen - Galmaarden te Gooik (Kester) Fietspad tussen N28 en N285 in de Molenstraat en Bruneaustraat	30	
23	N28	Halle-Ninove te Gooik Aanleg van fietspad tussen Groene Jager en Zwart Schaap	22	
24	N212	Scherpenheuvel : Herselt - Averbode (2 km - continuïteit)	20	
25	N80	Landen : aanleg fietspaden vak E40-N283	20	
		Subtotaal :	92	
26		Diversen :	20	
		TOTAAL :	112	

Artikel 91.02 : VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS			Milj. BEF	Rest. bedrag afwerking (*)
<i>A. Leefbaarheidsprojecten</i>				
Doortochten				
101	N3	Doortocht Boutersem (Gecombineerd met riolering t.l.v. de gemeente)	50	
102	N202	Doortocht Sint-Annalaan te Grimbergen en Vilvoorde	50	
<i>B. Belangrijke economische projecten</i>				
103	ROB	Ring om Brussel Vervangen van brug W1 + aanleg wegenis	130	630
104		Ontsluiting industrieterrein Mollem	45	
<i>C. Bijzondere projecten</i>				
105	A12/N276	Grimbergen - aanleg van parking voor carpooling	10	
106		Referentieverkenmerken voor verschillende bestaande kunstwerken in Vlaams-Brabant	6	
107		Bouw van putten voor weeginstallaties	4	(**)5
<i>D. Fietspaden</i>				
108	N21	Kampenhout : Zijpestraat - Mechelsesteenweg Herstellingswerken met aanleg fietspaden	30	
109	N3	Aanleg fietspaden te Leuven en Bierbeek Vak Ridderstraat - Pellenbergstraat	40	
Subtotaal :			365	
110		Diversen :	55	
TOTAAL :			420	635

Fysisch programma 1994

WEGENINFRASTRUCTUUR - WEST-VLAANDEREN

1. ALGEMENE UITGAVENBEGROTING

Artikel 73.22 :			Milj. BEF	Rest. bedrag afwerking (*)
a. Wegverhardingen				
1	A10	Jabbeke (verkeerswisselaar)	40	
2	A14	Kortrijk-Waregem	20	23
3	A17	Brugge-Kortrijk - 2de fase	30	
4	A18	Jabbeke-Veurne	40	
5	N307	Jabbeke-Wenduine - 1e fase	35	
6	N34	Zeebrugge - Knokke-Heist	20	
7	N301	Poelkapelle	20	
8	N36	Izegem-Kuurne	40	
9	N382b	Waregem	15	
10	N58	Menen	10	
11	N357	Wielsbeke (St. -Baafs Vijve)	25	
12	N391	Aartrijke	40	
13	N34	Blankenberge	25	
b. Kunstwerken				
14		Algemene onderhouds- en herstellingswerken kunstwerken	30	(**)35
15	N49	Hoekbrug Damme	40	
16		Desmet de Naeyerbrug Oostende	30	
c. Herinrichten van kruispunten en bochtverbeteringen				
17		Allerlei ingrepen van beperkte of grotere omvang aan kruispunten of wegvakken met oog op verhogen van de verkeersveiligheid	25	(**)30
18	N31	Torhout, bocht Wijnendaele	20	
19	R30	Brugge, rondpunt Bouveripoort	50	
20	N33	Gistel, kruispunt Moerdijk	5	
21	N8/N36	Avelgem (Kerkhove) kruispunt	8	
22	N331	Heuvelland, kruispunt Wijschatestraat	5	
23	N337	Beernem, kruispunt Beverhoutveldstraat	7	
Subtotaal :			580	
24		Diversen :	80	
TOTAAL :			660	88

(*) = Raming aan actuele prijzen om desbetreffende werken volledig af te werken (inclusief diversen)
(**) = Jaarlijks te voorzien bedrag (inclusief diversen)

Artikel 73.27 :		Verkeersafwikkeling + continuïteit	Milj. BEF	Rest. bedrag afwerking (*)
25	R34	Torhout - 2de fase : bouw spoorwegbrug	40	120
26	N37	Zonnebeke - A19	55	
27	N367	Brugge, verbinding met R30	15	
28	N391	Omleiding Zwevegem	60	
		Subtotaal :	170	
29		Diversen :	67	
		TOTAAL :	237	120

Artikel 73.28 :		Fietspaden	Milj. BEF	Rest. bedrag afwerking (*)
30	N336	Ieper-Warneton : vak N331-Rijselpoort	30	
31	N39	Nieuwpoort-Astridlaan	30	
32	N36	Zarren-Staden	40	
		Subtotaal :	100	
33		Diversen :	15	
		TOTAAL :	115	

Artikel 91.02 : VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS			Milj. BEF	Rest. bedrag afwerking (*)
<i>A. Leefbaarheidsprojecten</i>				
a. Doortochten				
101	N376	Dudzele (+ Aquafin + Brugge)	45	
102	N36	Roeselare Diksmuidesteenweg (+ Roeselare)	25	
103	N8	Geluwe (+ Wervik)	10	
104	N35	Pittem (+ Pittem)	30	
b. Geluidshinder				
105	A14	Kortrijk - wijk Rodenburg (Marke)	15	
c. Beplantingen				
106		Functionele beplantingen	10	(**)12
<i>B) Bijzondere projecten</i>				
107	N382	Waregem - Wielsbeke, brug Schoondalestraat	25	
108	A18	Veurne - Franse grens - II A11	175	460
		II A12 (versnelde uitvoering)	200	
109		Westelijke ring Kortrijk (onteigeningen)	50	400
110	N58	Komen - A19 : 1ste fase (2de fase te voorzien op het reserveprogramma 1994 - 200 miljoen BEF)	100	230
111		Bouw putten weeginstallaties	4	(**)5
<i>C. Fietspaden</i>				
112	N321	Poperinge - Oostvletteren, 3de fase	20	
		Subtotaal :	709	
113		Diversen :	70	
		TOTAAL :	779	1.107

(*) = Raming aan actuele prijzen om desbetreffende werken volledig af te werken (inclusief diversen)
(**) = jaarlijks te voorzien bedrag (inclusief diversen)

Fysisch programma 1994

BESTUUR ELEKTRONICA, ELEKTRICITEIT EN MECHANICA

A. Verhogen van de verkeersveiligheid en verbeteren van de verkeersleefbaarheid	Instandhouding in miljoen BEF	Nieuwe installaties in miljoen BEF
1. Verlichting voetgangersoversteekplaatsen		10
2. Driekleurige seininstallaties		
- volgens advies AVVG		127
- in functie van vetustiteit	50	
3. Inwendige verlichte signalisatie	5	20
4. Verlichting autosnelwegen		
- Vervanging vetuste betonpalen door metalen palen uitgerust met breedstralende optieken volgens inspectieverslagen BIC	130	
- Levering vervangingslampen en -ballasten	80	
5. Verlichting gewestwegen		
- Nieuwe installaties doortochten, zwarte wegvakken		270
- Vervanging vetuste betonpalen volgens inspectieverslagen BIC + aanpassing doortochten	50	
- Levering vervangingslampen en -ballasten	40	
6. Praatpalen met inbegrip van kabel		
- Vernieuwing vetuste praatpalen en centrale apparatuur	22	
7. Automatische weeginstallaties		20
8. Roodlichtcamera's		20
<hr/>		
B. Vlotte verkeersafwikkeling		
1. EMU tunnels + pompstations	50	
2. Afstandsbewaking en -bediening		
- Vernieuwen afstandssturing verlichting in de provincies Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant	10	
3. Radiomobilofoon		
- Vernieuwen vetuste apparatuur en uitbreiding	9	
4. Automatische verkeerstellingen		
- Vernieuwen vetuste installatie en aanpassing	35	
<hr/>		
TOTAAL	481	537
<hr/>		
C. Herzieningen, verrekeningen, aansluitingen en allerlei	39	43
<hr/>		
ALGEMEEN TOTAAL	520	580
<hr/>		
		1.100
<hr/>		

BIJLAGE IV

EFRO (FEDER)

Europese subsidies

1. De FEDER, in het Nederlands EFRO (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling), is een fonds dat (naast het Europees Sociaal Fonds en het Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor de Landbouw) kan worden ingeschakeld voor de financiering van communautaire initiatieven die opgezet worden in de gebieden die beantwoorden aan één of meerdere doelstellingen van het Europese structuurbeleid.

De meeste van de voornoemde initiatieven werden opgezet voor het verwezenlijken van doelstelling 1 (ontwikkeling en structurele aanpassing van regio's met een ontwikkelingsachterstand), waaraan onder meer gebieden in Spanje en Portugal, maar België niet (tot eind 1993). Het is dus ook logisch dat Spanje en Portugal hierin meer steun ontvangen. De voornoemde landen, samen met Griekenland en Ierland, zullen bovendien nog over de ruime middelen uit het cohesiefonds kunnen genieten.

Vlaanderen komt, inzake de communautaire initiatieven in het raam van het Europees Structuurbeleid en met betrekking tot openbare werken en vervoer, vooral in aanmerking voor projecten in het raam van het Interreg-initiatief (voor grensoverschrijdende projecten).

De operationele programma's in het raam van het Interreg 1-initiatief moesten door de Lid-Staten ingediend zijn vóór 28.02.1991 (zie mededeling C(90)1562/3 in het publicatieblad van de E.G. van 30.08.1990).

Voor Vlaanderen werden 4 dergelijke grensoverschrijdende programma's ingediend, met elk een afzonderlijk secretariaat :

- voor de arrondissementen Hasselt, Maaseik en Tongeren, in het raam van de Euregio Maas-Rijn (samenwerking met gebieden in Nederland, Wallonië en Duitsland) ;
- voor de arrondissementen Antwerpen en Turnhout, in het raam van de Euregio Benelux-Middengebied (samenwerking met Noord-Brabant) ;
- voor de arrondissementen Brugge, Eeklo, Gent en Sint-Niklaas, in het raam van de Euregio Scheldemonde (samenwerking met Zeeuws-Vlaanderen) ;
- voor de arrondissementen Kortrijk, Ieper en Veurne, in het raam van de samenwerking tussen West-Vlaanderen en nord-Pas-de-Calais.

Infrastructuurprojecten moeten **geconcentreerd** zijn in onmiddellijk aan de grens gelegen gebieden die hoogstens overeenkomen met een arrondissement.

2. Naast de EFRO zijn er nog andere subsidie-bronnen :

de wetenschappelijke programma's van de Europese Commissie, het financieel instrument van Directoraat-generaal VII (transport) en het CEDRE.

Ook leningen bij de Europese investeringsbank zijn mogelijk. Deze laatste mogelijkheid is vooral interessant voor de minder kredietwaardige landen of regio's.

Hieronder volgt een (niet exhaustieve) opsomming van de subsidie-projecten inzake infrastructuur en verkeer waarbij het departement Leefmilieu en Infrastructuur betrokken is.

De voornoemde Vlaamse Interreg-secretariaten werden verzocht om, zodra de richtlijnen en voorwaarden van het Interreg II-initiatief (1994-1999) bekend zijn, het departement LIN in hun werkzaamheden te betrekken voor het aanbrengen van concrete projecten.

Uiteraard zou het voor Vlaanderen nuttig zijn om (zoals Wallonië) over een coördinerend bureau te beschikken dat, eventueel via de Permanente vertegenwoordiging bij de EU, nauwe contacten kan onderhouden met de Europese Commissie enerzijds en met de functionele Vlaamse administraties anderzijds.

Subsidies in het raam van het financieel instrument van D.G. VII

— Calibrering van de Leie : totale steun 5,5 miljoen ECU (1e schijf van 1,65 miljoen ECU als voorschot uitbetaald aan de Belgische Staat in november 1985, 2e schijf van 2,475 miljoen ECU wordt bij het Vlaams Infrastructuurfonds verwacht in 1994, de 3e schijf ten bedrage van 1,375 miljoen ECU wordt uitbetaald na de volledige voltooiing).

— Autoweg Antwerpen — Bergem Op Zoom (A12) : totale steun van 1,8 miljoen ECU (voorschot van 720.000 ECU in december 1986 betaald aan de Belgische Staat, 2e schijf van 540.000 ECU in oktober 1992 betaald aan de Belgische Staat, maar door te storten aan het VIF, de 3e schijf t.b.v. 540.000 werd aangevraagd om op het VIF overgeschreven te worden).

— Autoweg E40, deel Veurne — Franse grens : totale steun 3 miljoen ECU (voorschot van 1,2 miljoen ECU uitbetaald in december 1988 aan de Belgische Staat maar recuperatie door de Vlaamse Gemeenschap verzocht daar de Europese wetgeving vereist dat de subsidies terechtkomen bij de instantie die voor de uitgaven zorgt) ; 2e en 3e schijf t.b.v. 900.000 ECU volgen na de verdere afwerking van het voornoemde autoweg-vak.

— Multimodaal verkeers- en vervoersmodel (computerprogramma voor het evalueren van de gevolgen van allerlei ingrepen op het verkeer en vervoer).

Goedgekeurde subsidie : 1,6 miljoen ECU (50 % van de totale kosten) op het programma 1993.

— Voor het programma 1994 werden nog heel wat andere voorstellen inzake studies en werken ingediend, maar de Europese Commissie en het Comité Vervoersinfrastructuur heeft hierover nog geen uitspraak gedaan.

— DRIVE-programma

— PHOEBUS (Program for Harmonisation of European Bus)

subsidie : ± 20 miljoen frank.

— deelname aan de EUROTRIANGLE- en INVAID-projecten

subsidies in de vorm van vergoedingen voor gepresteerde manuren (bestemd voor de Vlaamse Gemeenschap)

— MAST-II-programma (Marine Science and Technology 91-94).

1) Project : Full scale dynamic load monitoring of rubble mound breakwaters.

Inhoud : uitdiepen van de verzameling omgevingsparameters van de buitenhavendammen in Zeebrugge.

Subsidie : 1.000.000 frank.

2) Project : Sediment transport and bedform Mobility in a sandy shelf environment (starfish).

Inhoud : studie van de parameters die de morfologie van de zandbanken bepalen, in het bijzonder de Middelerkebank voor de Vlaamse kust.

Subsidie : 3.300.000 frank/jaar over een periode van 3 jaar.

— STRUCTUURFONDSEN

Interregprogramma.

Project : Vlaams-Franse studie over de erosie-verschijnselen in het grensgebied.

Inhoud : bepalen van ingrepen tegen ontzanding van de stranden en de duinen.

Subsidie : 2.250.000 frank/jaar over een periode van 2 jaar. (de cofinanciering moet echter nog worden goedgekeurd door het kabinet).

— CEDRE

Project : Coastal zone management exchange mechanism.

Inhoud : opbouwen van een E.G.-netwerk voor uitwisseling van informatie en ervaring en het leggen van de nodige contacten voor het opstellen van voorstellen voor E.G.-projecten.

Subsidie : 600.000 frank.

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu en Infrastructuur
Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen
t.a.v. dhr. Heyse, adviseur
W.T.C.-Toren 3 / Simon Bolivarlaan 30
1210 Brussel

8 september 1993

Betreft ; Europees samenwerkingsprogramma voor de Frans-Belgische grenszone
Nord-Pas-de-Calais en West-Vlaanderen (Interreg).

In antwoord op uw schrijven dd. 03.09.1993 heb ik de eer u te melden dat, in overleg met de provincie West-Vlaanderen, volgende projecten voorgesteld werden :

- 1) Heien van 5 bijkomende buispalen t.b.v. het V.V.W., jachthaven Westhoek t.b.v. 4.742.906 BEF.
- 2) Aanschaffen van 14 marifoons t.b.v. 1.540.000 BEF.
- 3) Bouwen van 4 steigers t.b.v. de scheepvaart t.b.v. 10.800.000 BEF.
- 4) Bouwen van geleidewerken t.b.v. 5.100.000 BEF vatbaar voor Interregsteun en 8.160.000 BEF niet vatbaar voor Interregsteun.

Al deze bedragen zijn inclusief B.T.W.

Zie ook mijn schrijven dd. 27.8.1993 ref. 78.863 met bijlage.

Hieraan kan nog toegevoegd worden :
10 kajakvlotter ijzer : \pm 7 miljoen BEF.
Aanleg grote fietsroute Nieuwpoort-Duinkerke : \pm 15 miljoen BEF.

Ir. L. Van Damme
wd. hoofdingenieur-directeur

II. BEVOEGDHEDEN VAN J. SAUWENS, VLAAMSE MINISTER VAN VERKEER, BUITENLANDSE HANDEL EN STAATSHERVORMING

A. ALGEMENE BESPREKING

1. Beleidsverklaring van de Vlaamse minister

Voor een algemene toelichting verwijst de minister naar zijn algemene beleidsverklaring, in deze commissie neergelegd en uitgebreid besproken op 30 april jongstleden bij de bespreking van de uitgavenbegroting voor 1992 (zie verslag Stuk 15 (BZ 1992) – 61).

De toelichting bij programma 63.4 (algemeen infrastructuur en verkeersbeleid) wordt wel als een algemene inleiding beschouwd op vragen van algemene aard en volgt hierna. De andere toelichtingen zijn als inleiding bij de respectievelijke programma's toegevoegd, alsook de discussie daarover.

Voor het algemeen infrastructuur- en verkeersbeleid bedragen de kredieten voor 1994 42 miljoen frank. Deze basisallocatie heeft betrekking op mobiliteitsstudies, bedrijfsvervoerplannen, multi-modale modellen, verkeer en vervoer enz..

Op het vlak van mobiliteit is er o.i. op het ogenblik te weinig onderzoeksmateriaal aanwezig om op verantwoorde wijze beleidskeuzen te maken op een aantal terreinen van mobiliteit en verkeer.

I. Bedrijfsvervoerplannen : algemeen kader en uitvoering

Aan de Vlaamse Stichting Verkeerskunde werd gevraagd een uitgebreid onderzoek op te zetten naar de problematiek van de bedrijfsvervoerplannen. Eind dit jaar zal men beschikken over een drievoudig antwoord in verband met de inhoud en de opzet van bedrijfsvervoerplannen. Prof. E. Van De Voorde heeft een onderzoek gedaan in dit verband naar de potentiële markt van bedrijfsvervoerplannen in Vlaanderen en Brussel.

Het bureau Censydiam deed een diepteonderzoek naar het auto-solisme, met name motieven waarom autobestuurders zo moeilijk te overtuigen zijn hun auto te delen of een ander vervoermodus te kiezen.

En ten derde zal Langzaam Verkeer een handboek ontwerpen voor opleiding van vervoercoördinatoren. Het is immers fundamenteel voor het opstarten van bedrijfsvervoerplannen dat er permanente opvolging plaats blijft vinden door middel van vervoerscoördinatoren.

“De Lijn”, heeft inmiddels haar eerste bedrijfsvervoerplan afgewerkt en zal op korte termijn aanvangen met de implementatie ervan. De bedrijfsvervoerplannen WTC en Boude-wijngebouw, de Keiberg en Sabena zijn in onderzoeksfase.

II. Multimodaal verkeers- en vervoersmodel

Dit model wordt opgesteld ten behoeve van het berekenen van mobiliteitseffecten die resulteren uit beleidsmaatregelen. Men zal dan het impact kunnen berekenen en de effectiviteit van beleidsopties die genomen worden in het kader van de verkeersbeheersing, ruimtelijke ordening, enz..

Het model van Antwerpen is inmiddels opgestart. Voor Vlaams-Brabant met uitbreiding naar de arrondissementen Aalst en Mechelen zal eveneens een multimodaal model uitgevoerd worden. In een volgende fase komen Limburg, Oost-

en West-Vlaanderen aan de beurt. Uiteindelijk zal dit uitmonden in een verkeer- en vervoermodel Vlaanderen.

In tegenstelling tot Nederland, beschikken wij in Vlaanderen over geen actuele gegevens in verband met het verplaatsingsgedrag van personen en van de mogelijkheid om dit te beïnvloeden. Het laatste onderzoek in dit verband dateert van 1987. De volkstelling 1991 zou ook de benodigde gegevens kunnen opleveren maar het verwerken van de gegevens door het NIS verloopt te traag.

Momenteel werkt men aan de voorbereiding van deze enquête die eind 1993 zal uitgevoerd worden.

“De Lijn,, is in 1992 gestart met een campagne van de gemeentebesturen. Bedoeling is om de gemeentebesturen nauwer te betrekken bij het openbaar vervoer op hun grondgebied. De campagne legt in hoofdzaak de nadruk op informatie, door de gemeenten aan zijn inwoners voor het openbaar vervoer, de doorstroming van bus en tram en de halteaccommodatie.

In het kader hiervan hopen wij samenwerkingsakkoorden af te sluiten (convenanten openbaar vervoer) tussen het Gewest, “de Lijn,, en de betrokken stad of gemeente. De drie partijen gaan een aantal verplichtingen aan die met name openbaar vervoer en de stad te goede komen.

In eerste fase zijn dit Leuven, Mechelen, Antwerpen, Gent, Oostende en Hasselt. In een tweede fase Sint-Niklaas, Kortrijk, Genk, Aalst en Brugge. In een derde fase de overige gemeenten.

2. Bespreking

Deze bespreking over de algemene problematiek wordt zoveel mogelijk per item weergegeven.

Opmerkingen van het Rekenhof

Zoals verleden jaar heeft het Rekenhof een aantal opmerkingen gemaakt met betrekking tot “de wijze waarop en de mate waarin de beslissingen en/of maatregelen zijn getroffen die de VVM juridisch, budgettair en feitelijk operationeel dienden te maken, overeenkomstig het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de VVM”.

De heer Van Dienderen stelt vast dat de volgens het 150e boek van het Rekenhof opmerkingen zijn overgemaakt aan de bevoegde minister, maar dat daarop nog niet werd geantwoord. Hij vindt dit ongeleefd en onbetamelijk en wil daarvan de reden kennen.

De minister repliceert dat hij ondertussen wel heeft geantwoord op deze opmerkingen van het Rekenhof. De essentie van zijn repliek wordt weergegeven in de bijlage van het verslag.

Bedrijfsvervoerplannen

Inzake het opstellen en realiseren van bedrijfsvervoerplannen is in het verleden door de minister zelf een initiatief genomen, en in verband daarmee maakt de heer J. Ansoms er de minister en de commissie attent op dat er door de federale minister van Arbeid eveneens een wet op de bedrijfsvervoerplannen wordt voorbereid. Zijn er daarover contacten tussen beide betrokken ministers ?

Hierover zijn er inderdaad contacten tussen de diensten van de federale minister van Arbeid en de mobiliteitscel. De doelstellingen zijn dezelfde en het is de bedoeling de wetenschappelijke resultaten, bereikt via de mobiliteitscel, ter beschikking te stellen van de federale regering. De minister wijst op de gedane of aan gang zijnde studies van de mobiliteitscel : zo wil men bijvoorbeeld een proces op gang zetten om het „auto-solisme” (alleen rijden) terug te dringen.

Over hetzelfde onderwerp wil de heer Van Dienderen weten hoe ver het staat met de vroeger door de minister naar voor geschoven doelstelling om tegen 1995 rond te zijn met vervoerplannen van meer dan 500 reizigers ? Is er ter zake overleg met de federale minister van arbeid over gelijkaardige initiatieven ? Want tot nu toe zijn er alleen met een paar grote bedrijven zo'n plannen in de maak.

Wat dit laatste betreft, verwijst de minister naar het antwoord **OP** een gelijkaardige vraag van de heer J. Ansoms.

„De Lijn” heeft één groot bedrijfsvervoerplan met name dat van Mechelen-Noord afgewerkt en zal binnenkort aanvangen met de uitvoering. De bedrijfsvervoerplannen WTC en Boudewijngebouw, de Keiberg en Sabena zijn in de onderzoeksfase.

Achteruitgang openbaar vervoer — vergelijking met het buitenland

In Europees verband zien we, volgens de heer Vautmans, een gestage achteruitgang van het openbaar vervoer, dat steeds duurder en onaantrekkelijker wordt, terwijl het vervoer met de wagen is gestegen met 75 percent, en het busvervoer met 9 percent. Spreker wil weten of daarvan de oorzaken gekend zijn.

De minister schetst bondig de achtergrond waartegen deze problematiek moet worden gezien. Het openbaar vervoer was een sociale opdracht, historisch gegroeid van een betaalbare verplaatsing naar het werk, tot een ruimer aanbod van vervoer voor allen. Maar ondertussen kenden we een aangroei van de auto's, een verspreid bewoningspatroon en een late ruimtelijke ordening.

Dit alles veroorzaakt nogmaals een stijging van het autobezit en een dalend cliënteel voor het openbaar vervoer, vooral in de landelijke gebieden (zoals Limburg). Het probleem is nu dat er in de landelijke gebieden geen vervoersopdracht is, en dat daar het knelpunt ligt. Maar in de grote steden wordt het openbaar vervoer langzamerhand de oplossing, met de contradictie dat een aanwinst aan reizigers, niet altijd wordt omgezet in meer winst, dit omwille van de goedkopere formules (abonnementen, en dergelijke meer).

Globale mobiliteitsproblematiek — fundering van het beleid — ondernemingsplan

De heer B. Van Hooland houdt een uitgebreide uiteenzetting over wat hij noemt het rudimentaire en weinig gefundeerde beleid : er zijn geen of te weinig grondige analyses van de situatie, en bijgevolg evenmin goed gefundeerde beleidsplannen, waarover dan ook geen grondige evaluaties kunnen worden gemaakt. Hij geeft een paar voorbeelden : vaak stelt men voorop dat er een relatie is tussen prijsverhogingen en de afgang van het openbaar vervoer. Op welke analyse stoelt dit en zijn de daarop gesteunde beleidsbeslissingen dan wel de goede ? Een ander voorbeeld van ondoordacht beleid noemt spreker het aanleggen van een brug over de R4, waarna dan nog een brug zal moeten gelegd voor de

tram. Een ander voorbeeld is het lukraak her en der inrichten van grote parkings langs de autowegen, onder het mom van het principe „park and ride”.

Het lid vraagt zich derhalve sterk af of principes waarop de zogenaamde programma's van de begroting zijn gefundeerd, wel juist en goed doordacht zijn. Het kan de aangeboden programma's bezwaarlijk programma's noemen, hetgeen een beoordeling van de begroting onmogelijk maakt.

Hij vraagt of men hem op het stuk van de algemene vervoersproblematiek een beeld kan geven van de effectiviteit (dienstverlening, bereikbaarheid). Hoe staat het met 'de beleidsplanning en de beleidsevaluatie'? Hoe is de ondersteuning op het vlak van het Vlaamse Gewest horizontaal georganiseerd en hoe is de verticale interbestuurlijke structuur georganiseerd?

In deze probleemstelling past aansluitend de vraag van de heer J. Ansoms over de stand van zaken van het ondernemingsplan van de Lijn, dat wordt opgelegd door de beheersovereenkomst. Ook de heer H. Van Dienderen heeft daar zijn vragen over. Ondanks de fraaie woorden in het plan Vlaanderen 2002 is er nog steeds geen strategisch ondernemingsplan. Er gebeurt niets om de doelstelling te realiseren die vooropstelt dat het openbaar vervoer met 25 percent moet toenemen, wat eigenlijk relatief nog een teruggang betekent. Spreker kan zich niet verzoenen met de weinige woorden ter zake van de minister.

De minister verwijst naar wat hij hoger gezegd heeft over de historisch gegroeide sociale opdracht van het openbaar vervoer (betaalbare verplaatsingsmogelijkheden voor scholieren en werknemers) alsmede over het ontbreken van een echte vervoersopdracht in grote delen van het platteland. Als men daarbij de budgettaire schaarste in het oog houdt, alsmede het feit dat 70 percent van de kosten, personeelskosten zijn, dan is het moeilijk om alles uit te voeren volgens de principes van het modern management. Toch wijst de minister op de stand van zaken in verband met het strategische ondernemingsplan.

Het strategisch ondernemingsplan werd goedgekeurd door de Raad van Bestuur in zitting van 18 augustus 1993 en, onder voorbehoud van wijzigingen op advies van de ondernemingsraden, overgemaakt aan de heer minister. De besprekingen in de ondernemingsraden worden afgerond in een algemene ondernemingsraad op 25 oktober 1993.

Het strategisch ondernemingsplan geeft het vervoerbeleid van De Lijn weer op lange termijn met bespreking van de kwalitatieve en kwantitatieve normering. De operationale plannen vormen de concrete weerslag van de strategische opties per entiteit, per functioneel domein, en dit voor een duur van zes jaar.

Steun van de overheid aan het openbaar vervoer

De heer E. Beysen stelt vast dat de overheid in Vlaanderen thans jaarlijks circa 10 miljard frank subsidies verleent aan het openbaar vervoer. Spreker vraagt zich af welk beleid ter zake in andere landen wordt gevoerd. Hebben we vergelijkbare gegevens uit andere landen en welke reële marge hebben we nog?

Vergelijkbare cijfers met het buitenland bestaan ter zake niet, aldus de minister, omdat hun systeem gans anders is. De marge zal afhangen van wat elk jaar budgettair kan worden vrijgemaakt, na afweging van de beleidsprioriteiten.

Grensoverschrijdend openbaar vervoer met Nederland

Hiermee is het, blijkens een rapport dat de heer H. Van Dienderen heeft onder ogen gekregen, droevig gesteld. De verbindingen zijn schaars, men moet de bus verlaten en overstappen met lange wachttijden voor aansluiting en dat in het verenigd Europa. Er zijn ter zake maatregelen aangekondigd. Welke maatregelen kan men verwachten en tegen wanneer, aldus de vragen van spreker.

De minister wijst op de dalende trend van het gebruik van het grensoverschrijdend openbaar vervoer met Nederland. Daar is dus geen vervoersopdracht voor, met andere woorden met een sterk dalend cliënteel is het moeilijk nog bijkomende maatregelen te nemen, gezien de budgettaire krapte, integendeel men is verplicht geweest sommige verbindingen te beperken of af te schaffen.

De Lijn en NV Verenigd Streekvervoer Nederland hebben een intentieverklaring ondertekend in verband met mogelijke samenwerkingsvormen. Deze zou vóór eind 1993 geconcretiseerd worden door de oprichting van een Europees Economisch Samenwerkingsverband (EESV).

B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

1. Programma 63.2 – Gemeenschappelijk vervoer*1.1. Inleiding*

Bij de oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij in 1990 en de feitelijke start op 1 januari 1991 werd duidelijk vooropgesteld dat door de regionalisering een nieuwe elan en een nieuw gelaat werd gegeven aan het stads- en streekvervoer in Vlaanderen.

De dotatie aan „de Lijn” voor 1994 bedraagt 9,387 miljard frank (+ 4,6 %) op art. 31.01, 31.02 en 31.05 samen (in 1991 was dit 7,861 miljard frank, in 1992 : 8,385 miljard frank (+ 6,7 %), in 1993 : 8,975 miljard frank (+ 7,0 %).

Ingevolge de beheersovereenkomst afgesloten met „de Lijn” die goedgekeurd werd door de Vlaamse regering op 30 september 1992 en die betrekking heeft op het jaar 1993, stipuleert artikel 8 dat er volgens de daarin gestipuleerde formule een dotatie wordt gegeven aan „de Lijn” als bijdrage tot het evenwicht van haar exploitatierekening.

De Raad van Bestuur van „de Lijn” heeft in haar vergadering van 21 september 1993 de ontwerpbegroting 1994 goedgekeurd. De geschatte opbrengsten bedragen 4,651 miljard frank, de kosten 14,038 miljard frank. Het verschil tussen kosten en opbrengsten bedraagt bijgevolg 9,387 miljard frank. Uiteraard zal „de Lijn” de begrotingen per entiteit opstellen vanaf het ogenblik dat de definitieve cijfers goedgekeurd zijn door de Vlaamse Raad.

De minimale dotatie ingevolge art. 8 van de beheersovereenkomst (art. 31.01 + art. 31.02) bedraagt 9,096 miljard frank, maar ingevolge art. 13 van de beheersovereenkomst wordt rekening gehouden met vergrijzing, accijnsverhoging diesel en min-ontvangsten. Van 1994 wordt aldus 9,287 miljard frank voorzien.

Het bedrag op basisallocatie 31.01 stijgt in absolute termen elk jaar met ongeveer 500 miljoen. Enige toelichting bij de verschillende parameters is hier op zijn plaats.

KOSTEN

- Het aandeel van de personeelskosten (diensten in eigen beheer + overhead eigen beheer en exploitanten) in de totale kosten van „de Lijn” bedraagt 55,7 %. Op 31 augustus 1993 bedroeg het personeelsbestand 845 weddetrekkenden en 4.074 loontrekkenden (4.919 in totaal). In vergelijking met 1991 heeft dit een stijging tot gevolg van 3,16 %. De C.A.O.-onderhandelingen 1994 zullen op korte termijn gevoerd worden binnen het paritair Comité Stads- en Streekvervoer.

- Het aandeel van de facturen betaald aan exploitanten bedraagt 22,7 % van de totale kosten. Ongeveer 36 % van de buskilometers worden gereden door privémaatschappijen. De betalingen, verschuldigd aan de exploitanten worden bepaald door de Raad van Bestuur, met advies van de Contactcommissie Geregeld Vervoer over de evolutie van de standaardkostprijs. Per 1 januari 1993 bedroeg deze 68 frank per kilometer. Terloops mag er op gewezen worden dat ingevolge artikel 7 § 3 van de beheersovereenkomsten „de Lijn” een evaluatie moet maken, teneinde de contracten met de exploitanten aan het vrije marktmechanisme te toetsen, rekening houdend met de evolutie van de wettelijke bepalingen en met de wetgeving op de overheidsopdrachten. De totale tewerkstelling bij de exploitanten bedraagt 1.600 personen gespreid over meer dan 80 privémaatschappijen. De exploitatiekosten van de diensten in eigen beheer en die van de exploitanten zijn per eenheid ø gelijk.

- Het aandeel energie bedraagt 5 % van de kosten en heeft betrekking op bus- en tramvloot ten belope van 1.500 voertuigen. De stijging voor 1994 wordt ingeschat op 6,15 %. In absolute getallen uitgedrukt is dit voor brandstoffen 564 miljoen en voor elektrische energie 144 miljoen.

- Het aandeel afschrijvingen en financiële kosten bedraagt 10,3 % van de totale kosten. Afschrijvingen stijgen van 736 naar 811 miljoen, de financiële kosten stijgen met 2,11 % naar 652 miljoen. „De Lijn” kan haar investeringen met eigen middelen beperken omwille van het feit dat de kapitaalsubsidies via art. 61.012,152 miljard frank bedragen. Onder meer het aandeel rollend materieel kan via dit investeringsartikel gebeuren (het vroegere artikel 81.30, aanschaffing van specifiek rollend materiaal).

- Het aandeel van zogenaamde andere kosten bedraagt 6,1 % van de totale kosten en heeft betrekking op verbruiken, goederen en diensten en verzekeringen.

OPBRENGSTEN

- De netto-vervoerontvangsten van 1994 worden ingeschat op 4,333 miljard frank. Deze ontvangsten worden gerealiseerd door de 218 miljoen reizigers die gebruik maken van het openbaar vervoer. In 1992 werden 218 miljoen reizigers vervoerd. Biljetreizigers vertegenwoordigen 8,32 %, kaartreizigers 29,97 %, abonnementreizigers 56,50 % en andere categorieën 5,21 %. Wat de ontvangsten betreft per vervoerbewijs realiseren biljet- en kaartreizigers 60,10 % van de ontvangsten, abonnementreizigers 34,52 % en anderen 5 %.

De invoering van de magnetische ontwaardingsapparaten op alle voertuigen van „de Lijn” vóór eind 1993, levert niet alleen een eenvormig betaalsysteem op, maar maakt het gebruik van de verschillende vervoerbewijzen nog eenvoudiger.

Andere bedrijfsopbrengsten bedragen 290 miljoen en een klein bedrag van kapitaalsubsidies dateert nog van de toenmalige MIV's in Gent en Antwerpen.

Basisallocatie 12.20 bedraagt 8 miljoen en omvat allerhande uitgaven met betrekking tot de promotie van het gebruik van het gemeenschappelijk vervoer, alsook studies en enquêtes inzake de mobiliteitsbehoeften.

Basisallocatie 31.05

„De Lijn” zal in eerste instantie de in 1993, 1992 en 1991 opgestarte projecten verder ontwikkelen en afwerken. Daarnaast zullen een aantal nieuwe gemeenschappelijke vervoerprojecten gelanceerd worden.

Net zoals in de vorige jaren wordt bij de toekenning van budgetten per project het principe van een geleidelijke afbouw van de jaarlijkse bijdrage gehanteerd. Deze afbouw geschiedt over een periode van 5 jaar. Na deze tijd dient voor elk van deze projecten de meeruitgave gecompenseerd te worden door de bijkomende meerontvangsten.

De kosten voor de in 1994 verder te ontwikkelen projecten worden geschat op 32 miljoen voor :

1. Stadsdiensten (project Brugge) ;
2. Alternatieve vervoersystemen (Belbus Westhoek, Bedrijfsvervoerplan, . . .) ;
3. Evenementsbussen (Gentse Feesten, Beiaardbus, . . .).

Voor de in 1994 nieuw op te starten projecten dient een bedrag voorzien te worden van ongeveer 68 miljoen voor :

1. Stadsdiensten (Mechelen, Leuven) ;
2. Alternatieve vervoersystemen (Regiotaxi, Grensoverschrijdend verkeer, . . .) ;
3. Evenementsbussen ;
4. Promotie nieuwe vervoerprojecten.

De totaalcost voor „de Lijn” voor nieuwe gemeenschappelijke vervoerprojecten wordt geraamd op 100 miljoen frank.

Basisallocaties 61.01, 81.28 en 81.30

Sinds het begrotingsjaar 1993 werden de investeringskredieten omgezet in kapitaalsubsidies aan „de Lijn”. Tussen de Vlaamse Regering en „de Lijn” werd een samenwerkingsovereenkomst afgesloten betreffende projecten verwezenlijkt door „de Lijn” en gefinancierd door het Vlaams Gewest.

De indeling van het investeringsprogramma in verschillende rubrieken geeft tevens uitdrukking aan de inhoud van het investeringsprogramma.

In tegenstelling tot de situatie voor 1991 worden deze kapitaalsubsidies meer en meer gespreid over de vijf entiteiten. Vóór 1991 ging 95 % van deze kredieten naar de entiteit Antwerpen.

Verbetering van spoorlijnen, gebouwen, kustwerken en nieuwe spoorlijnen, doorstromingsmaatregelen, halteaccommodatie en autobusstations, bedrijfszekerheid, informatie aan de reiziger en aankoop rollend materieel komen in aanmerking van kapitaalsubsidies.

De procedure is dusdanig ontworpen dat een snelle afhandeling van de investeringsdossiers kan plaatsvinden.

De belangrijkste projecten van het fysisch programma 1994 zijn :

Premetro Antwerpen : teneinde de indienststelling van de ondergrondse verbinding van lijn 3 in de loop van 1995

te realiseren werden de dossiers m.b.t. de afwerking en eveneens deels dossiers m.b.t. de uitrustingen opgenomen. Deze vormen het vervolgprogramma van een aantal dossiers die in dit verband reeds eerder werden ingeleid en gedeeltelijk vastgelegd ;

Lijn 1 Gent : er werd uitgebreid aandacht besteed aan de nodige investeringswerken m.b.t. de verlenging van de tramlijn 1 te Gent richting Zwijnaarde, gelijktijdig werden de nodige budgetten opgenomen i.f.v. de noodzakelijke heraanleg van het K.M. Hendrikaplein in functie van de in uitvoering zijnde tramkoker naast het station NMBS ;

Kustramlijn : voor de doortrekking van de kustramlijn van De Panne naar Adinkerke werden de nodige budgetten ten behoeve van onteigeningen evenals de 1ste uitvoeringsfase voorzien ;

Eigen beddingen en herprofileringen : rekening houdend met een verbeterde doorstroming van het openbaar vervoer werden de nodige budgetten voorzien voor de realisatie van eigen beddingen ;

Reorganisatie stelplaatsen : het eerder gestarte programma i.v.m. de vernieuwing en aanpassing van de stelplaatsen in Vlaams Brabant, noodzakelijk naar aanleiding van de splitting van Brabant in Vlaams-Waals Brabant en Brussel wordt verdergezet. Tevens werd aandacht besteed aan de noodzakelijke vernieuwingswerken aan andere stelplaatsen in Oost-Vlaanderen en Limburg.

Autobusstations : verdere uitbouw en verbetering van bestaande autobusstations te Heist-op-den-Berg, Mechelen, Aalst en Brugge ;

Informatisering : 3de en laatste fase van het eerder gestarte informatiseringsprogramma van de VVM ;

Informatie aan de reizigers : er wordt voorzien in een 1ste fase voor de vervanging van de bestaande filmaanduidingen op de autobussen d.m.v. elektronische filmaanduiders ; Halteaccommodatie : ter verbetering van de bestaande halteninfrastructuur werd een 1ste fase opgenomen van investeringswerken voor de realisatie van schuilhuisjes, fietsenstallingen, enz...

Als investeringen inzake rollend materieel wordt (naast de investeringen die uit eigen middelen door de VVM gefinancierd worden) voorzien in de aankoop van voertuigen voor Antwerpen, Gent en andere steden.

Het gehele programma van art. 61.01 bedraagt 2.115,9 miljoen frank. De basisallocaties 81.28 en 81.30 tenslotte bevatten kredieten voor het honoreren van verbintenissen uit het verleden.

Strategisch ondernemingsplan en beheersovereenkomst

De beheersovereenkomst die werd afgesloten voor 1993, zal in principe, overeenkomstig artikel 2 van deze overeenkomst, met 1 jaar verlengd worden.

„De Lijn” heeft een uitgebreide evaluatie ingediend van de invulling van deze overeenkomst. Ingevolge art. 4 van deze overeenkomst heeft „de Lijn” bovendien haar ondernemingsplan voorgelegd, dat immers integraal onderdeel uitmaakt van de beheersovereenkomst.

Rekening houdend met de markt en de bedrijfsgegevens, het in evenwicht afsluiten van de exploitatierekening en de beheersovereenkomst die de financiële randvoorwaarden be-

paalt, zal „de Lijn” in 1993 en volgende jaren de nodige creativiteit aan de dag moeten leggen om de vooropgestelde reizigersstijging van 2 % te realiseren.

Zowel in de exploitatie, technische diensten en administratie zal een daling van de personeelskosten door een vermindering van de overuren, zondagsprestaties en een efficiëntere verdeling regie-pachters uitgevoerd worden.

Het ondernemingsplan van „de Lijn” heeft dit vertaald in vijf strategische opties :

1. Kwaliteitsverbetering van het aanbod : via een meer gerichte benadering van het stads-, voorstads- en streekvervoer, van het spitsuur-, daluur-, weekend- en avondvervoer, van het woon-werk-, woonschool-, evenementen- en niet-gebonden vervoer zal „de Lijn” meer rekening houden met de bestaande marktsegmentatie en haar aanbod bijgevolg ook meer differentiëren. Efficiëntere informatie over ons aanbod, een verdere integratie en vereenvoudiging van de tarieven en een confortverbetering maken integraal deel uit van deze kwaliteitsverbetering.

2. Personeelsbeleid : als essentieel onderdeel voor het efficiënt maar vooral ook klantvriendelijk functioneren van een onderneming waar het merendeel van de personeelsleden in rechtstreeks contact komen met de cliënteel, zal „de Lijn” een actief en anticiperend personeelsbeleid uitbouwen dat elke werknemer de kans geeft zich optimaal te ontwikkelen en te ontplooiën.

3. Infrastructuur en rollend materieel : nadruk hierbij ligt op modernisering teneinde de reiziger een comfortabeler vervoer aan te bieden en intern tot een efficiëntere en prijsgunstigere werking te komen.

4. Uitbouw van de nodige kennis : voor een goed beheer van het aanbod, in relatie tot de kosten en de opbrengsten is de nodige informatie vereist, zowel wat betreft bedrijfsinterne als marktgegevens.

5. Continue uitbouw van het relationeel beleid : op velelei terreinen heeft „de Lijn” er alle belang bij goede relaties te onderhouden of aan te knopen met de onderscheiden overheidsniveaus, haar klanten en diverse doelgroepen, instanties en andere belanghebbenden.

1.2. Bespreking

Tariefverhoging De Lijn

Verschillende leden (de heren H. Van Dienderen, V. Vautmans, A. Schellens) wensen te weten of te berichten over de aangekondigde tariefverhogingen juist zijn.

Het betreft hier een denkoefening binnen de Raad van Bestuur van de Lijn die uitgelekt is in de pers, aldus de repliek aan de minister. Ter vergelijking deelt hij de prijzen mee ten opzichte van de buurlanden :

Kaart 1 zone : Ndl 27,6 Belgische frank, Aken 39,2 Belgische frank, De Lijn 23,1 Belgische frank. Bij het optrekken van de prijs van De Lijn naar 25 Belgische frank zou deze bijgevolg nog gevoelig goedkoper blijven dan in de buurlanden.

De laatste jaren wordt een verschuiving vastgesteld naar goedkopere vervoerbewijzen. De MIVB bijvoorbeeld had bij een stijgend aantal reizigers een minderontvangst van 70 miljoen frank ten opzichte van de begroting (de biljetten 50

Belgische frank bleken te duur, en de reizigers schakelden over van enkele biljetten naar goedkopere formules).

Voorlopige beheersovereenkomst – verhoging met 2 percent reizigers

De heer H. Van Dienderen herinnert aan de doelstelling van De Lijn, opgenomen in het beheersplan om 2 percent meer reizigers te verwerven. Wat zijn de resultaten dit jaar ? Ook de heer V. Vautmans vraagt naar de verdeling van de kilometers. De heer E. Beysen vraagt wat men tot nu toe heeft ondernomen om de twee percent meer reizigers te halen ?

De beheersovereenkomst neemt als minimaal te verzeke- ren vervoerprestatie 116,6 miljoen km (basis 1991), in 1992 werden 119,2 miljoen km aangeboden. Einde augustus 1993 is er een stijging met 1 percent ten opzichte van einde augu - tus 1992. Van een globale afbraak van het openbaar vervoer door De Lijn is tot op heden zeker geen sprake.

De pachters rijden 36,5 percent van de autobuskilometers of 32,5 percent van de totale kilometers.

Afgeschafte lijnen – compensatie

Ook in verband met bovenstaand onderwerp heeft de Vlaamse Raad in haar resolutie van 9 juni 1993 gevraagd dat een maximale inspanning zou worden gedaan om de afge- schafte lijnen te vervangen door andere initiatieven. De heer H. Van Dienderen herinnert aan zijn schriftelijke vraag ter zake en wijst er op dat de minister in zijn antwoord toegeeft dat een aantal mensen thans geen verplaatsingsmogelijkhe- den meer hebben.

De minister deelt mee dat een herschikking in 1994 van het aanbod van de belbus wellicht nodig zal zijn : de experi- menten zijn immers afgerond en het is de bedoeling die nu meer te gaan gebruiken. Dit kan aan een kostprijs, die niet noodzakelijk hoger hoeft te zijn, dan de huidige.

Personeelsuitgaven

De dotatie aan De Lijn is dit jaar met 4 percent gestegen en vorig jaar met 6 percent, aldus de heer V. Vautmans. De totale ontvangsten bedragen 4,3 miljard frank en de perso- neelsuitgaven 7,6 miljard frank. Daar moet iets gebeuren, aldus het lid en hij wil ter zake de reden kennen van de gestegen personeelskost, de evolutie van het loonbestand en de bijkomende aanwervingen.

Hierop wordt het volgende omstandig antwoord gegeven :

Het aantal personeelsleden is gestegen van 4.867 in 1991 tot heden met 52 eenheden. In voltijds equivalent bedraagt dit + 62 eenheden.

De lonen en wedden evalueerden naast de indexaanpassin- gen met betrekking tot CAO met 1,7 percent in 1992 en 2 percent in 1993. De vergrijzing, naar aanleiding van het re- latief jong personeelsbestand, veroorzaakt, door de jaarlijk- se- en tweejaarlijkse baremaverhogingen, een meerkost van 0,67 percent per jaar.

De lonen van het rijdend personeel zijn rechtevenredig met het aantal afgelegde kilometer.

De technische diensten worden gerationaliseerd met een evolutie van het effectief van 891 naar 847 tegen einde 1993 en uiteindelijk naar 707 na enkele jaren.

De personeelskosten bevatten 685 miljoen pensioenlasten die naar de toekomst worden afgebouwd door middel van een eigen pensioenfonds met gedeeltelijke bijdrage van de werknemer zelf.

Gezinskaart daluren

Volgens een suggestie van de Bond van Jonge en Grote Gezinnen zou het verstrekken van een gezinskaart tijdens de daluren het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren aldus de heer J. Ansoms.

De minister staat niet afwijzend tegenover die suggestie maar wijst op een budgettair risico : de vraag is of de minder-ontvangst door het toekennen van een 50 percent korting aan de bestaande reizigers zal worden gecompenseerd door een verdubbeling van het aantal gebruikers ?

Toeristisch aanbod

De heer H. Van Dienderen wijst op de resolutie van de Vlaamse Raad die vraagt om het toeristisch aanbod te vergroten. Het lid wijst eveneens op de suggesties ter zake (zie punt gezinskaart daluren) van de Bond voor Jonge en Grote Gezinnen. De Lijn heeft geen equivalent voor de Multipass, in tegenstelling tot landen zoals Nederland en Duitsland. Wat overweegt De Lijn ter zake ?

De minister antwoordt dat op elke vraag ter zake kan worden ingegaan op voorwaarde dat elk initiatief in dit verband kostendekkend is, aan 100 percent van de variabele kosten.

Metropolis — Punt aan de Lijn

Meerdere leden (de heren J. Ansoms, de heer H. Van Dienderen, de heer V. Vautmans) wensen de stand van zaken te kennen van dit project.

De minister deelt mee dat — naast de inhuldiging van het bioscoopcomplex zelf — de „park and ride” site nu operationeel is. Een concessieplan ter zake wordt uitgewerkt, zodanig dat ook in de daluren van de bioscoop (overdag) de P/R functie voor de klanten van De Lijn ter beschikking staat.

Einde oktober is het lastencohier voor de transformatiewerken klaar, dan volgt het verzenden van het bulletin van aanbestedingen, met een periode van 52 dagen vóór het toekennen van de studieopdracht begin januari 1994. Het begin van de werken is gepland einde 1994 en de afwerking ten laatste in 1996.

Informatie — Opsplitsing van het aantal reizigers

De heer J. Ansoms vraagt of men al gegevens heeft over de ontwikkeling in het openbaar vervoer. Hoe ontwikkelt het verkeer zich in de diverse periodes en ten opzichte van bepaalde klantengroepen ?

Door de invoering van het magnetische ontwaardingssysteem (3 entiteiten tot op heden, West-Vlaanderen begin november, Antwerpen in de loop van december) zal De Lijn tegen het einde van het jaar in haar computersysteem beschikken over de gedetailleerde informatie met betrekking tot het gebruik van de aangeboden diensten in de verschillende perioden. Het zal mogelijk worden om daaruit de noodzakelijke gegevens te putten t.v.m. de dal-spitsuren, het klantenbestand, de verhouding week-weekende-, gebruik en dergelijke meer. Het is de bedoeling daar dan gepast op te reageren door het aanpassen van het aanbod,

Fietstram

De Lijn is tevreden over het experiment van de Fietstram, aldus de heer H. Van Dienderen. Wat zijn de concrete gegevens en de verdere concrete plannen ?

De fietstram kende 771 klanten op 1 ingezette tram. In 1994 zal de inspanning ter zake worden aangepast en deze mogelijkheid bieden.

Autoloze zondag

De heer H. Van Dienderen verheugt zich over de aankondiging van de minister van een autoloze zondag, maar vindt het moeilijk te rijmen met het beleid van budgettaire beperkingen en tariefverhoging van De Lijn. Wat zijn de concrete plannen ?

De minister deelt mee dat de plannen voor een autoloze zondag voortvloeien uit de Trein-tram-busdag. Werkgroepen zijn bezig met na te denken over de mogelijkheid van een autoloze zondag op 16 oktober 1994.

SST

De uitlatingen van de minister over de supersnelle trein, roepen bij de heer H. Van Dienderen de vraag op, hoe de minister staat tegenover sommige tracés van de SST ten noorden van Antwerpen en wat hij zal doen om verkeerde oplossingen te weren.

De bevoegdheid over de tracé-keuze berust bij de minister van Ruimtelijke Ordening en de minister wordt alleen voor advies betrokken bij het SST-project o.m. in verband met de gestegen kosten van de SST.

BSV

De dienst voor bijzonder stedelijk vervoer (BSV) dreigt te worden afgeschaft, aldus de heer V. Vautmans, die wil weten wat met die dienst en bijzonder met het personeel zal gebeuren.

De minister antwoordt dat de kredieten voor de BSV voor '94 zijn opgenomen in de globale dotatie, dat het statuut van het personeel onaangeroerd wordt gelaten en dat onder meer in samenwerking met De Lijn wordt gezocht naar een efficiënte tewerkstelling van de personeelsleden.

De Lijn en Eurosail — evaluatie

Het openbaar vervoer van De Lijn heeft ter gelegenheid van Eurosail een belangrijke inspanning gedaan om aan de massale verplaatsingsbehoefte tegemoet te komen. De heer E. Beysen wil weten met welke inzet en ten koste van welke prijs deze inspanning is geleverd en wat daarvan het resultaat was. Men kan allicht spreken van een succes qua belangstelling voor en gebruik van het openbaar vervoer, maar was het experiment ook winstgevend ?

Het experiment is in alle opzichten positief geweest, aldus het antwoord van de minister, die wijst op de enorme behoefte van het publiek (1,1 miljoen reizigers) als op de manier waarop dit werd georganiseerd en heeft gefunctioneerd om de massale verplaatsingsbehoefte op te vangen. Hierover hebben diverse instanties o.m. het stadsbestuur, het bestuur van De Lijn gefeliciteerd, voor de service en de inzet (overuren !) van het personeel. Het experiment sloot af met een batig saldo (11 miljoen frank ontvangsten ; 7 miljoen personeelskosten + andere kosten nog te evalueren).

2. Programma 63.3 – Regionale luchthavens

2.1. Inleiding

Voor de internationale luchthavens Antwerpen en Oostende zijn in de begroting 1994 volgende kredieten ingeschreven :

27,0 miljoen frank als dotatie voor het dekken van het exploitatietekort van de luchthaven Antwerpen ; 69,7 miljoen frank als dotatie voor de luchthaven Oostende ; 176,6mio voor de investeringen.

De beide luchthavens werken als diensten met afzonderlijk beheer, binnen het Ministerie van de Vlaamse gemeenschap.

De organieke regels die hierop van toepassing zijn werden vastgelegd bij Besluit van de Vlaamse Executieve van 16 december 1992.

De inkomsten van de luchthavens bestaan uit de eigen aëronautische en niet aëronautische ontvangsten en uit de dotatie-enveloppe. De uitgaven zijn samengesteld uit de personeels- en werkingskosten. Met het oog op de verbetering van de financiële situatie van de luchthavens werden bij besluit van de Vlaamse Executieve van 24 maart 1963 de luchthavenvergoedingen verhoogd. Daarnaast worden ook extra inspanningen geleverd om de inkomsten uit concessies te verbeteren.

Tegelijk worden acties ondernomen om de bekendheid van de luchthavens te verbeteren, de commerciële promotie uit te breiden en nieuwe activiteiten aan te trekken. Hierbij wordt ten eerste rekening gehouden met de randvoorwaarden op het gebied van het milieu, en voornamelijk de geluidshinder.

De erkenning door de nationale overheid van de twee Vlaamse luchthavens als Schengen-luchthavens had bijzondere gevolgen voor de inrichting van de luchthavengebouwen, waar een scheiding dient gerealiseerd tussen de passagiers van of naar de Schengen- en niet Schengenlanden. De vereiste werken worden tegen de gestelde datum van 1 december 1993 uitgevoerd. Zij zullen gevolgd worden door een algemene modernisering van de huisstijl in de luchthavengebouwen.

Het investeringsprogramma 1994 voor de beide luchthavens ziet er uit als volgt :

– voor de luchthaven Antwerpen

De investeringsprojecten voor de luchthaven Antwerpen spelen in op de stijgende trend in het passagiersverkeer. In 1993 werden immers nieuwe geregelde lijnen naar Londen City Airport en Dublin ingelegd. De investeringen beogen in de eerste plaats een uitbreiding en modernisering van het passagiersgebouw (vernieuwde vertrekzaal, kantoorruimte). Daarnaast wordt de naderingsinstallatie verder vernieuwd, met het oog op een optimale veiligheid van het luchtverkeer en zal een radiobaken van het type DVOR-DME worden geïnstalleerd wat eenvoudiger naderingsprocedures mogelijk maakt. Daarnaast zal de geïnteresseerde privésector via concessieovereenkomst de mogelijkheid krijgen op het luchthavendomein te investeren in vliegtuigloodsen en kantoorruimte.

– voor de luchthaven Oostende

Ondanks de wereldwijde economische crisis is het vrachtvervoer op de luchthaven Oostende in de loop van 1993 vrij

stabil gebleven. Nieuwe vluchten werden zoveel mogelijk naar de dag georiënteerd, teneinde de nachtrafiek verder te beperken.

De nieuwe ILS (Instrument Landing System) werd in juni 1993 ingevlogen. Deze heeft een gunstig effect op de geluidshinder bij het landen en opstijgen. Het investeringsprogramma 1994 voor de luchthaven Oostende wordt uitgevoerd in samenhang met het project tot de aanleg van een industrieterrein voor specifieke luchthavengebonden bedrijven ten zuidoosten van de luchthaven zoals voorzien in het impulsprogramma voor de regio Oostende. Hiertoe zal de rolbaan naar dit industrieterrein worden aangelegd.

Daarnaast is een krediet voorzien voor de verdere beveiliging en verbetering van de veiligheidsuitrusting van het luchthavengebouw.

Voor de beide luchthavens is op korte termijn (1994 of 1995) de vervanging noodzakelijk van de brandweervoertuigen en van enkele andere specifieke voertuigen.

Tenslotte is voor de beide luchthavens een bedrag gereserveerd voor kleinere en onvoorziene werken en verrekenningen.

2.2. *Bespreking*

Algemene optie-investeringen

Als men de begroting van de diensten met afzonderlijk beheer bekijkt dan ziet de heer J. Ansoms dat er voor de luchthaven van Antwerpen geen sprake meer is van een verlenging van de startbaan en de daarbij horende ondertunneling van de Krijgslaan. Blijft de minister bij zijn oorspronkelijke plannen van optimalisatie of wordt alleen op een status quo aangestuurd ?

De heer H. Van Dienderen stelt vast dat nergens wordt gesproken over de kerosine-vervuiling, veroorzaakt door het luchtverkeer, hoewel die vervuiling toch aanzienlijk is. Integendeel stelt spreker vast dat voor de kerosine van de regionale luchthavens geen accijnzen worden betaald en dat dan ook nog eens voor 300 miljoen frank subsidie wordt verstrekt. Het lid vraagt zich af waarom men de luchthavens niet privatiseert en ze zelf niet laat opdraaien voor de vervuiling.

Hierop repliceert de heer E. Beysen dat het privatiseren van de luchthavens voor hem geen discussiepunt is, op voorwaarde dat wordt voorzien in aanvaardbare exploitatiestandigheden, en die zijn er nog steeds niet. Zolang men met mondjesmaat blijft omgaan met de noodzakelijke investeringen, dan kan de luchthaven Antwerpen niet echt schitterende resultaten voorleggen, hoewel ze, gezien de omstandigheden helemaal niet slecht zijn. Spreker vraagt waarom de ondertunneling van de Krijgslaan, een van de sleutels voor een betere exploitatie van de Antwerpse luchthaven, niet in de begroting is terug te vinden.

De minister antwoordt dat inzake de algemene stelling over het te voeren beleid i.v.m. de Antwerpse luchthaven, de meningen nog steeds verdeeld zijn, tussen de voorstanders van uitbreiding of optimalisatie en de voorstanders van het status quo. De minister heeft in de Executieve voorgesteld om de ondertunneling in te schrijven in de begroting '94. Hij heeft dat niet bekommen. Nochtans zou een verlenging van de start- of landingsbaan, waarvoor de ondertunneling nodig is, geen bijkomend gevaar of geluidshinder meebrengen, ze-

ker als men zoals in Oostende, daarmee ook met het nieuwe ILS-systeem (Instrument landing system) vliegt. Er is voor Antwerpen een voldoende potentieel om een gezonde en leefbare luchthaven uit te bouwen, aldus de minister, maar hierover bestaat spijtig genoeg geen eensgezindheid.

3. Programma 64.2 – Havens, loodswezen en scheepvaart

3.1. Inleiding

De kredieten 1994 van programma 64.2 die tot mijn bevoegdheid behoren, kunnen aan de hand van de uitgaven-categorieën als volgt worden toegelicht.

Personeelsuitgaven : 1.651,2 miljoen frank. Dit is een stijging met 60,5 miljoen frank ten opzichte van 1993 wegens de stijging van de eigenlijke loonkosten voortvloeiend uit de doorgevoerde sociale programmatie. Werkingskosten : 805,2 miljoen frank, waarvan 167,3 miljoen frank voor terugbetalingen aan de RMT voor het terbeschikking stellen van personeel voor het Loodswezen (basisallocatie 12.41. 64.2). De inkomsten die voortvloeien uit de overeenkomst met de federale overheid in verband met de zeevaartpolitie en de douane werden opgenomen in het Infrastructuurfonds. De raming van deze inkomsten bedraagt 290 miljoen frank, die bijkomend kunnen aangewend worden voor de terugbetalingen aan de RMT.

Transferten : van de loodsrechten die in hun totaliteit worden geboekt op de middelenbegroting, dient 130,6 miljoen frank teruggestort aan Nederland (basisallocatie 35.03.64.2).

De investeringen tenslotte omvatten :

- a) De aanschaf van specifieke uitrustingsgoederen : 21,2 miljoen frank
- b) De aanpassing en uitrusting van een loodsboot met 2 snelle werkjollen, en de jaarlijkse moderniseringswerken aan bestaande vaartuigen : 80 miljoen frank
- c) Moderniseringswerken aan het loodswezengebouw te Vlissingen : 80 miljoen frank

Wat de organisatie van het Vlaamse Loodswezen betreft wordt op dit ogenblik de laatste hand gelegd aan de volgende volledig nieuwe regelgeving.

- a) Voorontwerp van Scheldereglement.

Het Scheldereglement regelt de bilaterale verhoudingen tussen Vlaanderen en Nederland wat het loodsen van vaartuigen, de bebakening en het instandhouden van de vaargeulen (met uitzondering van het baggeren) op de Schelde betreft en het gemeenschappelijk Vlaams-Nederlands toezicht daarop*

Het huidige Scheldereglement wordt mits enkele kleine aanpassingen, sedert 150 jaar toegepast.

Thans voldoet het niet meer volledig aan de moderne noden van de scheepvaart. Daarom wordt het nu gemoderniseerd en ook de recente afspraken met Nederland worden erin opgenomen (verscherpte loodsplicht, loodsen op afstand, restitutie inzake verkeersbegeleiding, verplichting van melding geschatte tijd aankomst/vertrek schip, enz.).

- b) Voorontwerp van nieuw loodsdecreet.

Dit ontwerp vervangt de federale loodswet van 3 november 1967. Het bepaalt de wijze waarop het loodsen van vaartui-

gen naar alle Vlaamse havens plaatsvindt, waarbij in feite de regeling voor de Westerschelde wordt veralgemeend. Het is immers ondenkbaar dat verschillende loodsregimes zouden gelden voor onze havens.

c) Voorontwerp van decreet tot oprichting van het Vlaams Openbaar Loodsbedrijf (VOL).

Het derde luik in deze materie wordt gevormd door dit voorontwerp. Het is de bedoeling op basis van de principes van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, het huidige bestuur van het Loodswezen om te vormen tot een autonoom bedrijf. Dit ontwerp omschrijft de structuur en bevoegdheden van het bedrijf dat het loodsen van vaartuigen op zich zal nemen.

3.2. *Bespreking*

Loodsen — Scheldereglement

De laatste tijd gebeuren heel wat ongevallen op zee veroorzaakt door onbekwame bemanningen van schepen, varende onder diverse vlaggen. De heer H. Bartholomeeussen wijst ter zake op herhaalde protesten vanuit Nederland over de gevaarlijke vrachten op de Schelde en het risico voor ongevallen door onbekwame bemanningen. Er zou een soort Scheldeverdrag in de maak zijn, met strenge voorwaarden, verscherpt loodstoezicht e.d. Het lid vraagt ter zake hoever men hiermee staat en of er geen concurrentiegevaar voor de Antwerpse haven dreigt.

Een overleg over een „Scheldereglement” is al 8 jaar aan de gang via bilateraal overleg maar is nu beëindigd en aan de Vlaamse regering bekendgemaakt, aldus de minister. Om de vaarveiligheid op de Schelde te verhogen, wordt een verscherpt loodstoezicht ingevoerd. De zeevaartpolitie heeft de verantwoordelijkheid om toe te zien op de bekwaamheid van de bemanningen. Het reglement geldt voor iedereen, zodat geen gevaar dreigt voor concurrentievervalsing.

4. **Programma 65.1 — Gebouwen**

4.1. *Inleiding*

Voor de studies m.b.t. de voltooiing van het **gebouwen-complex** te Merelbeke werden door de Vlaamse Gemeenschap de ereloon-kontrakten overgenomen, die door de Universiteit Gent afgesloten werden. De kredieten voor deze erelonen werden vastgelegd in 1992 en 1993. In 1994 blijft een ordonnanceringskrediet nodig en een beperkt vastleggingskrediet voor de aanpassing van de erelonen ingevolge contractuele prijsherziening van de werken.

In 1992 werd een belangrijk gebouwenpatrimonium door de federale overheid in eigendom overgedragen aan het Vlaams Gewest, andere gebouwen zijn nog over te dragen. Deze gebouwen moeten onderhouden worden en dit onderhoud is des te noodzakelijker omdat de Regie der Gebouwen, gelet op het vooruitzicht van overdracht, het onderhoud van deze gebouwen verschillende jaren heeft verwaarloosd. De kredieten ingeschreven onder basisallocatie 14.01, zijn uitsluitend bestemd voor het onderhoud van de administratieve gebouwen t.t.z. de kantoorgebouwen bestemd voor de huisvesting van de Vlaamse ambtenaren.

In uitvoering van het decreet van 26 juni 1991 betreffende de Universiteit Gent en het Universitair Centrum Antwerpen moet de Vlaamse Gemeenschap instaan voor de voltooiing van het gebouwencomplex voor de faculteit Diergeneeskunde te Merelbeke. De totale kostprijs van de werken wordt geraamd op 1,266 miljard fr. De ruwbouwwerken (512.000.000 fr.) werden aanbesteed in juni en zijn ondertussen gestart. Dit jaar worden nog drie loten aanbesteed, namelijk de verwarmingsinstallatie, het lot bevloering en het lot afwerking stallen. Het voorgestelde GVK van 440,8 mio fr. is noodzakelijk voor de verdere afwerking van het gebouw en de ordonnanceringskredieten voor de betaling van de uitgevoerde werken. Indien de planning van de vastleggingen kan gerespecteerd worden zijn in 1995 geen bijkomende GVK meer te voorzien.

Voor de huisvesting van de ministeriële kabinetten op het Martelaarsplein werden in 1993 reeds 2 gebouwen in gebruik genomen. In mei 1994 kan de zetel van de Vlaamse regering en het kabinet van de minister-president verhuizen naar het noordgebouw op het Martelaarsplein. De aflossing van deze investering gespreid over 9 jaren, waarna de Vlaamse Gemeenschap volledig eigenaar wordt van de gebouwen, stijgt mede met het in gebruik nemen van de opeenvolgende gebouwen. De vierde en laatste vleugel wordt eind januari 1995 volledig ter beschikking gesteld.

In de ingehuurde gebouwen zijn de inrichtingswerken, in hoofdzaak het indelen van de naakte kantooroppervlakte door de plaatsing van de niet vaste binnenwanden, ten laste van de huurder. Hoewel geen belangrijke nieuwe inhuringen en bijgevolg ook geen belangrijke nieuwe inrichtingswerken in 1994 voorzien zijn, moeten de bestaande inrichtingswerken voortdurend aangepast worden aan de wisselende behoeften van de bezettende diensten. Dit gebeurt door het Bestuur Gebouwen. Geraamd wordt dat jaarlijks 2 % van de totale wandoppervlakte (+175.000 m²) moet verplaatst of vernieuwd worden aan een gemiddelde kostprijs van 6.000 fr/m². Totaal : $0,02 \times 175.000 \times 6.000 = 21.000.000$ fr.

De eerste inrichtingskosten hebben betrekking op de werken die moeten uitgevoerd worden voor het functioneren van de bezette diensten en kabinetten en die niet konden opgenomen worden in het behoeftenprogramma zoals inrichten van vergaderzalen, keukens, burelen ministers, inkom en balie, . . . Deze inrichtingswerken zijn in vergelijking tot andere gebouwen minimaal gelet op de sleutel-op-deur-formule van de overeenkomst Martelaarsplein.

De administratieve gebouwen in eigendom overgedragen aan de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest moeten niet alleen onderhouden worden, er moet ook in deze gebouwen geïnvesteerd worden om ze aan te passen aan de evolutie van behoeftenprogramma en de normen inzake o.a. veiligheid, hygiëne en comfort. In de afgelopen jaren werden verschillende vastleggingen op de B.A. voor onderhoudswerken voor ordonnancerings door het Rekenhof geweigerd omdat deze werken op basis van haar interpretatie van de Benelux Economische Classificatie van de uitgaven en de ontvangsten van de Overheid als investeringen moeten geklasseerd worden.

in miljoenen franken
Verbouwingswerken zijn o.a. gepland voor :

- het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout ; 4,0
- renoveren en schilderen gevel en vernieuwen stookinstallatie in het gebouw Nederkouter te Gent ; 8,5
- Domein de Rode Poort te Brugge — vernieuwen zinkwerk en verbouwen orangerie ; 4,0
- Evere Olympiadegebouw — vernieuwen dak en herstellen gevels ; 7,5
- Brussel Handelskaai 7 — Gevelbekleding en buitenschilderwerk ; 3,0
- Kortrijk Passionistenlaan 82 — vernieuwen refter en keukens en vernieuwe dakbedekking ; 3,0
- Oostende Vrijhavenstraat 3 — aanpassingswerken ; 7,0
- Brugge Markt — Dienst der Wegen — algemene opfrisingswerken ; 2,5
- Brugge VDAB — aanpassingswerken ; 3,0
- Zeebrugge — Loodswezen ; 5,0
- Oostende Montgommerydal — Loodswezen — vernieuwen dakbedekking ; 2,0
- Brussel Koloniënstraat 29-31 — veiligheidswerken ; 4,0
- Gent Zwijnaarde — Geotechniek — herinrichting lokalen en herstellen vloeren ; 9,0

Het kan niet langer dat de monumenten in eigendom van de Vlaamse Gemeenschap verder verkommeren bij gebrek aan kredieten. De vooropgestelde kredieten zullen aangewend worden voor de verdere afwerking van de Landcommanderij in Alden Biesen, een eerste fase in de renovatie van Kasteel Beaulieu te Machelen en andere monumenten in eigendom van de Vlaamse Gemeenschap. Het is een eerste stap die verschillende jaren moet volgehouden worden om onze eigen monumenten voor de toekomst veilig te stellen en er een zinvolle bestemming aan te geven (90 miljoen frank).

In 1986 werd door de toenmalige Minister van Openbare Werken met de Vlaamse Gemeenschap een protocol afgesloten waarbij, voor de overdracht van de gebouwen, nog 200.000.000 fr. door de Nationale Overheid zou geïnvesteerd worden in de restauratie van de gesloten ruwbouw van de Landcommanderij Alden Biesen, de interne voltooiingswerken en afwerking ten laste zijnde van de Vlaamse Gemeenschap.

De federale overheid heeft zijn opdracht praktisch beëindigd en de restauratie van de ruwbouwwerken voltooid. Voor de afwerking is nog heel wat te verrichten. Nog ongeveer 200.000.000 fr. zou in de komende jaren moeten geïnvesteerd worden om de voltooiing van dit uniek gebouwencomplex af te werken. Ondertussen is het complex toch reeds voor ongeveer 3/4 operationeel.

De centrale diensten van het departement OND en het departement LIN zijn thans in Brussel verspreid over verschillende gebouwen.

De twee belangrijkste gebouwen zijn :

voor OND : het Rijksadministratief Centrum (RAC) blokken D en F

voor LIN : het World Trade (W.T.C.) – toren 3.

De blokken D en F van het R.A.C. zijn aan een grondige renovatie toe omdat ze niet meer voldoen aan de gestelde veiligheidsnormen inzake brand en aan de comforteisen van een modern gebouw. De kosten hiervoor worden geraamd

op minstens 2 miljard F. De beslissing inzake een eventuele overdracht ervan naar het Vlaamse Gewest blijft achterwege, wat te maken heeft met de zeer hybride situatie binnen het complex (op het vlak van circulatie, technische installaties die gemeenschappelijk zijn met de andere blokken).

De WTC — toren 3 wordt gehuurd. Vanaf november 1993 is de normale markthuurgprijs verschuldigd (ca. 8.000 F/m per jaar). De huurovereenkomst is opgezegd tegen einde november 1995, zodat naar een nieuwe huisvesting zal moeten uitgekeken worden.

Op 1 april 1993 besliste de Vlaamse regering om bij wijze van algemene offerte-aanvraag voor een promotie-overeenkomst te voorzien in één en/of twee gebouwen voor de huisvesting van hogervermelde diensten in de Noordwijk te Brussel.

Op 8 september 11. hechte de Vlaamse regering haar goedkeuring aan :

1. het door het College van Secretarissen-generaal vastgesteld behoeftenprogramma voor de huisvesting van hogervermelde diensten.

2. het ontwerpbestek „promotieovereenkomst voor een en/of twee bureelgebouwen te Brussel bestemd voor de huisvesting van hogervermelde diensten. Voor de meerkost van de verhuis naar het nieuwe complex wordt een bedrag gereserveerd van 700 miljoen fr. De aanbesteding zal plaats vinden op 25 november e.k.

4.2. *Bespreking*

Het ecologische aspect van bestekking van nieuwe gebouwen

Bij planning van nieuwe gebouwen zou in de bestekking vooraf rekening moeten worden gehouden met een aantal ecologische en zacht-vervoerbevorderende aspecten, aldus de heer H. Van Dienderen, en hij geeft ter zake een aantal suggesties. Zo zou bij het gebruik van verf en materiaal vooral beroep dienen te worden gedaan op ecologisch verantwoorde materialen. In verband met energiebesparing vraagt spreker tevens dat de isolatiecoëfficiënt stelselmatig zou worden verhoogd. Verder vraagt hij aandacht voor ruimte voor het stallen van fietsen in nieuwe gebouwen, want dit werkt vermindering van de automobiliteit in de hand. Tevens moeten voor de fietsers omkleed — en douchemogelijkheden worden voorzien.

De minister deelt mee dat voor de meeste van die problemen de aanzet is gegeven, maar hij wijst op de bezwarende erfenis van vele oude gebouwen (asbest). De hogere isolatiecoëfficiënt is prioriteit nr. 1 voor alle nieuwe en te renoveren gebouwen.

Verkoop eigen gebouwen — bouw nieuwe gebouwen

De heer V. Vautmans vraagt wat er gaat gebeuren met het Beaulieu-gebouw ? Verder verneemt hij dat het contract van WTC 3-gebouw werd opgezegd. Er is een aanbesteding voor een nieuw gebouw dat eind november 1995 zou moeten worden opgeleverd. Spreker vraagt de stand van zaken op, maar voorspelt dat de opleveringsdatum niet zal worden gehaald.

Aangaande Beaulieu deelt de minister mee dat er beslist is, dit gebouw na restauratie, te verkopen. (Voor de restauratie van eigen gebouwen is immers intussen geld uitgetrokken)

Wat het WTC 3-gebouw betreft is het contract inderdaad per 1 november 1993 opgezegd. Er zal moeten onderhandeld worden om daar nog 3 jaar te blijven aan de marktprijs (8.000,- fr./m²), want de geplande datum wordt niet gehaald, gezien de vertraging van het project, dat pas in 1996 zal klaar zijn.

C. STEMMINGEN

Ter stemming gelegd worden de aan de Commissie voor Openbaar Vervoer en Verkeer toegewezen decreetsartikelen en programma's (bevoegdheden minister Sauwens) aangenomen met 7 stemmen voor en 3 stemmen tegen.

Met eenzelfde stemming stelt de Commissie de conformiteit vast tussen de administratieve begroting en de inhoud en de doelstellingen van de algemene uitgavenbegroting.

De verslaggever,

A. SCHELLENS

De voorzitter,

E. BEYSEN

BIJLAGE

1. OPMERKINGEN VAN HET REKENHOF MET BETREKKING TOT DE VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ - DE LIJN (VVM)

In het begin van 1992 is een multidisciplinair samengestelde controleploeg van het Rekenhof gestart met een controle van de sinds 1 januari 1991 nieuw opgerichte VVM. In eerste instantie is nagegaan in welke mate en op welke wijze de beslissingen en/of maatregelen zijn getroffen die de WM juridisch, budgettair en feitelijk operationeel dienden te maken, overeenkomstig het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de VVM.

In verband hiermee heeft het Rekenhof ondermeer op 29 september 1992 opmerkingen geformuleerd aan de Minister-president van de Vlaamse Regering en aan de Vlaamse Minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming. De inhoud van deze brieven is integraal toegevoegd aan het verslag van het Rekenhof over het onderzoek van de ontwerpen van decreet houdende de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1993, dat in het najaar van 1992 aan de Vlaamse Raad is overgelegd*.

Deze brieven zijn tot op heden onbeantwoord gebleven.

Inmiddels heeft het Rekenhof tevens de jaarrekeningen 1991 en 1992 gecontroleerd**. Voorts heeft het nagegaan op welke wijze de met de Vlaamse regering gesloten beheersovereenkomst en samenwerkingsovereenkomst ten uitvoer zijn gebracht, de organisatie van de interne controle binnen de maatschappij op zijn deugdelijkheid onderzocht en het personeelsstatuut en de personeelsbezoldiging doorgelicht. Ten slotte is het in 1993 gestarte project Punt aan de Lijn aan een grondige audit onderworpen.

Het Rekenhof heeft geoordeeld dat het aangewezen is de resultaten van deze onderzoeken aan de Vlaamse Raad mede te delen in een afzonderlijk rapport, dat begin 1994 zal worden overgelegd.

* Zie Stuk 17-A (BZ 1992) – Nr. 1 van 15 oktober 1992, pp. 20-24.

** Zie de rekeningen 1991 in de bijlage bij het 150e Boek van Opmerkingen.

2. ANTWOORD VAN DE MINISTER

Aan de heer Eerste Voorzitter
van het Rekenhof
Regentschapsstraat 2
1000 BRUSSEL

18 oktober 1993

Betreft : Opmerking Rekenhof nr. N 12 J 761.329 B 1.
Juridische, budgettaire en feitelijke oprichting van de VVM

Mijnheer de Eerste Voorzitter,

In antwoord op uw aangehaalde opmerking gelieve u hierbij volgende elementen van antwoord te willen vinden :

1. De beheersovereenkomst

De eerste evaluatie van de beheersovereenkomst na één jaar is voor eerstdaags gepland.

2. De samenwerkingsovereenkomst

In vergadering van de Vlaamse regering dd. 5 mei'1993 werd onder referte VR/PV/1993/25 – punt 16 de samenwerkingsovereenkomst tussen de Vlaamse Vervoermaatschappij en het Vlaamse Gewest, goedgekeurd.

3. Personeelszaken

Deze bedenking vergt geen commentaar.

4. De begroting, de rekeningen en de boekhouding

In uitvoering van de artikelen 39 en 44 van het decreet tot oprichting van de WM bepaalt de Vlaamse Executieve de vorm, inhoud en voorwaarden voor begrotingen, rekeningen, toestandsopgaven en verslagen.

Teneinde dit op de meest efficiënte manier te structureren zal de VVM, in overleg met het Rekenhof, een ontwerp van regelen opstellen en aan de voogdijoverheid mededelen.

Een voorbereidende gedachtenwisseling over deze materie vond plaats op 6 december 1990 tussen de heren Lievens en De Schutter van het Rekenhof en de heer De Vos van de WM.

De WM zal hiervoor eerstdaags terug contact opnemen met het Rekenhof.

Met betrekking tot het tijdig overleggen van de rekeningen aan het Rekenhof kan ik het volgende mededelen.

De rekeningen 1991 werden op 23 oktober 1992 ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Gezondheidsinstellingen, Welzijn en Gezin.

De rekeningen 1992 worden momenteel op mijn kabinet onderzocht.

Zodra de rekeningen 1992 gevisieerd zijn, zal ik niet nalaten u onmiddellijk de nodige documenten te bezorgen.

Hoogachtend,

De Vlaamse minister van Verkeer,
Buitenlandse Handel en Staatshervorming.

J. SAUWENS
