

V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 1997-1998

4 december 1997

**ONTWERP VAN DECREET**

**houdende de algemene uitgavenbegroting  
van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1998**

**BELEIDSBRIEF**

**Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening**

**Beleidsprioriteiten 1998**

**VERSLAG**

**namens de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer  
uitgebracht door de heer Joachim Coens  
aan de Commissie Financiën en Begroting**

*Samenstelling van de commissie :*

*Voorzitter :* de heer Jaak Gabriels.

*Vaste leden :* de heren Joachim Coens, Carl Decaluwé, Paul Dumez, Leonard Quintelier, mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche ;

de heren Ward Beysen, Jaak Gabriels, Patrick Lachaert ;

de heren Steve Stevaert, Bruno Tobback, Robert Voorhamme ;

de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris ;

de heer Herman Lauwers ;

de heer Ludo Sannen.

*Plaatsvervangers :*

de heren Georges Cardoen, Michel Doomst, Erik Matthijs, Mark Van der Poorten, Jef Van Looy ;

de heren Marc Cordeel, Jacques Devolder, Arnold Van Aperen ;

de heren Johnny Goos, René Swinnen, Jacques Timmermans ;

mevrouw Marijke Dillen, de heer Frans Wymeersch ;

de heer Johan Sauwens ;

de heer Johan Malcorps.

---

*Zie :*

**15** (1997-1998)

- Nr. 1 : Ontwerp van decreet +Errata + Bijlagen met Addendum
- Nrs. 2 tot 8 : Amendementen
- 9-A : Verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Stadsvernieuwing en Huisvesting
- Nr. 9-B : Verslag namens de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden
- Nr. 9-C : Verslag namens de Commissie voor Cultuur en Sport
- Nr. 9-D : Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud
- Nr. 9-E : Verslag namens de Commissie voor Media-beleid
- Nr. 9-F : Verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

**803** (1997-1998)

- Nr. 1 : Beleidsbrief

*Zie ook :*

**12** (1997-1998)

- Nr. 1 : Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

**13** (1997-1998)

- Nr. 1 : Toelichtingen + Addendum

**17** (1997-1998)

- Nr. 1 : Verslag van het Rekenhof

## INHOUDSOPGAVE

|                                                                                                                                                                                                   | Blz. |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| I. ALGEMENE BESPREKING                                                                                                                                                                            | 4    |
| A. Inleidende uiteenzetting door de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening                                                                    | 4    |
| 1. Ruimtelijke ordening                                                                                                                                                                           | 4    |
| 2. Openbare werken en vervoer                                                                                                                                                                     | 5    |
| B. Bespreking                                                                                                                                                                                     | 10   |
| 1. Algemene opmerkingen                                                                                                                                                                           | 10   |
| 2. Ruimtelijke ordening                                                                                                                                                                           | 11   |
| 2.1. De uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen                                                                                                                                    | 11   |
| 2.2. De administratie ruimtelijke ordening                                                                                                                                                        | 12   |
| 2.3. De verlaging van het BTW-tarief voor de bouwsector                                                                                                                                           | 13   |
| 3. Openbare werken en vervoer                                                                                                                                                                     | 13   |
| 3.1. Het infrastructuur- en mobiliteitsbeleid en de financiering ervan                                                                                                                            | 13   |
| 3.2. De mobiliteitsconvenanten                                                                                                                                                                    | 15   |
| 3.3. De wegeninfrastructuur                                                                                                                                                                       | 16   |
| 3.4. De Lijn                                                                                                                                                                                      | 20   |
| 3.5. De havens en waterbeheersing                                                                                                                                                                 | 20   |
| 3.6. De waterwegen                                                                                                                                                                                | 22   |
| 3.7. De regionale luchthavens                                                                                                                                                                     | 23   |
| II. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING                                                                                                                                                                    | 24   |
| A. Decreetsbepalingen                                                                                                                                                                             | 24   |
| B. Begrotingstabel                                                                                                                                                                                | 24   |
| III. INDICATIEVE STEMMINGEN                                                                                                                                                                       | 25   |
| BIJLAGEN                                                                                                                                                                                          | 27   |
| Bijlage 1 : Het fysisch programma voor de waterwegen                                                                                                                                              | 28   |
| Bijlage 2 : Het indicatief driejarenprogramma 1998-2000 voor de wegen, met overzichtskaarten per provincie van de knelpunten op de gewestwegen                                                    | 51   |
| Bijlage 3 : Overzichtstabellen kredieten havens en waterbeheersing (1996-1998), binnenvaart (1995-1998), administratie ondersteunende studies en opdrachten ( 1995-1998) en wegennet (1996-1998). | 123  |
| Bijlage 4 : Logboek, nieuwsbrief voor de hervorming van het Zeewezen, nr.1, oktober 1997                                                                                                          | 127  |

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer heeft de haar toegewezen bepalingen van het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1998 behandeld op woensdag 12, donderdag 20, dinsdag 25 en woensdag 26 november 1997. In samenhang daarmee werd eveneens de beleidsbrief "Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening. Beleidsprioriteiten 1998" besproken. De besprekingen vielen uiteen in 2 delen. Na een inleidende toelichting van de minister bij de beleidsbrief, werd in een algemene bespreking van gedachten gewisseld over het beleid inzake ruimtelijke ordening en inzake openbare werken en vervoer. De neerslag van deze besprekingen is te vinden in hoofdstuk I van dit verslag. Vervolgens bevat hoofdstuk II de artikelsgewijze bespreking. De indicatieve stemming in hoofdstuk III sluit dit verslag af.

## I. ALGEMENE BESPREKING

A. Inleidende uiteenzetting door de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening

### 1. Ruimtelijke ordening

De uitgangspunten en strategische doelstellingen van de beleidbrief 1995 blijven onverkort van kracht voor het voeren van het ruimtelijk beleid in 1998. De minister citeert de basisdoelstelling uit de beleidbrief 1995: "Duurzame ruimtelijke ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit zijn de hoekstenen van het Vlaamse ruimtelijk-ordeningsbeleid. Vlaanderen heeft nood aan een duidelijk ruimtelijk referentiekader, het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Ruimtelijke planning zal het kader bieden voor de ruimtelijke ontwikkeling van de verschillende maatschappelijke activiteiten. Dit kader zal wettelijk dienen vastgelegd te worden."

De minister stipt aan dat in 1997 het openbaar onderzoek rond het RSV georganiseerd werd en het advies van Vlacoro tijdig aan de Vlaamse regering en aan het Vlaams Parlement voorgelegd werd. Het RSV werd op 23 september door de Vlaamse regering definitief goedgekeurd en werd door het Vlaams Parlement bekrachtigd. Tijdens de volgende jaren dienen de bindende bepalingen van het RSV geoperationaliseerd en uitgevoerd. Dat vereist zeer veel arbeidsintensief beleidsvoorbereidend onderzoekswerk. De dagelijkse uitvoering

ervan kan niet worden ingepast in het takenpakket van de afdeling ruimtelijke planning. Het opmaken van voorstellen van afbakening zal steeds uitbesteed worden. De afdeling ruimtelijke planning staat in voor de coördinatie, voor de inhoudelijke opvolging en voor het overleg met de betrokken overheidssectoren en met de lagere besturen. Het budget voor onderzoek en studies betreffende de ruimtelijke ordening blijft behouden op het niveau van 1997.

Voor de minister is een aangepast grond- en pandenbeleid een noodzakelijk instrument voor de operationalisering van het RSV. In het kader van het decreet van 24 juli 1996 zijn subsidies mogelijk (1) aan een initiatiefnemer met het oog op de realisatie van een project, (2) aan gemeenten voor de actualisering van de inventaris van de onbebouwde percelen en voor een herverkavelingsinitiatief en (3) aan de provincies om een eenvormige methode te ontwikkelen voor de registratie van gegevens met het oog op de uitbouw van een grond- en pandenbank.

In het kader van het decreet De Serrano van 16 juni 1982 zijn subsidies mogelijk aan openbare instellingen en besturen voor het voeren van een sociaal grondbeleid. De subsidies voor de sanering en renovatie van verlaten bedrijfsruimten moeten er toe bijdragen dat leegstaande bedrijfsruimten snel weer worden opgenomen in het marktaanbod.

Door een heffing op de verlaten en verwaarloosde bedrijfsruimten en door het mogelijk maken van subsidie-aanvragen door privé-initiatiefnemers verwacht de minister vanaf eind 1998 een versneling van dit beleid. Het budget voor grond- en pandenbeleid blijft behouden, maar wordt overgeheveld van het programma 62.6 naar het activiteitenprogramma 62.1. De benaming van dit laatste programma wordt uitgebreid tot "Ruimtelijke ordening, stedenbouw en grondbeleid". In dat programma wordt een nieuwe basisallocatie gecreëerd die ondersteuning door het Vlaams Gewest van strategische projecten in het kader van het RSV mogelijk moet maken. Het Vlaamse Gewest zal in een besluit van de Vlaamse regering vastleggen welke zaken voor subsidie in aanmerking komen. De minister verduidelijkt dat hij vooral denkt aan de ondersteuning voor het opzetten van een specifieke organisatie en financiële ondersteuning voor de projectwerking. De projecten moeten worden gerealiseerd door de bevoegde sectoren en eventuele privé-partners. Voor de ondersteuning daarvan wordt een budget voorzien van 10,7 miljoen frank.

De naleving van de wetgeving over ruimtelijke ordening moet verder worden verbeterd. De minister stelt dat het overtreden van deze wet uit de sfeer van de aanvaarde misdrijven moet worden gehaald. Een goed handhavingsbeleid is een noodzakelijk instrument voor het voeren van een efficiënt beleid. Het budget blijft behouden op 200 miljoen frank in 1998. De vereiste budgetten voor planschadedossiers worden geraamd op 150 miljoen frank. Het resterende bedrag is voor kosten die verbonden zijn aan de dwanguitvoering van afbraakwerken door het Vlaams gewest. Die worden geraamd op ongeveer 30 in 1998. De hieraan verbonden uitgaven worden eerst aangerekend op de begroting van het programma 62.1, maar zullen daarna teruggevorderd worden bij de overtreder.

De minister vestigt de aandacht op andere nieuwe beleidsaccenten : de verhoogde budgetten voor subsidies en cofinanciering van internationale projecten en de inspanning voor het opmaken van een voorlopige percelenkaart. Met behulp van de cofinanciering van de Europese Commissie van de programma's North Western Metropolitan Area en Maas-Rijn kan Vlaanderen volwaardig deelnemen aan deze programma's. In 1998 start het ondersteunend centrum GIS-Vlaanderen met het inscannen van kadasterkaarten. De administratie AROHM zal een derde van de aanmaakkosten op zich nemen om de verdere automatisering van de werking van AROHM in alle buitendiensten en op het hoofdbestuur mogelijk te maken.

## 2. Openbare werken en vervoer

Voor de minister staat het vast dat niemand nog zal ontkennen dat mobiliteit van groot maatschappelijk en economisch belang is. Rekening houdend met de termijnen die nodig zijn om bij te sturen en te heroriënteren en met de complexer geworden afwegingsprocedures, groeit meer en meer het besef dat de tijd dringt.

De minister wijst op de problematiek van het groeiend onevenwicht van intensiteit en capaciteit. Er ontstaat congestie, voornamelijk op de toegangswegen van en naar de stedelijke centra en steeds meer op de interstedelijke verbindingen. De resultaten van de eerste provinciale modellen wijzen er op dat deze problematiek bij ongewijzigd beleid enkel maar zal toenemen. Tegelijkertijd is er het gevaar dat sommige bevolkingsgroepen steeds minder mobiel worden, wat tot sociale en economische uitsluiting kan leiden.

De negatieve weerslag van de autogerichte mobiliteit op de leefbaarheid neemt in de ogen van de minister soms zeer extreme vormen aan. Gelukkig blijft de onveiligheid afnemen. Sedert 1990 is het aantal ongevallen op Vlaamse wegen met meer dan 20 percent gedaald en het aantal doden en dodelijk gewonden zelfs met meer dan 30 percent. De verminderde bereikbaarheid van stedelijke en economische centra is negatief voor de economische activiteiten. Maar anderzijds kan men zonder structurele ingrepen niet de leefbaarheid en de veiligheid van woon- en leefomgeving verbeteren.

Het debat over de doelstellingen en de maatregelen lijkt de minister niet eenvoudig. De tegenstellingen tussen de diverse betrokken partijen zijn meestal groot. Dit is reeds het geval indien het om traditionele maatregelen langs de aanbodzijde gaat, voornamelijk investeringen voor infrastructuur, dit omwille van de impact op overheidsbudgetten, ruimte en milieu.

Het is nog moeilijker als ook maatregelen langs de vraagzijde worden genomen. Met elementen als beïnvloeding van mobiliteitsgedrag en prioriteiten bij doelgroepen, wordt de discussie er niet gemakkelijker op. En nochtans is het de overtuiging van de minister dat ook op dit gebied de discussie moet worden gevoerd. Uit simulaties met provinciale verkeersmodellen blijkt immers dat een beleid dat de vraag volgt, met grote infrastructuurwerken, bijna steeds tot een verschuiving en zelfs toename van de congestie blijkt te leiden. De minister is dan ook zeer verheugd dat de sociale partners te kennen hebben gegeven dat zij een rol willen spelen in dit debat, in eerste instantie vanuit het overleg binnen de SERV. Overleg is noodzakelijk.

In het voorjaar 1997 werden door de administratie en het kabinet van de minister de krachtlijnen van het mobiliteitsdebat uitgezet in het ontwerp Strategisch Plan Toegankelijk Vlaanderen. Het Strategisch Plan beoogt op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen. De verplaatsingsmogelijkheden voor alle doelgroepen moeten op een selectieve en billijke manier worden gewaarborgd. Ondanks de toenemende mobiliteit moet men de verkeersleefbaarheid minstens op het huidige niveau handhaven. De trendmatige daling van de verkeersonveiligheid wordt voortgezet. Deze doelstellingen zullen geleidelijk aan worden gerealiseerd.

Recent werden heel wat initiatieven genomen. De minister verwijst hier bijvoorbeeld naar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen waarin het ruimte-

lijk kader voor het mobiliteitsbeleid wordt gegeven. Het gaat hier over de tegenstelling tussen de wens tot verhoogde bereikbaarheid en de wens tot verhoogde leefbaarheid. Het is een nodige maar onvoldoende basis om het Vlaamse mobiliteitsbeleid gestalte te geven.

De minister verwijst in dit verband ook naar de mobiliteitsconvenants : de samenwerkingsovereenkomsten tussen de gemeenten, het Vlaams gewest en De Lijn. De basisdoelstelling is een gedeelde verantwoordelijkheid voor de infrastructuurplanning, voor de mobiliteitsproblematiek en de ruimtelijke implicaties. De convenants zijn middelen waarmee alle instrumenten op een geïntegreerde manier worden ingezet. Er worden via de mobiliteitsplannen duidelijke doelstellingen vooropgesteld en de verwachte resultaten worden aangegeven. Op dit ogenblik zijn er reeds meer dan 154 mobiliteitsconvenants ondertekend. Nog voor de einde van het jaar zal meer dan de helft van de Vlaamse gemeenten een dergelijke overeenkomst hebben afgesloten. Dit succes toont volgens de minister aan dat alle betrokkenen hun verantwoordelijkheid willen opnemen.

In 1997 werd een eerste evaluatie van de mobiliteitsconvenants doorgevoerd. Dat leidde tot diverse verfijningen, er werden ook drie nieuwe bijakten gecreëerd. De Vlaamse regering keurde dit goed in juli 1997. De minister beklemtoont dat de convenants op verschillende terreinen tot een doorbraak geleid hebben. Zo zijn de overdracht van wegen en het stand-stillprincipe in het parkeerbeleid bespreekbare thema's geworden. De betrokkenheid van de gemeenten bij de organisatie van het openbaar vervoer is sterk toegenomen. Het convenantbeleid zal versterkt worden doorgezet. Het budget zal in 1998 tot 650 miljoen frank worden opgetrokken.

De selectieve verbetering van de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten is eveneens een belangrijke beleidslijn. De bindende bepalingen van het RSV geven het ruimtelijk kader hiervoor aan.

De minister verduidelijkt dat het programma voor de havens en de maritieme toegangswegen afgeleid is uit het strategisch plan 1995-2004 voor de Vlaamse Zeehavens. Het komt er op neer dat de maritieme toegangswegen tot de Vlaamse havens worden onderhouden en dat de verdieping van de Westerschelde en de vaarpassen in zee worden gerealiseerd, met de daaraan verbonden aspecten voor het behoud van de natuurwaarden. Door de vrijgemaakte bijkomende GIMV-kredieten voor de

ontsluiting van de zeehavens, konden in 1997 nog belangrijke werken worden opgestart. De totale kostprijs bedraagt ongeveer 1.920 miljoen frank, waarvan ongeveer 700 miljoen frank in 1997 wordt vastgelegd. In 1998 zal er nog 850 miljoen frank nodig zijn. De minister deelt de commissie mee dat het Vlaams gewest niet meer moet tussenkomen in de exploitatiekosten van de Liefkenshoektunnel. De vrijgekomen kredieten van 390 miljoen frank worden hierdoor nagenoeg volledig overgeheveld naar de VIF-begroting. Daar wordt het toegevoegd aan het investeringsbudget voor de uitbouw van de havens.

De derde beleidslijn die de minister in zijn Beleidsbrief uittekent, bestaat erin de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer substantieel te verbeteren. Dat kan door het verhogen van het aanbod, het net van De Lijn via de netnormering te herstructureren, de doorstroming te verbeteren, het rollend materieel te vernieuwen, de voorstedelijke tramnetten uit te bouwen, de halteplaatsen en informatie aan de reiziger op punt te stellen, de vervoerbewijzen te integreren en het vervoer voor kansarmen aantrekkelijker te maken.

De minister informeert de commissie over het project dat de verkeerslichten beïnvloedt. De eerste fase zal in de eerste helft van 1998 worden gerealiseerd. De tweede fase volgt onmiddellijk. In totaal gaat het om ongeveer 500 kruispunten. In de loop van 1996 en 1997 werden 1900 voertuigen uitgerust met de nodige apparatuur. Waar nodig zullen aan de kruispunten met verkeerslichtenbeïnvloeding ook kleine infrastructurele ingrepen worden doorgevoerd in 1998. Daarnaast werden in het kader van mobiliteitsconvenants talrijke afspraken met steden en gemeenten gemaakt omtrent de aanleg van vrije tram- en busbanen. De reeds gestarte projecten zullen verder worden uitgevoerd : het betreft de lijnen Gent-Zwijnaarde, Antwerpen-Zwijndrecht en Adinkerke-De Panne. Daarnaast zullen de voorbereidingen worden voortgezet van een aantal nieuwe projecten, waaronder : de verlenging van tramlijn 3-Bredabaan in Antwerpen, tracé-studies voor tramuitbreidingen naar Boechout, Edegem en Kontich, de afwerking van de noord-zuidas en de oost-westas in Antwerpen en de doortrekking van de tramlijn naar Flanders Expo in Gent.

De minister herinnert aan het samenwerkingsakkoord, dat op 18 maart 1997 tussen NMBS, de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) en het Vlaams Gewest gesloten werd. Daardoor werden verschillende projecten inzake de modernisering van de stationsomgeving, de verbetering van de

informatieverstrekking en de verbetering van de aansluitingen verwezenlijkt. Verschillende nieuwe projecten staan op stapel. Verdere stappen ter modernisering van de informatieverspreiding en ter affichering van de aansluitingen zullen in 1998 worden gerealiseerd.

Voor de dotatie aan de VVM als bijdrage tot het evenwicht van haar exploitatierekening en uitgaven in verband met de invoering van mobiliteitsconvenants is in 1998 9.986,7 miljoen frank gereserveerd. Daarnaast is er een budgettaire ruimte van 2.256,1 miljoen frank aan vastleggingskredieten, met daaraan toegevoegd een leningsmachtiging van 1 miljard frank.

Een volgende beleidslijn is de behoefte-analyse aan infrastructuurwerken en aan openbaar-vervoerexploitatie verder te operationaliseren. Hierdoor streeft de minister een grotere doelmatigheid en efficiëntie na. Gezien de beperkte middelen moeten prioriteiten worden gesteld op basis van een vooraf opgestelde behoefte-analyse. In deze analyse worden de meest relevante criteria voor het betrokken beleidsveld samengebracht.

De minister geeft vervolgens een omstandige toelichting bij het driejarenprogramma voor de wegeninfrastructuur. Meer bepaald benadrukt hij de inspanningen die geleverd zijn om volgens een objectieve methode de bestaande noden te inventariseren en prioriteiten toe te kennen.

Het Vlaams Parlement, aldus de minister, heeft in een motie het belang van deze beleidsdoelstelling erkend. Vorig jaar werd met deze, voor Vlaanderen nieuwe, methodiek al gestart bij de categorisering van de wegen, dit jaar is die nog verder verfijnd.

Met het oog op de realisatie van dit programma en zijn meer specifieke onderdelen, worden alle knelpunten in verband met doortochten, fietspaden en kruispunten geïnventariseerd. Daarna worden hieraan prioriteitsscores toegekend. Voor de gehanteerde formules verwijst de minister naar de memorie van toelichting bij het ontwerp van decreet en naar de uiteenzetting van de heer Van Damme. Het basisprincipe is uiteraard dat de meest prioritaire knelpunten het eerst aangepakt worden. Deze gestructureerde werkwijze lijkt de evidentie zelf, zo voegt de minister toe. Toch vereist deze werkwijze een grondige mentaliteitswijziging. Er was bijgevolg enige terughoudendheid bij de administratie, die voor een vertraging van de projectuitvoering en een desorganisatie van de bestaande infrastructuurplanning vreesde. Hoewel de inventarisatie tot de strategische taken van de

overheid behoort, hebben de provinciale afdelingen van de administratie Wegen en Verkeer hier totnogtoe geen grondig werk van gemaakt. De minister onderzoekt momenteel hoe deze continue inventarisatie het best kan worden georganiseerd. Mogelijkerwijze is hier een taak voor de provinciale overheid weggelegd.

Met dit meerjarenprogramma is de taak niet beëindigd : niet alleen de knelpunten zelf maar ook de analysemethode evolueert voortdurend. De afwegingsmethode is momenteel nog vrij rudimentair en zal verder worden verfijnd. De vier parameters, namelijk verkeersveiligheid, leefbaarheid, multimodale bereikbaarheid en duurzaamheid van de infrastructuur, moeten ingepast worden in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Deze parameters kunnen bovendien worden veranderd en aangevuld.

De minister wil er nog de aandacht op vestigen dat de rangorde van de prioriteiten in het driejarenprogramma niet volledig overeenstemt met het uiteindelijke programma. Eenmaal de prioriteiten zijn vastgelegd, dient immers de uitvoerbaarheid van elk project onderzocht. Mogelijke belemmeringen daarbij zijn betwistingen over onteigeningen en de procedures van bijvoorbeeld gewestplanwijzigingen. Daarom geeft de laatste kolom telkens aan in welk jaar een bepaald project ten vroegste kan worden uitgevoerd.

Bovendien verheugt de minister zich over een aantal nieuwe initiatieven. Zo is er een budget voor carpool-parkings, voor knelpunten rond scholen en voor het programma overdracht van wegen, die alle gegroepeerd zijn onder de noemer bijzondere projecten.

De heer Raf Van Damme, hoofd van de afdeling wegenbeleid- en beheer, verduidelijkt bij dit onderdeel de gehanteerde methodologie en geeft een overzicht van de resultaten voor de 3 onderzochte beleidsvelden. De administratie heeft met de objectieve behoefteanalyse er voor geopteerd doelmatig te werken : men wil die projecten selecteren die de meeste maatschappelijke effecten zullen genereren.

Voor wat het beleidsveld fietspaden betreft, dient een onderscheid gemaakt tussen fietspaden langs gewestwegen in en buiten de bebouwde kom, zo stelt de heer Raf Van Damme. Het project fietspaden slaat alleen op fietspaden die buiten de bebouwde kom of in stedelijke agglomeraties liggen. De overige zijn terug te vinden in de doortochtprojecten. Via de mobiliteitsconvenants en de

mobliteitsplannen zal de administratie ook gegevens kunnen leveren die voor andere fietspaden relevant zijn.

Er werd uitgegaan van potentiële fietsers die fietsen attractief vinden voor relatief korte afstand en wegens de attractiepolen langs de fietsroute. Op basis van deze uitgangspunten heeft de afdeling wegenbeleid en -beheer verschillende criteria opgesteld. Een eerste criterium heeft betrekking op het potentieel aan schoolgaande fietsers, aangezien vooral scholieren van de fiets gebruik maken. Een tweede criterium is de lengte van het fietspad : hoe korter het fietspad, hoe efficiënter. Een derde criterium zijn de attractiepolen langs dit fietspad, waarbij een onderscheid werd gemaakt tussen polen die een piek van verkeer creëren, zoals scholen en bedrijven, en attractiepolen die een meer gespreide verplaatsing creëren, zoals winkels of openbare diensten.

Vervolgens licht de heer Raf Van Damme het volgende beleidsveld, de doortochten, toe. Doortochten zijn gelegen binnen een bebouwde kom. De beleidsdoelstelling is het nastreven van een evenwicht tussen de verschillende verkeersgroepen, -activiteiten en -functies langs de weg. De graad van verkeersleefbaarheid wordt bepaald door verschillende indicatoren. De volgende criteria werden in aanmerking genomen :

- de oppervlaktetextuur van de weg, waar de diverse graden van verharding bepalend zijn voor de geluidsoverlast,
- de verschillende verkeersgebruikers en hun gedrag, waarin volgende elementen een rol spelen : het percentage zware voertuigen, de bezettingsgraad, het ruimtebeslag van motorvoertuigen in vergelijking met andere weggebruikers, het aantal fietsers en bromfietsers, en de zogenaamde V85 rijsnelheid (dit is de vergelijking tussen de toegelaten snelheid en de werkelijke snelheid van 85% van de voertuigen),
- de structurele inplanting van de doortocht en
- de aanwezigheid van attractiepolen.

Het laatste beleidsveld zijn de kruispunten. Er zijn de zogenaamde black points, wat een kruispunt is waar het laatste jaar minstens 3 ongevallen met lichamelijk letsel zijn gebeurd. Prioritair zijn de kruispunten waar de meeste ongevallen gebeuren met lichamelijke letsels, op basis van informatie die door het Nationaal Instituut voor de statistiek (NIS) wordt aangeleverd. Het NIS wijst echter een

ongeval steeds toe aan de dichtstbijzijnde hectometerpaal, waardoor de ligging van een kruispunt kan vertekend worden. Om dit te vermijden werkt men aan de hand van zones, afgebakend door twee hectometerpalen, wat meer representatief is voor de omschrijving van de notie kruispunt. Zo een kruispunt is gevaarlijk als er zich gedurende het afgelopen jaar minstens 5 ongevallen voorgedaan hebben. De prioriteitsbepaling werd vastgesteld volgens volgende formule :  $x + 3y + 5z$ , waarbij  $x$  het aantal ongevallen met lichtgewonden,  $y$  het aantal ongevallen met zwaargewonden en  $z$  het aantal ongevallen met dodelijke slachtoffers is.

De heer Raf Van Damme rondt af met een situering van de knelpunten op de gewestwegenkaarten. Op basis van de meting werd de kaart van 1996 onderverdeeld in vijf categorieën. Op de kaart vindt men onmiddellijk visueel de verschillende knelpunten terug. De projecten uit het driejarenprogramma kunnen ook worden teruggevonden : ze zijn aangeduid door een cirkel met het nummer van het project in. De locatie van het project wordt aangeduid door een onderbroken zwarte lijn. Op de kaart zijn ook de gevaarlijke kruispunten en zones aangeduid. De metingen gebeuren nu nog om de twee jaar, in de toekomst zal dit dankzij de nieuwe meetapparatuur jaarlijks kunnen gebeuren, zo besluit de heer Raf Van Damme.

De invoering van de principes van objectivering kan voor 1998 nog niet integraal worden toegepast, zo verklaart de minister. Momenteel wordt nog geen rekening gehouden met de categorisering van de wegen. Door met deze categorisering wel rekening te houden zal een gedifferentieerde evaluatie van de aspecten veiligheid, leefbaarheid en onderhoudsbehoeften mogelijk worden, dit in overeenstemming met de functionele vereisten die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden gesteld. Voor 1998 worden 9.656,5 miljoen gesplitste vastleggingskredieten, 89,5 miljoen niet-gesplitste kredieten en 9.699,5 miljoen gesplitste ordonanceringskredieten gereserveerd.

De minister vervolgt de toelichting bij de beleidsbrief "Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening. Beleidsprioriteiten 1998" met de opmerking dat ook bij de exploitatie van De Lijn een benadering van objectivering en optimalisering gevolgd wordt. Om de inzet van personeel en middelen te optimaliseren zal de VVM een beroep doen op de derde fase van de netvorming en de automatisering van de exploitatie. Beiden zullen in 1998 worden geoperationaliseerd. In West-Vlaanderen en Limburg lopen momenteel proefprojecten. Op basis van de ervaringen hiermee zullen de



nieuwe technieken in de loop van 1998 in de rest van Vlandereen worden ingevoerd.

Ook de verdieping, verspreiding en operationalisering van kennis en knowhow inzake mobiliteit blijven voor de minister belangrijk. Hij vermeldt volgende studies : de nieuwe studie met betrekking tot het verplaatsingsgedrag, evaluatiestudies met betrekking tot grensverleggende initiatieven, een studie over de economische impact van verkeers- en vervoersmaatregelen, de verfijning van het ARCMer-instrument, een studie over de versterking van het intermodaal vervoer en de haalbaarheidsstudies met betrekking tot de organisatie van dagonderwijs. Op korte termijn moeten de studies en instrumenten in het concrete beleid worden gevaloriseerd. De minister verwijst onder meer naar de valorisatie van de haalbaarheidsstudie IJzeren Rijn en naar de op objectief meetbare knelpunten gebaseerde behoefte-analyse voor de noodzakelijke investeringswerken.

Met het oog op de verspreiding van kennis, deelt de minister mee dat nieuwe cursussen over het concrete gebruik van mobiliteitsconvenants worden georganiseerd voor gemeentelijke ambtenaren, personeel van De Lijn, en studiebureaus. Op deze wijze moeten steeds meer gemeenten over een mobiliteitsambtenaar beschikken die het lokale verkeers- en vervoersbeleid kan helpen gestalten. De kosten van de inzet van degelijk geschoold personeel bij de realisatie van een gemeentelijk mobiliteitsplan wenst de minister volledig of op zijn minst in belangrijke mate te vergoeden.

Bij het opstellen van mobiliteitsplannen zijn multimodale modellen een belangrijk hulpmiddel. Daarbij moeten wel de genoemde prioriteiten in verkeersparameters kunnen worden vertaald. Bovendien mag een doorzichtige besluitvoering er niet door worden ondermijnd. Er moet ook zoveel mogelijk eenvormigheid worden nagestreefd. Daartoe worden in samenwerking met de administratie de nodige voorbereidingen getroffen.

De minister gaat vervolgens in op het budgettaire beleid, dat uiteraard de beleidsopties volgt. Binnen een nagenoeg constant budget kunnen enkel verschuivingen en efficiëntieverhogingen worden gerealiseerd. Het beleidsveld van het programma 63.1 is voornamelijk gericht op het gewoon en repetitief onderhoud van de gewestwegen, met het oog op het behouden van de berijdbaarheid en verkeersveiligheid. Met het huidige onderhoudsbudget kan enkel het jaarlijks terugkerende onderhoud worden verzekerd. Door het dalend perso-

neelsbestand in de regiediensten moeten steeds meer taken worden uitbesteed aan de privé-sector. Bovendien is de winterschade van de voorbije winter nog niet hersteld. In beide gevallen is een kredietverhoging noodzakelijk. De geraamde kosten hiervoor zijn respectievelijk 190,8 miljoen frank en 127,2 miljoen frank. In 1998 worden als ondersteuningskredieten 190,4 miljoen frank en als werkelijke uitvoeringskredieten 4.477 miljoen frank ingeschreven.

Gezien de beperkte onderhoudskredieten uit het verleden voor waterwegen, kon in hoofdzaak slechts aan curatief onderhoud worden gedaan, zo merkt de minister op. Waar problemen werden gemeld, werden vlug herstellingen uitgevoerd. Om het bestaande patrimonium operationeel te houden, moet de infrastructuur op een normale preventieve manier worden onderhouden. Voor de natuur- en de recreatiefunctie en de milieuaspecten worden beleidsplanen per bekken opgesteld. Voor het urgentieprogramma waterbeheersing stelt de minister het jaar 2002 als einddatum voorop. Deze termijn komt echter in het gedrang doordat het Sigmaplan niet meer binnen redelijke termijn kan worden afgewerkt. De specie die uit de Schelde wordt gebaggerd komt niet meer in aanmerking voor de dijkverhogingen. Om de projecten op een economische manier te realiseren, worden, in de mate van het mogelijke, de waterbeheersingswerken gekoppeld aan werken die nodig zijn voor het op diepte houden van de wateren. In de nabije toekomst zal het Waterbouwkundig Laboratorium in Borgerhout haar activiteit uitbreiden naar het onderzoek van milieutechnische aspecten in de waterbouw, waaronder de problematiek van het verontreinigde baggerslib en van de ecologie van de waterloop.

Het belangrijkste dienstverleningspakket van het Zeewezen is de loodsdienst. De minister stelt dat deze dienst, waar op langere termijn naar privatisering wordt gestreefd, in de toekomst in een afzonderlijk programma zal worden opgenomen. De reglementering moet worden aangepast en er moet onder meer aandacht worden besteed aan de nodige besluiten tot de uitvoering van de reglementering, van het Scheldereglement en het loodsdecreet, aan de modernisering van de reddingsdiensten en de verdere informatisering van de verlichting en de bebakening. In totaal worden voor de waterwegen, havens, zeewezen en waterbeheersing 1.606,2 miljoen niet-gesplitste kredieten, 6.889,2 miljoen gesplitste vastleggingskredieten en 6.062,2 miljoen gesplitste ordonnanceringskredieten voorzien, aangevuld met 6 miljoen variabele kredieten.

De minister licht vervolgens de positie van de regionale luchthavens toe. De regionale luchthavens Oostende en Antwerpen dragen specifiek bij tot de internationale toegankelijkheid van Vlaanderen. In het verleden heeft het Vlaams Gewest zich volgens de minister al regelmatig ingespannen om hun profiel te moderniseren en hen een meer commercieel karakter te geven, en met gunstig resultaat. De Oostendse luchthaven kende bijvoorbeeld de jongste vier jaar een opmerkelijke expansie. Dit jaar zal het vrachtvervoer er meer dan 100.000 ton bedragen, en het passagiersvervoer verdubbelen. De groei van de laatste jaren van de Antwerpse luchthaven is enigszins gestagneerd, onder meer als gevolg van de stopzetting van bepaalde Sabena-activiteiten. Maar de nodige investeringen staan op stapel met het oog op vervangende activiteiten. De begroting 1998 laat toe de luchthavens uit te rusten voor hun toekomstige opdrachten. Het investeringsprogramma van 211 miljoen frank zal voor twee derden aan Oostende en één derde aan Antwerpen worden besteed. De exploitatiedotaties worden verder afgebouwd.

De minister concludeert dat hij, binnen de zeer beperkte budgettaire mogelijkheden, toch al heel wat op touw gezet heeft. De minister is nochtans van oordeel dat deze overeenkomsten en maatregelen wel noodzakelijk, maar toch nog onvoldoende zijn. Op korte termijn moeten nu reeds aanvullende maatregelen worden getroffen. De minister is ervan overtuigd dat, als het Vlaamse Gewest niet zelf kiest en stuurt, het de ontwikkelingen zal moeten ondergaan. Dan dreigt op middellange termijn, tegen ongeveer 2010, een onvermijdelijke economische sanering, die geen rekening houdt met sociaal-economische bekommernissen. De minister haalt de recente maatregel in Parijs aan, waarbij de helft van de bevolking in bepaalde gevallen telkens een dag niet met de auto mag rijden.

Concreet plant de minister op korte termijn een decretaal initiatief voor de organisatie van het personenvervoer dat het principe van basismobiliteit en het recht op mobiliteit als normerend kader voor de activiteiten van De Lijn inhoudt. Dit ontwerp-decreet is momenteel ter advisering bij de Inspectie van Financiën. Verder stelt de minister decreten voor een structureel overleg in de Mobiliteitsraad, bedrijfsvervoerplannen en een Verkeersbeheers- en informatiecentrum in het vooruitzicht. In samenspraak met de federale staatssecretaris voor Verkeersveiligheid en met de drie gewesten werd een exhaustieve lijst van mogelijke aanpassingen aan de verkeerswetgeving opgesteld. Dit overzicht van aanpassingen, die de doorstroming van het openbaar vervoer zullen beïnvloeden, zal

eind 1997 en begin 1998 de procedure doorlopen tot aanpassing van de federale wetgeving.

Ten slotte wil de minister ook eerlang de mogelijkheden onderzoeken tot een systeem van retributies die het wegverkeer ontraden in de Vlaamse stedelijke urbane centra. Zo een systeem moet als voorwaarde hebben dat het een duurzame mobiliteit garandeert; dat de middelen die het binnen zijn invloedsgebied genereert, worden aangewend voor bijkomende investerings- en exploitatiekosten van het multimodaal transportsysteem; dat het op termijn hogere maatschappelijke netto-baten oplevert; dat het binnen de budgettaire mogelijkheden realiseerbaar is; dat ruimtelijke en milieuhygiënische ongewenste neveneffecten kunnen worden beheerst; en tenslotte dat de invoering en uitbating juridisch mogelijk is. De EU heeft reeds toegezegd om 50 percent van de studiekosten voor haar rekening te nemen.

Op korte termijn wenst de minister het Mobiliteitsplan 2002 voor te stellen. Dit moet toelaten om de zaken op Vlaams niveau planmatiger en termijngericht aan te pakken, binnen het kader van het RSV. Het moet de economische en sociaal-economische afwegingen bevatten die nodig zijn om prioriteiten vast te leggen. Het moet ten slotte de grotere samenhang aangeven tussen zowel beleidsniveaus als beleidsdomeinen. De minister besluit met de vaststelling dat de verschillende beleidsmaatregelen in dit plan elkaar moeten versterken en de complementariteit van alle vervoerwijzen moeten bevorderen.

## B. BESPREKING

### 1. Algemene opmerkingen

De heer Jan Penris wil van de minister vernemen wat het aandeel van de sectoren ruimtelijke ordening, openbare werken en vervoer in de hele begroting is. Hij meent dat dit aandeel in relatieve cijfers de laatste jaren afneemt, en dat er binnen de bevoegdheden van de minister accentverschuivingen ten voordele van de sector ruimtelijke ordening zijn. De heer Jaak Gabriels sluit zich bij deze vragen aan en stelt vast dat de Vlaamse begroting een overschot van 12 miljard frank heeft. Vandaar zijn vraag of een deel van dit overschot aan de bevoegdheden van de minister wordt besteed. Blijven de kredieten gelijk, dan rijst de vraag of dit te verantwoorden is ten opzichte van de belangrijke uitdagingen. De heer Johan Malcorps verwijst naar de cofinanciering in het kader van MINA-II, waar-

bij verwezen wordt naar diensten die onder de bevoegdheid van de minister vallen. Hij vraagt zich af waar die middelen vandaan komen. De heer Carl Decaluwé vraagt hoe de minister het in het kader van het VESOC-overleg afgesproken bedrag voor projecten voor laaggeschoolden precies zal besteden.

De minister antwoordt dat de toelichting bij de middelen- en algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 1998 (Stuk 13 (1997-1998) – Nr. 1) per programma en per basisallocatie de evolutie van de uitgaven schetst. Hij bevestigt ter attentie van de heren Penris en Gabriels dat het relatief gewicht van de sector ruimtelijke ordening in het geheel van zijn bevoegdheidspakket inderdaad toegenomen is, wat logischerwijze samenhangt met de beleidsprioriteiten en wat men ook in internationaal verband opmerkt. Wat de opmerking van de heer Johan Malcorps aangaat, stelt de minister dat het uit beleidsmatig oogpunt wenselijk kan zijn dat middelen, die onder de bevoegdheid van verschillende ministers vallen, worden samengebracht. Het gaat in casu niet om een overdracht van middelen. De minister antwoordt dat 300 miljoen frank extra in VESOC werd begroot voor initiatieven gericht op de tewerkstelling van laaggeschoolden, onder meer op het vlak van het onderhoud en het opsporen van schade aan de wegen. Volgend jaar zal in dit kader opnieuw 300 miljoen ter beschikking zijn, maar dit bedrag zal worden besteed aan het onderhoud van de waterwegen.

De heer Carl Decaluwé pleit ervoor dat die bedragen op een regionaal gespreide wijze worden besteed, met een gegarandeerde basisfinanciering voor noodzakelijke onderhoudswerken per provincie. De minister wijst erop dat de uitgaven voor klein onderhoud volgens objectieve parameters gebeuren, zodat er automatisch een regionale spreiding ontstaat.

## 2. Ruimtelijke Ordening

### 2.1. De uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

De heer Michel Doomst interpelleert over de uitvoering van het RSV, waarvoor in de optiek van de minister een herschikking van het personeel en een inschakeling van studiebureaus moet volstaan. Volgens de heer Doomst heeft men daarentegen vooral nood aan goede werkmodellen.

De heer Joachim Coens verwijst naar de passus in de Beleidsbrief over het RSV (hoofdstuk A.II, pagina 3), die stelt dat de planopbouw op de lagere bestuurlijke niveaus aandacht zal krijgen en dat er afspraken werden gemaakt m.b.t. het overleg tussen provincies en de afdeling ruimtelijke planning. In de bindende bepalingen van het RSV hebben de provincies de afbakening van een aantal bedrijven-terreinen als taak toegewezen gekregen. De vraag rijst hoe de terreinen over de provincie moeten worden verdeeld : dit is essentieel om te starten met een provinciaal structuurplan, en afgeleid daarvan, ook met de gemeentelijke structuurplannen. De spreker vraagt zich af op welke wijze de minister met de lagere overheden overleg pleegt, bijvoorbeeld over de invulling van de toegewezen hectares economische ruimte. Dit overleg is des te meer nodig omdat bij lopende gewestplanherzieningen de terreinen al op het provinciale aandeel aangerekend worden.

Verschillende leden delen deze bekommernis. Zo haalt de heer Patrick Lachaert het voorbeeld van de provincie Oost-Vlaanderen aan, die een studiebureau belast heeft met de opmaak van een provinciaal structuurplan. Vraag is hoe de ruimtelijke invulling gebeurt als er geen overleg met en coördinatie tussen de provincies plaats vindt. Steden en gemeenten verkeren in dezelfde onzekerheid. De heer Lachaert vraagt welke steden en gemeenten van het op basisallocatie 43.02 ("Ondersteuning van strategische projecten in het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen") van programma 62.1 begrote bedrag van 10,7 miljoen frank zullen kunnen genieten. Ook voor de heer Herman Lauwers blijft de vraag hoe men een gewestplan kan wijzigen als de afbakening van bijvoorbeeld een havengebied nog moet gebeuren. In het Waasland zal, in het kader van de havenuitbreiding, het gewestplan herzien worden en werd de gemeenten gevraagd hun visie terzake bekend te maken. Dat wekt volgens de spreker de indruk dat de structuurplannen op gemeentelijk en provinciaal niveau op de lange baan geschoven worden. De heer Ludo Sannen wijst er van zijn kant op dat deze commissie er op aangedrongen heeft om de afbakening van de regionaal stedelijke gebieden in een versneld tempo door te voeren, zodat de gemeentelijke en provinciale structuurplannen zo snel mogelijk kunnen opgesteld worden. De beleidsbrief kondigt slechts de eerste schijf in 1998 aan. Hoe kan men in deze omstandigheden vanwege gemeenten en provincies verwachten dat zij met de structuurplanning bezig zijn ? De heer Jaak Gabriels verbaast er zich over dat er geen betrokkenheid is van de gemeenten bij het opstellen van provinciale structuurplannen, terwijl deze commis-

sie hier nochtans had op aangedrongen. De heer Carl Decaluwé merkt op dat, zonder overleg met de provincies, men bij de toewijzing van o.a. de hectares bosgebied voor problemen komt te staan. Ook problematisch is de provinciale taak tot verfijning van de ruimtebalans, terwijl de provincies niet op de hoogte zijn van de lopende gewestplanwijzigingen.

De minister verzekert dat de afdeling Planning de uitvoering van het RSV op de voet volgt. Voorrang heeft de handleiding die aan de gemeentebesturen ter beschikking zal worden gesteld, zoals gevraagd door het Vlaams Parlement. Om de gemeenten te begeleiden, zal er op grote schaal een brochure, die vulgariserend van aard is, worden verspreid. Daarnaast is een lijviger document in voorbereiding, waarbij men ook een diskette zal kunnen opvragen. Er is alvast een advertentiecampaagne gepland.

De minister verzekert dat de verdeling per provincie bijgehouden wordt en de provincies op eenvoudig verzoek bij de afdeling Planning de stand kunnen verkrijgen, die systematisch, bij elke wijziging van het gewestplan, de verschuivingen tussen de functies bijhoudt. Overigens sluit dit niet uit dat de provincies op de hoogte zijn van de streefpercentages en zelf de teller kunnen bijhouden. De lopende gewestplanwijzigingen sluiten niet uit dat, vanuit het oogpunt van de prioriteiten in een provinciaal structuurplan, de provincies zelf correcties aanbrengen. Wat de grond van de opmerking over het overleg met de provincies over de invulling van het provinciaal structuurplan betreft, stelt de minister dat er een verschil bestaat tussen de planningsactiviteiten en uitvoerende activiteiten. Hij is er niet voor gewonnen om voor de uitvoeringsplannen, die nu reeds weinig soepel zijn, bijkomende procedures in te voeren. In verband met de provinciale planningsactiviteit verduidelijkt de minister dat er al druk overleg gevoerd is tussen de administratie Ruimtelijk Planning (ARP) en de vijf provincies

Meer in detail deelt de minister de volgende gegevens mee. In West-Vlaanderen was er op 20 oktober een vergadering met de gedeputeerde en de provinciale plangroep en werd het verloop van het planningsproces besproken. In Antwerpen werden de ontwerpnota's al twee keer met het provinciebestuur besproken, wat de laatste keer op 28 oktober gebeurde. Men besprak toen de verdeling van de behoefte aan bijkomende woningen en bedrijventerreinen. In Limburg zijn er met de provinciale administratie al sedert mei contacten. Op dit ogenblik zijn de eerste rapporten al klaar. In Oost-Vlaanderen werd het proces op 1 juli gestart. Aan een externe partner werd een beperkte opdracht

uitbesteed. Er is al overleg gevoerd over het RSV en de circulaire 96/06. In al deze provincies zijn er afspraken voor verder structureel overleg. In Vlaams-Brabant begeleidde ARP de opmaak van startnota's, en zal ARP permanent betrokken worden bij het provinciale structuurplan via bilaterale contacten. Daarnaast werd er op 12 november een vergadering georganiseerd met de Vereniging van de Vlaamse Provincies. De eerste vergadering werd alleen door ambtenaren bijgewoond, maar de gedeputeerden zullen voor de volgende vergadering worden uitgenodigd. Inhoudelijke kwesties die de 5 provincies aanbelangen, zoals bijvoorbeeld de verdeling van de huisvesting over de kernen van de buitengebieden, zullen besproken worden.

Ingaand op de opmerking van de heer Patrick Lachaert, merkt de minister op dat de coördinerende functie toevertrouwd is aan de afdeling Planning van de administratie AROHM. De minister antwoordt dat basisallocatie 43.02 onder andere slaat op de afbakening van de havengebieden, de afbakening van de stedelijke gebieden, en specifieke renovatieprojecten in stads- en dorpskernen, onder meer in het kader van de sociale huisvesting, zoals het project aan de Dampoort te Gent. In verband met de bemerking van de heer Lauwers stelt de minister ook vast dat men in het Waasland blijkbaar overweegt om aan regionale structuurplanning te doen. De minister nuanceert de opmerking van de heer Carl Decaluwé. Mochten bij gewestplanwijzigingen alle functies onmiddellijk volledig ingevuld worden, dan zou er inderdaad een probleem van overeenstemming tussen de provincies kunnen bestaan. Maar aangezien dit geleidelijk verloopt, en intussen de provincies en de gemeenten hun plannen verder kunnen uitwerken, is dit minder problematisch. De afbakening komt aan de orde, ook in de gemeentelijke en provinciale uitvoeringsplannen.

De heer Herman Lauwers beaamt dat er in het Waasland een regionaal structuurplan opgemaakt wordt. Het punt is echter dat de administratie dit plan niet wou beoordelen, omdat er nog geen provinciaal structuurplan was. Daarna werd de gemeenten in het Waasland echter om suggesties bij de gewestplanwijziging gevraagd, waardoor men de indruk kreeg dat de structuurplanning opzij geschoven werd.

## *2.2. De administratie ruimtelijke ordening*

De heer Carl Decaluwé wijst op het belang van de inleiding van de beleidsbrief, waarin gesteld wordt dat de bevolking terecht concrete resultaten verwacht. De vraag is wat de minister onder concrete

resultaten begrijpt, aangezien de beleidsbrief een aantal initiatieven vermeldt met een beperkt direct nut voor de burger en aangezien er vaak een serieuze kloof gaapt tussen het tijdstip van een beslissing en de start van de procedure. Zo duurt het bij gewestplanwijzigingen vier à vijf maanden vooraleer een beslissing van de Vlaamse regering in het Belgisch Staatsblad verschijnt, wat nog maar de start is van het openbaar onderzoek. Deze lange termijnen zijn in tegenspraak met de optie van de Vlaamse regering voor vereenvoudigde procedures, en zijn uiteindelijk nefast voor de werkgelegenheid. De spreker informeert naar de oorzaak en vraagt zich ook af of een Vlaams Staatsblad niet kan overwogen worden. De heer Jaak Gabriels sluit zich bij deze bevindingen aan, en vraagt of een globale offerte-aanvraag niet volstaat, in plaats van bij elke gewestplanwijziging afzonderlijk de markt te consulteren. Verder wil de spreker weten of er, met het oog op de goede uitvoering en opvolging van het RSV, op korte termijn een directeur-generaal bij AROHM wordt aangesteld en of die administratie over voldoende personeel en middelen zal beschikken om haar taken uit te voeren.

De vertraging bij de publicatie van gewestplanwijzigingen is volgens de minister aan interne en externe factoren te wijten : er zijn vertragingen in de eigen administratie en bij het Belgisch Staatsblad. De minister beklemtoont dat hij gebonden is aan de wet op de overheidsopdrachten voor het drukken van de plannen. Daardoor gaat veel tijd verloren, al stelt hij alles in het werk om de hele procedure zo snel mogelijk te laten verlopen. Ter attentie van de heer Jaak Gabriels, bevestigt de minister dat de gesuggereerde oplossing reeds toegepast is. Tot nader order moet de federale wetgeving op de overheidsopdrachten toegepast worden. Inzake de bestaffing van de administratie, verduidelijkt de minister dat men in de sector ruimtelijke ordening in twee fases moet werken. De eerste fase, die nu achter de rug is, sloeg op de opmaak van het RSV, de tweede fase houdt het opstellen van een nieuw decreet op de ruimtelijke ordening in. Pas na het beëindigen van deze twee fases kan grondig en objectief geëvalueerd worden welke verschuivingen in het personeelsbestand nodig zijn. De meest urgente problemen inzake personeelsbezetting worden ondertussen wel verholpen.

### *2.3. Verlaging BTW-tarief voor de bouwsector*

De heer Carl Decaluwé vraagt welke richtlijnen de minister zal verschaffen aan de administratie van Ruimtelijke Ordening naar aanleiding van de nakende federale beslissing om het verlaagde BTW-tarief in de bouwsector met een jaar te ver-

lengen. Die verlaging zou enkel van toepassing zijn op bouwwerken waarvoor de vergunning is verleend vóór einde 1997. Rekening houdend met het feit dat er normaal gezien ten minste 75 dagen verlopen tussen de aanvraag en de vergunning, zouden de burgers die nu nog een aanvraag indienen met andere woorden niet meer kunnen genieten van de verlaagde BTW voor volgend jaar. Volgens de spreker is men langs Waalse kant bereid om de regelgeving soepel toe te passen en de termijn van 75 dagen te verkorten om de burgers toe te laten vooralsnog van de BTW-verlaging te profiteren. Is de minister bereid om hetzelfde te doen, of zal er ook in dat opzicht sprake zijn van twee snelheden tussen Vlaanderen en Wallonië ? De heer Jaak Gabriels sluit zich bij die bekommernis aan en hoopt dat de minister de stelling zal verdedigen dat het de datum van aanvraag van de vergunning is die in aanmerking wordt genomen. De heer Johan De Roo merkt op dat dit zal afhangen van de beslissing op federaal niveau.

De minister antwoordt dat hij in een brief aan de federale premier om verduidelijking heeft gevraagd over de toepassing van de verlengingsmaatregel. De minister wacht het antwoord af alvorens concrete instructies te geven aan de administratie. Hij wil in elk geval tijdig duidelijkheid creëren, om te vermijden dat de gemeentebesturen onder een te grote druk zullen komen te staan.

De heer Carl Decaluwé repliceert daarop dat de in het vooruitzicht gestelde federale maatregel hem voldoende duidelijk lijkt opdat er meteen maatregelen kunnen genomen worden op het niveau van het Vlaams Gewest. Zo zouden een aantal personeelsleden kunnen worden gedetacheerd naar de buitendiensten van AROHM.

## **3. Openbare werken en vervoer**

### *3.1. Het infrastructuur- en mobiliteitsbeleid en de financiering ervan*

De heer Jan Penris merkt op dat de minister geen vraagvolgend beleid wil voeren inzake wegenbouw en infrastructuur, om de congestie van de wegen tegen te gaan. Anderzijds wil de minister wel de bereikbaarheid van de poorten garanderen. Dit lijkt hem tegenstrijdig en de spreker wil hieromtrent een verduidelijking. De heer Jaak Gabriels wijst er op dat de minister bij de toelichting van de beleidsbrief gezegd heeft dat alles in het werk zal worden gesteld om de toegankelijkheid van de poorten in de toekomst mogelijk te maken, terwijl

hij bij de bespreking van het RSV stelde dat de selectie als poort geen weerslag zou hebben op de investeringen. In die optiek pleit de spreker met des te meer aandrang om Genk in het RSV als een poort aan te duiden.

De heer Ward Beysen haalt de cijfers aan betreffende de besteding van de GIMV-gelden, zoals die bij de begrotingsbesprekingen van het zittingsjaar 1996-1997 werden meegedeeld door de minister-president. Het betrof meerbepaald 1 miljard frank voor de havens en de wegenontsluiting, 1 miljard frank voor de stedelijke commerciële centra, 600 miljoen frank voor de binnenvaart, 520 miljoen frank voor industrieterreinen, 520 miljoen frank voor toeristische infrastructuur en 350 miljoen frank voor het gemeenschappelijk vervoer. De spreker stelt evenwel vast dat die middelen een jaar later nog steeds niet werden besteed zoals aangekondigd en betreurt dat de regering haar engagement met betrekking tot de besteding van de middelen niet nakomt. De heer Beysen verwacht voor het Antwerpse weinig heil van het systeem van 'road pricing' waar de minister blijkt op aan te sturen. De spreker vreest dat dit schadelijk zal zijn voor de economische ontwikkeling van de regio. De heer Johan Malcorps merkt in dit verband op dat de bijkomende GIMV-middelen de noodzaak niet wegnemen om structureel bijkomende middelen te genereren voor het mobiliteitsbeleid. Hij vraagt welk concept er aan de basis zal liggen van de alternatieve financiering die de minister in het vooruitzicht stelt. De spreker erkent dat het probleem van de alternatieve financiering en de road-pricing zich het scherpst stelt in Antwerpen, maar vindt toch dat het op een algemeen Vlaams niveau dient te worden benaderd. Hij hoopt dat de eventuele bijkomende middelen uit alternatieve financiering bij voorrang het openbaar vervoer ten goede zullen komen. Ook de heer Doornik wil weten in hoeverre de minister bereid is werk te maken van road-pricing, gezien de huidige middelen voor het wegenonderhoud niet volstaan.

In verband met de alternatieve financiering vraagt de heer Jaak Gabriels of de minister nog ruimte ziet om met de federale regering te onderhandelen over een volledige of gedeeltelijke overheveling van de opbrengst van het autowegenvignet voor vrachtwagens naar de gewesten. De heer Carl Decaluwé informeert of er in de begroting 1998 middelen voorzien zijn voor de Stichting Verkeerskunde. Ook de heer Joachim Coens wil van de minister vernemen of hij bijkomende middelen heeft voor inspanningen ten bate van de ontsluiting van economische gebieden en de verbetering van

de leefbaarheid, en verwijst daarbij naar de GIMV-operatie van vorig jaar.

De minister stipt ter attentie van de heer Jan Penris aan dat door het vraagvolgend beleid de congestie nog dreigt toe te nemen. De minister is nochtans van oordeel dat cruciale economische centra, zoals de poorten, moeten worden ontsloten. De minister herhaalt zijn standpunt ten aanzien van Genk als economische poort, wat in het kader van het debat over het RSV al aan de orde geweest is. In vergelijking met de zeehavens en met de luchthaven van Zaventem, heeft Genk onvoldoende internationale contactpunten om als poort erkend te worden. Zijn specifieke distributie- en transportfunctie kan beslist verder ontwikkeld worden. Hiertoe dient de aanwezigheid van verschillende vervoersmodi in de volgende jaren bevorderd te worden. Genk heeft overigens als bipool, samen met Hasselt, een bijzondere economische functie en genoeg mogelijkheden om zich ten volle te ontwikkelen.

In antwoord op de heer Ward Beysen geeft de minister een overzicht van de besteding van de extra-middelen op de begroting van 1997 als gevolg van de verkoop van de GIMV-aandelen. 1.050 miljoen frank werd besteed aan de ontsluiting van de havens, met name aan drie projecten, namelijk Kennedy-De Bolle in Oostende, de Blauwe Toren in Brugge en de Leugenbergbocht. De eerste twee van die projecten gaan dit jaar nog in aanbesteding. De aanbesteding van het derde project zal een lichte vertraging oplopen die evenwel geen implicaties zal hebben voor de timing van de uitvoering. Daarnaast werd 350 miljoen frank uitgetrokken voor trambestellingen. Dit project loopt momenteel. Van de GIMV-middelen werd tenslotte 650 miljoen frank uitgetrokken voor investeringen in waterwegen, waaronder de realisatie van de Leie-doortocht in Kortrijk en een aantal kleinere projecten. Het project van de Leie-doortocht is momenteel in uitvoering.

Een eventuele beslissing om 'road pricing' in te voeren dient volgens de minister te passen in een bredere Europese visie en is bovendien afhankelijk van een aantal randvoorwaarden. Het is dus zeker niet de bedoeling om een aantal ad hoc-maatregelen te nemen in de Antwerpse regio. Bovendien moet dit systeem in eerste instantie gericht zijn op mobiliteitsregulering en niet op het genereren van bijkomende middelen. Momenteel wordt er terzake beleidsvoorbereidend werk geleverd op het niveau van de administratie. De minister hoopt tegen het einde van de legislatuur overeenstemming te bereiken over een aantal basisprincipes.

Ter attentie van de heer Gabriëls stelt de minister dat de kwestie van de mogelijke overheveling van de opbrengst van het autowegenvignet naar de gewesten reeds bij de federale regering werd aangekaart, maar zonder succes. Voor de Vlaamse Stichting Verkeerskunde verwijst de minister naar basisallocatie 33.02 van programma 63.4, waar er 19,1 miljoen frank wordt uitgetrokken.

De minister ziet niet onmiddellijk nieuwe geldbronnen die bijkomend zouden kunnen aangesproken worden. Wel wijst hij nogmaals op de 300 miljoen uit de VESOC-middelen, die prioritair worden gebruikt om laaggeschoolden in het kleine wegonderhoud in te schakelen. Dit zal bij aanbestedingsdossiers vereist worden. De afdelingen wegen van het departement Leefmilieu en Infrastructuur kunnen geen beroep doen op deze middelen, aldus de minister.

### 3.2. *De mobiliteitsconvenants*

Het mobiliteitsconvenantbeleid mag dan al louter kwantitatief een succes zijn, aldus de heer Ward Beysen, het door de minister aangekondigde positieve effect ervan op de mobiliteit laat duidelijk op zich wachten. Ondanks het feit dat er in toenemende mate middelen worden geïnvesteerd in die convenants, blijven de echte knelpunten bestaan. Hoe wordt het effect van het convenantbeleid op de mobiliteit door de minister ingeschat ?

De heer Johan Malcorps toont zich verheugd over het feit dat het convenantbeleid in juli ernstig werd geëvalueerd. Zo werd er onder meer een grotere onderhandelingsruimte gecreëerd, werd er voorzien in een mogelijke samenwerking met de NMBS en in een intergemeentelijke samenwerking en werden een aantal nieuwe bijakten opgesteld. Ook na de optrekking ervan tot 650 miljoen frank blijft het bedrag voor bijkomend openbaar vervoer in het kader van de convenants volgens de heer Malcorps onvoldoende om de in zijn ogen noodzakelijke drastische verruiming van het aanbod te realiseren. Nog wat het openbaar vervoer betreft, vraagt de heer Malcorps zich af hoe de door de minister aangekondigde decreten over het personenvervoer over de weg en de bedrijfsvervoersplannen samengezien moeten worden. In hoeverre zal daarin rekening worden gehouden met de sociale en ecologische doelstellingen van het mobiliteitsbeleid ? De spreker wijst erop dat het beperken van de wachttijd op een bus in stedelijke gebieden tot 15 minuten weliswaar tegemoetkomt aan de bekommernis betreffende de basismobiliteit, maar anderzijds niet echt een stimulans vormt voor de meer begoede burgers om de bus te nemen in de plaats

van de auto. Om een trendbreuk te veroorzaken in die zin zal een meer krachtig en voluntaristisch beleid noodzakelijk zijn.

Volgens de minister is het momenteel nog te vroeg om een definitieve balans op te maken van het convenantbeleid. Pas over een paar jaar zal het effect ervan op de mobiliteit kunnen worden gemeten. Het feit dat reeds 148 steden en gemeenten een moederconvenant met het Vlaams Gewest en de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) hebben afgesloten, impliceert dat al die gemeenten zich hebben geëngageerd tot het opstellen van een gemeentelijk mobiliteitsplan, wat onmiskenbaar een succes kan genoemd worden. De minister herinnert er ook aan dat het convenantbeleid in een aantal opzichten is bijgestuurd, onder meer op suggestie van de commissie. Zo werd de nood aangevoeld om voor een aantal infrastructuurwerken die initieel niet in het convenant vervat waren, specifieke afsprakenregelingen te ontwikkelen. Dit heeft geleid tot drie nieuwe type-bijakten, onder meer betreffende de kruispunten buiten de bebouwde kom. Ook werd in de mogelijkheid van intercommunale samenwerking voorzien.

De minister geeft bijkomende uitleg over de twee nieuwe type-bijakten bij de mobiliteitsconvenants. De eerste heeft de verbetering van het totale aanbod tot doel. Deze herstructurering kan er bijvoorbeeld toe leiden dat het stadsnet wordt uitgebreid, dat het streeknet wordt gereorganiseerd, of dat de efficiëntie van het geheel wordt verbeterd. Bijkomende bussen zijn ten koste van de Lijn, daarvoor heeft het gewest ten dele in bijkomende middelen voorzien. Deze bijakte is erg succesvol en wordt op vele plaatsen uitgevoerd.

De tweede bijakte slaat op het gratis openbaar vervoer. Gratis vervoer neemt verschillende vormen aan. Soms wordt een gedeelte van het vervoer gratis, zoals het schoolvervoer. Er zijn ook verschillende TOV-projecten (Taxi-Openbaar Vervoerprojecten). Uiteraard is het zo dat het enkel voor de gebruikers om gratis vervoer gaat. De kostprijs van het bijkomend aanbod wordt gedragen door de lokale overheid, die daarvoor bijkomende middelen uittrekt. Zo is er een grote bijdrage van de provincie Antwerpen in het TOV-project van Antwerpen.

Ter attentie van de heer Johan Malcorps stelt de minister dat er op verschillende plaatsen werk wordt gemaakt van een aanzienlijke verbetering van het aanbod inzake openbaar vervoer. Hij verwijst daarbij naar het voortgezette Belbus-project in de Westhoek en projecten in het Meetjesland en

het Maasland. De minister meldt dat het voorontwerp van decreet inzake het personenvervoer over de weg momenteel voor advies overgemaakt is aan de Inspectie van Financiën. Het decreet betreffende de bedrijfsvervoersplannen bevindt zich nog in een voorbereidende fase.

### 3.3. De weginfrastructuur

#### – Onderhoud van de wegen

De heer Joachim Coens verwijst naar de toelichting bij de middelen- en algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1998 (Stuk 13 (1997-1998) – Nr. 1, p. 442) waar bij programma 63.1 te lezen valt dat het huidige onderhoudsbudget voor de wegen en bruggen niet toelaat om de onderhoudsachterstand te stoppen. De spreker wijst op de categorisering van de wegen in het RSV : sommige wegen hebben een nieuwe functie gekregen. Voor de bevordering van de veiligheid, het inlopen van de onderhoudsachterstand en een grotere leefbaarheid, is het onvoldoende en te vrijblijvend om in de beleidsbrief enkel een streefdoel en langetermijnplannen voorop te stellen. De heer Coens meent verder te weten dat de formules die in het verleden voor de draagkracht van de wegen gebruikt werden, onaangepast zijn voor het hedendaags vrachtvervoer, waardoor sommige wegen en bruggen structureel onvoldoende sterk zijn. Hij wenst van de heer Raf Van Damme te vernemen of de administratie hiermee rekening houdt bij het onderhoud en de investeringen. Verder vraagt de spreker of de meerkost van 190 miljoen frank als gevolg van de vermindering van het personeelsbestand bij de provinciale afdelingen Wegen en de daarmee samenhangende toename van het aantal uitbestedingen een netto-meerkost is op de begroting, danwel elders wordt gecompenseerd. Hij vraagt zich af of terdege is onderzocht of dit financieel de meest efficiënte oplossing vormt. De heer Jaak Gabriels sluit zich aan bij de vraag naar de nodige garanties voor de verkeersveiligheid. De heer Leonard Quintelier vraagt of er prioriteiten vastgelegd zijn voor de screening en het dringende onderhoud van de bruggen. Hij vestigt de aandacht van de minister op het feit dat veel bruggen zichtbaar zwaar beschadigd zijn.

Wat de onderhoudswerken betreft, geeft de minister toe dat er een grote achterstand is die stelselmatig via een prioriteitenlijst moet worden weggevoerd. Preventieve maatregelen worden getroffen : weeginstallaties bijvoorbeeld kunnen spoorvorming helpen voorkomen. Bovendien kunnen onderhoudswerken n.a.v. veiligheids- of leefbaar-

heidswerken worden uitgevoerd, zodat sneller zal kunnen worden opgetreden. Op termijn moet het samenbrengen van gewestwegen en lokale wegen op dit punt soelaas brengen. Met het fenomeen van zwaar beladen vrachtwagens, wordt volgens de heer Raf Van Damme bij de wegenbouw de laatste jaren voldoende rekening gehouden. Het probleem van de spoorvorming bestrijdt men met de weeginstallaties, waarvan er binnenkort ca. 28 in gebruik zullen zijn. De weeginstallatie in Wetteren bracht op één jaar ongeveer 20 miljoen frank aan boetes op. Kredieten om spoorvorming tegen te gaan, staan bij het structureel onderhoud ingeschreven.

De minister verwijst voor een gedetailleerde uitsplitsing naar het meerjarenprogramma en naar een overzichtstabel met de evolutie van de investeringen en onderhoud (zie bijlage nr. 3). De minister beklemtoont dat hij wel degelijk middelen ter beschikking stelt en dat hij de onderhoudsachterstand wil inhalen. Het is echter onmogelijk om de achterstand, die gedurende jaren gegroeid is, ineens weg te werken. Daarom oordeelt de minister dat eerst de meest urgente veiligheidsrisico's moeten aangepakt worden, bijvoorbeeld de bruggen.

Op de vraag van de heer Joachim Coens over het personeel van de afdelingen Wegen antwoordt de minister dat de afvloei van persoonsleden inderdaad aanzienlijk is geweest, wat onder meer een inkrimping van het kader impliceerde. Dit betekent een aanzienlijke besparing op de begroting Ambtenarenzaken, maar een meerkost op de begroting Openbare Werken en Vervoer, als gevolg van het grotere aantal uitbestedingen. Het netto-effect is echter positief. De minister heeft aan de administratie gevraagd om een planning op te maken inzake de verdere ontwikkeling van het personeelsbestand, uitgaande van de vraagstelling welke kerntaken nog door eigen personeelsleden kunnen worden uitgeoefend en welke dienen te worden uitbesteed.

De problematiek van de bezetting van deze afdelingen maakt deel uit van het ruimere personeelsbeleid, waarover de minister reeds met zijn collega, bevoegd voor ambtenarenzaken, van gedachten gewisseld heeft.

#### – Het indicatief driejarenprogramma

De heer Jaak Gabriels dringt erop aan om de aanbestedingen in uitvoering van het investeringsprogramma voor de wegen en de waterwegen veel vroeger tijdens het jaar uit te schrijven en beter te spreiden, zodat de aannemers zich beter kunnen



organiseren. De heer Joachim Coens sluit zich bij deze bedenking aan en stipt aan dat ook vorig jaar een indicatief meerjarenprogramma is neergelegd, en vraagt naar de concrete stand van uitvoering voor dit jaar. De heer Joachim Coens vraagt zich af wat de heer Raf Van Damme onder "belangrijkste maatschappelijke effecten" verstaat. Houdt men ook rekening met de effecten op de economische ontwikkeling, bijvoorbeeld de ontsluiting van bepaalde gebieden? Hij wenst verder te weten wat de betekenis is van de laatste kolom in het driejarenprogramma met als titel "uitvoering ten vroegste in ". De heer Jacques Devolder gaat hier verder op door en vraagt welke garanties er zijn voor de effectieve uitvoering van de werken die in het driejarenprogramma voorkomen. In bijkomende orde interesseert het hem of de minister tussentijds de prioriteiten alsnog kan verschuiven. De heer Ward Beysen drukt zich in dezelfde zin uit, en geeft het voorbeeld van een plotse instorting van de brug over de Leien in Antwerpen. De heer Carl Decaluwé wijst er op dat de verfijning van de parameters die worden gehanteerd bij het opstellen van het investeringsprogramma voor de wegen implicaties kan hebben voor de verdeling van de investeringen tussen de provincies. De heer Jacques Devolder bekritiseert de kaarten, die veel te summier zijn. De moderne technologie van de geografische informatiesystemen moet toelaten om veel meer in detail de knelpunten aan te duiden.

De minister antwoordt ter attentie van de heren Gabriels en Coens dat de uitvoering van het investeringsprogramma geleidelijk aan eerder op het jaar plaatsvindt. Doordat het investeringsprogramma vroeger wordt vastgelegd, kan de administratie sneller beginnen met de voorbereiding van de uitvoering. Voor 1998 kunnen er wel nog een aantal kleinere verschuivingen zijn, afhankelijk van de vastleggingen die in 1997 nog zullen gebeuren. Het is moeilijk om nu reeds zicht te hebben op alle vastleggingen voor 1997, aangezien er zich nog een aantal onvoorziene omstandigheden kunnen voordoen. Voor de uitvoering van de projecten waarin in het vorig meerjarenprogramma voor 1997 voorzien was, kan nu nog geen exacte becijfering gegeven worden. De minister beklemtoont dat het driejarenprogramma toelaat projecten sneller en met een grotere samenhang voor te bereiden en uit te voeren. De heer Raf Van Damme meent dat op dit ogenblik bij benadering 45 procent van de projecten voor 1997 is vastgelegd. Maar men mag zich niet op de term 'vastlegging' blind staren, omdat die staat voor de aanbesteding en dus de finale fase. Hiernaast zijn nog verschillende dossiers in voorbereiding. Het totaal overtreft 100 procent. De spreiding over het hele jaar is zijns inziens al verbe-

terd in vergelijking met voorgaande jaren, en dit heeft al een invloed gehad op de prijsvorming.

De heer Raf Van Damme antwoordt ter attentie van de heer Joachim Coens dat de objectieve behoefte-analyse voorlopig alleen op de drie opgesomde beleidsvelden slaat. Het is echter de bedoeling dit in de toekomst uit te breiden naar andere velden, zoals bijvoorbeeld de ontsluiting van havens. In het driejarenprogramma is trouwens de ontsluiting van de zeehavens als doelstelling opgenomen (zie bijlage nr. 2). Sedert de goedkeuring van het RSV zijn er nog andere projecten opgenomen zoals de N31, die van belang is voor Zeebrugge, en de R4, de westelijk gelegen industrieweg die het Gentse Kluizendok ontsluit.

De heer Raf Van Damme verduidelijkt ter attentie van de heren Coens en Devolder dat het soms moeilijk is om een rangorde consequent aan te houden, bijvoorbeeld als gevolg van het aanslepen van de onteigeningen. Dit is de bedoeling van de kolom met de toevoeging "ten vroegste uitvoerbaar". De kredieten zijn wel degelijk voorzien. De minister voegt er aan toe dat de prioriteitsscores behouden blijven. Men moet een onderscheid maken tussen een project dat één geheel vormt, weliswaar met een verschillende fasering in de uitvoering, en een tracé dat opgesplitst is in verschillende projecten met uiteenlopende prioriteitsscores. Aanpassingen van het programma zijn echter mogelijk, bijvoorbeeld door een reeks van ongevallen in de referentietermijn, waardoor een bepaald project zwaarder gaat wegen. Onvoorziene voorvallen kunnen budgettair ondervangen worden omdat de geplande werken niet volledig uitgevoerd worden.

In dit verband geeft hij toe dat leesbaarheid van de kaarten, aan de hand van de nieuwe technologie, kan verbeterd worden. Men mag echter niet vergeten dat dit een eerste, vernieuwende aanzet is.

#### – Fietspaden

De heer Johan Malcorps dringt er op aan om de behoefte-analyse en de prioriteitsscores vooraf aan de commissie te bezorgen, zodat met kennis van zaken het meerjarenprogramma kan beoordeeld worden. Een van de belangrijkste vragen is volgens de heer Johan Malcorps of op basis van de behoeftenanalyses het investeringsprogramma voor prioritaire fietspaden en doortochtprojecten niet aanzienlijk moet versneld worden. Bij het huidige investeringsritme zouden volgens de spreker de 69 prioritaire fietspaden in de Antwerpse regio pas gerealiseerd zijn tegen het jaar 2015. Ook voor de 91

belangrijkste doortochtenprojecten zouden er nog jaren nodig zijn. Dit lijkt de spreker erg cynisch, rekening houdend met het grote aantal zware en dodelijke ongevallen met fietsers. Zo stoort het hem bijvoorbeeld dat de aanleg van een fietspad op één van de gevaarlijkste plaatsen in de provincie Antwerpen (N13 Lier-Kessel) nog twee jaar wordt uitgesteld wegens de koppeling met rioleeringswerken. Mede gezien de relatief lichte investeringskosten voor fietspaden is dit volgens de spreker onaanvaardbaar.

Is de minister van plan om het investeringsritme voor fietspaden en doortochten in de provincie Antwerpen en uiteraard ook in andere provincies bij prioriteit te verhogen ?

Verder wil de heer Malcorps weten in welke mate verkeersongevallen een invloed hebben op de prioriteitsstellingen inzake de aanleg van fietspaden en doortochten. Verschillende ongevallen op een korte tijdsspanne creëren immers bij de publieke opinie een subjectief gevoel van onveiligheid, ongeacht of er op die plaats in het verleden slachtoffers vielen bij ongevallen. Dit wettigt een snel optreden, eventueel via voorlopige maatregelen. Verder interesseert het de vraagsteller wat de criteria zijn om een kruispunt als 'zwart kruispunt' te catalogeren.

Het belang van een overzicht onder de vorm van een algemene behoefte-analyse, van de gehanteerde criteria en prioriteitsscores is een bekommernis die ook door de heer Herman Lauwers onderschreven wordt.

De minister verwijst in zijn antwoord naar de gehanteerde formule voor de prioriteit van fietspaden, zoals toegelicht door de heer Raf Van Damme. Hij betwist de bewering van de heer Johan Malcorps als zouden een aantal levensnoodzakelijke investeringen pas in 2015 kunnen worden uitgevoerd.

De heer Raf Van Damme verduidelijkt dat in de parameter "lengte van het fietspad" ook de factor veiligheid ingecalculeerd wordt, al is hij het met vraagsteller eens dat dit nog verfijnd moet worden. De meest rechtstreekse doorwerking van de factor ongevallen gebeurt bij de zones. Bij de uitwerking van het project kan er dan besloten worden om, als onderdeel van een voorkomingsbeleid, een fietspad aan te leggen. Om de vertekening van een aantal ongevallen in één jaar te vermijden, grijpt men terug naar de voorgaande 5 jaar, al moet die termijn misschien tot drie jaar teruggebracht worden.

De minister voegt aan deze vraag nog 2 bedenkingen toe. In de eerste plaats wijst hij er op dat dit project zich nog in een eerste fase bevindt, waardoor sommige criteria in de toekomst een ander gewicht kunnen krijgen. Dit geldt ook voor de referentietermijn. Ten tweede weet hij uit ervaring dat maatregelen die men onmiddellijk na een ongeval neemt, door de lokale betrokkenen uiteenlopend worden beoordeeld. Dit pleit voor de objectieve behoefte-analyse, al sluit deze niet uit dat er bepaalde maatregelen direct nodig kunnen zijn. Over het concrete voorbeeld van de heer Malcorps, meent de minister dat het van een goed beleid getuigt indien men wegenwerken zoveel als mogelijk combineert. Bovendien is er in vele dossiers sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid, want ook de lokale besturen zijn betrokken.

De minister erkent wel dat het ideaalbeeld nog niet bereikt is. Dit zou inhouden dat alle wegen gescreend zijn, met een rangorde van knelpunten die permanent geactualiseerd wordt. Dan kan men ten volle de discussie over de rangorde aanvangen, dan is deze methode ook een voorbeeld voor de gemeenten en provincies. Op dit ogenblik zijn de parameters nog niet altijd voldoende nauwkeurig. De minister is wel bereid om de afgewerkte kaarten ter beschikking van de commissie te stellen (zie bijlage nr. 2).

#### – Bijzondere projecten

De heer Leonard Quintelier vraagt de minister of voor de nieuwe initiatieven die de minister onder de rubriek 'bijzondere projecten' groepeerde, criteria werden vastgelegd. De heer Johan Malcorps wil weten aan welke projecten de kredieten voor de veilige schoolomgeving besteed worden en vraagt zich af welke implicaties de door de minister in het vooruitzicht gestelde overdracht van wegen zal hebben op de kwaliteitscontrole. De heer Jaak Gabriels dringt erop aan dat de procedure voor overdracht ingekort zou worden, om te vermijden dat het onderhoud van de betrokken wegen een tijdlang verwaarloosd wordt.

Ingaand op deze vragen stelt de minister dat er voor de bijzondere projecten nog geen prioriteitenlijst is. Wat de carpoolparkings betreft, kan men echter de visu vaststellen waar de behoeften het grootst zijn. In het kader van het convenantbeleid zal de oefening moeten worden gemaakt om na te gaan of bepaalde gewestwegen niet beter door de gemeenten worden beheerd en vice versa. Momenteel is er een proefproject bezig in Limburg waarbij wordt gezocht naar criteria voor eventuele overdrachten. In antwoord op de concrete vraag van de

heer Johan Malcorps stelt de minister dat er in elk geval garanties moeten zijn dat de wegen in goede staat worden overgedragen. De categorisering van de wegen in het RSV moet een bijkomend middel zijn om normen waaraan de wegen moeten voldoen, te omschrijven. Ter attentie van de heer Gabriels stelt de minister dat er in de toekomst zal worden gestreefd naar een inkorting van de procedure voor de overdracht. De veiligheid en leefbaarheid van de schoolomgeving was al een aandachtspunt in de beleidsverklaring van de Vlaamse regering. Het gewest is enkel voor de scholen langs de gewestwegen bevoegd. Concrete projecten zijn nog niet vastgelegd.

– Mobiliteitsproblematiek van de Antwerpse regio

De heer Ward Beysen heeft vernomen dat de minister bij een bezoek aan Antwerpen heeft meegedeeld dat hij prioriteit zal geven aan de gewestwegen in het Antwerpse, en dit met extra middelen buiten de begroting. De spreker vraagt om welke middelen het hier gaat en wat daarmee precies zal gerealiseerd worden. De heer Ward Beysen is teleurgesteld over de investeringen in de Antwerpse regio, zoals die vermeld worden in het meerjaanprogramma.

De heer Ward Beysen verwijst in dit verband naar het bezoek dat de commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden en Huisvesting begin november 1997 bracht aan de Stadsgemeenschap van Rijsel (Communauté Urbaine de Lille). De spreker drukt zijn bewondering uit voor het feit dat de overheid er op amper 20 jaar tijd in is geslaagd om Rijsel uit te bouwen tot een belangrijke metropool. Dit vergde een jaarlijkse investering van 20 miljard frank in infrastructuurwerken. Dit staat in schril contrast met de 3 miljard per jaar die in Antwerpen, met een vergelijkbaar aantal inwoners, aan infrastructuurwerken wordt besteed. Bovendien werd in Antwerpen tijdens de jongste 10 jaar niet of nauwelijks geïnvesteerd in de in- en uitvalswegen. De heer Patrick Lachaert meent dat drie elementen hebben bijgedragen tot het Rijselse succes, namelijk de sterke centralisering in Frankrijk, het feit dat men de nodige ruimte beschikbaar heeft, en het feit dat de Franse overheid, in tegenstelling tot de Vlaamse, duidelijk prioriteiten stelt.

De heer Ward Beysen vraagt de aandacht voor de minister voor de problematiek van Imalso, de Antwerpse intercommunale die de twee Waaslandtunnels beheert. Op 31 december 1998 verstrijkt de looptijd van het contract met die intercommunale. Het lijkt de spreker belangrijk dat er, onder meer ten aanzien van de ongeruste personeelsleden, op

de kortst mogelijke termijn duidelijkheid wordt geschapen over de toekomst van de intercommunale, waarbij ook rekening zal moeten gehouden worden met de infrastructuurwerken in de buurt van de Waaslandtunnels. Concreet vraagt de spreker wie er vanaf 1999 zal instaan voor het beheer en het onderhoud van de tunnels.

De heer Johan Malcorps onthoudt uit de hoorzittingen over de Antwerpse verkeersproblematiek dat er een consensus aan het groeien was over het feit dat de Antwerpse verkeersknoop maar ontward zal kunnen worden door een drastische investering in het openbaar vervoer. Op korte termijn heeft dit zich vertaald in concrete toezeggingen betreffende onder meer de Leien, de Bredabaan en de Turnhoutsebaan. Dit zijn noodzakelijke stappen in de goede richting. Maar op middellange en lange termijn is een meer omvattend investeringsplan noodzakelijk. Daarbij zullen een aantal belangrijke knopen dienen te worden doorgehakt inzake bijvoorbeeld de Leien en de inrichting van het Astriden en het Rooseveltplein. Op dat moment zal moeten blijken welke middelen het Vlaams Gewest over heeft voor het realiseren van de basismobiliteit en de verkeersleefbaarheid in de Antwerpse binnenstad.

De minister beaamt dat de mobiliteit in de Antwerpse binnenstad op korte termijn een belangrijke beleidsprioriteit vormt. Het oplossen van de mobiliteitsproblemen rond Antwerpen zal uitzonderlijke investeringen vergen in infrastructuur en is een werk van langere adem, dat vooralsnog niet zijn beslag gekregen heeft in het investeringsprogramma.

De minister uit eveneens zijn bewondering voor wat in Rijsel werd gerealiseerd. Anderzijds blijft hij niet blind voor het aanzienlijke ruimtebeslag dat daarmee gepaard ging. Bovendien wijst hij erop dat de tolheffing op de autosnelwegen in Frankrijk belangrijke inkomsten genereert die voor infrastructuurwerken kunnen worden aangewend. Hij spreekt ook de bewering van de heer Lachaert tegen als zou de Vlaamse regering geen prioriteiten stellen en verwijst daarbij onder meer naar de duidelijke keuze die wordt gemaakt voor investeringen in de binnenvaart.

De minister beaamt dat het onderhoud en het beheer van de Waaslandtunnels door Imalso op een voortreffelijke manier werd verricht. Met het oog op een juridisch correcte en snelle regeling van het door de heer Beysen aangekaarte complexe probleem werd een werkgroep opgericht onder leiding van de secretaris-generaal van het departe-

ment LIN. De werkgroep zal de problemen inventariseren en oplossingen voorstellen.

### 3.4. De Lijn

De heer Carl Decaluwé merkt op dat het aantal reizigers van De Lijn blijft dalen en vraagt zich af of bij de raming van de verhoogde netto-vervoersontvangsten voor 1998 hiermee rekening gehouden wordt. Indien dit wel degelijk het geval is, rijst de vraag welke prognoses gehanteerd worden. Een volgende bedenking die spreker maakt is of de stijging van de tarieven verenigbaar is met de promotie van het openbaar vervoer. Tenslotte wil hij de reden kennen voor de geraamde meerkost aan personeelsuitgaven en wil hij weten of dit verband houdt met de stijging van het budget van de mobiliteitsconvenants. De heer Joachim Coens leest in de beleidsbrief dat bij de eerstvolgende tariefwijziging gecombineerde tickets zullen worden ingevoerd. Hij wil van de minister vernemen of dit een verdoken aankondiging van een tariefverhoging is, en hoe dit te rijmen valt met de initiatieven voor een gratis openbaar vervoer. Een en ander heeft volgens spreker onvermijdelijk ook effecten op de financiële bijdrage van het Gewest en van de gemeenten in het kader van de mobiliteitsconvenants, en wil hierover een toelichting van de minister. Hij waarschuwt, bij gratis vervoer, voor scheeftrekkingen in tarieven tussen verschillende streken. De heer Jacques Devolder sluit zich bij de laatste opmerking aan en betwijfelt of de bijkomende inspanningen volledig door de gemeente te dragen zijn. Hij verklaart een voorstander te zijn van het principe van remgeld. De heer Johan Malcorps betreurt in dit verband de tariefverhoging die de raad van bestuur van De Lijn recent doorvoerde, alhoewel hij geen heil ziet in een volledig gratis openbaar vervoer. Wel dient het aanbod zowel in kwantitatief als in kwalitatief opzicht verbeterd.

De minister verduidelijkt dat het investeringsprogramma van de Vlaamse Vervoermaatschappij (VMM) wordt opgemaakt in samenspraak met de administratie Wegen en Verkeer. Na de goedkeuring door de Raad van bestuur, wordt het voorgesteld aan de Vlaamse regering. Het programma legt de nadruk op de uitbouw van het voorstedelijk tramnet in Antwerpen en Gent, en op de veiligheid van de kusttram. Ook voor het project Punt aan de Lijn is een belangrijk deel van het budget gereserveerd. Het project met de systemen die de verkeerslichten beïnvloeden, wordt verder gezet. Tegen eind 1998 zouden zo'n 500 kruispunten hiermee moeten uitgerust zijn. In samenwerking met de NMBS, de stads- en gemeentebesturen wordt door de VVM op veel plaatsen de stationsomge-

ving verfraaid, net zoals de bushaltes en -stations. Het samenwerkingsakkoord tussen de NMBS, De Lijn en het gewest begint dus resultaten op te leveren, zo stelt de minister. Een andere belangrijke post op de begroting (827 miljoen frank) is de vernieuwing van trams en bussen.

Over de opmerking van de heer Joachim Coens en de heer Johan Malcorps deelt de minister mee dat de raad van bestuur van De Lijn zich op 19 november uitgesproken heeft over de tariefwijziging. De Lijn zal eerst met de NMBS, de MIVB en de TEC overleggen over uniforme tarieven. Pas daarna wordt het voorstel van tariefwijziging aan de minister bezorgd. In elk geval heeft het gratis vervoer geen invloed op een eventuele tariefwijziging, omdat dit niet ten laste van De Lijn zelf valt. Wel zou er zich een effect op de bijdragen van het Gewest in het kader van de mobiliteitsconvenants kunnen voordoen. Mocht dat het geval zijn, dan zal n.a.v. de begrotingscontrole over een eventuele bijdrageverhoging gediscussieerd moeten worden. Maar zolang de tariefwijziging niet is goedgekeurd, staat niets met zekerheid vast.

### 3.5. De havens en waterbeheersing

De heer Jan Penris stelt met genoeg vast dat het Vlaams Gewest in 1998 over 390 miljoen frank extra beschikt doordat het niet langer schatplichtig is aan het Liefkenshoekproject en dat dit bedrag zal aangewend worden voor zeehavenprojecten. De spreker vraagt aan welke projecten dit bedrag zal worden besteed. Wat de Liefkenshoektunnel betreft, stelt de minister dat het bedrag van 390 miljoen frank wordt geïnvesteerd in de havens, zoals ook blijkt uit het investeringsprogramma. Voor de precieze gegevens over de investeringen in en het onderhoud van de havens, verwijst de minister naar een tabel (zie bijlage nr. 3) waarbij de evolutie over de jaren 1996-1998 wordt aangegeven.

De heer Jan Penris stelt vast dat er op de basisallocatie 51.22 van het VIF ("Investeringssubsidies voor de opstarting van shuttle- of bloktreinen van en naar de Vlaamse zeehavens en de daaraan verbonden kosten voor specifieke studies") 60 miljoen frank is ingeschreven. Hij vraagt wat er is gebeurd met het vorig jaar op dezelfde begrotingspost ingeschreven bedrag.

De minister antwoordt dat er een begrotingsakkoord is over investeringsprojecten om twee projecten inzake bloktreinen te starten, namelijk 'Cycogne' en 'Born'. Er werd dus wel degelijk een aanzet gegeven om de aanzienlijke mogelijkheden op het vlak van bloktreinen te benutten.

De heer Penris brengt het probleem ten berde van de verwijlinteresten op meerwerken voor infrastuctuurwerken. De kosten van de werken zelf worden over het Vlaams Gewest en de havenbesturen verdeeld volgens een 60/40-verdeelsleutel, maar voor de verwijlinteresten op meerwerken betaalt het Vlaams Gewest geen subsidie. Die houding wordt door de havenbesturen betwist. Wat is het standpunt terzake van de minister ? De minister stelt dat het Rekenhof zich verzet tegen het verlenen van subsidies voor de verwijlinteresten op meerwerken. Meer in het algemeen wijst hij op de reeds geleverde inspanningen om de verwijlinteresten te verlagen.

De spreker peilt tenslotte naar de intenties van de minister over de privatisering van de loodsdiensten, en wil meer in het bijzonder vernemen of de minister al mogelijke overnemers op het oog heeft danwel of hij deze diensten op de vrije markt te koop zal aanbieden. De heer Patrick Lachaert wil weten wie deze studie uitvoert : de administratie of een extern bureau.

De minister licht eerst de problematiek van het loodswezen toe, waar de privatisering een optie op lange termijn is. In een eerste fase wil de minister een kosten-batenanalyse van de loodsdiensten, het is een stapsgewijs plan naar verzelfstandiging om in een latere fase tot privatisering over te gaan. Op dit ogenblik loopt de studie.

De modernisering van het loodswezen wordt planmatig uitgevoerd, aldus de minister. Op 1 mei 1998 start de eerste fase. Deze fase omvat :

- invoering van het nieuwe begrip "algemene loods";
- beloodsing van meerdere trajecten;
- loodswissel te Terneuzen;
- snelle redeboten vervangen de tender.

In deze fase moeten de exploitatiekosten met 50 miljoen frank dalen. Helikopterbeloodsing in in dit stadium niet vereist.

De tweede fase, die tegen het jaar 2000 wordt uitgevoerd, moet de dienstverlening nog verbeteren en de kosten drukken. Deze fase houdt in :

- de invoering van de algemene loods wordt veralgemeend;

- loodsen op afstand via de walradar;
- de loodswissel in Vlissingen vervalt;
- de helikopterbeloodsing wordt veralgemeend.

De minister stipt vervolgens aan dat de administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) een rapport over de missie en de visie van een verzelfstandigd loodsbedrijf tegen begin 1998 voorbereidt. In een latere fase worden de voor- en nadelen van de verschillende vormen van verzelfstandiging (o.a. privatisering) tegen elkaar afgewogen. De Vlaamse regering neemt in januari 1998 een beslissing over de missie en de visie, en neemt over de oprichting van het loodsbedrijf een definitieve beslissing in november 1998. AWZ verspreidt voor intern gebruik een logboek (zie bijlage nr. 4).

Mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche vraagt welke waterbeheersingswerken er voor 1998 aan de dijken van de IJzer gepland zijn. De heer Johan Malcorps stelt vast dat er een consensus groeit in havenmiddens om meer middelen ter beschikking te stellen voor de kustvaart, de zogenaamde 'short sea shipping'. De spreker is ervan overtuigd dat de havens van Antwerpen en Zeebrugge alle baat hebben bij de uitbouw van de kustvaart en vraagt of er daaromtrent een concrete planning wordt ontwikkeld.

Wat de werken voor waterbeheersing van de IJzer betreft, antwoordt de minister dat het programma consequent wordt doorgezet en dat de eerste oeverversterkingswerken aan de IJzer reeds gestart zijn. Voor de "short sea shipping" verwijst de minister naar een studie hieromtrent in het investeringsprogramma.

De heer Jaak Gabriels hoopt dat de regering dringend werk zal maken van een havendecreet en de op 25 juni 1997 door het Vlaams Parlement goedgekeurde resolutie betreffende het Vlaamse zeehavenbeleid (Stuk 673 (1996-1997) – Nrs. 1-3) daarbij als richtsnoer zal nemen. Hierbij aansluitend onderstreept de heer Patrick Lachaert de noodzaak van een decreet waarin objectieve criteria voor de haveninvesteringen worden vastgelegd.

De minister antwoordt dat er intens wordt gewerkt aan een ontwerp van havendecreet. Het blijkt evenwel moeilijk om de verschillende havenbesturen op één lijn te krijgen. De minister onderschrijft in elk geval de resolutie van het Vlaams Parlement inzake de havenproblematiek.

### 3.6. De waterwegen

De heer Carl Decaluwé wijst er op dat de minister een aantal belangrijke projecten voor de waterwegen aangekondigd heeft. In tegenstelling tot vorig jaar, vindt hij deze projecten niet nominatief in de begroting terug, en wil weten waaraan dit te wijten is en in welke budgetten deze begroting voorziet. De heer Jaak Gabriels wil meer details over de evolutie van het budget voor de binnenwateren. Voor hem is de toekomstige toegankelijkheid van deze binnenwateren, waaronder bijvoorbeeld het Albertkanaal, essentieel. Hij vraagt welke de prioriteiten zijn van de minister inzake de verdieping van de binnenwateren en de bouw van nieuwe aanlegkades. De heer Johan Malcorps betwijfelt of het beleid effectief voorrang geeft aan de binnenscheepvaart en verwijst in dit verband naar het feit dat de verbreding van het Albertkanaal en de vernieuwing van de Royersluis blijkbaar op de lange baan worden geschoven. Daarbij komt nu dat de aanleg van het Verrebroekdok en de Kluizendokken door respectievelijk stabiliteits- en bodemsaneringsproblemen een aanzienlijke vertraging oplopen. Die vertraging zal in beide gevallen een aanzienlijke meerkost met zich meebrengen, die ten nadele dreigt te gaan van een aantal investeringen op het vlak van de binnenscheepvaart. De heer Joachim Coens vraagt waarom een bepaald project in het investeringsprogramma van de waterwegen tussen haakjes wordt gezet. De heer Jacques Devolder wenst te vernemen of dringende werken mogelijk zijn, gelet op de regels uit het begrotingsrecht.

Voor een gedetailleerd overzicht van de investeringen in de binnenwateren verwijst de minister naar het investeringsprogramma (zie bijlage nr. 1). In globo deelt de minister volgende gegevens mee. Voor de binnenvaart voorziet programma 64.1 volgende kredieten : 567,1 miljoen frank aan niet-gesplitste kredieten, 771,9 miljoen frank aan gesplitste vastleggingskredieten en 818,8 miljoen frank aan gesplitste ordonnanceringskredieten. Hiernaast is op de VIF-begroting voor 1,9047 miljard frank aan uitgaven voor investeringen en buitengewoon onderhoud inzake waterbeheersingswerken aan de kust, op de waterwegen en rivieren uitgetrokken. Voor het buitengewoon onderhoud en investeringsuitgaven ter structurele bevordering van de binnenvaart staat nog eens 1,9944 miljard frank op de begroting ingeschreven. De minister informeert de commissie over de evolutie van de kredieten voor investeringen en onderhoudswerken voor de binnenwateren. Een overzichtstabel wordt aan het verslag toegevoegd (zie bijlage 3). In elk geval zullen de binnenwateren die het meest

worden benut, het eerst in aanmerking komen voor uitbaggering en infrastructuurwerken. Dit staat los van het gewone onderhoudsprogramma, dat blijft lopen.

Op de concrete vraag van de heer Coens, antwoordt de minister dat hieromtrent reeds een beslissing in de Vlaamse regering genomen is, maar dat de vorm en inhoud nog nader moeten worden ingevuld. Mochten de kredieten niet ingeschreven zijn, dan zou de uitvoering niet mogelijk zijn. Dringende werken worden op de algemene begrotingsprogramma's aangerekend, zo verduidelijkt de minister op de vraag van de heer Jacques Devolder.

De heer Ward Beysen vestigt de aandacht van de minister op de problematiek van de baggerslibverwerking. Hij stelt vast dat dit probleem steeds grotere vormen begint aan te nemen – onder meer als gevolg van de verbintenissen inzake de verdieping van de Westerschelde – terwijl het voor zee- en rivierwaterbeheersing begrote bedrag sinds 1995 ongeveer ongewijzigd is gebleven. Verder blijkt de milieuwetgeving de verwerking van de baggerspecie die voortkomt uit de uitvoering van het Sigma-plan te bemoeilijken. En meer in het algemeen stelt zich het probleem dat er in Vlaanderen weinig ruimte overblijft voor de berging van het slib. De spreker formuleert in dit verband een aantal concrete voorstellen. Hij pleit er vooreerst voor om dringend werk te maken van een goede wetgeving betreffende de verwerking van het baggerslib. In het Waals Gewest, waar het probleem zich nochtans veel minder scherp stelt, werd reeds een decreet betreffende de slibverwerking goedgekeurd. Ten tweede vindt de heer Beysen dat de overheid dringend in een aantal vergunde slibverwerkingscentra dient te voorzien. Het mag niet langer zo zijn dat de minister bevoegd voor Ruimtelijke Ordening en de minister bevoegd voor Milieu de bal voortdurend naar elkaar toespelen, zoals in het verleden het geval was. De spreker suggereert om terzake het voorbeeld van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te volgen inzake de uitbaggering van het Zeekanaal en een industriële aanpak van het probleem te stimuleren, onder het toezicht van de regering.

De heer Johan Malcorps sluit zich aan bij de bekommernis van de heer Ward Beysen inzake de slibproblematiek. Voor het waterzuiveringsslib blijkt er nu een oplossing in de maak, maar nog niet voor het baggerslib en het daarmee samenhangende vervuilingprobleem, alhoewel dat nochtans was aangekondigd in het Milieubeleidsplan. In elk geval zal daarbij een financiële tussenkomst door

het Vlaams Gewest onvermijdelijk zijn. Ook de heer Malcorps dringt aan op meer overleg tussen de ministers Baldewijns en Kelchtermans terzake.

De minister beaamt dat er voor de slibproblematiek dringend een oplossing dient te worden gevonden. Aan de administratie AWZ werd de opdracht gegeven om een decreet voor te bereiden betreffende de slibverwerking, rekening houdend met zowel de kwalitatieve als de kwantitatieve aspecten. Daarnaast werd aan de werkgroep baggerspecie van de beneden-Zeeschelde gevraagd om tegen einde december verslag uit te brengen aan de Vlaamse regering. Inmiddels bevat het investeringsprogramma reeds een aantal aanzetten van oplossing. Er werd 65 miljoen frank ingeschreven voor een project van cellen in de beneden-Zeeschelde en 325 miljoen voor laguneringsvelden aan de beneden-Zeeschelde. Bovendien werd voorzien in 10 miljoen voor een stortplaatsonderzoek. Verder verwijst de minister naar het Fassiver-project in Gent en op de inspanningen bij gewestplanwijzigingen om te zoeken naar locaties voor stortplaatsen, wat uiteraard een moeilijke en delicate oefening is.

### 3.7. De regionale luchthavens

In verband met de luchthaven van Deurne merkt de heer Ward Beysen op dat de reeds geleverde inspanningen om de passagiersaccomodatatie te verbeteren een maat voor niets zullen blijven indien niet ook werk wordt gemaakt van de verlenging van de startbaan. Dit is volgens de spreker de enige manier om reële ontwikkelingskansen te creëren voor de luchthaven van Deurne. De heer Jaak Gabriels vestigt er de aandacht op dat in de beleidsbrief wordt gesteld dat de middelen ter beschikking worden gesteld om de luchthaven toe te laten zich binnen de huidige geografische omschrijving te ontwikkelen (hoofdstuk E.II, pagina 22). De voorafgaande alinea echter vermeldt dat de studie naar de mogelijke privatisering in de lente van 1998 tot conclusies kan leiden. Voor de spreker is het van belang te weten of het lopende onderzoek een "open studie" is, waarbij het onderzoek alle mogelijkheden kan bestuderen, meer bepaald ook de hypothese van een luchthaven met een verlengde startbaan. De heer Gabriels vraagt zich af of men bereid is de mogelijkheid onder ogen te zien dat een mogelijke privatisering van de luchthaven van Deurne zou kunnen worden gehypothekeerd door haar huidige geografische omschrijving. De heer Patrick Lachaert verbaast zich over die studie, omdat men het volgens hem toch al langer eens was over de privatisering van Deurne.

De luchthaven van Deurne wordt momenteel doorgelicht, en de minister kan bevestigen dat het een "open studie" is, die niet vertrekt van vooraf bepaalde beleidskeuzen. De minister verwacht dat de resultaten in maart 1998 beschikbaar zullen zijn. Op basis daarvan kan dan het debat in de commissie worden gevoerd.

Mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche vraagt een verduidelijking bij de door de minister aangekondigde investeringen in de luchthaven van Oostende, onder meer in de aanleg van een Instrument Landing System (ILS). Het verheugt haar dat het ILS wordt geïnstalleerd. De spreker wil meer details over de kostprijs, de aanbesteding en de datum van installatie. Impliceert dit eveneens een verlenging van de landingsbaan? Zitten de voor die investeringen begrote bedragen vervat in basisallocatie 41.02 ("Dotatie aan de dienst met afzonderlijk beheer luchthaven Oostende") of in basisallocatie 41.03 ("Dotatie voor de aanleg, inrichting en uitrusting van verharde oppervlakten, wegen en gebouwen voor de exploitatie van de luchthavens, inclusief het buitengewoon onderhoud") van programma 63.2? De spreker vraagt ook of het masterplan waartoe de minister een opdracht heeft gegeven enkel betrekking heeft op het beheer van de luchthaven in de strikte zin, dan wel op de luchthavenactiviteit in het algemeen, met inbegrip van de verder af te werken luchthavengebonden industriezone. In de overtuiging van de spreker zijn dit uiteenlopende thema's, die moeilijk in één studie aan bod kunnen komen. Nog in verband met de luchthaven van Oostende vestigt mevrouw Tyberghien-Vandenbussche de aandacht op het feit dat er nog steeds nieuwe woningen worden gebouwd in het verlengde van de startbaan, waar de geluidshinder het grootst is. Kan de minister daar niets tegen ondernemen? Tenslotte wil zij weten wat precies bedoeld wordt met de aanleg van een verbindingsweg tussen de luchthaveninstallaties en het industrieterrein.

In zijn antwoord legt de minister uit dat de 16 miljoen frank die afgenomen was van de werkingsdotatie van de DAB Luchthaven Oostende werd overgeheveld naar de investeringsdotatie. Dit bedrag werd gecompenseerd op de VIF-dotatie. Ingevolge de opmerkingen van het Rekenhof hieromtrent dient de Vlaamse regering een amendement in ertoe strekkende dat dit bedrag opnieuw wordt overgeheveld naar de werkingsdotatie. De minister antwoordt verder dat het aangekondigde masterplan een omvattend plan zal zijn, dat niet louter op het beheer betrekking heeft. Ook de zeehaven zal bij dit plan worden betrokken. Verder zal er op de luchthaven van Oostende in 1998 werk

worden gemaakt van een nieuwe interne bedieningsweg, een verharde parkeervloer, de aanleg van het ILS-systeem en de afwerking van het gebouw voor de opvang van de passagiers.

## II. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

### A. Decreetsbepalingen

#### Artikel 13

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

#### Artikel 16

De minister licht het amendement toe dat door de Vlaamse regering is ingediend (zie Stuk 15 (1997-1998) - Nr. 2). Het amendement is een louter tekstuele verbetering, die verduidelijkt dat het ook in paragraaf 3 over de leningen gaat, waarvan in de eerste twee paragrafen sprake is.

#### Artikelen 29, 41, 50, 80-85, 90 § 2 en 94

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt

#### Artikel 95

Bij dit artikel wordt door de Vlaamse regering een amendement ingediend, dat ertoe strekt tegemoet te komen aan een opmerking van het Rekenhof (zie Stuk 15 (1997-1998) - Nr. 2). De minister verwijst naar de algemene bespreking, waar hij de reden voor dit amendement reeds heeft toegelicht.

#### Artikel 97

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

## B. Begrotingstabel

### Afdeling I

De minister wenst de amendementen van de Vlaamse regering toe te lichten. Een eerste amendement, waar in basisallocatie 14.07 "Uitgaven m.b.t. het beheer van het autowegen- en wegennet en aanhorigheden m.i.v. de winterdienst en het gewone onderhoud van de regiegebouwen – Vesoc" bij programma 63.10 door de VESOC-afspraken 300 miljoen werd ingeschreven. Dit krediet dient voor de tewerkstelling van laaggeschoolden bij wegenonderhoudswerken (zie Stuk 15 (1997-1998) - Nr. 3).

Een tweede amendement van de Vlaamse regering (zie Stuk 15 (1997-1998) - Nr. 2) verhoogt het niet-gesplitst krediet in basisallocatie 41.02 "Dotatie aan de dienst met afzonderlijk beheer Luchthaven Oostende" in programma 63.30. Bij basisallocatie 41.03 "Dotatie voor de aanleg, inrichting en uitrusting van verharde oppervlakten, wegen en gebouwen voor de exploitatie van de luchthavens, inclusief het buitengewoon onderhoud" van hetzelfde programma, wordt het gesplitst vastleggingskrediet met 16,1 miljoen frank verminderd, en het gesplitst ordonnanceringskrediet met dezelfde som verhoogd. De minister verwijst eveneens naar de algemene bespreking.

Het laatste amendement (zie Stuk 15 (1997-1998) - Nr. 2) wijzigt de omschrijving van de basisallocatie 31.05 bij programma 64.10.

Bij deze afdeling worden verder geen opmerkingen gemaakt.

### Afdeling III

Het amendement dat de Vlaamse regering indient bij de DAB Luchthaven Oostende (zie Stuk 15 (1997-1998) - Nr. 2), brengt de tabel met kosten en ontvangsten in overeenstemming met de eerder besproken aanpassingen.



### III. INDICATIEVE STEMMINGEN

Het amendement van de Vlaamse regering op artikel 16 wordt bij indicatieve stemming aangenomen met 6 stemmen tegen 4. Het amendement van de Vlaamse regering op artikel 95 wordt bij indicatieve stemming aangenomen met 6 stemmen tegen 4. Het amendement van de Vlaamse regering op programma 63.10 van de begrotingstabel wordt bij indicatieve stemming aangenomen met 6 stemmen tegen 4. Het amendement van de Vlaamse regering op programma 63.30 van de begrotingstabel wordt bij indicatieve stemming aangenomen met 6 stemmen tegen 4. Het amendement van de Vlaamse regering op programma 64.10 van de begrotingstabel wordt bij indicatieve stemming aangenomen met 6 stemmen tegen 4. Het amendement van de Vlaamse regering op de opbrengsten en kosten van de DAB Luchthaven Oostende (afdeling III van de begrotingstabel) wordt bij indicatieve stemming aangenomen met 9 stemmen, bij 1 onthouding.

Het geheel van de aan de commissie toegewezen begrotingsbepalingen, zoals geamendeerd door de commissie, wordt aangenomen met 6 stemmen tegen 4.

*De verslaggever,*

Joachim COENS

*De voorzitter,*

Jaak GABRIELS

---



## BIJLAGEN

Bijlage 1 : Het fysisch programma voor de waterwegen

Bijlage 2 : Het indicatief driejarenprogramma 1998-2000 voor de wegen, met overzichtskaarten per provincie van de knelpunten op de gewestwegen

Bijlage 3 : Overzichtstabellen kredieten havens en waterbeheersing (1996-1998), binnenvaart (1995-1998), administratie ondersteunende studies en opdrachten ( 1995-1998) en wegennet (1996-1998).

Bijlage 4 : Logboek, nieuwsbrief voor de hervorming van het Zeewezen, nr.1, oktober 1997









