

VLAAMSE RAAD

ZITTING 1992-1993

23 NOVEMBER 1992

ONTWERP VAN DECREET

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

VERSLAG

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

Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer E. Beysen.

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

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

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

de heer J. Spinnewyn ;

de heer R. Van Hooland ;

de heer H. Van Dienderen.

Plaatsvervangers :

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

de heren P. Chevalier, W. Seeuws, G. Swennen, J. Vande Lanotte ;

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

de heer F. Wymeersch ;

de heer H. Candries ;

de heer L. Barbé.

Zie :

15-A (BZ 1992)

- Nr. 1 : Ontwerp van decreet + Bijlagen 1 tot XXIV
- Nrs. 2 tot 5 : Amendementen
- Nr. 6-A : Verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden en Ambtenarenzaken
- Nr. 6-B : Verslag namens de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden
- Nr. 6-C : Verslag namens de Commissie voor Cultuur
- Nr. 6-D : Verslag namens de Commissie voor Economie, Energie en Werkgelegenheid
- Nr. 6-E : Verslag namens de Commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting
- Nr. 6-F : Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud
- Nr. 6-G : Verslag namens de Commissie voor de Media
- Nr. 6-H : Verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

Zie ook :

13-A (BZ 1992)

- Nr. 1 : Toelichtingen + Errata + Erratum

16-A (BZ 1992)

- Nr. 1 : Administratieve begroting
- Nr. 2 : Wijzigingen

17-A (BZ 1992)

- Nr. 1 : Verslag van het Rekenhof + Erratum

INHOUDSTAFEL

	Blz.
1. Bevoegdheden van T. Kelchtermans, Vlaams Minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden	
A. Algemene bespreking	4
1. Beleidsverklaring van de Vlaamse Minister	4
2. Bespreking	28
B. Artikelsgewijze bespreking	39
1. Programma 63.1 : Wegen	39
1.1. Inleiding	39
1.2. Bespreking	43
2. Programma 64.1 : Waterwegen en binnenvaart	51
2.1. Inleiding	51
2.2. Bespreking	53
3. Programma 64.2 : Havens, loodswezen en zeescheepvaart	55
3.1. Inleiding	55
3.2. Bespreking	58
4. Programma 64.3 : Zee- en rivierwaterkering en -beheersing	60
4.1. Inleiding	60
4.2. Bespreking	61
5. Programma 64.4 en 69.9 — Algemeen Infrastructuurbeleid	61
5.1. Inleiding	61
5.2. Bespreking	63
C. Stemmingen	63
Bijlagen	65
 II. Bevoegdheden van J. Sauwens, Vlaams Minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming	 123
A. Algemene bespreking	123
1. Beleidsverklaring van de Vlaamse Minister	123
2. Bespreking	123
B. Artikelsgewijze bespreking	134
1. Programma 63.2 : Gemeenschappelijk vervoer	134
1.1. Inleiding	134
1.2. Bespreking	136
2. Programma 63.3 : Regionale luchthavens en vliegvelden	136
2.1. Inleiding	136
2.2. Bespreking	138
3. Programma 63.4 : Algemeen Infrastructuur- en verkeersbeleid	139
3.1. Inleiding	139
3.2. Bespreking	139
4. Programma 65.1 : Gebouwen	140
4.1. Inleiding	140
4.2. Bespreking	140
C. Stemmingen	144
Bijlagen	146

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken en Vervoer heeft op haar vergadering van 21 en 22 oktober 1992 de haar toebedeelde decreetsartikelen en programma's van de algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 1993 besproken en goedgekeurd.

De bespreking bestaat uit twee delen, met name :

I. De bevoegdheden van T. Kelchtermans, Vlaams Minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden

II. De bevoegdheden van J. Sauwens, Vlaams Minister voor Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming

**I. BEVOEGDHEDEN VAN T. KELCHTERMANS,
VLAAMS MINISTER VAN OPENBARE WERKEN,
RUIMTELIJKE ORDENING EN BINNENLANDSE
AANGELEGENHEDEN**

A. ALGEMENE BESPREKING

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

I. INLEIDING

1. ALGEMEEN

In haar regeerakkoord stelt de Vlaamse Regering dat haar beleid zal kaderen in een globale mobiliteitsvisie. Op deze wijze wil zij de harmonie tussen de economische draagkracht, de algemene maatschappelijke belangen, het leefmilieu en de ruimtelijke ordening bevorderen.

Meer specifiek inzake de infrastructuur van Openbare Werken wil het beleid komen tot efficiënt personenverkeer en goederenvervoer, gericht op het vergroten van de verkeersveiligheid, het verminderen van de verkeersoverlast, het verhogen van de omgevingsleefbaarheid en het tot stand brengen van een milieu-vriendelijk en energiezuinig transportsysteem.

In mijn beleidsverklaring, zoals in het regeerakkoord van de Vlaamse Regering, wordt een algemeen regulerend kader en de uittekening van een aantal specifieke prioriteiten beoogd. Hierbij wordt de rol van de sector Openbare Werken expliciet bevestigd ter versterking van het economisch draagvlak voor Vlaanderen. Aldus zullen wegenprojecten op belangrijke assen verder worden afgewerkt en zullen havens en hun verbinding met het hinterland een grote aandacht krijgen.

Het algemeen regulerend kader betreft :

— de ontwikkeling van een lange-termijnvisie voor de grote infrastructuurwerken, waarbij men wil komen tot een geïntegreerd vervoersmanagement en een kwaliteitsverbetering van de mobiliteit ;

— de verhoging van de kwaliteit van de investeringen en van de dienstverlening en de betrokkenheid van de bevolking ;

- het onderhoud van het infrastructureel patrimonium ;
- de invoering van mobiliteits-effectenrapportage (in samenhang met de MER) bij grote infrastructuurprojecten ;
- de mogelijkheid tot alternatieve financiering (co-financiering) bij nieuwe investeringen.

Aldus wil men de verkeersdoorstroming verbeteren, waarbij rekening wordt gehouden met de bereikbaarheid van de havengebieden, het gebruik van het spoor en de binnenvaart, de bestaande en te verwachten knelpunten en het stads- en streekvervoer.

De specifieke prioriteiten betreffen :

— inzake de wegeninfrastructuur : het verhogen van de veiligheid van de weggebruikers en van de leefbaarheid van de omgeving, met ondermeer een prioritair wegwerken van de zwarte punten, de aanpassing van de wegdoortochten doorheen de centra, eliminatie van lokale knelpunten, nadruk op de zwakke weggebruikers en aangepaste fietspadvoorzieningen ;

— inzake de waterwegeninfrastructuur : nadruk op het verbeteren van de verbinding tussen de havens en hun hinterland, met ondermeer modernisering van de binnenvaartvloot, de promotie van de binnenvaart, de opleiding en vorming van de schippers. Aldus wil men actief bijdragen tot de oplossing van de knelpunten van het goederenvervoer over de weg ;

— inzake de zeehavens : het creëren van een beheerskader (op decretale basis), met nadruk op modern bedrijfsmanagement, grotere autonomie, eigen rechtspersoonlijkheid en financiële verantwoordelijkheid ; dit met behoud van een sterke band met de lokale autoriteiten. Tevens wil men de coördinatie van het havenbeleid verbeteren, inspelen op de voordelen van selectiviteit en complementariteit en van een grotere samenwerking. Hierbij zullen de havens op voet van gelijkheid dienen behandeld inzake krediet- en subsidiecriteria en inzake het ter beschikking krijgen van gronden en infrastructuur. Aldus wil men de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens in internationale context versterken ;

— inzake de waterbeheersing zal de bescherming van de burgers tegen wateroverlast substantieel worden verhoogd (stimulering van de afwerking van het Sigma-plan, verbetering van de waterafvoer van de niet-tijgebonden waterwegen) ;

— het tot stand brengen van de nodige samenwerking tot verhoging van het aandeel van het gemeenschappelijk vervoer (met de NMBS, de Lijn . ..).

— inzake de waterverdragen : het voeren van een waterkwaliteitsbeleid voor Maas en Schelde op nationaal en internationaal niveau met Nederland, in overeenstemming met de EG-richtlijnen, de afspraken van de Noordzee-conferentie en de vigerende internationale verdragen. Hierbij wordt prioriteit gelegd op de verdieping van de Westerschelde en de aanleg van het Baalhoekkanaal, dit met het oog op het verzekeren van de maritieme toegankelijkheid van de zeehavens ;

2. STRUCTURELE AANPAK EN OVERLEG

Het wegenbeleid zal uitgebouwd worden op lange termijn, zodat er niet zonder gegronde redenen en publieke verantwoording kan van afgeweken worden. Om de continuïteit in de wegenplanning te verzekeren zullen de investeringsprogramma's vanaf 1993 kaderen in een rollend 3-jarenprogramma.

Tevens zullen, voor wat betreft de werken met sociaal-economisch belang en waarvoor geen intermediair overleg bestaat, de indicatieve jaarprogramma's getoetst worden op provinciaal vlak. Hierbij overweegt de Minister de sociaal-economische en politieke geledingen in te schakelen via de GOM's en dit in overleg met de provinciale buitendiensten van de bevoegde administraties.

Vervolgens lijkt het aangewezen, na advisering door de hoofdbesturen van de administraties van Openbare Werken en in overleg met mijn Kabinet, op gewestelijk niveau de weerhouden programma's voor commentaar en advies voor te leggen aan de SERV.

Naast de opstelling van het jaarlijks investeringsprogramma binnen het rollend 3-jarenprogramma, wenst de Minister tevens de grote opties voor de komende 10 jaar te bepalen. Dergelijke lange termijnplanning is trouwens een noodzakelijk gegeven bij de opstelling van het Structuurplan Vlaanderen.

3. DE FINANCIËLE TOESTAND EN MAATREGELEN

De Vlaamse weginfrastructuur, zeehavens en binnenwateren dienen afgestemd te blijven op de sociale en economische ontwikkelingen, op de beheersing van de mobiliteit, op de noodzaak tot een geïntegreerd vervoers- en verkeersmanagement en op tal van andere vereisten, niet in het minst de ecologische minimumnormen.

Voor Openbare Werken werd in de middelen- en uitgavenbegroting voor 1993 een bijzondere bijkomende inspanning geleverd, door verhoging van de middelen met 3 miljard BEF voor investeringswerken. Op basis van een objectieve behoeftenanalyse inzake infrastructuurwerken, werd vastgesteld dat een grote achterstand dient ingelopen te worden wil men de veiligheid voor de bevolking waarborgen.

De aanhoudende grote discrepantie tussen de minimale behoeften en de noodzakelijke middelen inzake Openbare Werken nopen derhalve tot het realiseren van een minimumprogramma. Gezien de grootste nood zich voordoet in het wegenpatrimonium, werden deze bijkomende middelen verdeeld met 2 miljard BEF voor de weginfrastructuur en 1 miljard BEF voor de waterweginfrastructuur.

Hierbij kunnen, dankzij de additionele 2 miljard BEF, tevens belangrijke economische projecten, specifieke leefbaarheidsprojecten (doortochten, bestrijding verkeershinder) en co-financieringsprojecten worden gerealiseerd of afgewerkt.

De bijzondere budgettaire inspanning zal ook de volgende jaren nodig zijn om de achterstand inzake leefbaarheid weg te werken. Derhalve mag 1993 slechts beschouwd worden als een overgangsjaar naar een structurele optimalisering van onze infrastructuur in Europese context.

De bijkomende 1 miljard BEF voor de waterweginfrastructuur gaat voor 550 miljoen BEF naar de haveninrichtingen en voor 450 miljoen BEF naar de bescherming tegen overstromingen in het Scheldebekken.

Om in deze periode van financiële schaarste maximaal aan budgetbescherming en -ondersteuning te doen, heeft de Vlaamse Minister dan ook de start gegeven aan een actieve politiek van kostenreductie, kostenvermindering, optimalisatie van de inkomsten en van kwaliteitsverbetering van de dienstverlening aan de burger. Om deze doelstellingen, mede met de Administratie, te realiseren werd beslist voor de sector

Openbare Werken een extern financieel manager aan te stellen.

Anderzijds wordt door de oprichting van het Vlaams Infrastructuurfonds de financiering van het beleid van Openbare Werken versoepeld en kunnen de opbrengsten uit het beheer van het patrimonium rechtstreeks toegewezen worden aan de noodzakelijke uitgaven om dit patrimonium in stand te houden, te verbeteren en te verrijken.

Daar een aantal nieuwe infrastructurele investeringsprojecten omwille van de noodzakelijke economische ontsluiting van Vlaanderen niet kunnen uitblijven, zal de Vlaamse Minister tevens langs alternatieve weg financiële middelen trachten aan te trekken. Louter debudgetteringstechnieken lossen de financiële spanning niet op ; zij verhogen de toekomstige overheidsschuld en versmallen de budgettaire ruimte van een volgende periode.

Op diverse vlakken onderkent men het structureel tekort aan financiële middelen voor Openbare Werken. Ook de SERV stelt dat er een algemene financiële problematiek bestaat en onderschrijft de noodzaak aan een substantiële en structurele verhoging van het wegebudget. Volgens de SERV „is de aanleg en het beheer van infrastructuur in essentie de taak van de Overheid. Derhalve vormen de algemene overheidsmiddelen de belangrijkste basis voor de financiering van de infrastructuur. Daarnaast kan de Overheid een beroep doen op middelen via kostenaanrekening aan de gebruikers van de infrastructuur. Anderzijds zal de (mede)financiering van belangrijke infrastructuurprojecten door de privé-sector een aanvullende betekenis moeten behouden”.

De Europese Commissie van haar kant besliste onlangs de mogelijkheid tot invoering van een autowegenvignet (voorlopig althans voor vrachtwagens). Ook hier lag het probleem van de financiering van de investeringen en het onderhoud van de infrastructuur aan de grondslag.

Het is derhalve meer dan ooit noodzakelijk een diepgaand onderzoek te wijden aan de technieken van alternatieve financiering in de ruime zin van het woord. In dit kader verwijst de Minister naar de intenties in zijn beleidsnota „Vlaanderen in beweging” waarin het principe „de genieteur betaalt” wordt gehanteerd.

Ook zal met de lokale besturen onderhandeld worden om in de convenanten-formule bepaalde lokale projecten vroeger en/of sneller te kunnen realiseren door middel van co-financiering.

Tevens dient, telkens wanneer welke initiatieven dan ook repercussies hebben op de infrastructuur van openbare werken, de verantwoordelijke initiatiefnemer dit te melden en overleg te plegen met de bevoegde Minister. Terzake zal een protocol worden opgesteld.

II. WEGENINFRASTRUCTUUR

1. KRACHTLIJNEN

* De nadruk wordt gelegd op de continuïteit van het gevoerde beleid met een concreet rollend 3-jarenprogramma.

* Voor 1993 wordt een globaal bedrag voor wegeninvesteringen ter beschikking gesteld van 8,35 miljard BEF, waardoor het mogelijk wordt om 43 % meer te besteden dan in 1993.

* De veiligheid, de leefbaarheid en de verbetering van het economisch draagvlak worden als prioriteiten gesteld. Aldus bestaat het minimumprogramma uit een veiligheids- en een leefbaarheidsluik.

* Er worden objectieve criteria en parameters gehanteerd om het veiligheidsprogramma vast te leggen.

* Het veiligheidsprogramma wordt gerealiseerd over 4 jaar. Het leefbaarheidsprogramma en de herstelling van de Boudewijnautosnelweg worden gespreid over 5 jaar.

* De afwerking van begonnen projecten wordt versneld en de aanleg van fietspaden wordt onverminderd doorgezet evenals het doortochtenprogramma.

* Voor het eerst worden nu ook op de investeringsprogramma's de nog noodzakelijke bedragen ter volledige afwerking van de voorgestelde projecten vermeld.

2. KENGETALLEN 1993

* De 8.351,8 miljoen BEF investeringskredieten voor infrastructuur zijn samengesteld uit :

— 5.967,8 miljoen BEF in de algemene middelenbegroting en

— 2.384 miljoen BEF in het Vlaams Infrastructuurfonds ; namelijk 2.000 miljoen BEF effectief bijkomende middelen en 384 miljoen BEF te verwerven uit de exploitatie van de wegeninfrastructuur.

* De uitgaven voor veiligheidswerken en het structureel onderhoud bedragen 3.900 miljoen BEF ; dit is een stijging van 52 % ten opzichte van 1993.

* Er is voorzien in het aanleggen van 240 km fietspaden ; dit is 80 km meer dan in 1993.

* De uitgaven voor afwerking van begonnen projecten bedraagt 1.698 miljoen BEF.

* Voor de belangrijke economische projecten wordt 870 miljoen BEF ter beschikking gesteld.

* Voor het leefbaarheidsprogramma (herinrichten doortochten, geluidsbestrijding, functionele beplanting, . . .) wordt 845 miljoen BEF voorzien.

* De saneringskosten voor het wegwerken van de spoorvorming bedragen 375 miljoen BEF.

Grote werken

* De saneringskost voor de E 313 Antwerpen-Luik op grondgebied Antwerpen bedraagt 495 miljoen BEF

* De afwerking van de Ring om Willebroek kost 170 miljoen BEF.

* De afwerking van de Noord-Zuidverbinding, omlegging Hechtel-Eksel kost 150 miljoen BEF.

* De herinrichting van de N 43 Sint-Denijs-Westrem — Sint-Martens-Latem, inbegrepen aanleg van fietspaden kost 189 miljoen BEF.

* De verdere afwerking van de verbinding van Denderleeuw met de E 40 te Affligem bedraagt 150 miljoen BEF.

* Voor de afwerking van de omleiding te Lichtervelde wordt 150 miljoen BEF voorzien.

* Voor een volgende fase van de verdere afwerking van de A 18 Veurne-Franse grens wordt een bedrag van 220 miljoen BEF gereserveerd.

3. KENGETALLEN VOOR DE TOEKOMST

* Voor het gewoon onderhoud van de wegen en autosnelwegen, met inbegrip van de winterdienst, dient er jaarlijks een bedrag gereserveerd van 2.500 miljoen BEF.

* De noodzakelijke werken om onze infrastructuur terug in een veilige toestand te brengen worden geraamd op 12.000 miljoen BEF. Hierin zijn volgende belangrijke werken begrepen

- * sanering E 313 : 2.000 miljoen BEF
- * structureel onderhoud 5.000 miljoen BEF
- * sanering kunstwerken 2.000 miljoen BEF
- * wegwerken spoorvormingen : 1.500 miljoen BEF
- * wegwerken van zwarte punten : 1.400 miljoen BEF

* Ter bevordering van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid door middel van herinrichting van doortochten, bestrijding van geluidshinder, aanleg van funktionele beplantingen, ... dient een bedrag voorzien van 6.000 miljoen BEF.

* Voor de aanleg van fietspaden ten voordele van de zwakke weggebruiker, de fietser, wordt nog een bedrag vooropgesteld van 8.500 miljoen BEF.

* Voor de afwerking van reeds begonnen projecten, ter bevordering van de verkeersafwikkeling, continuïteit en bereikbaarheid is een bedrag begroot van 14.900 miljoen BEF. Hierin zijn ondermeer de belangrijke economische projecten begrepen o.a.

* afwerking A12 Brussel-Antwerpen : 2.800 miljoen BEF

* afwerking Noord-Zuidverbinding, omleiding Hechtel-Eksel : 310 miljoen BEF

* N73 Oost-Westverbinding Ham — Tessenderlo : 310 miljoen BEF

* R4 — verdere afwerking ring Gent 875 miljoen BEF

* N49 — omvorming tot autosnelweg 1.200 miljoen BEF

* N41 — zuidelijke ring Dendermonde 470 miljoen BEF

* R27 — voltooiing ring om Tienen : 205 miljoen BEF

* R.O.B. — verbredingswerken : 1.200 miljoen BEF

* A18 — afwerking vak Veurne — Franse grens : 1.200 miljoen BEF

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

De investeringskosten in elektrische en elektromechanische uitrustingen worden geraamd op 1.200 miljoen BEF/jaar.

4. GEHANTEERDE PRINCIPES

— Het voorstel van investeringsprogramma 1993 van de Wegeninfrastructuur voorziet, binnen de opgelegde grenzen van de beschikbare middelen, in een concrete invulling van de opties uit de beleidsnota „Vlaanderen in beweging”. Dit investeringsprogramma wordt ingeschakeld in een middellange termijnvisie, vertaald in het rollend 3-jarenprogramma 1993-1994-1995.

— Dergelijk gerichte beleidsvisie is noodzakelijk voor een continue fasering bij grotere projecten die zich over meerdere jaren uitspreiden. Hierdoor kan men tot een optimale renta-

bilisering komen van reeds bestede kredieten en vermijdt men dat projecten nodeloos en tergend lang onafgewerkt blijven liggen. Bovendien kan de Administratie haar studies en ontwerpen beter en efficiënter programmeren. Hierdoor wordt voorkomen dat gedane studies en ontwerpen achteraf worden geklasseerd en vervangen door nieuwe projecten, die op dat ogenblik dan weer absolute prioriteit krijgen. Ook zullen de nodige voorafgaandelijke onteigeningen pas kunnen starten, wanneer de werken hieropvolgend, volgens een continue fasering zijn geprogrammeerd.

— Er moet echter duidelijk worden vooropgesteld dat, om de gestelde beleidsopties blijvend te kunnen realiseren, er voor de realisatie van het rollend 3-jarenprogramma het globale bedrag aan investeringen thans voorzien voor 1993, onverminderd moet worden doorgetrokken naar 1994 en 1995.

5. VOORSTELLING VAN HET INVESTERINGSPROGRAMMA 1993

5.1. Algemene uitgavenbegroting

Hieronder komen volgende rubrieken voor :

- een urgentieprogramma verkeersveiligheid
- een leefbaarheidsprogramma

5.1.1. Urgentieprogramma

5.1.1.1. Een urgentieprogramma inzake verkeersveiligheid voorziet in werken voor de verkeersveiligheid en het wegwerken van de achterstand in het structureel onderhoud van het wegenpatrimonium (zowel rijweg- en fietspadverhardingen als onderhoud van kunstwerken). Een bedrag van 3.900 miljoen BEF is hierop voorzien. Dit bedrag werd bepaald om het totaal pakket aan werken, opgegeven onder de rubriek „Verkeersveiligheid” in de behoeftenanalyse van de wegeninfrastructuur, zoals opgesteld door de Administratie, volledig uit te voeren in een periode van 4 jaar ; de buitengewone herstellingswerken aan de E 313 (Boudewijnautosnelweg) worden gespreid over 5 jaar.

Dit omvangrijk pakket werken wordt bij het normaal investeringsprogramma voorzien onder artikel 73.22 : „Aanleg, inrichting, uitrusting en structureel onderhoud van het wegennet in het Vlaamse Gewest met het oog op de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid met inbegrip van de aankopen en onteigeningen nodig voor de uitvoering der werken”.

Ondanks de overheveling van de specifieke leefbaarheidsprojecten (eigenlijke doortochten, werken voor bestrijding geluidshinder en functionele beplantingen) naar het Vlaams Infrastructuurfonds, betekent dit bedrag nog een stijging van 52 % t.o.v. het bedrag dat op dit artikel uitgetrokken werd in de begroting 1992. De in de tekst van dit artikel nog vermelde leefbaarheidsprojecten slaan hoofdzakelijk op de ordonnancerings- en niet op de vastleggingskredieten. Hiermee wordt prioriteit gegeven aan werken die rechtstreeks gericht zijn op de veiligheid van de burger. In de rand weze vermeld dat, bij verkeersongevallen, de Overheid steeds vaker wordt aansprakelijk gesteld omwille van slecht onderhouden wegeninfrastructuur.

5.1.1.2. Onderverdeling

De in het urgentieprogramma opgenomen werken werden onderverdeeld en objectief opgesteld met volgende gehanteerde criteria en kwaliteitsparameters :

- a. Wegverharding : opgave voor structurele onderhoudswerken vanuit volgende parameters

1. Visuele inspectie

Naast de lokale visuele inspectie door de bevoegde ambtenaar gebruikt men nu ook reeds toestellen die automatisch de verwerking doen, zodat men een objectieve beoordeling van de beschadigingsgraad verkrijgt. De bedoeling is om in de nabije toekomst deze wetenschappelijke en objectieve metingen te veralgemenen en uit te breiden met moderne toestellen.

Daartoe heeft de Minister reeds op 10.07.1992 mijn goedkeuring gehecht aan een contract om, met behulp van het ARAN-toestel van de Rijkswaterstaat — Nederland, metingen uit te voeren om de toestand van de wegverharding wetenschappelijk vast te stellen.

2. Spoorvorming :

Dit is een maat van de dwarsvlakheid van de rijstroken die uitgedrukt wordt door een spoordiepte. Vanaf 16 mm (spoordiepte) wordt de beoordeling slecht gegeven en meer dan 24 mm zeer slecht. De voorgestelde herstellingswerken zijn voor verhardingen waar minstens 16 mm vastgesteld wordt (dus minstens beoordeling slecht) en waarbij prioriteit wordt gegeven aan de meest belangrijke wegen (autosnelwegen, primaire wegen, . . .)

3. Stroefheid

Deze wordt bepaald door de dwarswrijvingscoëfficiënt, die wetenschappelijk wordt vastgesteld. Om een veilige weg te hebben qua stroefheid dient een dwarswrijvingscoëfficiënt van minstens 0,45 aanwezig te zijn. Wegvakken met kleinere coëfficiënt worden voorgesteld voor herstelling.

4. Vlakheid

De vlakheid van de weg wordt systematisch opgemeten met behulp van het A.P.L.-toestel. Afhankelijk van de bekomen waarden t.o.v. opgelegde maximum drempels worden de wegen gekatalogeerd in zeer goed tot zeer slecht.

b. Herstel aan Kunstwerken :

Opgave van werken vanuit de „Inspectieverslagen van de Kunstwerken”, opgesteld door de Administratie Wegeninfrastructuur en de Afdeling Ondersteunende Studies en Opdrachten.

c. Aanbrengen van veiligheidsstootbanden

De voorgestelde werken worden bepaald volgens de ongevallenstatistieken en de desbetreffende omzendbrief van de Administratie. Ook hier gaat de prioriteit naar de grote en meest drukke wegen (autosnelwegen, primaire wegen).

d. Aanpassen van kruispunten en gevaarlijke wegvakken

De werken hieronder spitsen zich vooral toe op het wegwerken van „zwarte punten”. Deze gevallen worden centraal besproken in de Adviesgroep voor de Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen (AVVG). Deze adviesgroep stelt desgevallend de nodige structurele ingrepen voor.

5.1.2. Leefbaarheidsprogramma

Voormelde beleids optie voor het urgentieprogramma inzake verkeersveiligheid laat toe binnen de beschikbare en normale budgetkredieten jaarlijks nog voor 2.067 miljoen BEF van het leefbaarheidsprogramma uit de behoeftenanalyse te realiseren. De toewijzing van dit resterend bedrag gaat naar de afwerking van begonnen projecten en naar de aanleg van fietspaden, en wordt verdeeld à rato van de verhouding van

de hiervoor opgegeven bedragen in de behoeftenanalyse van juni 1992. Dit geeft in de algemene uitgavenbegroting een verdeling van respectievelijk 1.403 en 664 miljoen BEF.

a. Afwerking van begonnen projecten

Deze werken komen voor onder artikel 73.27 „Werken met het oog op de verkeersafwikkeling en de continuïteit van het wegennet in het Vlaamse Gewest”, voor een bedrag van 1.403 miljoen BEF. Bovendien de rentabilisering van de reeds uitgegeven bedragen (in sommige gevallen reeds zeer omvangrijk), wil men met de afwerking van deze te lang aanslepende projecten de terechte toenemende ergernis bij de burger, die hiermee dagelijks wordt geconfronteerd, voorkomen. Er wordt gestreefd om de hier opgegeven werken, voor zover niet mogelijk binnen het budget van 1993, zeker af te werken binnen het opgegeven rollend driejarenprogramma. Uiteraard kan dit maar verwezenlijkt worden, wanneer ook voor de jaren 1994 en 1995 eenzelfde investeringspeil kan worden aangehouden.

b. Aanleg, inrichting en uitrusting van fietspaden en herinrichting van wegen in functie van fietspaden.

Deze werken komen hier voor onder artikel 73.28 „Fietspaden” voor een bedrag van 664 miljoen BEF. Wat het programma fietspaden betreft wordt in bijzonder gewezen op het pakket werken dat onder de rubriek „Verkeersveiligheid en structureel onderhoud” (het artikel 73.22) reeds voorzien is, dit om reden dat deze ofwel zelf aan buitengewoon onderhoud toe zijn, of te combineren zijn met belangrijk structureel onderhoud van de rijwegverharding. Daarenboven dient verwezen naar de werken van het Vlaams Infrastructuurfonds, waar specifiek fietspaden zijn voorzien, maar waar, binnen de rubriek „doortochten”, eveneens fietspaden zijn opgenomen (zie verderop en tabel hierbij). De reële inspanningen voor de aanleg en uitrusting van fietspaden worden derhalve in 1993 verhoogd.

De prioriteiten voor de aanleg van fietspaden worden vooral bepaald in functie van het woon- en schoolverkeer, nl. in die omgeving met een hoge concentratie aan onderwijsinstellingen. De ligging van dergelijke fietspaden situeert zich dan ook heel dikwijls in bebouwde omgeving, waarbij de bebouwing toeneemt naarmate men dichterbij de centra komt. Dit betekent ook dat de voorafgaandelijke onteigeningen voor de realisatie van dergelijke fietspaden niet alleen zeer kostelijk worden maar ook relatief lang kunnen aanslepen (gebouwen of voorhoven van landelijke bebouwing). Hiermee dient rekening gehouden bij de programmering van deze werken.

5.2. Vlaams Infrastructuurfonds

Zoals reeds vermeld, wordt voor de Wegeninfrastructuur op het Vlaams Infrastructuurfonds een extra bedrag toegekend van 2.000 miljoen BEF. Samen met de eigen geregenereerde middelen geeft dit een totale uitgavenbegroting voor de investeringen op het Vlaams Infrastructuurfonds van 2.384 miljoen BEF. Op het Vlaams Infrastructuurfonds komen specifieke en/of aanvullende projecten die de beleidsdoelstellingen bijkomend ondersteunen.

Volgende soorten projecten worden hierop voorgesteld :

- leefbaarheidsprojecten
- economische projecten
- co-financieringsprojecten

5.2.1. Leefbaarheidsprojecten

De specifieke leefbaarheidsprojecten zoals doortochtpro-

jecten en werken ter bestrijding van de geluidshinder alsook de funktionele beplantingen worden hieronder voorzien :

* De beleidsoptie „doortochtprojecten” (voorzien bedrag 675 miljoen BEF), behelst volgende aspecten :

— Het doortochtenprogramma wordt binnen de grenzen van de toegekende kredieten voortgezet

— Zoals in de beleidsnota reeds vermeld zal een selectie van projecten gebeuren op basis van objectieve criteria.

Aan de desbetreffende coördinatiegroep wordt gevraagd op korte termijn deze criteria verder te concretiseren.

— Een voorwaarde voor het herinrichten van de doortochten is de bereidheid van de betrokken gemeenten om de projecten te **co-financieren**. Het Gewest kan niet langer de bijkomende kosten dragen die ingevolge de inspraak van de lokale bevolking en de gemeente als extra te aanzien zijn t.o.v. een normale uitvoering van het project (bv. gebruik van bijzondere en duurdere materialen, realisatie van bijkomende voorzieningen die normaal buiten de eigenlijke opdracht van het Gewest vallen).

Aan de Administratie werd opdracht gegeven een omzendbrief uit te werken waarin deze regeling van **co-financiering** duidelijk wordt uitgewerkt naar de praktische toepassing.

— Dergelijke rationele budgettaire aanpak zal ook hier toelaten met eenzelfde krediet meerdere doortochtprojecten te realiseren. Gelet op de gewijzigde aanpak en het voorafgaandelijk akkoord van de betrokken gemeentebesturen zullen de hier opgegeven projecten slechts onder de vooropgestelde voorwaarden kunnen worden weerhouden.

* De beleidsoptie „bestrijding van de geluidshinder” (voorzien bedrag 135 miljoen BEF), waarbij de bestrijding waar mogelijk zal gebeuren bij de „bron” zelf. Daarom zullen bij de aanleg geluidsarme wegstructuren voorzien worden en bestaande verhardingen zullen in de mate van het mogelijke aangepast worden. Geluidsschermen kunnen gelet enerzijds op de hoge kostprijs (gemiddeld $\pm$ 30 miljoen/km) en anderzijds de beperkte middelen, slechts beperkt worden toegepast.

* Ook de funktionele beplantingen (voorzien bedrag 35 miljoen BEF) langs de gewestwegen worden in het Vlaams Infrastructuurfonds voorzien. Overige beplantingen komen slechts in aanmerking voor zover de betrokken gemeentebesturen instaan voor het latere onderhoud.

5.2.2. Economische projecten, met name de projecten die de economische draagkracht van het Vlaamse Gewest verhogen, hetzij als directe ontsluiting van industrieterreinen en/of havengebieden, hetzij door structurele verbeteringen van lokale fileproblemen, hetzij door afwerking van sluitstukken van belangrijke economische assen.

Hieronder vallen ook de werken waartoe de Vlaamse Regering of het Vlaamse Gewest zich reeds internationaal heeft verbonden.

Terzake wordt verwezen naar het protocol tussen de Vlaamse Regering en de stad Kortrijk in verband met de moderniseringswerken van de Leie op 1.350 ton ; de afspraken met Frankrijk inzake de verdere afwerking van de A 18 Jabbeke Veurne-Franse grens en naar de afspraken met Nederland over de afwerking van de A12 — Havenweg te Antwerpen.

Derhalve komen ondermeer volgende werken hiervoor in aanmerking

- A12 — **Havenweg** : afwerking met verbinding Schelde-
laan
- Lokale ontsluiting Zeebrugge — zuidelijke havenrand-
weg
- A18 : voortzetting van de werken vanaf Veurne richting
Franse grens
- Structurele verbeteringen :
 - * Ring om Brussel — verbreding vak Groot-Bijgaarden
- Strombeek-Bever.
 - * E40 : aanleg 4de rijstrook tussen Bertem en Sterre-
beek ;
- N 49 : omvorming van de autosnelweg van het vak
Antwerpen — Zelzate mede als verbetering van de toegang
tot de Liefkenshoektunnel op de Linkerscheldeoever.

5.2.3. Bijzondere projecten

Belangrijke economische projecten met co-financiering

Hiermee worden werken bedoeld waarbij verschillende instanties of groepen belang hebben in de realisatie van dergelijke projecten. Elke instantie zou in functie van de meerwaarde die het project voor elkeen verschaft, zijn bijdrage in de totale kost inbrengen. Als voorbeeld van dergelijke projecten kan worden verwezen naar de realisatie van toegangswegen naar toeristische projecten (Limburg), en naar de bijzondere ontsluitingsprojecten voor industrieterreinen.

Specifieke projecten

Met bijzondere projecten worden werken bedoeld die specifieke beleidsdoelstellingen bijkomend ondersteunen.

Tevens vallen hieronder de werken voor de aanleg van fietspaden in uitvoering van een „convenant” met de gemeenten. Bij het uitwerken van het programma van fietspaden zal immers worden gestreefd naar de realisatie van continue fietspadenroutes, lopend zowel over gewestwegen als over gemeentewegen. Daarom zal voor de realisatie van dergelijke fietsroutes getracht worden om samen met de betrokken gemeentebesturen een zogenaamde „convenant” af te sluiten waarbij gezamenlijk wordt ingestaan voor de realisatie van dergelijke projecten. Aldus wordt het mogelijk binnen eenzelfde budget van het Gewest meer en continu fietspaden te realiseren.

Het beleid wil hiermee specifiek een stimulans geven naar de gemeenten toe voor de verwezenlijking van belangrijke fietspadenroutes. Een ontwerp van „convenant”, ook inzake onderhoud en doortochten, wordt thans uitgewerkt.

III. WATERINFRASTRUCTUUR EN ZEEWEZEN

1. WATERWEGEN EN BINNENVAART

1.1 Krachtlijnen

* Bevordering van het vervoer langs de waterwegen ter ontlastening van de stijgen de vervoersstromen langs de weg door :

- sensibilisering van potentiële gebruikers
- bouwen van nieuwe overslaginstallaties
- concrete invulling van regelgevende maatregelen

Hiertoe wordt een beleidsnota „SPLASCH-2002” voorbereid.

* Voorrang voor het onderhoud van het bestaand patrimonium.

* Afwerking van de begonnen projecten wordt **onverminderd** voortgezet.

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

* Verbetering van de hinterlandverbindingen naar de Vlaamse Zeehavens.

* Aandacht voor de recreatieve infrastructuur langsheen de waterwegen (beleidsplan watersportinfrastructuur in Vlaanderen)

* Evenwichtig investeringsprogramma en **continuïteit** in het beleid via een rollend driejarenprogramma.

* Verruiming van budgettaire middelen voor het Vlaams Infrastructuurfonds via decretale bepalingen in het **programmadecreet**.

1.2 Kengetallen 1993

* Voor het gewoon onderhoud van de bevaarbare waterwegen is 135,5 miljoen BEF beschikbaar

* Het bedrag voor het gewoon onderhoud wordt aangevuld met 470 miljoen BEF uit het Vlaams Infrastructuurfonds, specifiek voor onderhouds- en investeringsuitgaven.

* De uitgaven voor bijzonder onderhoud, met inbegrip van herstelling van schade veroorzaakt door stormen worden begroot op 473,1 miljoen BEF.

* Voor investeringswerken aan waterwegen en kanalen wordt een bedrag van 1.361,3 miljoen BEF uitgetrokken.

1.3 Kengetallen voor de toekomst

* De verdere modernisering van het Albertkanaal met inbegrip van de ontsluiting op 4500 ton naar de haven van Antwerpen vergt nog een bedrag van 2,33 miljard BEF.

* Voor het herstellen en vervangen van kunstwerken dient jaarlijks ca 300 miljoen frank gereserveerd.

* De verdere afwerking van het kanaal Brussel-Rupel vergt nog een bedrag van 2,8 miljard BEF.

* De traverse van de Leie te Kortrijk kost 2,2 miljard BEF.

1.4.1. Beleidsopties.

In de beleidsverklaring van de Vlaamse Regering wordt het transport over de waterweg als een alternatieve vervoersmodus aanzien ter ontlasting van de ontzaglijke vervoerstoe name op de weg. Deze beleids optie wordt hernomen in de beleidsverklaring „Vlaanderen in Beweging”.

Hiertoe zijn een aantal acties op diverse fronten te voeren.

Een degelijke rendabilisering van de enorme investeringen in de binnenvaartwegen die reeds werden uitgevoerd, is slechts mogelijk wanneer een voldoende uitgebreid en homogeen netwerk ter beschikking van de gebruikers kan worden gesteld.

Dit veronderstelt het wegwerken van een aantal knelpunten op de binnenvaartwegen en bij voorrang op de hoofdvaaassen, ter verbetering van de hinterlandverbindingen naar de zeehavens.

Anderzijds zal de verbetering van de toegankelijkheid van de waterweg via nieuwe laad- en loskaaien, het voeren van een actief promotiebeleid en de concrete invulling van regelgevende maatregelen ook daadwerkelijk aanzetten en bijdragen tot een ruimer gebruik van de waterweg.

De instandhouding van de bestaande infrastructuur blijft even goed een hoofdbekommernis. Versterkt onderhoud en dus het ter beschikking stellen van meer middelen hiervoor is onontbeerlijk.

Om dit beleid te realiseren is een budgettaire vertaling nodig. Hiertoe werden ter gelegenheid van de begrotingsbesprekingen 1992 dan ook voorstellen ingediend voor een substantiële verhoging van de investeringen in de binnenwateren (+ 555 miljoen Fr), wat evenwel budgettair niet haalbaar bleek. Om hieraan te verhelpen werd dan ook het Vlaams Infrastructuurfonds geïntroduceerd, waardoor de aanwending en toewijzing mogelijk wordt van aanzienlijke middelen, die uit het beheer van het omvangrijk patrimonium van de waterwegeninfrastructuur kunnen gegenereerd worden.

1.4.2. Realisatie van de beleidsopties.

Voor 1993 zullen de hogervermelde beleidslijnen worden verdergezet, wat weerspiegeld wordt in het ontwerp-investeringsprogramma voor 1993 (bijlage 2).

Prioriteit wordt verder verleend aan de afwerking van begonnen projecten zoals de kanaalomlegging te Hingene op het kanaal Brussel-Rupel (500 miljoen BEF) en de verdere afwerking van de spoorbrug te Landegem (Leie) 150 miljoen BEF. Het saldo wordt voorzien voor 1994 en 1995.

Voor de verdere afwerking van de modernisering van het Albertkanaal zal de eerste fase van de aansluiting van het kanaal op de haven van Antwerpen ter hoogte van het Straatsburgdok-Amerikadok worden aangevat (200 miljoen BEF).

Een andere hoofdvaaras is de scheepvaartweg tussen het Gentse en Frankrijk. De Leie moet nog verder tot 1.350 ton verruimd worden en voornamelijk het knelpunt te Kortrijk. De onteigeningen voor deze werken worden in 1993 verdergezet. Voor meer details wordt verwezen naar het ontwerp investeringsprogramma 1993.

Voor buitengewone onderhoudswerken en herstellen van schade veroorzaakt door overstromingen wordt op het art. 73.21 een krediet van 303 miljoen BEF voorbehouden. Hiervan zijn 140 miljoen BEF bestemd voor de kanalen die onder de bevoegdheid vallen van de Dienst voor de Scheepvaart en 60 miljoen BEF voor het Zeekanaal Brussel-Rupel. Voormeld bedrag dient samen gezien met de 480 miljoen BEF die onder post A5 van het Vlaams Infrastructuurfonds werd ingeschreven (bijlage 2).

1.4.3. Beleidsondersteunende initiatieven

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

1.4.3.1. „Splasch 2002” — een Strategisch Plan voor de Binnenvaartwegen

Om de beleidsdoelstellingen naar de toekomst toe op een coherente wijze te realiseren zal kortelings een Strategisch Plan voor de Binnenscheepvaartwegen „SPLASCH 2002”, tezamen met een tienjarenprogramma voor de investeringen in de binnenwateren aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd. In het tienjarenprogramma voor de binnenvaartwe-

gen zal ook de systematische vernieuwing van versleten kunstwerken worden geprogrammeerd.

1.4.3.2. Multi-modale overslagkaaien

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

Om hieraan tegemoet te komen werd een aanvang gemaakt met het opmaken van een „Masterplan voor multi-modale overslagplaatsen in Vlaanderen”. De eerste fase, nl. de inventarisatie van de mogelijke inplantingsplaatsen is afgesloten. Binnen dit kader zullen op korte termijn concrete projecten op hun reële waarde en economische haalbaarheid worden getoetst, zodat in 1993 met de realisatie ervan kan begonnen worden.

1.4.3.3. Uibouw van de recreatieve infrastructuur langsheen de waterwegen

Voor de uitbouw van recreatieve infrastructuur langsheen de waterwegen vereisen de schaarse middelen een globale visie. Een werkgroep, waarin de belangrijkste vertegenwoordigers zetelen van de watersportverenigingen, werd belast met het opmaken van een „Beleidsplan voor Watersportinfrastructuur in Vlaanderen” dat in de loop van 1993 zal afgerond worden.

1.4.3.4. Promotie van de Binnenvaart

Ruim overleg, ook met de nationale regering en de betrokken beroepsorganisaties wordt opgestart om een consensus te bereiken over de regelgevende maatregelen die in staat zijn om de binnenvaartsector opnieuw te activeren.

1.4.3.5. Verruiming van de budgettaire middelen

Het Vlaams Infrastructuurfonds is thans operationeel gemaakt. Hoofdbekommernis is thans de mogelijke inkomsten te optimaliseren en zo mogelijk uit te breiden of te verhogen. In het verleden bestond hiervoor niet steeds de nodige motivatie, gezien de inkomsten afvloeiden naar de algemene middelen en de inningen niet door de ambtenaren van het eigen departement gebeurden. Thans werden een aantal evaluaties gedaan van bestaande inkomsten, waaruit voorstellen werden gedistilleerd, ter verhoging van de inkomsten die in het programma decreet 1993 reeds hun eerste vertaling vonden. Volgende maatregelen worden voorgesteld :

- 1) Herwerking van het bestaande vergunnings en retributiestelsel.
- 2) Verlenen van concessies voor de ingebruikname van het openbaar domein van de waterwegen, hun aanhorigheden, de dijken en de zeeweringen.
- 3) Gewesttussenkomst in de bouw van laad- en losinstallaties langs de bevaarbare waterlopen.
- 4) Aanpassing van het decreet betreffende de watervan- gen.
- 5) Wijziging van de beheersvorm van het fonds van het Waterbouwkundig Laboratorium.

2. HAVENS EN MARITIEME TOEGANGSWEGEN

2.1. Krachtlijnen

* Het haveninvesteringsbeleid is gericht op de versterking van de internationale concurrentiepositie van de zeehavens.

* Behoud en zo mogelijk uitbreiding van het aandeel van de havens in de trafiekstijging van de Westeuropese havens middels een aangepast investeringsbeleid (cfr. bouw van containerkaaien).

* Eén van de voorwaarden daartoe is het behoud en de verbetering van de maritieme toegankelijkheid. Voor de haven van Antwerpen is dit slechts te realiseren door finalisering van de Watervedragten.

* Grotere verantwoordelijkheid van de havenbesturen door soepelere beheersstructuren.

* Stimuleren van transit- en distributiefunctie van de havens door een verdere ontsluiting van de zeehavens.

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

* Voorrang gaat naar afwerking van begonnen projecten.

* Bij gelijkblijvende socio-economische baten hebben renovatieprojecten voorrang.

* Aandacht voor de baggerspecieproblematiek ; de bijkomende kosten voor de berging van baggerspecie zijn onder controle te houden door studies en maatregelen voor beperking van de maatschappelijke en ecologische gevolgen.

2.2. Kengetallen 1993

* De tussenkomst in de kosten van werken die worden uitgevoerd in de door lagere besturen beheerde havens (art. 63.14) bedraagt 2.702,8 miljoen Fr.

* Voor de rechtstreekse investeringen in de havens (art. 73.04) is een bedrag van 2.974,7 miljoen frank ter beschikking .

* Via het Vlaams Infrastructuurfonds wordt naast het voorziene bedrag van 438 miljoen BEF een bijkomend bedrag van 550 miljoen BEF ter beschikking gesteld voor haveninvesteringen (stijging van de kredieten met $\pm 10\%$).

* Het globale bedrag ter beschikking voor haveninvesteringen bedraagt aldus 6.865,5 miljoen BEF.

* Voor het gewoon onderhoud ten behoeve van de havens en maritieme toegangswegen wordt een bedrag van 1.462,2 miljoen BEF. In dit bedrag is 1,1 miljard frank voorzien voor onderhoudsbaggerwerken.

* De baggerwerken in de Maritieme toegangswegen naar de Vlaamse Havens kosten 3,3 miljard BEF, wat nagenoeg 40 % vertegenwoordigt van het globaal budget voor de onderhouds- en investeringsuitgaven voor de havens.

2.3. Kengetallen voor de toekomst

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

* Het verdiepingsprogramma van de maritieme toegangswegen naar de haven van Antwerpen, uit te voeren na het afsluiten van de Waterverdragen, wordt begroot op 7 miljard BEF, de aanleg van het Baalhoekkanaal en de Baalhoeksluis op 29 miljard BEF.

* De totale aanlegkosten voor de containerkaai-noord worden geraamd op 3,150 miljard BEF waarvan 2,086 miljard BEF ten laste van het Vlaams Gewest.

* De totale bouwkosten voor het Verrebroekdok bedragen 6 miljard waarvan 4,5 miljard BEF ten laste van het Vlaams Gewest.

* De totale kostprijs voor de renovatie van de haven van Oostende wordt geraamd op 6.096 miljoen BEF.

2.4.1. Beleidsdoelstellingen

Het haveninvesteringsbeleid is gericht op een versterking van de internationale concurrentiepositie van de Vlaamse Zeehavens. Een van de voorwaarden daartoe is de verzekering van een optimale maritieme toegankelijkheid. In de toekomst worden derhalve verdiepingsprogramma's gepland voor de Schelde ten behoeve van de haven van Antwerpen, de verdieping van de Pas van het Zand voor de haven van Zeebrugge en de vernieuwing van de maritieme toegangsweg naar Gent o.a. door de bouw van een nieuwe zeesluis te Terneuzen.

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

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

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

2.4.2. Uitvoering van de beleidsdoelstellingen in 1992

2.4.2.1. Verzekeren van de optimale maritieme toegankelijkheid

a) Onderhoudsbaggerwerken

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

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

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

Dit slib kan gedurende de eerste jaren geborgen worden in overdiepten in de dokken op de Linker Scheldeoever. De zandspecie, die vrijkomt bij het baggeren van de overdiepten wordt aangewend voor de verdere ophoging van de industrieterreinen in het Noordelijk gebied van de Waaslandhaven. Hierdoor worden nieuwe grondoverdrachten tussen het Vlaams Gewest en de Maatschappij voor Grond- en Industrialisatiebeleid gerealiseerd waarbij de inkomsten in het Vlaams Infrastructuurfonds gestort worden.

Voor 1992 is hiervoor een bedrag van 206 miljoen BEF voorzien, ingeschreven op het Vlaams Infrastructuurfonds zodat ook voor 1992 aan onze verplichtingen kan voldaan worden. Voor de eerstkomende drie jaar kan de berging van het slib, dank zij de inkomsten uit de grondoverdrachten op zuiver budgettaire basis kunnen worden gerealiseerd.

Vanaf 1995 echter zal de onttrekking van slib uit de Beneden-Zeeschelde echter gepaard moeten gaan met een groot-schalige slibverwerkings- en bergingsoperatie waarvan de kosten thans geraamd worden op 650 miljoen BEF/jaar.

Voor studies en proefnemingen om deze doelstellingen te realiseren wordt in 1993 een bedrag van 70 miljoen BEF voorbehouden.

Vermits het onttrekken uit de Schelde van grote hoeveelheden verontreinigd slib een ecologische verbetering van de rivier tot gevolg heeft kan de vraag gesteld worden in hoeverre de kosten hiervoor door het havenbudget dienen gedragen.

In deze context wordt ook de globale baggerspecieproblematiek gesitueerd. Van de hoeveelheden die in de maritieme toegangswegen en de binnenwateren om nautische redenen moeten worden opgebaggerd, dient jaarlijks 4 miljoen m³ specie aan land geborgen.

Bij een gemiddelde ophogingsdikte van 2,5 m is jaarlijks een minimum oppervlakte vereist van 160 ha wat ongeveer overeenkomt met de oppervlakte van 220 voetbalvelden. De berging van deze onderhoudsbaggerspecie is op de eerste plaats een ruimtelijk probleem. Anderzijds is door de vervuiling van het oppervlaktewater een gedeelte van de baggerspecie vervuild, wat voor de berging ervan aangepaste maatregelen vereist.

Dit heeft een belangrijke stijging van de baggerkosten tot gevolg (stijging van 100 tot 150 BEF/m³ en voor zeer verontreinigde specie zelfs van 500 tot 1.000 BEF/m³). Wil men de bevaarbare diepten blijven garanderen dan zijn naar de toekomst toe een aantal maatregelen te nemen zoals :

- algehele verbetering van de waterkwaliteit ;
- vermindering van de te bergen hoeveelheden door toepassing van technieken van versnelde consolidatie en scheiding van slib en zand, alsook door de verfijning van de baggertechnieken ;
- verdere studie van de gecontroleerde bergingstechnieken ;
- aangepaste maatregelen voor de reservering van voldoende bergingssites.

b) Het verdiepingsprogramma voor de haven van Antwerpen

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

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

De verdieping kan op drie jaar gerealiseerd worden mits een jaarlijkse uitgave van 2 à 2,6 miljard BEF. De totale raming bedraagt 7 miljard frank waarvoor bijkomende middelen moeten ter beschikking gesteld worden. In 1993 kan hiermede nog geen aanvang gemaakt worden, gezien de stand van de onderhandelingen met Nederland.

2.4.2.2. Eigen rechtspersoonlijkheid en autonomie voor het havenbeheer

De voorwaarden waaronder havenbedrijven autonoom kunnen werken en hun bestaanszekerheid veilig kan worden gesteld roept nog een groot aantal vragen op over de oprichtings- en werkingsvoorwaarden. Daarom werd beslist een vergelijkende, analytische financiële studie te verrichten, waarbij o.m. de wederzijdse inbreng van het Vlaamse Gewest en de huidige havenbesturen (en/of havensteden) dient vastgelegd. Voornaamste vragen hierbij zijn kapitaalbreng, lasten uit het verleden, inbreng infrastructuur en gronden enz. Ook dienen de wederzijdse rechten en verplichtingen te worden vastgelegd in een beheersovereenkomst.

Gelijktijdig wordt de juridische omkadering bestudeerd. Voormelde studie zal einde 1992 afgerond zijn, zodat begin 1993 een definitief voorstel van havendecreet zal kunnen worden voorgelegd.

2.4.2.3. Investeringsbeleid in de havens

De verhoging van het budget voor Openbare Werken met 3 miljard BEF, waarvan 550 miljoen BEF aan de havens wordt toegewezen, staat toe om enerzijds de vooropgestelde timing voor de lopende programma's te handhaven en geeft anderzijds meer ruimte om nieuwe projecten aan te vatten.

a) Uitsplitsing van het investeringsprogramma voor havens en maritieme toegangswegen.

Het investeringsprogramma voor de artikelen 63.14 en 73.04 kan niet los gezien worden van het investeringsprogramma van het infrastructuurfonds. Voor investeringen in de havens en maritieme toegangswegen bestaan aldus 4 ontwerpen van investeringsprogramma's. Deze worden als bijlage 2 bijgevoegd.

Bij de opmaak van het ontwerp-investeringsprogramma 1993 voor sectie 64.2 werd uitgegaan van de volgende beschikbare middelen (in miljoenen franken)

Art. 63.14.	Tussenkost in kosten van werken die worden uitgevoerd in de door de lagere openbare besturen beheerde havens :	2.702,8 miljoen BEF
Art. 73.04.	Waterbouwkundige werken aan zee-, pacht en kusthavens, alsook hun maritieme toegangswegen	2.974,7 miljoen BEF
Vlaams Infrastructuurfonds :		1.188,0 miljoen BEF
Totaal :		6.865,5 miljoen BEF
Vergelijken we dit met 1992 dan waren de volgende budgetten ter beschikking :		
Art. 63.14.	Subsidies aan de havens :	440,0 miljoen BEF
Art. 73.04	Rechtstreekse gewestinvesteringen in de havens en maritieme toegangswegen	5.806,3 miljoen BEF
Vlaams Infrastructuurfonds :		555,0 miljoen BEF
Totaal :		6.801,3 miljoen BEF

Hoewel op het eerste zicht voor 1993 slechts een lichte stijging van het budget te noteren is, bedraagt de reële stijging aanzienlijk meer. Door overschrijving van een meerbedrag t.o.v. 1992 van art. 73.04 naar art. 63.14 vervalt de BTW-aanrekening van 19,5 %. Hetzelfde geldt voor het bedrag van 1.188 Miljoen BEF aangerekend in de uitgavenbegroting van het Vlaams infrastructuurfonds. Havenactiviteiten vallen immers onder toepassing van de BTW-reglementering. Doordat de havenbesturen in de plaats treden van het Gewest voor de uitvoering van haveninvesteringen kan de BTW gerecupereerd worden. Globaal genomen vertegenwoordigt de B.T. W. van 19,5 % dus een bedrag van $(2.702,8 \text{ miljoen BEF} + 1.188 \text{ miljoen BEF}) \times 19,5 \% = 758,7 \text{ miljoen BEF}$. Dit bedrag is bij te tellen bij het investeringsbudget voor 1993, dat dus een investeringsmogelijkheid geeft van : $6.865,5 + 758,7 = 7.624,2 \text{ miljoen BEF}$. Ten opzichte van 1992 betekent dit dus een substantiële stijging met nagenoeg 13 %.

b) De basisprincipes van het investeringsbeleid in de Zeehavens steunen op :

1. Afwerken en valoriseren wat reeds begonnen is.

Het driejarenplan 1992-1994 streeft naar de voortzetting en zo mogelijk afwerking van :

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

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

- de afwerking van de Berendrechtsluis te Antwerpen ; (saldo in 1993)

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

- de bouw van de containerkaai te Zeebrugge, ingevolge het advies van de Vlaamse Havencommissie van 9 mei 1991 en de beslissing van de Vlaamse Regering van 14 november 1990 terzake (saldo 1993) ;

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

- de verbetering van de toegang tot het Grootdok in de haven van Gent ingevolge het advies van de Vlaamse Havencommissie van 31 oktober 1990 en de beslissing van de Vlaamse Regering van 19 december terzake (saldo 1993) ;

- de verdere uitvoering van het gedeelte van het renovatieprogramma voor de haven van Oostende, dat vereist is voor de vaart van de Jumboschepen van de RMT (saldo 1993)

- de verdere uitbouw van de jachthaven te Nieuwpoort.

2. Voorrang voor renovatie

De laatste decennia resulteerden de havenuitbreidingen steeds in het aansnijden van nieuwe gebieden. Dit is niet meer haalbaar en oude havengedeelten moeten worden opgewaardeerd. Bij projecten met eenzelfde socio-economische gaat voorrang naar renovatie.

Het drie-jarenprogramma 1992-1994 bevat belangrijke re-

novatie-programma's. De voornaamste zijn reeds opgesomd onder punt 1.

3. Respect voor het leefmilieu

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

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

4. Uitvoering van het investeringsprogramma

Hiervoor wordt verwezen naar het indicatief investeringsprogramma voor de haveninvesteringen in bijlage 1.

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

2.4.2.4. Nieuwe investeringsprojecten in de havens

a) Haven van Antwerpen

1. Containerkaai-Noord

Alle prognoses geven een sterke groei aan voor het containervervoer in de eerste tien jaar (6 %). De huidige capaciteiten in de haven zijn onvoldoende om deze sterke groei op te vangen. Wil Antwerpen een evenredig aandeel in de groei van het containerverkeer in de range Hamburg-Le Havre behouden dan moet nieuwe capaciteit bij gecreëerd worden, bij voorkeur door de bouw van een nieuwe containerkaai langs de Schelde (Containerkaai-Noord). Door het vermijden van de doorvaart door de sluizen wordt een aanzienlijke tijdswinst geboekt wat in aanzienlijk grotere baten resulteert.

Over dit dossier heeft de Vlaamse Havencommissie gunstig geadviseerd. Het dossier dient voor beslissing aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd.

De totale kostprijs bedraagt 3150 miljoen BEF, waarvan 2086 miljoen BEF ten laste valt van het Vlaamse Gewest. Deze uitgave wordt verspreid over de begrotingsjaren 1993-1995. In 1993 wordt reeds een bedrag van 750 miljoen BEF voorzien.

2. Haven van Antwerpen op de Linkeroever — Verrebroekdok

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

In haar advies over een „Driejarenprogramma 1992-1994” heeft de Vlaamse Havencommissie gesuggereerd om, in vergelijking met de oorspronkelijke voorstellen van de Administratie, de aanleg van het dok meer in de tijd te spreiden. Het Verrebroekdok zou dan in twee fasen aangelegd worden. Het voordeel van de gefaseerde uitvoering is wel dat het jaarlijkse budgettaire beslag zou verminderen, zodat budgettaire ruimte zou kunnen ontstaan.

De totale kostprijs voor het project wordt geraamd op 6

miljard BEF, waarvan 4500 miljoen BEF ten laste valt van het Vlaamse Gewest. In haar advies van 7.10.92 over het rollend driejarenprogramma heeft de Vlaamse Havencommissie gepleit voor een gelijktijdige uitvoering van de Containerkaai-Noord en het Verrebroekdok. Dit stuit enerzijds op de bezwaren dat de zeer beperkte budgettaire ruimte voor de nieuwe haveninvesteringen slechts de inschrijving van een zeer beperkt bedrag voor het opstarten van dit project zou toelaten.

Anderzijds wordt vastgesteld dat de trafiekgroei in de Waaslandhaven beneden de verwachtingen blijft van de prognoses die als uitgangspunt bij het opstellen van de kosten-batenanalyse voor het Verrebroekdok werden gehanteerd. Een herziening van de kosten-batenanalyse, die dateert van einde 1990, zal dan ook uitgevoerd worden zodat medio 1993 een definitieve beslissing over de uitvoering van het Verrebroekdok kan genomen worden. Hierdoor kan nog tijdig geanticipeerd worden op trafiekstijgingen die zich kunnen voordoen.

Een snellere rendabilisering van het project kan bekomen worden door de opsplitsing ervan in twee fasen zodat in 1996 reeds een eerste fase operationeel kan zijn. In haar advies over het rollend driejarenprogramma houdt de Vlaamse Havencommissie met deze opsplitsing reeds rekening.

Prioritair blijft de ophoging van de gronden in het noordelijk gedeelte van de Waaslandhaven. Door het uitvoeren van overdiepten in de dokken op de Linkeroever (Cellenproject) komt voldoende goede zandspecie vrij om nagenoeg het ganse gebied ten Noorden van het Waaslandkanaal verder op te hogen en op korte termijn bouwrijp te maken. Hierdoor wordt een onmiddellijke rendabilisering van ca. 300 ha industrieterreinen mogelijk. De uitvoering van het cellenproject werd ingeschreven op de ontwerpbegrotingen 1993 en 1994.

b) Haven van Gent

1 Het huidige aanbod van diepwatergebonden terreinen in de Gentse haven is erg beperkt. In 1987 werd een lay-out opgemaakt van een mogelijke uitbreiding van de haven op de linkeroever van het kanaal. Het professoren-team Denduyver-Blauwens werd belast met een uitvoerige kosten-batenanalyse. De bedoeling is uit het aanbod van de vele mogelijkheden, deze te halen met de grootste rendabiliteit en hiervoor een strategisch plan op te stellen.

De kosten-batenanalyse zal einde 1992 voltooid zijn, waarop een beleidsbeslissing kan volgen van de Vlaamse Regering.

Er wordt verwacht dat een rendabel deelproject van beperkte omvang (bv. de aanleg van een eerste fase van het Kluizendok) vrij spoedig zal kunnen omschreven worden. Dit project wordt voorlopig geraamd op 5 miljard BEF (deel ten laste van het Vlaamse Gewest). De uitvoering van dit project kan aanvangen in 1994.

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

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

De bedrijven CBR en SIDMAR wensen de aangrenzende zones te gebruiken als overslagplaatsen voor massa-goed. De bouw van kaaimuren wordt geraamd op 1.090 miljoen BEF. Aanvang der werken is mogelijk vanaf 1994.

c) Haven van Zeebrugge

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

Om verkeersoverlast op de **Kustbaan** en de **Baron de Maerlaan** te saneren en om te anticiperen op de bijkomende haventrafieken die de snel evoluerende activiteiten in de achterhaven genereert (bulk en containerterminal) worden in 1993 de werken aangevat van de ondertunneling van de Kustbaan. Voor een verdere ontsluiting van de haven van Zeebrugge wordt in 1993 de bouw van de nieuwe **Herdersbrug** gepland. In het bijzonder dient op de eerste plaats gestreefd naar een scheiding van het haven- en toeristisch beheer.

d) Haven van Oostende

Op 16 juni 1992 werd door de Vlaamse Havencommissie een tussentijdsadvies uitgebracht over de renovatie van Oostende. Een definitief advies wordt ingewacht op 1 november 1992.

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

- de verdere aanpassing van de getijhaven vooral in functie van de schaalvergroting van de ro-ro-schepen (reeds gedeeltelijk begrepen in het beperkte renovatieprogramma) ;
- het herstructureren van de haventerreinen gepaard met het dempen van sommige dokken voor een optimaler gebruik van de beschikbare havenoppervlakken ;
- het verbeteren van de wegenis in de haven en in de nadering van de haven, met het oog op het oplossen van de verkeersproblemen binnen de haven zelf, in de toegangen naar de haven en ook voor het doorgaand verkeer.

3. WATERBEHEERSING

3.1 Krachtlijnen

* Absolute prioriteit gaat naar de waterbeheersing waarvoor in 1993 ten opzichte van 1992 40 % meer middelen ter beschikking worden gesteld.

* Prioriteit voor de verdere uitvoering van het SIGMA-plan ter bescherming van het Scheldebekken tegen overstromingen om zo snel mogelijk een aanvaardbaar veiligheidsniveau voor de burgers te bereiken. De bijkomende 450 miljoen BEF gaat integraal naar de uitvoering van het SIGMA-plan.

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

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

* Het beleid naar de kustverdediging toe moet onderbouwd worden door een beleidsplan „Kustverdedigingsbeleid voor de toekomst” waarin een eenvormig veiligheidsniveau moet worden vastgesteld.

3.2. Kengetallen 1993

Voor de waterbeheersing wordt voor 1993 een bedrag van

1.588,30 miljoen BEF voorzien waarvan 441 miljoen BEF middels het Vlaams Infrastructuurfonds. Dit betekent een verhoging van het budget voor waterbeheersingswerken van 40 %.

* Dit werd mogelijk door 450 miljoen BEF bijkomende middelen ter beschikking te stellen die integraal gaan naar de verdere uitvoering van het SIGMA-plan.

* Voor de uitvoering van het SIGMA-plan wordt voor 1993 een budget voorzien van 1.033,3 miljoen BEF.

* Aan de uitvoering van waterbeheersingswerken voor de niet-tijgebonden waterwegen wordt een bedrag van 230 miljoen BEF besteed.

* Voor het gewoon onderhoud m.b.t. waterbeheersing (art. 14.03) is een bedrag van 326 miljoen BEF ter beschikking.

* Voor buitengewone onderhoudswerken is 300 miljoen BEF beschikbaar.

3.3. Kengetallen voor de toekomst

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

- verhoging en versteviging van de dijken : 5 miljard BEF
- eventuele realisatie van overstromingsgebieden
1,5 miljard BEF
- bouw van een stormvloedkering te Oosterweel
35 miljard BEF

* aan kustverdediging dient jaarlijks een bedrag van ca. 400 Mio BEF besteed.

Het programma van art. 64.3 omvat de waterbeheersingswerken in zowel het aan tij als niet aan tij onderworpen gedeelten van de waterlopen en omvat het beheer, onderhoud en bouw van waterkeringen (c.q. dijken) en alle constructies nodig voor het beschermen van de burgers tegen wateroverlast en overstromingen en het beheersen van de waterstanden

3.4.1. SIGMA-Plan

Voor de bescherming van het Scheldebekken werd het SIGMA-plan uitgewerkt, dat sinds 1977 werd aangevat .

Het SIGMA-plan voorzag twee luiken :

- het versterken en verhogen van de dijken en het aanleggen van overstromingsgebieden.
- het uitvoeren van een stormvloedkering op de Schelde.

Van dit programma werd de sanering van de dijken voor ongeveer de helft uitgevoerd. De nog niet versterkte en verhoogde waterkeringen vormen nog de zwakke punten zodat nog steeds overstromingsgevaar bestaat. De Vlaamse regering besliste dan ook om aan de uitvoering van het SIGMA-plan een bijzondere prioriteit te verlenen. Daarom ook werd beslist om van de bijkomende 3 miljard middelen die voor 1993 ter beschikking van Openbare Werken werden gesteld. 450 miljoen BEF integraal te besteden aan het verhogen van de veiligheid en dus de verdere realisering van de dijkverhogingen in het kader van het SIGMA-plan. Dit bedrag zal ter beschikking gesteld worden via het Vlaams Infrastructuurfonds. Dit betekent ten opzichte van 1992 een verhoging van 40 % van de beschikbare kredieten voor de waterbeheersing en van nagenoeg een verdubbeling van de kredieten voor de uitvoering van het SIGMA-plan.

Inzake de aanleg van gecontroleerde overstromingsbekkens werd het huidige haalbaar objectief bereikt, nl. de uitbouw van de gebieden van het Scheldebroek, Tielrodebroek en van de polder van Berlare. De aanleg van het overstromingsbekken van Bazel-Krombeke-Rupelvoorde is nog ter discussie.

3.4.2. Waterbeheersing niet-tijgebonden waterwegen en onderhoud

De waterbouwkundige constructies die specifiek gerelateerd zijn aan de waterbeheersing zijn vrij oud en grotendeels aan vervanging toe. Ook het onderhoud van deze constructies vergt bijzondere aandacht. Het betreft vooral de waterbeheersingsproblematiek in het Gentse en in het Brugse. Tevens zal in de periode 1993-1995 de overwelving van de Zenne te Vilvoorde voltooid worden.

Voor de specifieke werken wordt verwezen naar het investeringsprogramma voor art. 01.07 dat als bijlage 1 wordt bijgevoegd.

3.4.3. Kustverdediging

De kustverdediging blijft verder aandacht opeisen. Een aantal natuurlijke en menselijke factoren zoals strand- en duinerosie, recreatie en urbanisatie, leiden tot de dringende noodzaak om het veiligheidsniveau te bepalen, dat door de natuurlijke zeewering en de bestaande kustinfrastructuur geboden wordt.

Er dient bijgevolg prioritair een beleidsplan „Kustverdedigingsbeleid voor de toekomst” te worden opgesteld waarmee, naar analogie van het Sigmaplan en het Deltaplan, een eenvormige veiligheid van de zeeweringen kan worden gerealiseerd.

Inmiddels heeft de volledige kustzone duidelijk een multifunctioneel karakter gekregen, waardoor de zeeweringsaspecten vaak versluierd worden en soms in het gedrang komen. Anderzijds is het ondenkbaar dat beleidsmaatregelen voor een verhoogde kustbeveiliging zouden worden uitgewerkt zonder rekening te houden met toeristische, recreatieve, ecologische, mobiliteits- en juridische aspecten. Het eerste gedeelte van dit beleidsplan zal in het voorjaar 1993 voltooid zijn.

2. Bespreking

Meerdere leden hebben opmerkingen gemaakt en vragen gesteld over diverse problemen. We hebben hierna, met het oog op de leesbaarheid van het verslag, deze bespreking zoveel mogelijk per onderwerp weergegeven. Sommige concrete vragen, die tijdens de algemene bespreking werden gesteld, zijn omwille van de logica en de leesbaarheid ondergebracht bij de betrokken programma's (zie artikelsgewijze bespreking).

Procedure

Verschillende leden vinden het weinig zinvol deze begroting te bespreken zonder het investeringsprogramma voor 1993 te hebben ingezien. Normaal worden die gegevens vooraf aan de Commissieleden overgezonden. Een lid overweegt voortaan de schorsing van de beraadslaging te vragen tot hij de gelegenheid heeft gehad het investeringsprogramma te bestuderen.

De Voorzitter van de Commissie vindt deze opmerkingen terecht en dringt er bij de Minister op aan tijdig alle nodige stukken ter beschikking van de Commissieleden te stellen.

De Minister verduidelijkt dat de investeringsprogramma's indicatieve programma's zijn, die hier niet worden ter stemming gelegd. Er wordt alleen gestemd over de globale cijfers van de programma's.

De Minister wijst verder op een fundamentele moeilijkheid om een volledig investeringsprogramma voor bv. 1993 voor te stellen. Daartoe is het nodig te beschikken over de stand van zaken van de vastleggingen van het vorige jaar (in casu 1992), want deze vastleggingen hebben een effect op het investeringsprogramma voor 1993.

Nu zijn in september, datum waarop de begroting dient opgesteld, de gegevens van de vastleggingen van het vorig jaar nog uiterst onvolledig : vele vastleggingen gebeuren „op de valreep” met name tijdens het laatste trimester.

Vandaar dat men moet spreken van indicatieve investeringsprogramma's die, zij het niet fundamenteel, kunnen worden aangepast en/of gewijzigd. Binnen de globale cijfers van de programma's is er nog steeds een — zij het niet fundamentele — verschuiving mogelijk, aldus de Minister.

Een lid hierin bijgetreden door andere leden dringt er op aan dat ook de vastleggingen voor 1992 zo haast en zo volledig mogelijk aan de Commissieleden worden overgezonden.

De Minister benadrukt nogmaals de context, zoals hij hoger heeft uiteengezet, waarin de cijfers van investeringsprogramma's dienen te worden begrepen. Hij wijst erop dat de investeringsprogramma's 1993 voor de binnenwateren, de havens en de zee- en waterkering in zijn inleiding zijn weergegeven (bijlage 2 bij dit verslag) en met betrekking tot de wegeninfrastructuur laat hij een lijvig document ronddelen waarin de investeringsprogramma's voor 1993, 1994 en 1995 en ook de driejarenplannen per provincie (overzichtstabel én detaillering per provincie) zijn opgenomen, alsmede het investeringsprogramma 1993 per provincie. (bijlage 1 bij dit verslag)

Verschillende leden danken de Minister hiervoor, en menen dat de driejarenplannen hier in de Commissie zouden moeten ten gronde worden besproken. Dat zou volgens een

lid van de Commissie best gebeuren in een aparte grondige vergadering, en op een ogenblik dat de vastleggingen van investeringen voor 1992 gebeurd zijn.

De Voorzitter vindt dit een uitstekende suggestie en zal in het najaar een geschikte vergaderdatum voorstellen.

Algemene beoordeling

Verschillende leden feliciteren de Minister voor de degelijke en goed gedocumenteerde toelichting, de duidelijkheid van de basisopties en de consequentie van de beleidslijnen.

Na de beleidsverklaring „Vlaanderen in beweging” en de optie van de Vlaamse Regering voor een globale mobiliteitsvisie „ter bevordering van de harmonie tussen de economische draagkracht, de algemene maatschappelijke belangen, het leefmilieu en de ruimtelijke ordening” is met de begroting 1993 de definitieve start gegeven voor een degelijk en efficiënter overheidsoptreden op het vlak van openbare werken in Vlaanderen, aldus de vaststelling van een lid.

Een ander lid noemt de voorstelling van de begroting en de toelichting overzichtelijk en efficiënt : ze geeft een goed inzicht van wat er onmiddellijk en in de nabije toekomst wordt uitgegeven. Het nadeel daarvan, aldus het lid, is dat de hooggespannen verwachtingen waarschijnlijk niet altijd zullen kunnen worden gehonoreerd.

Het lid vindt dat de bevoegde Minister het handig heeft gespeeld. De door de Minister opgezette enquête heeft zo’n vloed van vragen gegenereerd, en het gebrek aan middelen zo duidelijk gemaakt, dat de Minister erin is geslaagd 3 miljard extra middelen te verkrijgen, zodat een inhaaloperatie kan gebeuren, om de meest dringende noden, die op gebied van infrastructuur reeds lang om een oplossing vroegen, te verhelpen.

Wat de verdeling van deze 3 miljard extra middelen betreft, is het betrokken lid niet zo gelukkig. Hij weet dat het een moeilijke keuze is, maar beoordeeld in functie van het genereren van toegevoegde waarde hebben de havens niet genoeg van die extra-middelen gekregen.

Het is verder ook nodig, aldus het lid, dat de noodzaak van sommige infrastructuurwerken ook zou worden afgewogen vanuit de regionale en sociaal-economische behoeften.

Tot zijn voldoening constateert een ander lid dat een nieuwe aanpak en een visie op lange termijn van de voorgestelde beleidsverklaring wordt ontwikkeld en hij is tevens verheugd over de extra-middelen die de Minister heeft kunnen verwerven.

Tenslotte constateert dit lid dat veel van wat in de laatste jaren in deze Commissie is aangekaart is terug te vinden in deze begroting.

Rollend driejarenprogramma

Een lid is verheugd dat men de continuïteit van de afwerking van de planning probeert te verwezenlijken via de opstelling van de driejarenplannen. Het lid wil echter precies weten of niet-uitgevoerde werken voor een bepaald jaar al of niet worden overgeheveld naar het volgende jaar.

De Minister verduidelijkt dat bv. voor het driejarenplan 1993-1994-1995 het zo is dat op het einde van 1993 een nieuw plan 1994-1995-1996 wordt opgesteld waarbij de niet-afgewerkte projecten van 1993 (om reden van gebrek aan kredieten of administratieve vertraging) automatisch en bij prioriteit worden overgeheveld naar 1994. Het betrokken lid suggereert dat dit driejarenplan via een resolutie zou worden vastgelegd.

Daartegen heeft de Minister geen bezwaar maar herhaalt zijn hoger uitgesproken verduidelijkingen en reserves ter zake.

Financiering – alternatieve financiering

Een lid wenst de stand van zaken te vernemen inzake wat hij noemt „de zoektocht” naar bijkomende financiële middelen, zoals bv. tolgelden aan tunnels e.d.m. Hij hecht ook weinig geloof aan de mogelijkheden tot publiciteit langs de autowegen.

Een lid meent dat cofinanciering onder meer met de particuliere sector zeker zal nodig zijn en daar moet de nodige aandacht worden aan besteed. Spreker verwijst daartoe naar de mogelijkheden voor het Verrebroekdok.

Ook over de manier van cofinanciering moet een grondige discussie worden gevoerd. Convenanten met de gemeenten mogen niet neerkomen op het afschuiven van lasten op de gemeentelijke overheden. Er zal in functie van de toekomst dienen te worden nagedacht. Zo acht het lid de voorstellen inzake tolgeld aan de Kennedytunnel achterhaald en niet realiseerbaar.

Men zoekt dan naar andere methoden zoals bijvoorbeeld een autowegenvignet, zoals thans in de EG-Commissie wordt naar voren geschoven. Maar ook dat idee werd al dikwijls naar voren gebracht en bediscussieerd maar schijnt toch niet helemaal rijp. Want als men, aldus het lid morgen de vrachtwagens tot een autowegenvignet verplicht, dan zal men misschien overmorgen verplicht zijn dit ook in te voeren voor de personenwagens wat tot enorm protest aanleiding zal geven, want de automobilist beschouwt zich reeds genoeg als een melkkoe. Het zou dan wel eens zo kunnen zijn dat de sector van het vrachtwagenvervoer dan garanties zal vragen voor de lasten en hoe lost men dat dan op.

De financiering is de achillespees van het beleid, aldus een ander lid, dat aan de Minister de vraag stelt hoe deze dat niet evolueren met betrekking tot de aangroei van het Vlaams Infrastructuurfonds.

Welke plannen heeft de Minister met betrekking tot de alternatieve financiering, en met de gemeentelijke convenanten en welke evolutie ziet hij daarin ?

Een ander lid meent dat het totaal aan middelen kan worden gereduceerd door een beter management in extern beleid en intern beheer. Ook moet worden gestreefd naar een betere kwaliteit in beleid en beheer en spreker stipt daarbij twee voorbeelden aan met name het onderhoud van wegen en de geluidsschermen.

Op al deze bedenkingen en vragen geeft de Minister een uitgebreid antwoord. Er zijn uiteraard de mogelijkheden tot het scheppen van meer financiële ruimte via een beter intern beheer en een interne kostenreductie.

Er is verder de mogelijkheid voor het bedingen van meer budgettaire middelen maar dat zal niet altijd mogelijk zijn.

De Minister wijst er op dat ook via het programmadecreet is gestreefd naar de actualisering van de retributies en naar gemengde financiering zoals voorzien voor de loskades.

Voor de convenanten met de gemeenten moet specifiek gekeken worden naar de behoeften van de betrokken gemeenten en naar de inbreng die deze gemeenten kunnen doen. Via het infrastructuurfonds kan dat worden in gang gezet.

Financieel manager

Verder verwijst de Minister steeds in het verband van de cofinanciering naar een belangrijke innovatie : de aanwerving van een extern financieel manager die in overleg met de administratie zal instaan voor een interne kostenreductie voor winstverhoging en een beter patrimoniumbeheer (concessies, verkoop, huur, e.d.m.) Dit moet leiden tot een beter beheer en betere uitvoeringsmodaliteiten.

Verschillende leden vragen zich af waarom deze manager buiten de administratie werd aangeworven : ze hadden liever een interne aanwerving gezien omwille van de band met de administratie. Wat is overigens zijn functie en wat is de stand van zaken van de aanwervingsprocedure ?

Er werd uitdrukkelijk gezocht naar een extern financieel analist die de financiële „in en outflows” van de departementen moet analyseren. Aan 10 consultantbureau's werd die duidelijke opdracht gegeven voor het zoeken naar een full-time medewerker met het hoger geschetst profiel. Hij is geen zelfstandige maar staat op de loonlijst van het extern bureau. Hij dient coördinator te zijn van een stuurgroep waarin onder meer de secretaris-generaal, de directeurs-generaal, en een financieel inspecteur zetelen. Deze stuurgroep werkt met de hoger omschreven opdrachten.

Infrastructuurfonds

Wat de financiering van dit fonds betreft worden door verschillende leden vragen gesteld meer bepaald op welke manier dit zal worden gespijsd.

De Minister verwijst voor het spijzen van het fonds naar het in zijn beleidsverklaring uitgewerkte principe „de genie-ter betaalt” waarbij met de lokale besturen zal worden onderhandeld om via de convenantenformule bepaalde lokale projecten te realiseren door middel van cofinanciering.

Naast die middelen zijn er ook de geactualiseerde middelen voor de watervang (300 miljoen frank), de ontvangsten van de nevenbedrijven (200 miljoen frank per jaar tot 1991) en de geplande aankondigingsborden voor het sensibiliseren tot orde en netheid op de autosnelwegen, betaald via de bescheiden publiciteit van particuliere ondernemingen.

Een lid heeft het daar principieel moeilijk mee : de overheid heeft als officiële taak zelf de openbare weg te verzorgen, en verder gaat ze iets doen wat ze aan particulieren verbiedt, namelijk het plaatsen van publiciteitsborden, waarvoor trouwens een bouwvergunning nodig is.

De Minister repliceert dat het hier gaat om dienstborden op het eigen patrimonium van openbare werken binnen de

toegelaten zone, te vergelijken met de wegentelefoon. Dus een „aanhorigheid” van de weg, waarvoor geen bouwvergunning dient verleend.

Impulsgebieden en -programma's

Via de begroting van het departement Economische Zaken bestaan er mogelijkheden om in de zogenaamde impulsgebieden ook qua infrastructuur een aantal programma's versneld uit te voeren, aldus een lid, die vraagt of dit hier in deze begroting ook is voorzien, eventueel in samenwerking met de bevoegde Vlaamse Minister voor Economie. Het lid geeft als voorbeeld de mogelijke versnelde uitvoering van een aantal infrastructuurwerken rond Dendermonde, die een voelbaar economische impuls kunnen geven.

Dit wordt bevestigd door de Minister : in de zogenaamde impulsgebieden kunnen subregionale ontwikkelingskredieten worden verstrekt. Op deze begroting is 500 miljoen frank voorzien waarmee we wat betreft infrastructuurwerken kunnen deelnemen aan de impulsprogramma's. Inzonderheid betreft het hier de artikelen II A2, II A5 en II A6 van de uitgavenbegroting 1992 van het Vlaams Infrastructuurfonds.

Belang regio's en subregio's

Naast de accenten en prioriteiten die vanuit de basisopties, zoals weergegeven in de beleidsverklaring, worden gelegd, zou het volgens diverse leden ook goed zijn te kijken naar wat sommige regio's en subregio's reeds qua infrastructuur (vooral dan qua wegen) werd toebedeeld of niet toebedeeld. Sommige regio's zijn echt op hun honger blijven zitten.

Hierop repliceert de Minister dat toebedeling van de kredieten naar de provincies toe en verder de regio's en subregio's gebeurt op basis van de werkelijke noden en behoeften en dit op basis van voorstellen vanuit de administratie. De rubriek verkeersveiligheid en structureel onderhoud wordt ingevuld aan de hand van objectieve criteria die normaliter dezelfde zijn voor alle provincies. Voor de doortochtprojecten bestaat er een „coördinatiegroep” bij het Hoofdbestuur van de Wegenadministratie die dezelfde principes hanteert over gans het gewest. Weliswaar dienen de desbetreffende voorstellen vanuit de gemeenten zelf te komen. Voor de aanleg van fietspaden worden de prioriteiten bepaald in functie van school-woonverkeer (hoge concentratie aan onderwijsinstellingen) en daar waar in overleg en samenwerking met de gemeentebesturen, op basis van een globaal fietspadenplan kan gewerkt worden. Voor de afwerking van begonnen projecten wordt uiteraard prioriteit gegeven in functie van de rendabilisering van de reeds gedane investeringen en mede omwille van hun economisch belang.

Inspraak GOM's

De overweging van de Minister — zoals in zijn beleidsverklaring uiteengezet — om bij het overleg in verband met „werken van sociaal-economisch belang en waarbij geen intermediair overleg bestaat, de sociaal-economische en politieke geleidingen in te schakelen via de GOM's”, stuit bij een lid op bezwaren. Hij vreest dat daarbij de aspecten leefbaarheid, leefmilieu en dergelijke meer op de achtergrond zullen geraken.

De Vlaamse Minister wijst er op dat de GOM's een niet te negeren schakel zijn in het sociaal-economisch overleg. De bewaking van het aspect leefmilieu gebeurt thans door een meer en meer gestructureerde milieusector, die zeer actief is. De inspraak via de GOM's is bedoeld voor werken van sociaal-economisch belang. Het lid is niet helemaal overtuigd en vraagt dat gezocht wordt naar evenwaardige gesprekspartners in de sector van het leefmilieu.

Behoeftenanalyse en advies SERV

Inzake de behoeftenanalyse heeft de SERV een aantal fundamentele kritische opmerkingen gemaakt, aldus een lid.

— Zo is er de opmerking dat men uitgaat van een opgave van de behoeften door de administratie. Met de SERV is het lid van oordeel dat „men zou verwachten dat een dergelijke analyse uitgaat van een aantal criteria, die meer in het bijzonder aangeven wat als strikt noodzakelijk moet worden beschouwd voor een normale veiligheid en leefbaarheid”.

— Doorheen het hele programma kan geen lijn worden getrokken tussen de projecten die de zwakke weggebruikers (bijvoorbeeld fietspaden), de automobilist (bijvoorbeeld sarnering van het wegdek) of beide tegelijk (bijvoorbeeld het doortochtenprogramma) ten goede komen.

Het lid vraagt derhalve aan de Minister of hij de „Behoeftenanalyse inzake veiligheid en leefbaarheid” aanhoudt als uitgangspunt van zijn beleid en of hij streeft naar een herwerking van de analyse, rekening houdend met de opmerkingen die door de SERV en in zijn tussenkomst gemaakt zijn.

De Minister geeft hierop het volgende antwoord :

Aan de administratie werd gevraagd een globale opgave te maken van wat nodig is om de weginfrastructuur in een normale leefbare toestand te houden (verkeersveiligheid en -leefbaarheid). De conclusies van deze behoeftenanalyse blijven uiteraard aangehouden als uitgangspunt van het beleid.

Gezien echter uit de analyse hiervan gebleken is dat er een belangrijk en structureel onevenwicht is ontstaan tussen de behoeften en de middelen, dienen prioriteiten vastgesteld en dient een te realiseren minimaal programma te worden vastgelegd. Het voorgelegd rollend 3-jarenprogramma is wat 1994 en 1995 betreft nog indicatief. Hieromtrent wordt nog overleg gepleegd met de GOM's en zal nadien ook nog voorgelegd worden aan de SERV.

Uiteraard kan dit programma slechts gerealiseerd worden mits behoud van de middelen in 1994 en 1995. In dit verband moet ook nogmaals gewezen worden op de gehanteerde objectieve criteria voor de voorstelling van het totale benodigde investeringsprogramma.

Doortochtenprogramma's

Hierover hebben meerdere leden bedenkingen en opmerkingen geformuleerd.

Een lid heeft sterk de indruk dat er ter zake weinig impulsen vanuit de provinciale directies komen om deze plannen snel te realiseren. Als men bovendien constateert dat de kredieten ter zake aan de magere kant zijn, dan zijn de te verwachten positieve effecten voor de veiligheid de eerstvolgende jaren eerder klein.

Een ander lid daarentegen is opgetogen over het doortochtenprogramma en over het feit dat het behouden is gebleven. Hij vraagt of men een overzicht kan geven van alle betrokken kredieten ter zake, die op verschillende basisallocaties zijn terug te vinden.

Ook vindt het betrokken lid dat men ter zake zeer duidelijk het verband moet leggen met de veiligheid, de ruimtelijke ordening en de stads- en dorpskernvernieuwing. Ter zake zijn concreet de aanpassing van de rooilijnplannen van belang.

Het betrokken lid vraagt in dat verband dat de dossiers ter zake versneld worden afgehandeld ; zo nodig dienen daartoe de diensten te worden doorgelicht en heringericht om de procedure van de afhandeling te kunnen versnellen.

De Minister is het eens met het idee dat de doortochtenprogramma's geïntegreerd dienen te zijn in het ruimer kader van de ruimtelijke ordening en van de stads- en dorpskernvernieuwing. Ook de rooilijnplannen dienen uiteraard aangepast aan de nieuwe situatie. Meerdere leden beweren hierop dat dit niet of onvoldoende gebeurt.

Wat het specifieke doortochtenprogramma betreft deelt de Minister mee dat in 1993 hiervoor 675 miljoen frank is ingeschreven, dus aanzienlijk meer dan in 1992. Hierbij moeten dan nog uit andere basisallocaties volgende bedragen worden bijgerekend :

Hierbij dienen nog de desgevallende doortochten gevoegd die om reden van noodzakelijk structureel onderhoud voorkomen op de basisallocatie 73.22 en die naar aanleiding van deze herstellingswerken uiteraard ook als doortochtproject kunnen uitgewerkt worden.

Leefbaarheid — veiligheid

Fundamentele kritiek wordt verwoord door een lid, die stelt dat de echte kredieten voor leefbaarheid en veiligheid te klein zijn, in ieder geval kleiner dan men via de voorstelling van de begroting zou willen laten uitschijnen. Heel wat kredieten met betrekking tot bijvoorbeeld spoorvorming en wegverhardingen horen volgens het lid thuis bij de gewone wegeniswerken, want ze bevorderen de doorstroming van het verkeer, en niet bij de specifieke projecten van veiligheid en leefbaarheid. De trendbreuk door de voorganger van de Minister veroorzaakt wordt volgens het lid, wel doorgezet in de beleidsvisies maar niet in de concrete invulling.

Het lid vraagt dat men een oefening zou doen om de cijfers voor de echte leefbaarheids- en veiligheidsprojecten apart weer te geven, en dan zal men zien dat vele kredieten dienen om de doorstroming van het verkeer te bevorderen en niet noodzakelijk de veiligheid en de leefbaarheid.

Het lid heeft in die zin voor Oost- en West-Vlaanderen die vergelijking gemaakt tussen 1992 en 1993 en heeft vastgesteld dat de kredieten verminderen.

Een ander lid vindt het goed dat de Minister op beide punten een lange termijnplanning heeft ontwikkeld vanuit een coherente visie en vraagt daarmee door te gaan.

De Minister dankt voor deze laatste suggestie.

Hij meent verder dat het niet onnuttig zou zijn de uitsplitsing, zoals door het lid gevraagd, eens te maken. Hij is ervan overtuigd dat als men dit maakt voor het investeringspro-

gramma voor 1993, de projecten voor veiligheid en leefbaarheid, dat wil zeggen die projecten waarbij de zwakke weggebruiker zijn voordeel heeft, goed bedeed zijn qua kredieten.

De Minister meent dat daar het structureel onderhoud van wegen (bv. in verband met de spoorvorming) daarbij hoort. Het is weliswaar niet zo spectaculair en men haalt meer eer van kleinere projecten zoals het aanleggen van fietspaden, het oplossen van kleinere knelpunten maar de enorme bedragen (3,9 miljard frank) die worden besteed aan onderhoud, herinrichting en verbetering van wegen en autosnelwegen dragen ook bij tot de veiligheid. Men moet het eerste doen, maar het tweede niet laten, want anders voert men een eenzijdig beleid.

Afwerking van bestaande projecten

Ook over dit aspect ontstaat een discussie. Verschillende leden zijn de mening toegedaan dat vele projecten, ontstaan in de gouden jaren zestig, nu niet meer zinvol en rendabel zijn en opnieuw moeten getoetst worden op hun rendabiliteit, en herbekeken moeten worden in het kader van de vernieuwde visie op de samenhang tussen ruimtelijke ordening, leefmilieu en mobiliteit.

Sommige van die projecten, vermeld als afwerking van bestaande projecten, zijn in feite nieuwe projecten, aldus een lid. Zulke plannen staan diametraal tegenover de fraaie principes opgenomen in de beleidsverklaring „Vlaanderen in beweging”. Voor al deze projecten moet naast een nieuwe rendabiliteitsstudie ook een mobiliteitseffectrapport worden gemaakt, aldus meerdere leden, die menen dat vele van die zogenaamde bestaande projecten dan dienen herzien en eventueel geschrapt te worden, als blijkt dat ze in geen enkel opzicht meer te verantwoorden zijn.

Uiteraard dienen alle projecten opnieuw te worden getoetst, maar de Minister wijst er op dat men met kleinere bijkomende investeringen, de onvoltooide of onrendabele werken van 250 miljoen frank en meer, die thans ongebruikt staan, wél kan doen renderen zowel voor de verkeersgebruiker als voor de economische ontwikkeling van de regio.

Vervoersregio

Om de termijnplanning voor wat betreft veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en doorstroming, die op zichzelf goed is, optimaal te doen renderen, zal het beleid op termijn dienen te komen tot een coördinatie van de middelen, die na analyse van de knelpunten en behoeften door de lokale diensten, zullen dienen geconcentreerd te worden in bepaalde regio's, en eventueel ten nadele van andere regio's.

Er zal dus een keuze dienen te worden gemaakt en die zal volgens het lid uitmonden in de oprichting van een Antwerpse vervoersregio, want daar zijn in de nabije toekomst de grootste problemen te verwachten. Het onderzoeksinstrument bij uitstek zal daarbij het instellen van een mobiliteitsrapport zijn.

Het mobiliteitsdebat is begonnen, aldus de Minister, waarbij een studieopdracht met betrekking tot „de vervoersregio Antwerpen” wordt onderzocht. Na de studie kan de ontwikkelde methodiek als model worden gebruikt.

Fietspadenplan

In verband met dit plan stelt een lid vast dat thans een uitgebreid actieprogramma bestaat voor verschillende jaren. Hij wil daarover meer duidelijkheid en stelt voor dat men een meerjarenplan ter zake zou opstellen met een detaillering van het investeringsprogramma per lopend jaar.

Een ander lid vraagt of men uit het totaal van de investeringen (8,5 miljard frank) de middelen bestemd voor fietspaden kan lichten. Men kan ter zake een tweesporenbeleid voeren, aldus het lid, en het bestaande programma uitvoeren, maar men zou, met minder kosten, langs sommige in uitvoering zijnde gewestwegen dan ook stukken fietspaden kunnen aanleggen die de verbinding kunnen maken met de bestaande fietspaden zodanig dat een fietspadencircuit ontstaat.

De Minister vindt dit laatste een waardevolle suggestie. In verband met het totale fietspadenplan is een studieopdracht gegeven en in afwachting is het best dat geen bijkomende opdrachten meer worden gevraagd.

Liefkenshoek- en Kennedytunnel

De verschillende aspecten van de problematiek van beide tunnels, vooral in relatie tot de cofinanciering, geven aanleiding tot een levendige gedachtenwisseling.

Verschillende bedrijven die nu op de rechteroever zijn gevestigd maar uitbreiding zoeken op de linderscheldeoever, zien daarvan af of stellen hun beslissing ter zake uit, vanwege de tolgelden van de Liefkenshoektunnel. Deze zijn voor deze bedrijven een rem om uit te breiden naar de Linkeroever. Dat heeft een lid vernomen in kringen van de bedrijfswereld.

Een ander lid stelt het probleem van het onvoldoende gebruik van de tunnel, vooral door vrachtwagens, wat tot aanzienlijke minder-inkomsten leidt voor de uitbaters. Dat komt door het niet voltooiën van bepaalde aansluitingswegen. Als de A12 zal afgewerkt zijn zal zeker opnieuw en des te meer het probleem gesteld worden van de N49 en van de aansluiting van de A12 op de E17 via de grote ring om Antwerpen. Het lid ziet schuchtere aanzetten in de begroting om dit te realiseren, maar herhaalt dat men toch eens een logische beslissing zal moeten nemen.

Ter zake vestigt een ander lid de aandacht op de mogelijkheden die men heeft met de zogenaamde Krijgsbaan op de grens van de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen en waar men reeds onteigeningen heeft gedaan.

Verschillende leden vragen aansluitend hierop uitleg over de betwistingen rond het contract met betrekking tot de Liefkenshoektunnel.

Hierop geeft de Minister een uitgebreid antwoord.

De exploitatieresultaten zijn niet wat werd verwacht : er komen vooral te weinig vrachtwagens door de tunnel. Er zijn voor de uitbaters meer kosten dan inkomsten. Die worden uitgelegd door contractuele tekortkomingen vanwege de overheid.

Het betreft hier een contract van de nationale overheid dat in 1988 werd overgenomen door het Vlaamse Gewest. Er is nu een juridische betwisting over de vraag wie het tekort dient bij te passen. Deze juridische procedure is gevoerd met aanbrenging van diverse argumenten van beide partijen en kan haar juridisch beslag krijgen voor de rechter.

Er is echter ook een andere oplossing mogelijk, en dat is dat men de discussie voert in samenhang over de twee tunnels : bij de ene tunnel is er onderbezetting, bij de andere (Kennedy-tunnel) is er een overbezetting. Men kan nu trachten te komen tot een evenwichtige bezetting door een tolheffing in de Kennedytunnel of door nog andere initiatieven van alternatieve financiering, zoals bijvoorbeeld het autowegenvignet voor vrachtwagens, dat ter sprake is in de EG-Commissie.

Men kan dus ofwel de zaken op zijn beloop laten en dan zal het tekort aangroeien, ofwel de capaciteit van beide tunnels gezamenlijk aanpakken en zo het gebrek aan rendement van de Liefkenshoektunnel verminderen en wegwerken. In ieder geval zal dienen gezocht naar een structurele oplossing op een dubbel vlak : het financiële en het verkeerstechnische. Hierover wordt nog geen initiatief genomen, maar wordt veel voorbereidend denkwerk geleverd.

Hierop repliceert een lid dat de overheid inzake dit contract, dat hij goed heeft bestudeerd, haar verplichtingen niet is nagekomen en de particuliere uitbaters heeft bedrogen, vooral inzake het niet aanleggen van aansluitingswegen, de signalisatie en dergelijke meer. Het tolniveau is te hoog en werd opgelegd door de Vlaamse Executieve. Ook werd te weinig aandacht besteed aan de echte redenen voor de aanleg van de Liefkenshoektunnel, met name het weghouden van het gevaarlijk transport uit de Liefkenshoektunnel.

Een lid vraagt tenslotte nog of het hij het goed heeft begrepen dat de plannen tot tolheffing aan de Kennedy-tunnel zijn bevroren, totdat de EG ter zake een beslissing heeft genomen.

Een ander lid vindt de tol aan de Kennedy-tunnel een achterhaalde oplossing en ook de andere oplossingen (autowegenvignet) lijken voorlopig niet realiseerbaar.

De Minister nuanceert verduidelikend : alle mogelijke scenario's, ook die van de tolheffing kunnen worden bestudeerd en technisch voorbereid. Eens dat gedaan kan in synergie met de EG-beslissingen, hierover een oplossing worden uitgewerkt, waarvoor dan uiteraard de politieke wil dient te worden gevonden.

Een lid, hierin bijgetreden door andere leden, vraagt dat men geen beslissing tot tolheffing zou nemen als alles niet grondig is bekeken, liefst na consultatie van deze Commissie.

Personeelsproblematiek

Het personeelskorps van dit departement veroudert. Dat is een vaststelling die reeds dikwijls werd gemaakt, aldus een lid. Sinds 20 jaar is geen nieuwe ingenieur meer aangenomen, ook om redenen van het feit dat de in het bedrijfsleven gunstiger voorwaarden worden geboden.

In dat verband betreurt het lid dat in tegenstelling tot Wallonië en het Brusselse Gewest, de ingenieurs van het Vlaamse departement tot nu toe geen produktiviteitspremie ontvangen, die ze vroeger van de federale overheid wel ontvingen. Dat leidt tot onvrede en is ook een negatieve factor bij de aanwerving .

De Minister is op de hoogte van het probleem, zowel dat van de veroudering, als dat van de nog niet-toekenning van de produktiviteitspremies.

Er is weinig vernieuwing zowel in niveau 1 als in niveau 2, wat vergrijzing als resultaat geeft. Er zijn op die niveau's weinig nieuwe aanwervingen wat gedeeltelijk met de wer-
vingsstop te maken heeft.

Door het niet-toekennen van de produktiviteitspremie aan ingenieurs ontstaat uiteraard ontmoediging maar de Minister stuit op de vrees van zijn collega's dat de toekenning een precedent zou scheppen, waardoor dan weer in andere departementen onvrede — en daarna wellicht gelijkaardige eisen — zullen ontstaan.

Nog in verband met het personeel wordt door een lid de aandacht gevestigd op de relatie tussen het personeelsbeleid (intern beheer) en de kwaliteit van de dienstverlening. Een betere aanwerving en een beter management van het personeel moeten tot een kwalitatievere dienstverlening leiden, aldus het lid dat zijn betoog staft met een aantal voorbeelden, zoals dat van de geluidsschermen en het onderhoud van wegen.

Een ander lid vestigt de aandacht op het feit dat er door de reorganisatie van de Vlaamse departementen thans diensten zijn die geen of weinig werk hebben. Het lid kent gevallen waar aan personeelsleden gevraagd wordt thuis te blijven. Dit neemt de arbeidsmotivering weg, en devalueert deze personeelsleden in de ogen van de buitenwereld maar ook in die van henzelf.

Het betrokken lid knoopt daar de vraag aan vast dat men niet tot een doorlichting van het personeelskader moet overgaan.

De vraag moet trouwens worden gesteld of de nieuwe indeling van de Vlaamse administratie thans gesmeerd begint te lopen of moeten er ter zake aanpassingen gebeuren in de matrix. Een lid vraagt zich overigens af hoe de Minister zijn personeel gaat motiveren om de zogenaamde trendbreuk in het beleid ook in de concrete uitwerking waar te maken.

De Minister kan akkoord gaan met de uitgangspunten van beide sprekers. De kwaliteit van de dienstverlening kan bevorderd worden door een zo goed mogelijk beheer en personeelsbeleid en daartoe worden systematisch de nodige stappen gezet. De Minister geeft een aantal voorbeelden : qua personeelsbeleid wordt getracht een zo groot mogelijke verantwoordelijkheid te geven aan de ambtenaren, waarbij de motivering wordt verhoogd door multidisciplinaire aanpak en door het toekennen van maximale verantwoordelijkheid bij de opvolging van dossiers.

De interne efficiëntie (intern beheer) wordt opgedreven door initiatieven als de wegentelefoon en de aanwerving van een financieel manager (zie hoger).

Ook de beloning van de efficiëntie wordt via de reeds uiteengezette toedeling van de middelen via het infrastructuurfonds doorgevoerd.

De Minister meent dat indeling van de administratie goed kan functioneren : de matrix is een goede zaak, als eenieder er zich aan houdt. De kabinetsmedewerkers hebben enige tijd nodig gehad om zich daar op in te stellen maar de samenwerking met de administratie loopt behoorlijk, ook wat verantwoordelijkheid maken en uitvoering van het gewijzigde beleid betreft.

Waternverdragen

Zoals bij iedere begroting wordt ook dit thema besproken.

De gang van zaken met betrekking tot de waterverdragen wordt door een lid vergeleken met de processie van **Echtemach**. Hij stelt dat voor Antwerpen de maritieme toeganke-lijkheid het belangrijkste is. Als het ganse pakket van wat op tafel ligt niet kan worden gerealiseerd dan zou men zich tevreden kunnen stellen om alleen over het **verdiepingspro-gramma** te **negociëren** en de overige aspecten ervan zoals waterkwaliteit, die toch in sterke mate mede afhangen van wat beide andere Gewesten doen, er van los te maken.

Een en ander kan ook verandering brengen in de situatie, wanneer men in Nederland zekerheid heeft over Vlaanderen als internationale verdragspartner. Dat kan, na de door te voeren grondwetswijziging reeds binnen een paar maand het geval zijn. Verschillende leden sluiten zich hierbij aan.

Het hoger geschetst standpunt lijkt een basis om sneller vooruit te gaan maar Nederland zal daar, volgens de Minister, niet op ingaan. De waterkwaliteit van Maas en Schelde blijven van primordiaal belang voor Nederland en men ziet de problematiek globaal. De Minister gelooft dat de standpunten ter zake reeds heel wat tot mekaar zijn genaderd en het is ook mogelijk dat er een vierde partner, namelijk Frankrijk in de zaak zal worden betrokken. Op dit ogenblik worden de onderhandelingen gecoördineerd door het federale departement van Buitenlandse Zaken. De hoop bestaat dat men in de loop van 1993 zal komen tot een afronding van de onderhandelingen. Als het verdragsrecht aan de gemeenschappen wordt toegekend, zal de context van de onderhandelingen worden gewijzigd.

B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Hierna volgt per programma een overzicht van de besprekingen, met als inleiding de door de medewerker van de Vlaamse Minister verstrekte toelichting, gevolgd door de concrete vragen en antwoorden. Sommige zeer concrete vragen uit de algemene bespreking, die beter bij de diverse programma's passen, zijn hier toegevoegd.

1. Programma 63.1 — Wegen

1.1. Inleiding

Het betreft de artikelen van het ontwerp van decreet in verband met algemene uitgaven, met name de artikelen 13, 42, 53, 71, 77 en 86. De voorgestelde bepalingen stemmen grotendeels overeen met de analoge bepalingen van de begroting 1992.

Enkele basisallocaties, inzonderheid de artikelen 14.01, 14.07, 73.21 en 74.01 komen niet langer in de administratieve begroting voor aangezien het gaat om basisallocaties welke niet langer gebruikt worden. In 1992 kwamen zij enkel nog pro memorie voor, zonder kredietbedrag.

Anderzijds werd sub art. 12.03 een nieuwe basisallocatie opgenomen teneinde de van voor 01.01.92 ontstane betalingsachterstallen inzake energieleveringen voor de verlichtingsinstallaties te kunnen aanzuiveren. Hiertoe zijn globaal bedragen voorzien in het programma 24.7 (Achterstallige betalingen). Dit in feite provisioneel krediet zal later op voorstel van de Minister van Financiën en Begroting bij besluit verdeeld worden onder verschillende basisallocaties waaronder het voormelde artikel 12.03.63.1.

Verder werden een paar artikelen hernummerd en de tekstomschrijving taalkundig enigszins aangepast door toedoen van de Diensten Financiën en Begroting teneinde beter aan te sluiten bij de Benelux-economische classificatie. Het gaat inzonderheid om de artikelen 32.01, hernummerd tot 31.01 en verder het artikel 74.03.

In het artikel 73.22 werden de woorden „structureel onderhoud” toegevoegd ter verduidelijking welke uitgaven aangerekend worden op art. 14.08 en welke op art. 73.22. Voorheen was het „buitengewoon onderhoud” opgenomen in art. 73.27. De omschrijving van dit artikel werd thans aangepast om te verduidelijken dat dit artikel beoogd wordt voor de afwerking van de begonnen projecten en de continuïteitsprojecten. Art. 73.28 wordt verder aangewend met het oog op de fietspaden-projecten.

De bedragen in programma 63.1 dienen in feite samen te worden gelezen met de posten I.A.1, II.A.2 en II.A.3 van de uitgavenbegroting van het Vlaams Infrastructuurfonds (detail opgenomen in afdeling 3)

Globale evolutie bedragen (sectie 63. 1)

(in miljoenen franken)

	1991 reële aanre- keningen	1992 decreet 25.06.92	1993 voorliggend ontwerp
NGK*	334,0	279,8	268,4
VK	10.049,5	10.754,3	10.908,3
OK	9.935,9	8.500,3	11.006,0
		+ 1.454,1 (saldi OK)	

NGK = Niet gesplitste kredieten.

VK = Vastleggingskredieten.

OK = Ordonnancerinskredieten.

In deze cijfers is het artikel 33.02 (toelagen) ten belope van 10 mln. NGK zowel in 1992 als in 1993 en beheerd door de Gemeenschapsminister bevoegd voor verkeer, inbegrepen.

Anderzijds is het gedeelte van het nog te verdelen provisioneel krediet sub programma 24.7 (betalingsachterstallen electriciteitsfacturen voor 01 .01.92) niet inbegrepen in de cijfers.

Toelichting

Beoogd wordt de kredieten aan te wenden overeenkomstig de prioriteiten van het regeerakkoord van de Vlaamse Executieve en de beleidsnota van de Minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden.

Inzake de niet-gesplitste kredieten is er een vermindering van 279,8 mln. naar 268,4 mln hetzij 4 % . Dit is voornamelijk te verklaren doordat in 1992 in sub artikel 74.02 nog een krediet van 7,7 mln NGK was opgenomen als informatica-uitgaven daar waar dit bedrag vooraf in 1993 in het centrale bestaansmiddelenprogramma 99.1 (de vroegere sectie 14) is voorzien. Een tweede verklaring is dat op artikel 12.23 (studie-uitgaven) ongeveer 36 %) werd overgeheveld naar het Vlaams Infrastructuurfonds.

De werkingskosten van dit programma betreffen allerhande verbruiksuitgaven van de Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer en kosten voor studies en onderzoeken inzake materialen, bouwmethodes, enz. (b.a. 12.01 – 12.23).

De artikelen omvatten de onderhouds-, exploitatie- en beheersuitgaven voor zowel het wegennet (14.08) als de daarbij horende elektrische en elektromechanische infrastructuur (14.09).

— De uitgaven met betrekking tot het beheer van het wegennet, met inbegrip van de winterdienst (b.a. 14.08).

Het Vlaamse Gewest telt ongeveer 5.000 km wegen en 900 km autosnelwegen. Het onderhoudskrediet omvat voornamelijk het onderhoud van de verhardingen, de kunstwerken, het onderhoud van signalisaties, de beplantingen en de afwatering van de weg.

Het onderhoudskrediet is onderverdeeld in volgende posten :

	(indicatieve bedragen) (in miljoenen franken)
— Onderhoud en beheer	1 .600
— Onderhoud kunstwerken	190
— Herstellen van schadegevallen	75
— Leveringen aan de onderhoudsposten (regies nodig voor het onderhoud en beheer)	300
— De winterdienst	
* contracten vervrachters	80
* strooimiddelen	120
— Diversen	85
Totaal	2.450

— Uitgaven met betrekking tot de exploitatie-, onderhouds- en beheerskosten van elektrische en elektromechanische inrichtingen aangelegd op het auto snelwegen- en wegennet (b.a. 14.09).

Deze uitgaven zijn als volgt onderverdeeld :

	(in miljoenen franken)
	(indicatieve bedragen)
— Energieverbruik	565
— Onderhoud op pacht	557
— Onderhoud buiten pacht	47
— Overige	104
	1.273

De uitgaven b.a. 32.01, vanaf 1993 vervangen door 31.01, omvatten de stortingen aan de Intercommunale Maatschappij van de Linkerschelde-oever. Ze zijn het gevolg van de overeenkomst van 31.12.1958.

Basisallocatie 33.02 omvat de toelage aan de instellingen, organisaties en verenigingen actief op het vlak van verkeersopvoeding, verkeerskunde en verkeersveiligheid. (bevoegdheid Minister Sauwens).

De investeringsuitgaven omvatten voornamelijk :

— Uitgaven voor oprichting van elektronische en elektro-mechanische inrichtingen op het wegennet, met inbegrip van de installaties voor de oplossing van informatie- en automatisatieproblemen (b. a. 73.23).

— Uitgaven voor de verkeersveiligheid, de verkeersleefbaarheid, de fietspaden en het afwerken van begonnen projecten.

— Voor 1993 wordt 3,9004 (art. 73.22) miljard bestemd aan het structureel onderhoud van het wegennet alsook aan de werken, vooral met het oog op de verkeersveiligheid ;

— 1,403 miljard op artikel 73.27 voor de continuïteit van het wegennet, inzonderheid het afwerken van begonnen projecten ;

— 0,6644 miljard voor de inrichting en uitrusting van de fietspaden.

In meerdering van deze middelen komen de posten II.A. 1 (deel) voor 225 mln. VK en vooral II.A.2 voor 2.384 mln. in VK van het Vlaams Infrastructuurfonds (cfr. bespreking supra).

— Oprichting, verwerving, verbouwing en geschiktmaking van gebouwen voor het exploiteren van regieposten. Het betreft hier in hoofdzaak werken aan de regieposten in het Vlaamse land, die als duurzame investeringen te omschrijven zijn. Daaronder vallen ook de zoutopslagplaatsen. Dit betreft het artikel 73.25.

De kredieten voor aankoop van machines, meubilair, materiaal en vervoersmiddelen te land zijn noodzakelijk voor de werking van de diensten van de Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer, voor het uitvoeren van de winterdienst en het vervoer van het personeel tijdens de winterdienst. Deze komen voor onder het artikel 74.03 en worden gehandhaafd op 105,1 miljoen frank.

Evolutie in ordonancerings

De ordonnancerings- of zuivere betaalkredieten evolueren als volgt :

(in miljoenen franken)

	1992	1993
nieuwe kredieten	8.500,3	11.006,0
saldi	1.454,1	—
	9.954,4	11.006,0

hetzij een stijging met 1.051,6 mln. of 10,6 % in meer. Van 1992 naar 1993 geldt niet langer een overdracht van saldi. De nieuw toegestane ordonnanceringskredieten stijgen dan ook van 8.500,3 mln. naar 11.006,0 mln. hetzij + 2.505,7.

De bewegingen van de beschikbare O.K.'s (dus rekeninghoudend met saldi 91-92) situeren zich vooral in de artikelen :

(in miljoenen franken)

14.09 (electriciteit)	+ 156,0
73.22 (veiligheid)	+ 1.494,0
73.23 (electriciteit-investeringen)	+ 852,5
73.27 (afwerking)	— 830,0
73.28 (fietspaden)	— 525,0
	+ 1.147,5

Uiteraard hebben deze cijfers principieel geen invloed op de beleidsmogelijkheden van de betrokken basisallocaties of artikelen. Zij zijn veeleer technisch verklaarbaar door het op kruissnelheid komen van de encours (d.w.z. de nog niet betaalde vastleggingen genomen na 01.01.89) enerzijds, dit in het bijzonder wat de artikelen 73.22 en 73.23 betreft en anderzijds door het precies nog niet op kruissnelheid zijn van de encours op de artikelen 73.27 en 73.28 welke tot en met 1991 centraal voorzien waren samen met art. 73.22.

1.2. Bespreking

Cijfers : verduidelijking

Vooraf merkt een lid op dat de cijfers inzake de evolutie van de ordonnanceringsvoor 1992 vermeld bij de inleiding van dit programma verschillen van deze welke op blz. 150 van de toelichtingen zijn weergegeven en hij wil de reden daarvan kennen.

Door een medewerker van de Minister wordt verduidelijkt dat het voor 1992 gaat om de ordonnanceringskredieten plus de overdrachten van 1991, wat een meer correcte vergelijkingsbasis geeft. Vanaf dit jaar (dus voor 1992- naar 1993 toe) zullen er geen overdrachten van saldi meer zijn.

Algemene beoordeling

In een algemene benadering van de wegenproblematiek geeft een lid een beoordeling over het gevoerde beleid op het stuk van de wegen.

Nadat de Minister een behoefte-analyse heeft laten maken door de administratie, de mensen te velde, zijn door hem reeds gepaste conclusies getrokken, aldus het lid.

De prioriteit wordt bij het wegwerken van de opgelopen onderhoudsachterstand gelegd bij het aspect „veiligheid”. Concreet wordt er voor het eerst met een rollend 3-jarenprogramma gewerkt. Dit is meer dan wenselijk voor een bestaand patrimonium, waarvan de vervangwaarde geraamd wordt op ± 432 miljard frank (eigendom van alle Vlamingen). Improvisatie is uit den boze (cfr. bruggenprobleem).

Het is reeds een grote verdienste dat de planning van de wegeninfrastructuur wordt geplaatst in zijn budgettaire context. Tevens wordt er binnen de Vlaamse Regering een „Interministeriële commissie voor het mobiliteitsbeleid” opgericht. Hiervan verwacht het lid initiatieven die een globale aanpak van de mobiliteit voorzien en meer bepaald sturende en beheersende maatregelen omvatten.

Concreet betekent dit de opmaak van mobiliteitseffectenrapporten, niet enkel voor „bijkomende wegenprojecten” maar ook voor bestemmingsplannen en „grootschalige inplanting”. Ook de instelling van vervoersregio's dient verder overwogen te worden (Waasland-Antwerpen).

Via de Vlaamse Wegencommissie zal het wegenbeleid gevoerd kunnen worden op een meer wetenschappelijke wijze en vanuit een ruimere verkeers- en mobiliteitsproblematiek.

Niet enkel de infrastructuur is belangrijk om tot een veiligere en verkeersleefbaardere toestand te komen, er dient ook aandacht te gaan naar de omkadering van verkeersreglementerende elementen (nationale bevoegdheid). Het nodige overleg wordt voorzien.

Ook een meer geïntegreerde aanpak met (in plaats van naast of boven) de gemeente is een nieuwigheid wat betreft openbare werken, het zal zijn doeltreffendheid op het vlak van wegwerken van onveilige doortochten en het sneller aanleggen van fietspaden kunnen bewijzen.

Op het vlak van de meer efficiënte aanpak zijn reeds tal van aanzetten genomen in het veiligheidsplan 2002 om uiteindelijk te komen tot een optimalere beleidsuitvoering, een vlottere behandeling van de dossiers, een hogere realisatiegraad van de investeringsprogramma's, minder extra (te vermijden) kosten. Kortom een betere „dienstverlening”.

Over het onderhoud an de wegen in Vlaams Brabant vestigt het lid er de aandacht op dat dit wel wat te wensen overlaat, namelijk met betrekking tot de wegmarkeringen en het onderhoud van voetpaden.

Statuut gewestwegen

In verband met de gewestwegen meent een lid dat er op het ogenblik een wanordelijke toestand bestaat met betrekking tot publiciteit en affichage langsheen die wegen, omdat ze geen statuut hebben.

Zo is volgens het lid minstens 80 procent van de publiciteit langsheen de gewestwegen in flagrante overtreding met wat normaal de normen waren langsheen de rijkswegen. Verder staat men, al dan niet oogluikend toe dat er zeer dicht bij die gewestwegen wordt gebouwd, zodat het aanleggen van nutsvoorzieningen (bijvoorbeeld „leidingsstraten”) niet meer mogelijk is. Er zijn meer en meer gevallen van verkavelingen toegestaan langsheen gewestwegen, met uitritten die daar op uitgeven. Dit is vanzelfsprekend niet langer te dulden, alleen al met het oog op de veiligheid. Het lid dringt er derhalve op aan dat een solied statuut voor de gewestwegen zou worden uitgewerkt, met het oog op de veiligheid, de esthetiek en de leefbaarheid en in het kader van een ordentelijk gebruik van de beschikbare ruimte.

Lichtreclames — nevenbedrijven

Verder heeft het lid nog enige kleinere suggesties. Vooreerst vestigt hij de aandacht op de misbruiken in verband met de lichtreclames langs de wegen. Die worden vaak gebruikt om een bestemmingswijziging te verkrijgen (van bijvoorbeeld woonhuis naar horeca) om dan uiteindelijk te resulteren in de uitbating van bijvoorbeeld een café, met eventueel uitbreiding. Dat stelt dan bijkomende verkeersproblemen, aldus het lid.

Het lid stelt ook vast dat er langs de autowegen vijftig verschillende soorten verkeersborden bestaan. Dat is te veel en niet goed voor de leefbaarheid, dus de veiligheid.

Tenslotte wenst het betrokken lid te vernemen hoeveel de restaurants langsheen de autowegen opbrengen en op welke basisallocatie ze terug zijn te vinden. Hij vermeldt ook een aantal klachten ter zake (te vroege sluitingsuren).

De Minister dankt voor de gemaakte opmerkingen en suggesties, die hij ter overweging meeneemt.

Wat de opbrengst van de restaurants betreft, wordt meegedeeld dat die tot 1991 op circa 200 miljoen frank per jaar neerkomen.

Geluidsschermen

Hierover worden diverse vragen gesteld. Verschillende leden willen weten op basis van welke criteria deze geluidsschermen worden geplaatst, want sommige streken of zones verkrijgen die gemakkelijk, andere helemaal niet.

Wat is de kostprijs per lopende kilometer ? Dient niet in de eerste plaats gedacht aan het voorkomen van geluid aan de bron door het gebruik van geluidsarme materialen. Er is

meer speciaal een probleem voor wat de geluidshinder en de rechtstreekse toegang tot een Antwerps ziekenhuis betreft. Wordt daarmee rekening gehouden ?

Er kunnen heel wat goedkoper geluidsschermen worden aangelegd als men rekening houdt met de mogelijkheden die bv. bestaan in verband met inerte materialen bestaande uit afvalstoffen. Men zou ter zake kunnen denken aan een samenwerking met OVAM, aldus een lid. Waarom onderzoekt men die mogelijkheid niet ?

Hierover wordt de hiernavolgende uitgebreide informatie verstrekt.

Het aanbrengen van geluidsschermen wordt slechts overwogen voor die plaatsen waar de bebouwing was vóór de wegeninfrastructuur.

De criteria worden verder bepaald op basis van meetresultaten van het geluidsdrukniveau uitgedrukt in dB(A). De drempels die hierbij gehanteerd worden zijn de volgende :

- 65 dB(A)'s voor metingen overdag,
- 55 dB(A)'s voor metingen 's nachts.

Gelet enerzijds op de vele plaatsen waar deze drempels reeds overschreden worden en de hoge kostprijs van geluidsschermen anderzijds, wordt de prioriteit voor het aanbrengen van schermen gegeven aan die plaatsen waar de resultaten meer dan 70 dB(A) bedragen.

In verband met de suggestie van een lid voor het voorkomen van geluid aan de bron door het gebruik van geluidsarme materialen wordt verwezen naar de beleidsnota „Vlaanderen in Beweging” waarin onder andere geluidsbestrijding aan de bron inderdaad wordt voorgesteld.

Als concrete toepassingen hiervan wordt verwezen naar het investeringsprogramma waar op de E40 te Bierbeek en de A2 te Bekkevoort geluidsreducerende oppervlaktebehandeling is voorzien. Anderzijds wordt hier ook in het bijzonder vermeld dat bij het wegwerken van de spoorvorming op de E40 op het vak Gent-Aalst in de omgeving van Aalst (Nieuwerkerken) een geluidsarme top laag wordt aangebracht.

Dergelijke werkwijze heeft toegelaten dat oorspronkelijk voorzien geluidsschermen aldaar niet zullen dienen aangebracht. Ondanks nog andere voordelen zoals het voorkomen van opspattend regenwater, geeft deze werkwijze daarenboven nog een besparing van ± 25 miljoen frank.

Wat verder de vraag betreft van een lid betreffende rechtstreekse toegang vanaf de E19 tot het Universitair Ziekenhuis en de Universitaire Instelling te Antwerpen wordt meegedeeld dat deze kwestie meermaals het voorwerp was van besprekingen tussen het Edegems gemeentebestuur, de directie van het UZ en deze van de Universitaire Instelling Antwerpen.

Deze onderhandelingen hebben geleid tot het opstellen van de thans aanwezige signalisatie. Ingevolge deze maatregelen heeft uitsluitend het verkeer met bestemming UZ en UIA toelating de uitritten te gebruiken, inclusief prioritaire voertuigen zoals ziekenwagens.

Aan de aansluiting van de uitritten met de Drie Eikenstraat staat een duidelijke verbodssignalisatie om in de richting Edegem centrum af te zwenken. Vastgesteld werd dat er frequent inbreuken gepleegd worden.

In 1990 werd reeds overeengekomen met de betrokken instanties om ter hoogte van de uitrit van de E19 — kant Antwerpen — een middenberm aan te leggen in de Drie

Eikenstraat. Hierdoor wordt linksaf zwenken, richting Edegem centrum, onmogelijk. De middenberm in kwestie zal thans aangelegd worden in het kader van een lopende aanname.

Verder kan meegedeeld worden dat het aanbrengen van geluidsschermen met materialen bestaande uit afvalstoffen mogelijk is voor zover deze materialen overeenkomstig het afvalstoffendecreet mogen verwerkt worden en dat daartoe de nodige ruimte aanwezig is. Wanneer daarvoor de nodige vergunningen bekomen kunnen worden is uiteraard hiertegen geen enkel bezwaar en kan dit ook aangemoedigd worden.

In verband met het gebruik van afvalstoffen bij geluidsschermen verwijst de Minister naar een pilootproject dat op het investeringsprogramma 1993 werd voorzien. Te Vilvoorde langs de El9 zijn immers geluidsschermen voorzien waar, voor het vervaardigen van de schermen, recyclage van kunststofafval werd toegepast.

Tenslotte deelt de Minister nog mee dat de richtprijs voor de aanleg van geluidsschermen 30 miljoen frank de lopende meter bedraagt.

Ronde punten

Zoals verleden jaar ontstaat er opnieuw een discussie over de ronde punten. Sommige leden zijn daar fervente voorstanders van, maar een lid merkt op dat de ervaring leert dat ronde punten de verkeersdoorstroming afremmen en dat er ook een vermindering van de ruimte ontstaat. Dit laatste argument wekt de verwondering op van sommige leden.

Er wordt meegedeeld dat rond de aanleg van ronde punten overleg wordt gepleegd binnen een coördinerende werkgroep met name de adviesgroep voor verkeersveiligheid. Als er vraag is naar ronde punten worden aanvragers, rijkswacht, administratie en studiedienst van de wegen bijeengeroepen en het advies wordt aan het kabinet meegedeeld. Er is de laatste tijd een evolutie naar meer aanvragen voor ronde punten.

Afwerken van projecten — betwistingen

Zoals in de algemene bespreking reeds is behandeld, wordt ook hier, aan de hand van concrete voorbeelden, nog eens herhaald dat men hoog nodig sommige vroeger opgestelde projecten op hun economisch rendement en verkeersnuttigheid opnieuw dient te onderzoeken. Sommige projecten van de gouden jaren zestig zijn echt twijfelachtig geworden en men moet de moed hebben om die projecten te durven schrappen.

Het beste voorbeeld is volgens het lid de N41, de zogenaamde verbinding Sint-Niklaas Aalst — Z. O. -Vlaanderen. Die snijdt door het waardevolle Denderbelle-broek en kruist dwars door bestaande woonwijken. Ook over de A29, althans over sommige stukken, bestaat betwisting.

Een ander schoolvoorbeeld van een onnuttig project is volgens een lid dat van de nieuwe N43. Kan men deze weg niet beter wat aanpassen, wat goedkoper zou zijn dan de dure plannen die men thans wil uitvoeren. Spreker heeft het meer bepaald over de herinrichtingswerken te Sint-Denijs-Westrem en Sint-Martens-Latem.

Wat de verantwoording van de N43 betreft, wordt volgende informatie verstrekt :

Het betreft hier een gecombineerde aanneming met de N.V. Aquafin waarbij de werken ten laste van het Gewest

189 miljoen frank bedragen en voor de N.V. Aquafin ± 125 miljoen frank.

Deze werken werden reeds aanbesteed in 1991, in uitvoering van het investeringsprogramma, gezien deze werken hierop voorkwamen, doch deze werden niet vastgelegd in 1991.

Gelet op de beperkte kredieten konden deze werken niet meer opgenomen worden op het programma 1992. De N.V. Aquafin dringt aan op een definitieve beslissing en toewijzing van de werken ten laatste begin 1993.

Daarom werden dan ook deze werken opgenomen op het investeringsprogramma 1993.

Vanuit de regio zelf wordt algemeen zeer sterk aangedrongen op de verdere afwerking van de ring om Dendermonde en de N41, aldus de repliek van de Minister.

Dat een lid thans het nut hiervan in twijfel trekt komt zeer verwonderlijk over.

De N41, samen met de N45 maken trouwens deel uit van een zeer belangrijke Noord-Zuidverbinding tussen de volgende West-Oost gerichte autosnelweg : namelijk de A8 — autosnelweg ten zuiden van Geraardsbergen ; de E40 te Aalst en de E17 te Sint-Niklaas. Daarenboven verbindt het onderling de Dendersteden : Geraardsbergen — Ninove — Aalst en Dendermonde en verder ook Sint-Niklaas.

Omwille van voormelde verkeersrelatie zit op deze weg veel doorgaand verkeer, dat om verkeersleefbare en -veilige redenen uit de centra van de steden dient gehouden. Dit verantwoordt het nut van de voorziene omleidingen of ringweg.

In verband met de realisatie van de N41 wordt ook nog gevraagd naar een voorziene ondertunneling te Aalst onder de N9.

Hierop kan volgend antwoord gegeven worden :

Ook hiervoor wordt sterk aangedrongen vanuit Aalst en de regio. Omwille van het uiterst intens verkeer op dit gelijkgronds kruispunt, vooral op de spitsuren, vormen zich alhier ellenlange verkeersfiles die de leefbaarheid langs deze invalswegen zeer sterk verstoren. Tevens komt hierdoor de zwakke weggebruiker (fietser-voetganger) in een ongunstige en verkeersonveilige situatie.

Bermdecreet

In verband met de uitvoering van het bermdecreet rijzen heel wat vragen.

Een lid stelt vast dat het afgemaaid gras te lang blijft liggen, wegens gebrek aan personeel om het weg te halen. Men zou dus beter de grote grasvlakken die men niet kan onderhouden, vermijden en bomen planten aan de kruispunten. Deze suggestie wordt door een ander lid ten zeerste afgewezen, want met hevige wind zullen lineair geplante bomen ontworteld worden en op de openbare weg terecht komen.

Hetzelfde lid vestigt de aandacht op de hinder die schoolgaande kinderen ondervinden van brandnetels langsheen fietspaden. Die netels worden niet gemaaid ingevolge het bermdecreet dat dient aangepast. In dezelfde context meent een ander lid dat men stoepen en bruggen niet maait. Dat leidt tot zeer slordige toestanden, die zelfs tot gevolg hebben dat bijvoorbeeld zaailingen van bomen op bruggen uitgroeien tot tamelijk uitgegroeide bomen, die dan de constructie aantasten.

OCW — (opzoekingscentrum voor de wegen)

Dit nationale centrum krijgt 0,8 procent van de weginvesteringen om onderzoekswerk te verrichten. Een lid wenst een overzicht te krijgen van de voornaamste onderzoeksresultaten en hun gevolgen van de laatste drie jaar.

Volgend overzicht van de voornaamste resultaten van het OCW wordt meegedeeld.

De belangrijkste onderzoeksresultaten die de laatste jaren door het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW) werden bereikt en sindsdien ingang vonden in typebestekken en omzendbrieven en in de wegentechnologie, kunnen als volgt worden samengevat.

1. Vermindering van het verkeerslawaaï : er werd aangetoond dat het geluid veroorzaakt door het contact van de banden en het wegoppervlak sterk kan worden verminderd door de oppervlakkenmerken van het wegdek te verbeteren zonder dat de stroefheid daaronder hoeft te lijden. Nieuwe soorten wegdekken werden in die zin ontwikkeld : „drainerend-” of fluisterasfalt en uitgewassen cementbeton.

2. Recycling : de mogelijkheden werden onderzocht tot hoogwaardig hergebruik van beton- en asfaltpuin in wegfunderingen en wegdekken. Ook werden talrijke toepassingen in de weg van industriële afvalstoffen en bijprodukten bestudeerd zoals vliegas, metaalslakken, non-ferroslakken en huisvuilverbrandingsas.

3. Verbeteren van de drainage en de waterafvoer : het gebruik van drainagesystemen met geocomposietmaterialen als goedkoper alternatief voor de klassieke drainagesystemen werd onderzocht.

4. Verbeteren van de asfaltkarakteristieken : de formulering (of het „mengselontwerp”) van een bitumineus materiaal voor de wegenbouw vereist zorg en is bepalend voor de kwaliteit en het lange-termijngedrag van het eindprodukt.

Een juiste keuze en dosering van bestanddelen op grond van tevoren vastgestelde criteria moet het mogelijk maken, bouwstoffen samen te stellen voor wegconstructies die bestand zijn tegen de steeds toenemende „agressiviteit” van het wegverkeer. Een programmatuur werd ontwikkeld (PRA-DO) die het mogelijk maakt de samenstelling van de asfaltmengsel te optimaliseren. Onderzocht werd eveneens in hoeverre toevoeging van polymeren, vezels of rubberafval aan bitumen de eigenschappen van de ermee aangemaakte bitumineuze produkten zoals asfaltbeton, drainerend asfalt, brugbedekkingen, slems en bestrijkingen verbetert.

5. Verbetering van de verkeersveiligheid door het ontwikkelen van nieuwe wegdekken zoals drainerend asfalt en uitgewassen beton, door verbetering van de fotometrische kenmerken van wegoppervlakken en markeringen, en door het vervaardigen van toestellen voor het meten van de textuur en de stroefheid van wegoppervlakken.

De volgende onderzoekingen zijn reeds in een ver stadium, zodat ze in de nabije toekomst in de praktijk zullen doordringen :

— Toepassing van een geïntegreerd beheerssysteem voor het onderhoud van wegen en rioleringen.

— Gebruik van luchtbelvormers voor een betere vorstbestendigheid van cementbetonwegen en aanhorigheden.

— Ontwerp van wegen die bijzondere hoge lasten moeten dragen, zoals in havens en op industrieterreinen.

— Gebruik van een multimodaal interregionaal model (MIM).

Vanaf 1993 zal in het OCW een milieucel operationeel zijn met als doel het verspreiden van milieuvriendelijke technologieën in de wegenbouw.

Het OCW werkt momenteel samen met andere Europese partners aan onderzoeksprogramma's van de Gemeenschap, zoals een DRIVE-programma dat tot doel heeft een verkeersmodel te ontwikkelen dat een filvorming zal helpen bestrijden door een optimaal gebruik te maken van de bestaande infrastructuur.

Met het oog op Europa 1993 vertegenwoordigt het OCW België in diverse Europese Normalisatie comité's, o.a. in verband met markeringen, slegs, bestrijkingen en asfaltmengsels.

Noord-Zuidverbinding Limburg

Het krediet ingeschreven voor 1993 voor deze verbinding bedraagt 120 miljoen frank. Een lid vraagt of dit alleen de onteigeningen betreft. Buiten de nodige onteigeningen betreft het hier ook een krediet voor kunstwerken (bruggen).

Toegangswegen tot de Gentse Haven — R 4

Goed uitgeruste toegangswegen zijn voor een haven eveneens van groot belang, omwille van een vlotte bereikbaarheid van het hinterland, aldus een lid, dat vraagt wat wordt gedaan voor de toegangswegen naar de Gentse haven, alsmede voor de afwerking van de R4 tussen de N9 en Flanders Expo.

Verwijzend naar de toelichting wordt volgend antwoord gegeven.

In het 3-jarenprogramma 1993-1995 zijn de nodige werken voorzien voor de afwerking van de buitenring van de R4 — (Grote ring om Gent) tussen de N9 en Flanders Expo.

Hierdoor zal zowel linker- als rechteroever van het kanaal (havengebied) rechtstreeks toegankelijk zijn vanuit het autosnelwegennet. Blijft nog over een directe verbinding tussen linker- en rechteroever binnen het havengebied. Hieromtrent werd recentelijk een verkeersstudie uitgevoerd in opdracht van de haven van Gent.

Besluiten van deze studie worden eerstdaags bekend gemaakt. Dergelijk groot havengebonden project dient bekeken te worden vanuit een mogelijke cofinanciering.

N 42

Op vraag van een lid of het nog verantwoord is de N42 te Sint-Lievens-Esse aan te leggen, wordt volgend antwoord gegeven.

Voor de evaluatie en verantwoording van dit project werd destijds een omstandige nota opgesteld door de Wegenadministratie buitendienst Oost-Vlaanderen. Het betreft hier een laatste schakel in een nieuwe verbinding Geraardsbergen — Zottegem — Wetteren (E40 — autosnelweg).

Het niet realiseren van de omlegging betekent de bestaande weg, met zijn bochtig tracé, inschakelen in deze nieuwe verbinding.

Langsheen de bestaande weg treft men overal rechtstreeks toegangen aan vanwege de aangrenzende bebouwing en gelet op de aanwezige woonzone zal dit in de toekomst nog toemen. Vanuit zijn specifieke functie van „verkeersweg” die aan deze nieuwe verbinding wordt gegeven, is om reden van verkeersleefbaarheid en -veiligheid langs het bestaand weg-

vak, een omlegging voor het doorgaand verkeer reeds te verantwoorden. Daarenboven zou een aanpassing met de nodige randvoorzieningen (o.a. vrijliggende fietspaden) op het bestaand tracé aanleiding geven tot belangrijke ingrepen.

Als eerste fase in de realisatie van de omlegging werd, om veiligheidsredenen op het programma 1993 de bouw van een ondertunneling van de Schipstraat voorzien voor 40 miljoen frank. De wegeniswerken zijn voorzien voor 1995 (raming 130 miljoen frank).

Spoorwegbrug te Ruisbroek

Op vraag van een lid wordt meegedeeld dat de vertraging in de werken te wijten is aan betwistingen in het dossier. Thans is 100 miljoen frank voor 1993 en nog eens 150 miljoen frank in 1993 voorzien voor de afwerking van de electromechanische uitrusting.

Varia

Verder zijn er nog een aantal vragen over kleinere probleempunten. Zo stelt een lid vast dat er bij de geplande kruispuntverbeteringen op de N 47 geen fietspaden worden voorzien. De werken verlopen ook weinig gecoördineerd.

Hierop wordt het volgende antwoord verstrekt :

Het lid bedoelt hier hoogstwaarschijnlijk rioleringswerken die in opdracht van de Intercommunale Dender — Durme — Schelde (D.D.S.) gedeeltelijk ook langs de N47 te Lebbeke in uitvoering zijn.

Noch vanwege de gemeente noch vanwege D .D.S. werd een aanvraag gericht aan de Wegenadministratie voor een eventuele gecombineerde aanneming en dit met het oog op aanleg van fietspaden.

Ter zake dient opgemerkt dat een paar jaar terug langs de overzijde van de weg een dubbelrichtingsfietspad werd aangelegd door het Gewest. Tot die opvatting van dubbelrichtingsfietspad was men gekomen omdat bij een eventuele aanleg van fietspaden langs beide kanten, bestaande parkeerplaatsen dienden te verdwijnen.

Dit argument blijft onverminderd gelden zodat van een slechte coördinatie van werken in dit geval niet kan gesproken worden.

Met betrekking tot het rond punt van Grembergen vraagt een lid welke structuur daaraan zal worden gegeven. Werden er ook fietspaden in de richting Zele voorzien ? Overigens is de proefopstelling aan dat rond punt reeds dikwijls omvergereden. Het lid vraagt besluitend welke opties men daar ter zake gaat nemen.

Ook over de aanleg van een laterale weg aan het kruispunt van de Zelehoek ; de voorziene werken in de zone van volgende op elkaar volgende kruispunten : de „Ronde café” — Veldeken en kruispunt waar de toekomstige zuidelijke omleidingsweg (provincie-baan) van Zele aansluit op de gewestweg N47 staat zeer ter discussie, aldus het lid, dat ook graag daarover een verduidelijking zou krijgen.

Over al deze aangehaalde probleempunten wordt volgende uitleg gegeven.

Het huidige kruispunt „Zelehoek” is een schuin en onoverzichtelijk kruispunt. Het ontwerp voorziet in de aanleg van een haaks en kleiner kruispunt. De laterale weg wordt aangelegd voor gebruik door landbouwers, die hun bedrijf aan de ene zijde van de gewestweg hebben en hun landerijen aan

de andere zijde. Op dit ogenblik moet dit zeer traag rijdende verkeer over ongeveer 500 meter van de gewestweg gebruik maken, met alle gevaren van dien. De onteigeningen zijn nu volledig voltooid.

Door de AVVG werd beslist t.h.v. de Ronde Café de huidige 2x2 rijstroken te herleiden tot 2x1 rijstroken en dit bij wijze van proef door middel van markeringen. Deze werken werden voor de zomer uitgevoerd, zodat over een paar maanden de evaluatie ervan (op de verkeersveiligheid en -afwikkeling) kan gebeuren. Dan zal definitief beslist worden tot 2x1 of tot 2x2 t.h.v. de Ronde Café en Veldeken.

Op het rondpunt te Grembergen betreft het hier een voorlopige opstelling, waarvoor momenteel een evaluatie gemaakt wordt door Rijkswacht, Politie en Wegenadministratie. De besluiten hiervan zijn voor principieel behoud van het rond punt. Weliswaar dient het rond punt echter zoveel als mogelijk verruimd te worden en dit met afzonderlijke voorzieningen voor fietsers.

Hiertoe zullen beperkte onteigeningen dienen doorgevoerd. De definitieve herinrichting is voorzien op het programma 1993 — B.A. 73.22 voor een bedrag van 15 miljoen frank.

2. Programma 64.1 — Waterwegen en binnenvaart

2.1. Inleiding

Voor het programma 64.1 (waterwegen en Binnenvaart) zijn de volgende ontwerpdecreetsbepalingen opgenomen.

Het betreft voor dit programma de artikelen 13, 53, 66 tot 68 en 86 van het ontwerp van decreet van de uitgavenbegroting.

De teksomschrijvingen, stemmen inhoudelijk overeen met de overeenkomstige artikelen van de begroting 1992. Wel werd inzake het artikel 14.04 (Exploitatie- en gewone onderhoudskosten) dat deels te paard zat op de bevoegdheden van verkeer, het aandeel van verkeer afgesplitst en op een afzonderlijk artikel 14.05 ingeschreven.

Verder werden een drietal artikelen hernummerd (22.01 naar 21.02, 32.04 naar 31.04 en 53.01 naar 54.01) en sommige teksomschrijvingen taalkundig enigszins bijgesteld door toedoen van de diensten van Financiën en Begroting teneinde later aan te sluiten bij de Benelux-economische classificatie van de begroting.

Er worden door het Kabinet Openbare Werken geen overige wijzigingen voorgesteld.

(in miljoenen franken)

	1991 reële aanrekeningen	1992 Decreet 25.06.92	1993 voorliggend ontwerp
NGK**	1.081,5	897,1	877,3
VK	1.812,9	1.993,5	2.006,4
OK	1.437,8	660,3	2.136,0
		+ 1.326,6	

** NGK = Niet gesplitste kredieten
VK = Vastleggingskredieten
OK = Ordonnanceringskredieten.

Toelichtingen

De kredieten voorzien op het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) afdeling 3 van het voorliggende decreetontwerp zijn nog niet begrepen in voormelde cijfers. Van belang als aanvulling voor dit programma 64.1 is voornamelijk de post II.A.5 met een VK van 470 en een OK van 235,2 mln. Bij de evaluatie van de beleidsmogelijkheden dienen deze uiteraard in rekening te worden gebracht.

Verder dient bij de vergelijking van voormelde globale bedragen (sectie 81) rekening gehouden met volgende elementen

— Inzake de niet gesplitste kredieten :

De vermindering van 897,1 mln. naar 877,3 mln. in 1993 (afgesplitst en voormeld art. 14.05 inbegrepen) is quasi volledig te verklaren doordat op art. 14.03 (onderhoudsuitgaven) een verdere uitsplitsing werd verricht.

De ontvangsten van de watervang en andere ontvangsten worden volledig toegewezen naar het Vlaams Infrastructuurfonds en verdwijnen uit de algemene middelen van de Vlaamse Gemeenschap.

In compensatie zal een groter gedeelte van de onderhoudsuitgaven ten laste worden genomen van het Vlaams Infrastructuurfonds.

De overige kredieten vertonen in het algemeen een stijging wel beperkt tot de voorgeschreven budgettaire norm. Een uitschieter is de dotatie voorzien sub art. 31.04 (voorheen 32.04) ten behoeve van de Dienst voor de Scheepvaart welke opnieuw een stijging kent van 262,6 mln. naar 303,8 mln., hetzij 41 mln. in meer of + 15,7 %.

De overige niet-gesplitste kredieten worden behoorlijk op peil gehandhaafd of stijgen nog. Ook het art. 14.04 (onderhoud elektrische installaties) stijgt met ca 20 mln. van 205,7 mln. naar 226 mln. hetzij 10,2 % in meer. Deze verhogingen zijn verantwoord om het patrimonium van de Vlaamse Gemeenschap terdege te kunnen onderhouden en verbeteren. Wat de Dienst van de Scheepvaart betreft worden de acties ter bestrijding van gewone rat en muskusrat verdergezet.

— De vastleggingskredieten zijn het meest van belang op gebied van beleidsruimte. In globo evolueren zij van 1.812,9 mln. in 1991 (reële aanwending) tot 1.993,5 mln in 1992, en 2.006,4 mln. in 1993, d.i. 10,7 % in plus t.o.v. 1991.

De groei situeert zich in hoofdzaak op het eigenlijke investeringskrediet van de waterwegen (art. 73.03.81 : van 1.130,0 mln naar 1.361,3 mln, hetzij + 20,4 % .

Zo men tevens rekening houdt met artikel II.A.5 van het Vlaams Infrastructuurfonds wordt in totaal ca. 2.476 mln. VK bekomen (2.006,4 + 470), hetzij een groei van meer dan één derde t.o.v. 1991.

De beschikbare ordonnanceringskredieten bestaan uit :

De beschikbare ordonnancerings- of zuivere betaalkredieten stijgen in totaal van 1.986,9 mln. in 1992 tot 2.136,6 mln. in 1993, hetzij 149,7 mln. in meer of + 7,5 % in plus. Deze cijfers betreffen de eigenlijke begrotingstabel, program ma 64.1 (ex. sectie 81) wordt ook hier het Vlaams Infrastructuurfonds in rekening gebracht, komt het totaal OK op 2.136,6 + 235,2 mln. = 2.371,4 mln. t.o.v. 1.986,9 in 1992.

De belangrijkste beweging, benevens uiteraard het VIF, bevindt zich in het belangrijkste investeringskrediet van dit programma nl. het artikel 73.03 waar het beschikbare OK toeneemt van 1.026, 7 mln. in 1992 naar 1.396,0 mln. in 1993, hetzij + 369,3 mln.

2.2. Bespreking

Dienst voor de Scheepvaart

Na het leerrijke bezoek van de Commissie aan deze dienst heeft men gelegenheid gehad zich goed te vergewissen van de prioriteiten voor deze werken en een lid pleit ervoor de geplande werken versneld te laten doorvoeren zodat het kanaal zijn optimaal rendement kan verkrijgen. Misschien kan dit in het kader van het zogenaamde SPLASH-programma ?

Er wordt op gewezen dat het Albertkanaal een van de drie hoofdassen is van onze waterwegen, waaraan prioriteit wordt gegeven. Maar er zijn ook de verplichtingen inzake de twee andere assen (Rupel-Brussel en Kortrijk-Leie) die moeten worden gehonoreerd en dat slorpt ook heel wat middelen op. Te noteren valt dat de dotatie aan de Dienst voor de Scheepvaart ten opzichte van 1992 wordt opgetrokken met 41 miljoen frank tot 303,8 miljoen frank.

Containerkaai aan Albertkanaal

Ook dit onderwerp kwam ter sprake bij het bezoek aan het Albertkanaal. Er zouden reeds afspraken gemaakt zijn voor een voldoende containercapaciteit in de algemeen gevraagde lokatie te Meerhout. Kan een beslissing voor dit dossier worden verwacht in de nabije toekomst ?

Hierover kan de Minister voorlopig geen definitieve uitspraak doen. Hij wil het probleem van multimodale loskades en dergelijke globaal bekijken in het kader van een masterplan voor overslagplaatsen, logistieke parken, containerkaden en dergelijke meer en dit plan relateren met de ruimtelijke ordening en de mobiliteitsproblemen. Indien uit de studie blijkt dat Meerhout de beste inplantingsplaats is voor een containerkade en hiervoor ook een financieel plan bestaat waaruit de rentabiliteit blijkt van het project, dan heeft de Minister daar geen moeite mee. De Minister verwacht vóór het einde van het jaar over alle elementen te beschikken om in dit dossier een beslissing te kunnen nemen.

Wachtdokken binnenvaart

Er is sprake van de aanleg van een wachtdok voor de Binnenvaart in de haven van Antwerpen. Een lid wil de stand van zaken kennen en de eventuele kredieten.

Er is verder nog een ander wachtdok gepland nabij het Delwaidedok. Is voor dit project een timing voorzien ?

In hoeverre is er een combinatie mogelijk met een geplande spoorverbinding op het tracé van het geplande duwvaartkanaal, aldus nog de vraag van dat lid.

Er is een wachtdok voor lichters voorzien in het kader van de renovatie van de middenhaven van Antwerpen nabij het Amerikadok. De werken kunnen in 1993 aangevat worden. Er is 400 miljoen frank voorzien.

Het geplande wachtdok naast het Delwaidedok is opgenomen in het tienjarenplan en kan slechts vanaf 1998 worden opgenomen in het rollend programma.

Wat de spoorverbinding betreft waarvan het lid spreekt, zijn er nog geen concrete plannen voorgelegd. De reservatie voor infrastructuur moet op het gewestplan worden behouden maar vanuit de NMBS is er ter zake nog geen officiële vraag toegekomen.

Imalso

Het contract met IMALSO in 1958 afgesloten, zou best worden herbekeken en de concessie beëindigd, aldus een lid, die wil weten wat er met de boni zal gebeuren.

Het contract eindigt in 1997, aldus de mededeling, en er zijn geen boni.

Promotie van de binnenscheepvaart

Er is in de begroting 68,5 miljoen frank voorzien voor de promotie van de binnenvaart, waarvan 38,5 miljoen frank aan de VZW promotie binnenvaart over te maken is. Deze dotatie dient voor de opdrachten van deze VZW, met betrekking tot de promotie van de binnenvaart uit te voeren.

In het regeerakkoord van de Vlaamse Regering werd uitdrukkelijk ingeschreven dat „aandacht zal besteed worden aan de promotie van de binnenvaart, om een actieve rol te vervullen bij de oplossing van de huidige stremmingen van het goederenverkeer over de weg”.

Het promotiebeleid zal gevoerd worden vanuit twee invalshoeken. Enerzijds zal de waarde van de binnenvaart als transportmodus voor een brede waaier van goederentransporten en ten overstaan van de andere transportmodi moeten aangetoond worden op basis van objectieve concurrentiële en commerciële gegevens die steunen op een degelijke wetenschappelijke onderbouwing.

Anderzijds moeten beleidsmatig de voorwaarden gecreëerd worden om uitgaande van deze objectieve gegevens de maatregelen voor te stellen die het gewenste effect, met name een redelijke verschuiving van goederenstromen van de weg naar de waterweg, te bewerkstelligen.

Deze optie vereist aanzienlijk beleidsvoorbereidend werk waarbij constant overleg noodzakelijk is met representatieve vertegenwoordigers uit de binnenvaartsector. De vzw Promotie Binnenvaart die onlangs werd opgericht kan als gespreksforum voor dit overleg gebruikt worden en tevens de gegevens verzamelen die voor het beleidsvoorbereidend werk van nut zijn.

Het is duidelijk dat het globale promotiebeleid slechts een onderdeel vormt van het beleid over de waterwegen en dat door de heer Minister wordt uitgestippeld. Uit dien hoofde is een nauwe samenwerking tussen de Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen en de vzw vereist.

Ook de Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen blijft in deze optiek ten volle haar rol vervullen. AWZ blijft gelast met het onderhouden, aanleggen en beheren van de infrastructuur, het voorbereiden en uitvoeren van het beleid van de minister, het uitvoeren van economische en technische studies over de infrastructuur en zijn gebruik, de contacten met nationale en internationale instellingen.

De Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen neemt op het vlak van de promotie van de binnenvaart initiatieven voor het uitwerken van structurele maatregelen (regelgevende en infrastructurele maatregelen), die een belangrijke bijdrage kunnen leveren tot een intensiever gebruik van de waterweg.

Het actief promotiebeleid naar de buitenwereld toe, zoals het bekend maken van de voordelen van de binnenvaart, het gebruik van de waterwegen, ook uit recreatief oogpunt, blijft een taak die aan de vzw Promotie Binnenvaart wordt toegevoerd. Opdat de acties van de vzw met het beleid van de Minister zouden overeenstemmen gebeurt het administratief

toezicht en de communicatie van de vzw met de voogdijminister, zoals gebruikelijk, via de Administratie.

De taak van de vzw zal dan ook als eerder adviserend moeten beschouwd worden, waarbij een beperkte personeelskern wordt ingezet met als opdracht de commercialisatie van de transportvorm binnenvaart.

3. Programma 64.2 — Havens, loodswezen en zeescheepvaart

3.1. Inleiding

Het betreft de artikelen 13, 51, 69, 70 en 86.

Inhoudelijk werden geen belangrijke wijzigingen ingebracht. Wel moet worden genoteerd dat inzake art. 14.03 — Onderhoudsuitgaven het gedeelte in verband met de verdiensten, bevoegdheid verkeer, opgesplitst op een nieuw art. 14.04. Het gaat om een bedrag van 16 miljoen op een geheel van 1.478,2 miljoen.

Verder werden ook in deze sectie vanwege de Diensten van Financiën en Begroting o.a. enkele hernummeringen doorgevoerd in functie van de betere aansluiting bij de Beneluxclassificatie. Het gaat inzonderheid om de artikelen 54.01 (voorheen 53-01), en 14.01 (ex 73.04).

Globaal overzicht bedragen

(in miljoenen franken)

	Sectie 82 (Havens) (Bevoegdheden Openbare Werken)		
	1991 Reële aanrekening	1992 Decreet 25.06.92	1993 Voorliggend ontwerp
NGK	1.472,0	1.490,6	1.509,3
VK	6.703,5	6.506,3	5.938,5
OK	4.979,4	6.976,3	6.090,0

In het algemeen kan uit voormeld overzicht worden geconcludeerd dat de kredieten ook in 1993 behoorlijk op peil worden gehandhaafd. Bovendien kunnen hierbij, inzonderheid de volgende elementen in rekening worden gebracht.

Het artikel 63.14 (subsidiëringswerken Havens) werd verhoogd van 290 mln in 1990 tot 440,0 mln in 1992, hetzij + 57,19. Samen betekent dit een stijging van meer dan 13,7 % enkel wat de algemene uitgavenbegroting betreft, exclusief VIF-middelen.

De verdere operationalisering en uitbouw van het Vlaams Infrastructuurfonds, waarmede beoogd wordt een bijkomende ondersteuning te geven, ook op het vlak van het havenbeleid.

Het feit dat sommige kredieten reeds in 1991 een verhoging hebben gekend, ingevolge de beslissing van de Vlaamse Executieve. Zo werd het investeringskrediet van de havens, het belangrijkste artikel van deze sectie, nl. het art. 73.04 verhoogd van 5.205,3 mln (VK) in 1990 tot 5.806,3 mln (VK) in 1992, hetzij + 11,5 %.

Het feit dat vanaf 1993 de investeringskredieten wat de havens betreft voor een belangrijk gedeelte worden voorzien

in de vorm van investeringstoelagen sub basisallocatie 63.14 mede in het kader van het meer verantwoordelijk maken van deze besturen.

Aangezien de havenbesturen B.T.W.-plichtig zijn en de B.T.W. op de aannemingsfacturen in aftrek kunnen brengen wordt aldus een belangrijke besparing aan ten laste te nemen B.T. W. bereikt, in orde van grootte geraamd op 750 mln. in totaal.

Bij de niet gesplitste kredieten bestaat het belangrijkste deel uit de onderhoudsuitgaven i.v.m. de havens en maritieme toegangswegen, goeddeels baggerkosten. In 1993 wordt hiertoe sub art. 14.03 een totaal bedrag voorzien van 1.462,2 mln. voorzien t.o.v. 1.449,2 mln. in 1992 en 1.404,6 in 1991.

Van de overige niet gesplitste kredieten zijn op te merken dat artikel 12.21 i.v.m. studies en internationale contacten i.v.m. de havens dat een toename kent van 11,3 mln. tot 17 mln. en anderzijds het artikel 74.02, specifieke uitrustingskosten ten behoeve van de diensten verantwoordelijk voor de havens van de Vlaamse Gemeenschap waarvan het bedrag gehandhaafd wordt op 23,1 mln.

Vastleggingskredieten

Het investeringsprogramma voor de artikelen 63.14 en 73.04 kan niet los gezien worden van het investeringsprogramma van het infrastructuurfonds (twee onderdelen). Voor investeringen in de havens en maritieme toegangswegen bestaan aldus 4 programma's, die tezamen één evenwichtig en verantwoord geheel vormen.

Bij de opmaak van het investeringsprogramma voor sectie 64.2 (ex. 82) werd uitgegaan van de volgende beschikbare middelen (in miljoenen franken).

Art. 63.14	2.702,8
Art. 73.04	2.974,7
Infrastructuurfonds (art. II.A.4 en II.A.7)	1.118,0
	(980 + 208)
	6.865,5

Uit de verdeling van de kredieten blijkt dat vanaf 1993 het leeuwendeel van de investeringen van het Vlaamse Gewest in de Zeehavens zal gebeuren onder de vorm van subsidies aan de Havenbesturen. Op artikel 73.04 moeten immers bij voorrang de uitgaven van het instandhouden van de maritieme toegangsweg (die in hoofdzaak onderhoudsbaggerwerken zijn) geïmputeerd worden.

De aanwending van artikel 73.04 in 1993 wordt als volgt geraamd :

(in miljoenen franken)

Maritieme toegangswegen	2.590,0
Rechtstreekse investeringen in havens (saldo)	384,7
	2.974,7

De eigenlijke haveninvesteringen zouden derhalve als volgt verdeeld zijn :

(in miljoenen franken)	
— Rechtstreekse gewestinvesteringen (art. 73.04)	384,7 mln. (9 %)
— Subsidies (art. 63.14)	2.702,8 mln. (63 %)
— Infrastructuurfonds	1.188,0 mln. (28 %)
	4.275,5 mln. (100 %)

Het haveninvesteringsbeleid wordt dus overwegend een subsidiebeleid.

De uitsplitsing van het investeringsprogramma over de diverse rubrieken gebeurde op basis van de volgende principes

— alle budgetten, die slaan op budgettaire afhandeling (schadeclaims enz...) van aannemingen in uitvoering of pas voltooid, worden opgenomen op art. 73.04 om reden van praktische en boekhoudkundige aard ;

— werken gelegen buiten het havengebied, of waar een operationale havenbeheerder (BTW-plichtige) ontbreekt (bv. Nieuwpoort) worden zoveel mogelijk op art. 73.04 genomen ;

— investeringen op gronden of aan eigendommen van het Vlaamse Gewest, en die eigendom moeten blijven van het Gewest (bv. de oevers van de Schelde) of die in hoofdzaak het Gewest aanbelangen (bv. bodemsanering Beneden-Zeeschelde) worden zoveel mogelijk ingeschreven op het investeringsprogramma van het infrastructuurfonds ;

— de overige werken ingeschreven op art. 63.14.

Inzake de ordonnancerings- of zuivere betaalkredieten is de evolutie rekening houdend met alle factoren als volgt (in miljoenen franken)

	1991 reële aanwending	1992 Decreet 25.06.1992	1993 voorliggend ontwerp
Sectie 64.2 (ex 82)	4.979,4	6.976,3	6.090,0
Infrastructuurfonds	—	p.m.***	509,6
B.T.W.-recuperatie	—	—	750,0
Totalen	4.979,4	6.976,3	7.349,6
 Verschillen in mln.		+ 1.996,9	+ 373,3
 in % (1991 = 100 %)	100 %	140,1 %	147,6 %

*** In 1992 is 349 + 206 mln als NGK ingeschreven in het VIF, maar hierop zullen in 1992 zelf nog geen betalingen gebeuren.

De belangrijkste posten hierbij zijn de artikelen

(in miljoenen franken)

53.01	Nederland Westerschelde	150,0 mln.
73-04	Rechtstreekse investeringen door Vlaams Gewest	3.500,0 mln.
63.14	Subsidiëring	2.400,0 mln.
II.A.4	VIF (algemeen)	411,6 mln.
II.A.7	VIF (Linkeroever)	98,0 mln.

De B.T.W. recuperatie gebeurt tot beloop van ca 520 mln. ingevolge subsidie-techniek art. 63.14 en voor $\pm$ 230 mln via het VIF.

3.2. Bespreking

Havenbeheer — decreet

Een lid dringt erop aan dat het ontwerp van decreet over het beheer van de havens zou worden ingediend. Het zou goed passen in de timing moest men met de besprekingen ervan kunnen aanvangen in januari 1993. Alleszins mag het ontwerp niet op de lange baan worden geschoven.

Adviezen Vlaamse Havencommissie — Verrebroekdok

De Vlaamse Havencommissie adviseert de Minister over alle havenaangelegenheden en een lid wil weten of de Minister vaak van die adviezen afwijkt.

In principe wordt daar niet vanaf geweken aldus de Minister, waarop het lid repliceert dat dit wel is gebeurd in verband met de investeringen voor het Verrebroekdok. Dat wordt verklaard door het feit dat er onvoldoende budgettaire ruimte was. Die middelen zijn dan gebruikt voor kleinere werken en onderhoud, maar het lid meent dat Antwerpen zich daarin benadeeld voelt. Ten onrechte stelt de Minister en hij geeft volgend omstandig antwoord :

Antwerpen wijst erop dat de totale vrije beleidsruimte voor investeringen in de havens, door de Vlaamse Havencommissie hoger gesteld wordt dan in de voorstellen van investeringsprogramma (4.544,8 miljoen frank tegen 4.140,8 miljoen frank). Dit verschil is in hoofdzaak te wijten aan het standpunt van de VHC het cellenproject als een milieuproject te aanzien, dat op een andere sectie zou dienen ingeschreven. Dit is een verkeerde voorstelling van zaken. Door het cellenproject (overdiepten in de Waaslandhaven voor het stockeren van slib uit de Beneden-Zeeschelde) komt goede Zandspecie vrij waarmee het Noordelijk havengebied op de Linkeroever kan opgehoogd en bouwrijp gemaakt worden. Voor 1993 is het trouwens onmogelijk dit project naar een andere begrotingssectie te verschuiven. Dit maakt dat men in de opstelling van het investeringsprogramma uitgaat van beperktere kredieten voor nieuwe projecten dan door de VHC wordt aan-gegeven.

In de Vlaamse Havencommissie werd een behoeftenraming voor kleine projecten (< 300 miljoen frank) voor de verschillende havens opgemaakt.

Uitgaande van deze behoeftenramingen kan een verdeelsleutel van het totale bedrag, beschikbaar voor kleine projecten, worden vastgesteld. en volgens Antwerpen bedraagt deze :

— voor Antwerpen :	40,1 %
— voor Gent :	25,6 %
— voor Oostende :	2,3 %
— voor Zeebrugge :	32,0 %

Antwerpen is van mening dat in de verdeling van de beschikbare kredieten dezelfde verdeelsleutels dienen gehanteerd.

Deze redenering kan niet gevolgd worden omwille van volgende redenen :

1. De lijsten van kleine projecten, gehanteerd door de Havencommissie werd door de havens zelf samengesteld en zou onbeperkt kunnen uitgebreid worden. Het bepalen van verdeelsleutels op basis van deze lijsten is dus volledig arbitrair .

2. Voor Antwerpen bedraagt het aandeel in de beschikbare ruimte reëel 36,2 procent op een bedrag van 960,8 miljoen frank, of een verschil van 37,5 miljoen frank.

3. Nooit werd een kredietverdeling toegepast op basis van verdeelsleutels over de verschillende havens, maar werden de projecten op hun prioriteit beoordeeld.

4. Indien men verdeelsleutels toepast zou men dit ook voor grote projecten moeten doen, wat niet haalbaar is.

5. Bijgaande lijst toont de kredietverdeling aan de verschillende havens voor 1992 en 1993. Waar de overige havens ongeveer status quo blijven op het niveau van 1992 gaan 300 miljoen frank extra naar Antwerpen.

Investeringsbedragen beschikbaar voor de havens

(in miljoenen franken)

	1992	1993
Haven van Antwerpen	1.908,0	2.208,0
Haven van Zeebrugge	955,0	941,0
Haven van Gent	620,0	621,8
Haven van Oostende	385,0	370,0
Maritieme toegangswegen	2.425,0	2.590,0

LPZ (Logistiek park Zandvliet)

Een lid vraagt naar de stand van zaken in verband met dit dossier. Wie wordt geconsulteerd en wanneer vallen de beslissingen te verwachten ?

Dit project moet bekeken worden in een globale visie omtrent de verdere uitbouw van bedrijfszones in het algemeen en distributiezones in het bijzonder in de Antwerpse regio, inclusief de linkeroever.

Concreet zijn volgende stappen gepland

- start van het overleg met Nederland vanaf maart 1992 ;
- alle belanghebbenden langs Vlaamse zijde worden betrokken ;
- de situering van het LPZ wordt bekeken en de denkbeeldige fening moet rond zijn tegen het einde van het jaar.

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

4.1. Inleiding

In verband met sectie 83 specifiek betreft het de artikelen 13, 53 en 86.

Inhoudelijk worden er thans geen wijzigingen in de tekstomschrijving aangevraagd wat sectie 64.3 betreft. De tekstomschrijvingen stemmen in principe overeen met de administratieve begroting 1992. Wel werd door de diensten van Financiën en Begroting taalkundig en qua terminologie een “updating,, uitgevoerd. Verder werd het artikel 01.07 her-nummerd tot 73.07 teneinde beter aan te sluiten bij de voor-schriften van de Beneluxeconomische indeling.

C. Voorgestelde bedragen

	(in miljoenen franken)		
	1991 reële aanrekeningen	1992 gestemd	1993 voorliggend ontwerp
NGK	313,0	322,0	329,0
VK	1.419,4	1.420,0	1.452,3
OK	1.267,1	420,0 + 804,6	1.410,0

Uit het voormeld overzicht blijken voor sectie 83 thans 64.3 (waterbeheersing) wat 1993 betreft geen belangrijke verschuivingen en evenmin acute problemen. Het belangrijkste krediet wat deze sectie betreft, bevindt zich op art. 73-07 voorheen 01.07.83.

„Waterbeheersingswerken aan de kust, op de waterwegen en rivieren al dan niet aan het tij onderhavig en hun aanhorigheden, inclusief de bijhorende recreatieve infrastructuur, met inbegrip van de aankoop of onteigening van bedoelde werken”.

Het vastleggingskrediet, d.w.z. de toegelaten nieuwe verbintenissen, kon gehandhaafd worden op een ietwat hoger niveau van 1992 en beloopt 1.147,3 mln. hetzij een stijging met ca 3 %.

Bovendien, en dit is belangrijk, wordt op het **Infrastructuurfonds** onder artikel 11 A.6 een aanzienlijk bijkomend vastleggingskrediet inzake waterbeheersingswerken uitgetrokken tot beloop van 441 mln. B.F.

De totale inspanning bereikt dan ook :

1.147,3 mln. sectie 64,3
441,0 mln. VIF

1.588,3 mln. hetzij 42,4 % in meer t.o.v. 1992.

Ook het art. 73.21.83, buitengewone onderhoudswerken, met inbegrip van de werken voor het verder herstel der schade veroorzaakt door stormen en overstromingen, werd op het niveau 1992 gehandhaafd, nl. 300 mln. in VK. Dit is 200 mln. hoger dan het uitgavenniveau 1990.

Het artikel 14.03 wordt vooral aangewend voor het regelmatig onderhoud van de voorzieningen op het stuk van de zee- en rivierwaterkering. Op dit artikel noteren we een stijging van 319,6 mln. naar 326,0 mln hetzij + 2 %.

Wat tenslotte de ordonnancerings- of zuivere betaalkredieten betreft is er een toename van in totaal 1.224,6 mln. in 1992 naar 1.410,0 mln. in 1993, hetzij 15,1 % in meer. Bovendien is op het VIF 215,6 mln. voorzien in OK op het voormelde vastleggingskrediet van 41 1,0 mln.

Wat art. 74.01.83 (specifieke vermogensuitgaven) betreft, wordt in de begroting 1992 voorgesteld om een krediet van 3,0 miljoen B.F. te voorzien voor allerlei kleine aankopen, typisch voor de waterbeheersing. Dit krediet werd tot nogtoe telkenjare voorzien en benut. Dit krediet is aangewezen om de uitoefening van de normale taken van de Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen te ondersteunen.

4.2. Bespreking

Sigma-plan

Ondanks de gedane inspanningen ter zake, stellen een paar leden vast dat sommige streken toch nog regelmatig overstroomd worden. Gevraagd wordt de preciese stand van zaken van het Sigma-plan, alsmede een overzicht van wat nog dient te worden gedaan. Wat denkt de Vlaamse Minister van de reeds lang geplande stormvloedkering ?

Van het Sigma-plan werd reeds voor circa 10 miljard frank aan werken, hetzij 80 procent van het ganse plan voor de dijkverhogingen, doorgevoerd.

De resterende 20 procent van de werken betreffen de moeilijkste knelpunten, bijvoorbeeld langsheen bedrijven, scheepswerven, sluiscomplexen en dergelijke meer. Die werken zullen dan verhoudingsgewijs meer kosten : circa 6 miljard frank. Voor de inrichting van overstromingsgebieden is nog een 1,5 miljard frank voorzien.

De stormvloedkering dreigt onbetaalbaar te worden.

Een beslissing hierover is hoe dan ook slechts te nemen nadat het volledig programma van de eerste fase, met name de dijkverhogingswerken, volledig voltooid is.

5. Programma's 64.4 en 69.9 — Algemeen infrastructuurbeleid

5.1. Inleiding

Deze beide programma's voorzien in de opvolging van de vroegere sectie 88 ("Algemeen Infrastructuur- en Verkeersbeleid,,). In de nieuwe voorstellingswijze was een uitsplitsing over twee secties onvermijdelijk aangezien de administratieve opvolging over twee organisatie-afdelingen van het departement is gespreid, nl. de Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen wat de sectie 64.4 betreft en de Diensten van de Secretaris-generaal wat sectie 69.9 betreft. Hieraan wordt trouwens nog een derde administratie toegevoegd nl. organisatie-afdeling 61 (AMINAL) waartoe de Dienst Groen behoort welke instaat voor de kredieten sub artikel 14.03, 14.06, 14.07 en 53.03.

Om de vergelijkbaarheid met 1992 te behouden en in aansluiting bij de memorie van toelichting worden de gegevens van beide programma's wat 1993 betreft vooralsnog in onderhavig bestek samen behandeld.

Terzake dienden door het Kabinet Openbare Werken geen inhoudelijke wijzigingen te worden voorgesteld. Wel werd, om praktische redenen op de basisallocatie

a) 12.23 afzonderlijk een bedrag voorzien ten behoeve van mobiliteitsstudies mede in functie van de bevoegdheid verkeer.

b) Inzake artikel 34.02 (33.01.88 in 1992) (schadevergoeding) een uitsplitsing tot stand gebracht tussen de bevoegdheden openbare werken enerzijds en verkeer anderzijds (art. 33.01.88 en 33.02.88 in 1992). Deze uitsplitsing gebeurde op basis van een objectieve sleutel en berekend door het Kabinet Financiën en Begroting.

(in miljoenen franken)

	1991 reële aanwending	1992 Decreet 25.06.92	1993 voorliggend ontwerp
NGK	226,0	275,3	3.136,8
VK	72,8	82,2	82,8
OK	33,9	55,0 + 121,1	55,0

Dit programma omvat qua bedragen geen grote kredieten of investeringsprogramma's (behoudens uiteraard de dotatie aan het VIF). Deze bevinden zich in de eigenlijke "vaksecties", (vak-programma's), bv. weginvesteringen op de sectie 63.1 (ex 84 Wegen) haveninvesteringen op de sectie 64.2 (ex 82 Havens).

Programma 64.4 en 69.9 omvat dan ook kredieten die niet uitsluitend kunnen worden toegewezen aan één van de specifieke programma's inzake het infrastructuur- en verkeersbeleid.

Inzake de niet gesplitste kredieten is de uitzonderlijke stijging (van 275,3 mln tot 3.136,8 mln) het gevolg van de evolutie in de dotatie aan het Vlaams Infrastructuurfonds sub artikel 61.03 van de sectie 69.9 (ex 61.03.88 sectie 88) welke in 1992 werd bepaald 100 mln terwijl, wat 1993 betreft, in het kader van GIMVINDUS-operatie, ten bijzondere titel een dotatie van 3.026 mln. kan bekomen worden.

Inzake de overige kredieten sub programma 64.4 en 69.9 kan het volgende aangestipt worden.

De werkingskosten dalen in totaal van 51, 3 mln. tot 47,1 mln. wegens het niet langer inschrijven van een krediet als bijdragen in de kosten van het geografisch informatiesysteem. (artikel 12.30.88)

De kredieten voor onderhoud van beplantingen (ex 14.02.88 en 14.06.88 thans sectie 61.2) stijgen ingevolge de aanpassing van de inflatie. De kredieten voor het onderhoud van gebouwen werden op andere secties weerhouden.

Voor schadevergoedingen worden dezelfde kredieten aangehouden als in 1991 en 1992. Een gedeelte werd uitgesplitst naar de Gemeenschapsminister van Verkeer en Buitenlandse Handel op de sectie 63.4 (art. 34.01).

Conform de begrotingsrichtlijnen worden dezelfde kredieten aangehouden als in 1992.

Het vastleggingskrediet met betrekking tot de toelagen van de door het Gewest opgedragen verplaatsingen van sommige nutsvoorzieningen wordt ook voor 1993 vastgesteld op 50 mln. fr. Het voor 1993 benodigde ordonnanceringskrediet daarentegen wordt berekend op 25 mln. fr., rekening houdende met de beschikbare middelen op deze basisallocatie.

De kredieten ter uitrusting van diverse infrastructuur- en verkeersdiensten met vermogensgoederen blijft status quo op 10,8 mln. fr.

Dit bedrag wordt aangewend voor specifieke apparatuur ten behoeve van de Dienst Hydrologisch onderzoek en ten behoeve van het waterbouwkundig laboratorium te Borgerhout.

5.2. Bespreking

Er zijn geen opmerkingen gemaakt of vragen gesteld.

C. STEMMINGEN

Ter stemming gelegd worden de aan de Commissie voor Openbare Werken en Vervoer toegewezen decreetsartikelen en programma's (bevoegdheden Minister Kelchtermans) aangenomen met 9 stemmen voor en 1 stem tegen.

Met eenzelfde stemming stelt de Commissie de conformiteit vast tussen de administratieve begroting en de inhoud en de doelstellingen van de algemene uitgavenbegroting.

BIJLAGE 1

WEGENINFRASTRUCTUUR
VLAAMSE GEWESTWEGEN

- A. Investeringsprogramma's 1993-1994-1995
Overzichtstabellen
- B. Driejarenplan 1993-1994-1995
Overzichtstabel per provincie
- C. Driejarenplan 1993-1994-1995
Detaillering per provincie
- D. Investeringsprogramma 1993 per provincie

A. INVESTERINGSPROGRAMMA'S 1993-1994-1995

OVERZICHTSTABELLEN

Investeringsprogramma 1993

Overzichtstabel

Wegeninfrastructuur
Vlaamse Gewestwegen

Raming in miljoenen franken

	Antwerpen	Limburg	Oost-Vl.	Vl.-Brabant	West-Vl.	Totaal
Algemene uitgavenbegroting						
B.A. 73.22 : Veiligheid + structureel onderhoud (voorzien bedrag 3.900,4)	678 + 545 (E313) 1.223	679	760	599	644	3.905
B.A. 73.27 : Verkeersafwikkeling + continuïteit (afwerken begonnen projecten) (voorzien bedrag 1.403)	410	275	285	128	312	1.410
B.A. 73.28 : Fietspaden (voorzien bedrag 664,4)	198	101	127	131	113	670
Totaal : 5.967,8	1.831	1.055	1.172	858	1.069	5.985
Vlaams Infrastructuurfonds (voorziene investeringsuitgaven 2.384)	526	375	439	392	505	2.237
Algemeen totaal :	2.357	1.430	1.611	1.250(*)	1.574	8.222

(*) inclusief 232 miljoen voor de Ring om Brussel

Investeringsprogramma 1994

Overzichtstabel

Wegeninfrastructuur
Vlaamse Gewestwegen

Raming in miljoenen franken

	Antwerpen	Limburg	Oost-Vl.	Vl.-Brabant	West-Vl.	Totaal
Algemene uitgavenbegroting						
B.A. 73.22 :						
Veiligheid + structureel onderhoud (voorzien bedrag 3.900,4)	1.279	641	677	597	660	3.854
B.A. 73.27 :						
Verkeersafwikkeling + continuïteit (afwerken begonnen projecten) (voorzien bedrag 1.403)	410	350	350	198	237	1.545
B.A. 73.28 :						
Fietspaden (voorzien bedrag 664,4)	210	138	123	140	135	746
Totaal : 5.967,8	1.899	1.129	1.150	935	1.032	6.145
Vlaams Infrastructuurfonds (voorziene investeringsuitgaven 2.384)	553	295	630	345	515	2.238
Algemeen totaal :	2.452	1.424	1.780	1.280(*)	1.547	8.483

(*) inclusief 330 miljoen voor de ring om Brussel

Wegeninfrastructuur
Vlaamse Gewestwegen

Raming in miljoenen franken

	Antwerpen	Limburg	Oost-Vl.	Vl.-Brabant	West-Vl.	Totaal
B.A. 73.22 : Veiligheid + structureel onderhoud (voorzien bedrag 3.900,4)	1.244	707	613	636	640	3.840
B.A. 73.27 : Verkeersafwikkeling + continuïteit (afwerken begonnen projecten) (voorzien bedrag 1.403)	328	280	340	170	230	1.348
B.A. 73.28 : Fietspaden (voorzien bedrag 664,4)	215	115	110	75	165	680
Totaal : 5.967,8	1.787	1.102	1.063	881	1.035	5.868
Vlaams Infrastructuurfonds (voorziene inves- teringsuitgaven 2.384)	576	342	680	374	568	2.540
Algemeen totaal :	2.363	1.444	1.743	1.255(*)	1.603	8.408

(*) inclusief 80 miljoen voor de Ring om Brussel

B. DRIEJARENPLAN 1993-1994-1995
OVERZICHTSTABEL PER PROVINCIE

Driejarenplan : 1993-1994-1995

Antwerpen

	1993	1994	1995
Art. 73.22 : Veiligheid + structureel onderhoud	1.223	1.279	1.244
Art. 73.27 : Verkeersafwikkeling + continuïteit (afwerken begonnen projecten)	410	410	328
Art. 73.28 : Fietspaden	198	210	215
Vlaams Infrastructuurfonds	526	553	576
TOTAAL	2.357	2.452	2.363

Limburg

	1993	1994	1995
Art. 73.22 : Veiligheid + structureel onderhoud	679	641	707
Art. 73.27 : Verkeersafwikkeling + continuïteit (afwerken begonnen projecten)	275	350	280
Art. 73.28 : Fietspaden	101	138	115
Vlaams Infrastructuurfonds	375	295	342
TOTAAL	1.430	1.424	1.444

Oost-Vlaanderen

	1993	1994	1995
Art. 73.22 : Veiligheid + structureel onderhoud	760	677	613
Art. 73.27 : Verkeersafwikkeling + continuïteit (afwerken begonnen projecten)	285	350	340
Art. 73.28 : Fietspaden	127	123	110
Vlaams Infrastructuurfonds	439	630	680
TOTAAL	1.611	1.780	1.743

Vlaams-Brabant

	1993	1994	1995
Art. 73.22 : Veiligheid + structureel onderhoud	599	597	636
Art. 73.27 : Verkeersafwikkeling + continuïteit (afwerken begonnen projecten)	128	198	170
Art. 73.28 : Fietspaden	131	140	75
Vlaams Infrastructuurfonds	392	345	374
TOTAAL	1.250	1.280	1.255

West-Vlaanderen

	1993	1994	1995
Art. 73.22 : Veiligheid + structureel onderhoud	644	660	640
Art. 73.27 : Verkeersafwikkeling + continuïteit (afwerken begonnen projecten)	312	237	230
Art. 73.28 : Fietspaden	113	135	165
Vlaams Infrastructuurfonds	505	515	568
TOTAAL	1.574	1.547	1.603

C. DRIEJARENPLAN 1993-1994-1995
DETAILLERING PER PROVINCIE

Antwerpen

(in miljoenen franken)

	1993	1994	1995	Na 1995
1. ALGEMENE UITGAVENBEGROTING				
B.A. 73.22 : Veiligheid + structureel onderhoud				
A) De E313-autosnelweg :				
Sanerings- en renovatiewerken	495	550	550	570
B) Overige wegen :				
— Vervangen deficiënte veiligheids- constructies o.a. vang-rails, leuning, afsluitingen . . .	20	20	20	
— Dichtmaken doorsteken autosnelwegen	20			
— N 116 : Ranst — N.14 : sanering wegdek	60			
— N 14 : Minderhout-Meerle + aanleg fietspaden	55			
— N 146 : Minderhout — Meer				
Sanering vervormd wegdek (2e fase)			25	
— N 16 A : Mechelen : Zandpoortvest. Herinrichting	25			
— R 12 : Verbetering kruispunt Adegempoot te Mechelen	10			
— Allerlei ingrepen van beperkte omvang aan kruispunten met oog op verhogen verkeersveiligheid	20	20	20	bedrag van ± 20 jaarlijks te voorzien
— District Antwerpen : aanpassingswerken t.b.v. de verkeersveiligheid				
. A 12 : kruispunt inrit Beukenlaan	10			
. R 10 : kruispunt Turnhoutsebaan	7			
. R 10 : kruispunt Silvertoplaan		30		
— District Brecht : aanpassingswerken t.b.v. de verkeersveiligheid				
. N 11 : Kapellen — kruispunt Hoogboomsesteenweg — Vloeiende Schriek — Sint-Antoniusstraat	15			
. N 121 : Brasschaat — kruispunt Verstraetenlei		7		
. N 1 : Brasschaat — kruispunt Zegeplein				
— District Deurne : aanpassingswerken t.b.v. de verkeersveiligheid				
. R 11 : Mortsel — kruispunt Heirbaan — Fortstraat		10		
. R 11 : Wommelgem — Volkaartlei				
— District Geel :				
. N 13-N 153 : Ring Herentals				
— 1e fase : 3 kruispunten	20			
— 2de fase : realisatie middenberm			35	
. N 152 : Olen — Herentalsesteenweg kruispunt	7			
. N 102-N 126 : Meerhout — kruispunt Zittaart		7		
. N 174 : Laakdal — diverse kruispunten		20		
. N 19 : Geel — diverse kruispunten			10	
. N 71 : Mol — Toemaathoek kruispunt			10	
— District Grobbendonk :				
. N 10 : Lier — kruispunt Antwerpsesteenweg		7		
. N 10-N 15 : Heist-op-den-Berg — kruispunt		7		
. N 12 : Zoersel — diverse kruispunten		10		
. N 108 : Duffel — kruispunt St. Katelijne Waver			7	
. N108a : Lier — diverse kruispunten			10	
. R 16 : Lier — diverse kruispunten			20	
. N 12/N179 : Malle — kruispunt			7	

(in miljoenen franken)

	1993	1994	1995	Na 1995
District Ruisbroek :				
. R 6 : Mechelen — diverse kruispunten (R6/N1 — R6/N14)			20	
. N 16 : Temse-Breendonk — diverse kruispunten	20			
N 16 : Temse — Breendonk ongelijkvloerse kruising				
. (Hingenesteenweg)		60	60	
. N 16/N 16a : Mechelen — Battel (kruispunt)	7			
. N 177/N 149 : Willebroek — kruispunt			7	
— District Turnhout :				
. N124/N131/N132/ Merksplas diverse kruispunten	7			
. N 118/N 139 : Arendonk (kruispunt)			20	
— District Wilrijk :				
. N 1 : Mortsel — kruispunt Thieffrylaan	7			
. N 10 : Mortsel				
— Savelhout kruispunt	4			
— Weerstandspalein — brug spoorweg	4			
. N 1 : Edegem / Hove / Kontich diverse kruispunten		15		
. N 171 : Kontich — Drabstraat (kruispunt)		7		
. N 177 : Antwerpen — Jan van Rijswijcklaan		30		
. N 173 : Antwerpen — Berchem Floraliënlaan		7		
. N 196 : Antwerpen — Doornstraat — Krijgsbaan			7	
— Structureel onderhoud en/of wegnemen spoorvorming op diverse wegen	83	120	120	
— Nijlen — Kessel : modernisering met aanleg fietspaden	40			
C) Herstelling kunstwerken	124	185	125	
Subtotaal : B.A. 73.22 :	1.060	1.112	1.083	
Diversen	163	167	161	
TOTAAL : B.A. 73.22	1.223	1.279	1.244	

B.A. 73.27 : Verkeersafwikkeling — continuïteit

— N 16 : Puurs — Mechelen				
Afwerking Ring om Willebroek				
1) spoorwegbrug	40			
2) wegenis (afwerking)	130			
— R 14 : afwerking Ring Geel				
(vak tussen N 19-N 71)				
. vak N 19 — N 126	60			
. vak N 126 — N 71		80		
— R 6 : afwerking Ring Mechelen				
(vak tussen N105 en N 15)				
. grondwerken	50			
. verhardingen-afwerking		120		
— N 152 : Ring Westerlo (Zoerle-Parwijs)	50			
— R1 te Antwerpen : Verbreding en aanpassing uitritten		50	50	
— N 19 : Afwerking N.-Z. verbinding Turnhout (E 34) — Geel (E 313) Realisatie sluitstuk Kasterlee-Geel				
. 1e fase : einde huidige express-weg tot Lichtaartsebaan				
— Afwerking onteigeningen in 1993				
— werken		80		
. 2de fase : Lichtaartsebaan — Zaardenstraat (Kasterlee)				
— kunstwerken (tunnel) + wegeniswerken		170		

	(in miljoenen franken)			
	1993	1994	1995	Na 1995
. 3de fase : Zaaardenstraat (Kasterlee) tot R14 : bestaande Ring van Geel			150	
— N 16/N 17-A 12 : Willebroek Herinrichting kruispunten ter vervanging 4e lus			42	
Subtotaal	330	330	262	rest nog 150
Diversen 25 %	80	80	66	milj. voor afwerking ge- citeerde pro- jecten
TOTAAL B.A. 73.27	410	410	328	
B.A. 73.28 : Fietspaden				
— N 117 : Brasschaat — St. Job	45			
— N 12 : Zoersel — St. Antonius herinrichting met fietspaden	20			
— N 19 : Geel Punt — Zammel	25			
— N 18 : Molderdijk te Mol	8			
— N 152 : Herselt — Aanleg fietspaden op het vak N15 — N19 met aanpassing kruispunt N15/N152	25			
— N 124 : Turnhout — Merksplas — onteigeningen	41			
— werken	60			
— N 124 : Merksplas — Hoogstraten 1ste deel : Hoogstraten — Wortel	7			
2de deel : Wortel — Merksplas — onteigeningen 1993-1994	—	50		
— werken			90	
— N 12 : Weelde — Poppel — onteigeningen (1993 — — post diversen)	—			
— werken : 1ste fase : rechterkant 2de fase : linkerkant		25		25
— N 184 : Antwerpen Leien — Loodsplaats Aanliggende fietspaden in opstand 1ste fase		40		
2de fase			20	
— N 11 : Antwerpen — Ekeren Fietspaden Mariaburg			75	
Subtotaal	171	175	185	
Diversen	27	35	30	
Totaal : B.A. 73.28 :	198	210	215	

(in miljoenen franken)				
	1993	1994	1995	Na 1995
II. VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS				
A) Leefbaarheidsprojecten				
a) Doortochten :				
— N 122 : Kalmthout combinatie met Aquafin	40			
— N 1 : Wuustwezel doortocht 2de fase	50			
— N 26 : Mechelen (Muizen)	50			
Het programma doortochten voor 1994 en 1995 zal vastgesteld worden na voorstellen terzake van de Coördinatiegroep „Doortochten”. Indicatief wordt voor 1994 en 1995 een globaal bedrag vooropgesteld dat normaliter hiervoor kan voorzien worden.				
		145	115	
b) Bestrijding geluidshinder :				
— E 34 : geluidsschermen TOL (Deurne)	26			
— A 12 : Antwerpen Laageind — Nederlandse grens geluidsbermen en geluidsschermen		50		
— R1 : Antwerpen — Merksem geluidsschermen		56		
— E 19 : Mechelen geluidsschermen Bottelsesteenweg			15	
— E 19 : Brasschaat — Ekeren geluidsschermen			26	
B) Belangrijke economische projecten				
— A 12 : Vak Antwerpen — Nederlanse grens Afwerking met verbinding Scheldelaan	250			
— A 12 : Vak Boom — Aartselaar Aanleg open kuip/ Omvorming tot autosnelweg . 1e fase			300	
. verdere en volledige afwerking				rest. bedrag : 1.850
— A 12 : vak Breendonk — grens Brabant omvormen tot auto- snelweg				650
C) Bijzondere projecten				
— R1 : Kennedytunnel	40			
Saneringswerken (waterafvoer, wegvoegen, nooddeuren brandleidingen, handleidingen telefooncellen)				
— E 19 te Mechelen				
Ontsluiting industrieterrein Mechelen — (Noord) — E 19		90	90	
Fietspaden				
— N 123 : Retie — Kasterlee	60			
— N 133 : Achterbroek — Wuustwezel (600m)	7			
— N 12 : Grens Oud Turnhout — brug Kanaal te Ravels (400m)	3			
— N 1 : Waarloos — Rumst		40		
— N 1 : Kontich — Edegem — Mortsel		65		
— R 11 : Mortsel. Fietspaden in opstand		75		
— N 227 : Mechelen — Hofstade. Fietspaden		32		
— N 144 : Loenhout — Hoogstraten			30	
ALGEMEEN TOTAAL VLAAMS INFRASTRUCTUUR- FONDS	526	553	576	

Limburg

(in miljoenen franken)

	1993	1994	1995	Na 1995
I. ALGEMENE UITGAVENBEGROTING				
B.A. 73.22 : Veiligheid + structureel onderhoud				
— Allerlei ingrepen van beperkte omvang aan kruispunten met oog op verhogen verkeersveiligheid	14	14	20	
— N- Veilige schoolomgeving	10	10	10	
- N- Wegwerken spoorvorming	30	30	40	
- N- Herstellen kunstwerken	15	25	25	
- N-,A- Leveren en plaatsen metalen geleiderails	20	20	20	
— N- Vernieuwen richtingssignalisatie	20	20	20	
- N712, N790, 712a Overpelt : aanleg rotonde	13			
— N78 Maasmechelen : opritten brug Eisdien	40			
— N74, N72, N715 Zonhoven : herinrichting kruispunten	15			
— N2, N758 Bilzen : kruispunt Mopertingen	10			
— N2, N78 Lanaken : kruispunt Veldwezelt	15			
— A13 Lummen : verbetering vak t. h.v. verkeerswisselaar A2 — A13	60			
— N754, N716 Herk-de-Stad : kruispunten Pierpontstraat en Doelstraat	10			
— N78 Maasmechelen : kruispunt weg naar Zutendaal	10			
— N110, N141 Ham : kruispunt	20			
— N77 Zutendaal-Lanaken 2de deel	40			
— N702 Genk : modernisering Henri Fordlaan Bouw tweede brug en opritten over Albertkanaal Wegeniswerken : 1ste fase 2de fase	120	150	100	
— N20, N76 Kortesseem : herinrichting kruispunt	10			
— N754 Wellen : herinrichting Notelarenstraat en Kruispunten Hertestraat en Daalstraat	10			
— N77 Genk — Zutendaal 2de deel	47			
— N69 Tongeren — Oreya 1ste deel 2de deel	30	40		
— N784 Heers — Borgloon, 2de deel 3de deel	30		20	
— N717 Herk-de-Stad — vak Schulen — Lummen		32		
— N754 Doortocht Alken		20		
— N80 Doortocht Bevingen		30		

(in miljoenen franken)

		1993	1994	1995	Na 1995
— N80	Hasselt : herinrichting R71-N722 t.h.v. complex Al3	40			
— N76h	Bocholt : kruispunt Kerkplein	15			
— N29 N72	Beringen : Ring- verbetering kruispunt t. h.v. brug over Albertkanaal	5			
— N730	Bilzen : herinrichting vak t. h.v. complex Al3		40		
— N-	Aanleg rotondes (N790 : Fabriekstraat N748/N747/N744/ Onderwijslaan, enz.. .)		40	20	
- N722	Alken — St.Truiden	60			
— N701 745	Bilzen : kruispunt + Riemsterweg		25		
— N712	Overpelt : kruispunt Astridlaan			15	
— Al3	Vak Lummen-Hasselt West			150	
— N80 N3	St .Truiden			15	
— N3	St. Truiden-Luik			100	200
	Subtotaal	589	556	615	
	Diversen	90	85	92	
	Totaal B.A. 73.22	679	641	707	

B.A.73.27 : Verkeersafwikkeling + continuïteit
Afwerken begonnen trajecten

— N717	Lummen : omleiding 2de deel	60			
— N74	Noord-Zuidverbinding Omlegging Hechtel-Eksel — 1 ste fase — 2de fase	120	250		
— N73	Oost-Westverbinding a) Vak Ham — Tessenderlo aanleg van verharding op reeds uitgevoerde grondwerken b) Ontsluiting industriegebied Tessenderlo * 1ste fase * 2de fase	60	50	160	
— N71	Afwerking omleiding Neerpelt			80	
	Subtotaal	240	300	240	
	Diversen	35	50	40	
	TOTAAL B.A. 73.27	275	350	280	

(in miljoenen franken)

	1993	1994	1995	Na 1995
B.A. 73.28 : Fietspaden				
— N705 Diepenbeek — LUC	18			
— N 79 Borgloon — Tongeren				
2de deel	36			
3de deel (laatste)		25		
— N 73 Peer — Grote Brogel	15			
— N725 Tessenderlo : Eersels — Rode Heide	15			
— N730 As : Vak N723 — N75		30		
— N 29 Beringen (Paal) — grens Brabant			20	
— N725 Kermt — Lummen			10	
— N762 Maaseik — Kinrooi		40		
— N763 Maasmechelen Oude Baan (gecombineerd met reconversiegelden)		5		
— N730 Bree — Gruitrode			35	
— N76d Diepenbeek (Nieuwstraat)			20	
— N719 Helchteren — Peer — Meeuwen			15	
— N773 Maaseik — Neeroeteren		20		
Subtotaal	84	120	100	
Diversen	17	18	15	
TOTAAL B.A. 73.28	101	138	115	

II. VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS

A. Leefbaarheidsprojecten

a) Doortochten

— N76 Meeuwen : doortocht	30		
— N2 Bilzen : Brugstraat	46		
— N717 Scholen : doortocht (centrum)	34		
— N73b Peer : 1ste fase : Kerkstraat — Markt — Oudestraat	45		
— N80 Gingelom : doortocht — 1ste fase	15		
— N763 Maasmechelen : J. Smeetslaan — 1ste fase	25		
— N712 Overpelt : Dorpsstraat	25		
— N76 Diepenbeek : doortocht Lutselus — 1ste fase	10		
— Aanbrengen slemlagen in de agglomeraties	15	10	10
— Het programma doortochten voor 1994 en 1995 zal vastgesteld worden na voorstellen terzake van de Coördinatiegroep „Doortochten”. Indicatief wordt voor 1994 en 1995 een globaal bedrag vooropgesteld dat normaliter hiervoor kan voorzien worden		265	232

b) Beplantingen

Aanbrengen functionele beplantingen	20	20	20
-------------------------------------	----	----	----

(in miljoenen franken)

	1993	1994	1995	Na 1995
B. Belangrijke economische projecten				
Toegangswegen toeristische projecten	50			
C. Bijzondere projecten				
Werken die kaderen in een betere afwikkeling van het Openbaar Vervoer :				
— R71, N2 Hasselt (ongelijkvloerse kruising voor fietsers en zwakke weggebruikers) — herinrichting Kuringersteenweg	60			
— R71 Hasselt — Complex Salvatorstraat (ongelijkvloerse kruising fietsers + zwakke weggebruikers + verbetering toegang industriegebied „Rode Heide”)				70
Fietspaden				
— N739 Kuringen — Stevoort			30	
— N627 Voeren (met EFRO-steun)			20	
— N76 Meeuwen — Bree			30	
ALGEMEEN TOTAAL VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS	375	295	342	

Oost-Vlaanderen

(in miljoenen franken)

	1993	1994	1995	Na 1995
1. ALGEMENE UITGAVENBEGROTING				
B.A. 73.22 : Veiligheid + structureel onderhoud				
1. Wegverhardingen + structureel onderhoud				
— A10/E40	Wegwerken spoorvorming op vak Gent — Aalter	155		
— A10/E40	Wegwerken van spoorvorming op vak Brabant — Gent (rest t.o.v. voorziene werken in 1992)		100	
— N 49	Wegwerken spoorvorming op vak Stekene-Moerbeke	40		
— N 60	Wegwerken spoorvorming		50	
— N 43	Herinrichtingswerken op het vak Sint-Denijs-Westrem en Sint-Martens-Latem, inbegrepen aanleg van afzon- derlijke fietspaden	189		
— N 447	Wegwerken spoorvorming te Destelbergen	7		
—	Wegwerken spoorvorming op diverse gewestwegen			50
— N 9	Herstellen betonverharding — vak Gent — Maldegem — vak Aalst — Gent			50 25
— N 49	Tunnel te Zelzate Afdichten voegen ; renovatie en brandwerende be- kleding (2de fase)		170	
— E 17	Vervangen betonverharding op het vak Zwijnaarde - De Pinte a) richting Kortrijk b) richting Antwerpen		60 40	
—	Herstellen van betonverharding op diverse gewest- wegen		75	
2. Herstel kunstwerken				
—	Algemene onderhouds-en herstellingswerken aan kunstwerken Nog nominatief op te geven en te bepalen in functie van de resultaten van de inspectieverslagen	45	30	50
3. Aanbrengen veiligheidsstootbanden				
— E 40	Vervangen stootbanden type Dupuis door stoot- banden type New Jersey op het vak St. Lievens- Houtem — Gent	66		
— N 49	Aanbrengen stootbanden type New Jersey, vak Zelzate-Eeklo	42		
— N 49	Aanbrengen stootbanden type New Jersey op het vak Eeklo — Maldegem		40	
— R 4	Vervangen stootbanden type Dupuis door stootban- den type New Jersey op het vak Kortrijkse Steenweg — Zwijnaardsesteenweg		15	
— N 44	Aanbrengen van veiligheidsstootbanden op vak Maldegem — Knesselare			10

(in miljoenen franken)

	1993	1994	1995	Na 1995
4. Herinrichten van kruispunten en bochtverbeteringen				
— N 466 Kruispunt met N 437 te Deinze	4			
— N47-N470 Herinrichting kruispunt met „rond punt” te Grembergen (Dendermonde) met bijhorende fietspaden	15			
— R 40 Kruispunt Dampoort te Gent : overbrugging Pauwvertakking	20			
— N 47 Asse-Lokeren, aanleggen laterale weg en herinrichten kruispunt Lokerenbaan — Zelehoek	14			
— N28 Bochtverbetering en herinrichting kruispunt Nieuwstraat-Hemelrijk te Meerbeke (Ninove)	8			
— Allerlei ingrepen van beperkte omvang aan kruispunten met oog op verhogen verkeersveiligheid	10	10	20	
— N47 Kruispunt „Veldeken” te Zele t.p.v. toekomstige zuidelijke omleiding van Zele		25		
— N16-N70 Kruispunt te St. Niklaas		25		
— N9-N410a Kruispunt te Maldegem		10		
— R40 Herinrichting kruispunt Dampoort te Gent		50		
— N495 Kruispunt met Volderstraat en Weverijstraat te Geraardsbergen			10	
— N453 Bochtrecthttrekking te Wortegem — Petegem			9	
— N9 Herinrichting kruispunt te Melle			8	
— N8-N405 Herinrichting kruispunt „De Os” te Ninove			30	
— N456 Herinrichting „Plein” te Kaprijke			15	
— N9-N46-N442 Herinrichting kruispunt „Vijfhuizen” te Erpe-Mere			20	
Subtotaal	608	532	472	
Diversen	152	145	141	
TOTAAL B.A. 73.22	760	677	613	

B.A. 73.27 : Verkeersontwikkeling + continuïteit
(Afwerking begonnen projecten)

— R4 Verdere afwerking Ring om Gent — buitenring				
* Vak N 9 — Flanders EXPO				
— Vak N9 tot Beekstraat	60			
— brug over de Omgelegde Leie	48			
— Vak Beekstraat — N466 (Deinze Steenweg)		80		
— Vak N466- Beukenlaan		90		
— Brug over de Ringvaart t. h.v. Flanders Expo		110		
— Wegenis aansluitingscomplex t.h.v. Flanders Expo			140	
* Vak Zwijnaardse steenweg — Hundelgemse steenweg (buitenoever)				450

(in miljoenen franken)

		1993	1994	1995	Na 1995
— N42	Afwerking verbinding Geraardsbergen-Zottegem Wetteren E40 Rechtstrekking St .Lievens-Esse — 1ste fase : kunstwerken — 2de fase : wegeniswerken	40		130	
— N41	Verder afwerking te St.Niklaas Vak N70 — Tuinlaan	80			
	Subtotaal	228	280	270	
	Diversen	57	70	70	
	TOTAAL B.A. 73.27	285	350	340	

B.A. 73.28 : Fietspaden

— N405	Aalst-Ninove : vak Haring — industrieweg Erembo- degem met herinrichting 2 kruispunten	20			
— N454	Plaatselijk verhogen van bestaand dubbelrichtings- fietspad te Zottegem	17			
— N436	Aanleg fietspaden vanaf Assenedecentrum tot Triest	33			
— N35	Zingem-Nazareth : bochtverbetering met aanleg van vrijliggende fietspaden	30			
— A10(E40)	Voetgangers- en fietsovergang t.p.v. de brug nr. 12 over de Leie te Gent	2			
— N446	Waasmunster — Belsele		35		
— N455	Vak Eeklo — St .Laureins		20		
— N447	Melle — Destelbergen : aanleg verhoogde fietspaden op Heusdenbaan te Melle		8		
— N460	Aanleg fietspaden op vak Haaltert — Terjoden		35		
— N438	Eeklo — Kerselaar (N456)			35	
— N437	Aanleg van vrijliggende fietspaden te St. Martens- Latem			25	
— N458	Aanleg fietspaden op rechtstrekking te Ertvelde			20	
	Subtotaal	102	98	80	
	Diversen	25	25	30	
	TOTAAL B.A. 73.28	127	123	110	

(in miljoenen franken)

		1993	1994	1995	Na 1995
II. VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS					
A. Leefbaarheidsprojecten					
a) Doortochten					
— N70	Herinrichting doortocht Lochristi	80			
— N255	Herinrichting doortocht Denderwindeke	40			
	Het programma doortochten voor 1994 en 1995 zal vastgesteld worden na voorstellen terzake van de Coördinatiegroep „Doortochten”. Indicatief wordt voor 1994 en 1995 een globaal bedrag vooropgesteld dat normaliter hiervoor kan voorzien worden.		135	115	
b) Bestrijding geluidshinder					
— A10 (E40) en E17	Geluidswerende voorzieningen		60	60	
c) Beplantingen					
	Functionele beplantingen	5	5	5	
d) Car-pooling					
— N28- N255	Carpooling te Meerbeke (Ninove)	7			
— A10-E40	Car-pooling t.pl.v. aansluitingscomplex te Erpe-Mere		10		
— A10-E40	Carpooling t.pl.v. aansluitingscomplex te Aalst			10	
	Subtotaal	132	210	190	
B. Belangrijke economische projecten — verbintenissen					
— N49	Omvorming tot autosnelweg				
	— Verkeerswisselaar St. Gillis-Waas	140			
	— Verdere fasering en programmering afhankelijk van resultaten MER		160	190	850
— N60	Omleiding Ronse, 1ste fase	45			1000
— N41	Zuidelijke Ring Dendermonde				
	— Grondwerken brug over Dender	40			
	— Brug over Dender		130		
	— Wegenis vak N47 — N406 te Oudegem			130	
— N41	Omlegging Gijzegem				
	— 1ste fase			85	
	— 2de fase				85
— A10-N42	Herbouwen brug in aansluitingscomplex te Wetteren	60			120
— R41	Aalst : bouw van tunnel onder N9		130		
— R43	Ring van Eeklo N49 — N9				
	1) bouw van aansluitingscomplex op N49			85	
	2) wegenis vak N49-N9				150
	Subtotaal	285	420	490	

(in miljoenen franken)

	1993	1994	1995	Na 1995
C. Bijzondere projecten — fietspaden				
— Aanleg fietspad op verlaten trambedding te St .-Lievens-Esse (co-financiering met gemeente)	12			
— Aanleg fietspad op Leirekensroute (Aalst-Opwijk) (laatste fase)	10			
Subtotaal	22			
TOTAAL VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS	439	630	680	

Vlaams-Brabant

(in miljoenen franken)

		1993	1994	1995	Na 1995
1. ALGEMENE UITGAVENBEGROTING					
B.A. 73.22 : Veiligheid + structureel onderhoud					
1. Wegverhardingen + structureel onderhoud					
— ROB	Wegwerken spoorvorming te Overijse en Hoeilaart	35			
— ROB	Wegwerken spoorvorming tussen Zaventem en viaduct te Vilvoorde	30			
— ROB	Wegwerken diverse verzakkingen en rectificeren van lengteprofiel	20			
—	Wegwerken van spoorvorming en op autosnelwegen en gewone gewestwegen en structureel onderhoud		100	150	nog 330 te voorzien
— N 3	Tienen — Sint-Truiden Volledige modernisering 1ste fase, grondgebied Orsmaal-Linter 2de fase, grondgebied Hakendover	80		80	
— R 22	Woluwelaan te Machelen Vernieuwen van koolwaterstofverharding en wegwerken spoorvorming		20		
— N 10	Vak Diest — Scherpenheuvel : modernisering rijweg met aanleg van fietspaden 1ste fase 2de fase	40		40	
— N 234	Boutersem : modernisering van Stationsstraat en Smidstraat	20			
— R 23	Leuven : heraanleg van Scheursvest	10			
— N 21	Kampenhout : Zijpestraat — Mechelsesteenweg buitengewone herstelling met aanleg fietspaden		30		
— N 253	Waterloo-Leuven te Huldenberg (Lonobeek en Neerijse). Buitengewone herstelling met aanleg fietspaden (samen met Aquafin)			80	
— A 2	Leuven-Lummen : herstellen en verstevigen van rijweg op het vak Holsbeek-Bertem		100		
— N 282	Anderlecht-Gooik : vak Pedestraat te St.-Pieters-Leeuw tot Gooik (N 285) : verbetering rijweg			40	
— N 3	Tervuren-Leuven te Bertem (Leefdaal) Herstel wegdek met aanleg fietspaden tussen Blokkenstraat en Coigesteenweg (samen met Aquafin)			60	
— N 212	Zichem-Scherpenheuvel : aanleg van fietspaden met buitengewoon herstel van de weg			60	
2. Kunstwerken					
— ROB	Herstellen carbonatatie pijlers viaduct van Vilvoorde 1ste fase 2de fase	40	60		
— N 267	Brug over de Zenne te Weerde		20		

(in miljoenen franken)

	1993	1994	1995	Na 1995
3. Aanbrengen van veiligheidsstootbanden				
— ROB Verkeerswisselaar met A10 (E40) te Groot-Bijgaarden : plaatsen van veiligheidsconstructies	32			
4. Herinrichten van kruispunten en bochtverbeteringen				
— N203a Zuidelijke wegomlegging Halle Bochtverbetering t.h.v. de Kromstraat	25			
— ROB Aanpassen van in- en uitrit te Zaventem	25			
— A 10 Brussel-Oostende te Ternat Kruispunt met de provinciebaan N 285	35			
— R 23 Leuven : heraanleg kruispunt Diestsestraat — Diestsevest — Bondgenotenlaan	10			
— N 227 Tervuren — Mechelen te Sterrebeek Kruispunt met de Tramlaan	12			
- N S Brussel — Ninove te Roosdaal Kruispunt Poelkebeekstraat	20			
— N 6 Brussel-Bergen Sint-Pieters-Leeuw (Brukom) Kruispunt Pijnbroekstraat en de F. Uyenbroekstraat	5			
— N 28 Halle — Ninove te Gooik Kruispunt „Zwart Schaap” en kruispunt Hoeve (Strijlandstraat)	10			
— Allerlei ingrepen van beperkte omvang aan kruispunten met oog op het verhogen van de ver- keersveiligheid	10	20	20	
— N 21 Haacht : kruispunt met de Zoellaan — Jennekens- straat en Sint-Adriaanstraat : aanleg Ronde	20			
— N 262 Zaventem :modernisering Vilvoordelaan en herinrichting kruispunt	50			
— N 5 Brussel — Charleroi : te St.-Genesius-Rode Kruispunt „Grote Hut” met Viooltjeslaan en Brassinelaan	16			
— N 9 Brussel — Oostende te Affligem Kruispunt Kerkstraat	5			
— N 202 Grimbergen Kruispunt met Spaanse Lindelaan	12			
— A 12 Brussel — Antwerpen te Londerzeel Kruispunt Kerkhof — Patattenstraat	25			
— N 278 Te Steenokkerzeel Kruispunt met de N 227	5			
— N 21 Te Steenokkerzeel Kruispunt met Cornellestraat	5			
— N 211 Vilvoorde : kruispunt Vuurkruisenlaan- Ternierstraat	10			
Subtotaal	479	478	530	
Diversen	120	119	106	
TOTAAL B.A. 73.22	599	597	636	

(in miljoenen franken)

		1993	1994	1995	Na 1995
B.A. 73.27 : Verkeersafwikkeling en -continuïteit (afwerken begonnen projecten)					
— R 22	Grimbergen Doortrekking Woluwelaan tot de Cockeriestraat (4de fase)	50			
— R 27	Tienen — afwerking zuidelijke ring —) brug over spoorlijn Brussel-Luik -) voltooiing wegenis met aanleg van fietspaden	50	165		
— N 262	Zaventem : kruispunt Parklaan-H. Hermanslaan - Grote Daelstraat			20	
— N 5	Brussel — Charleroi te Sint-Genesius-Rode Kruispunt „Midden Hut”-Zoniënwoodlaan			12	
— N 2	Brussel — Leuven te Nossegem Kruispunt met de N 227			15	
- N S	Brussel — Ninove te Lennik Kruispunt Eizeringen			20	
— N 9	Brussel — Oostende te Asse Kruispunt Broekkooi			5	
— N 26	Boortmeerbeek : kruispunt met Trianonlaan - Stationsstraat			25	
— ROB/ E411	Brussel — Namen te Tervuren Aanpassen Leonardkruispunt			30	
— N 3	Tervuren — Leuven te Tervuren Aanpassen Vier-Armenkruispunt	15			
	Subtotaal	100	165	142	
	Diversen	28	33	28	
	TOTAAL B.A. 73.27	128	198	170	

B.A. 73.28 : Fietspaden

— N 4	Brussel — Namen te Overijse Aanleg van fietspaden vanaf Jezus Eik tot Overijse centrum	30			
— N 221	Meise : fietspad Kapellelaan met aan - passing kruispunt N 211 Vilvoorde-Aalst	15			
— N 3	Aanleg fietspaden te Leuven en te Bierbeek a) vak Philipsbaan-Ridderstraat b) vak Ridderstraat-Pellenbergstraat	48	40		
— N 6	Brussel — Bergen te Halle Aanleg fietspaden tussen Alsebergsesteenweg en Lariellestraat	12			
— N 272	Pepingen-Galmaarden te Gooik (Kester) Fietspad tussen N 28 en N 285 in de Molenstraat en Bruneaustra		25		
— N 28	Halle — Ninove te Gooik Aanleg van fietspad tussen Groene Jager en Zwart Schaap		22		
— N 4b	Lanestraat te Overijse aanleg fietspaden	10			

(in miljoenen franken)

		1993	1994	1995	Na 1995
— N 212	Herselt — Averbode (2km — continuïteit)		20		
— N 227	Tervuren-Mechelen te Steenokkerzeel Aanleg fietspaden tussen de weg N 21 en de Wambekstraat			15	
— N 1	Brussel — Mechelen te Zemst Vrijliggende fietspaden vanaf station tot Eppegemstraat		15		
— N 253	Waterloo — Leuven te Overijse Dreef : aanleg van fietspaden			30	
	Subtotaal	105	117	60	
	Diversen	26	23	15	
	TOTAAL B.A. 73.28	131	140	75	

II. VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS

A. Leefbaarheidsprojecten

a) Doortochten

— N 272	Pepingen-Galmaarden te Tollembeek Marktplaats	20		
— Het programma doortochten voor 1994 en 1995 zal vastgesteld worden na voorstellen terzake van de Coördinatiegroep „Doortochten”. Indicatief wordt voor 1994 en 1995 een globaal bedrag vooropgesteld dat normaliter hiervoor kan voorzien worden				
			50	80

b) Bestrijding geluidshinder (specifieke, afzonderlijke projecten)

— E 40	Brussel — Luik te Bierbeek Oppervlaktebehandeling	20		
— A 2	Leuven — Lummen te Bekkevoort Oppervlaktebehandeling	22		
— A 3	Leuven — Brussel te Bertem	5		
E 40	Plaatsen geluidsschermen (MER-rapport)			
— E 19	Proefproject te Vilvoorde Plaatsen geluidsschermen	30		

c) Functionele beplantingen

— R 22	Woluwelaan — beplantingen		15	
--------	---------------------------	--	----	--

B. Belangrijke economische projecten

ROB — Ring om Brussel

—	Vervangen brug W33 (bovenbouw)	50		
—	Vervangen van brug W1		100	
—	Verbreden van bruggen W2, W3, W4		70	
—	Aanleg bijkomende 4de rijstrook in het vak A 10 (Groot-Bijgaarden) — A 12 Strombeek-Bever			330

(in miljoenen franken)

		1993	1994	1995	Na 1995
—	Tunnel „Vier Armen” — sanering 2de fase		100		
—	Hoeilaart : herstellingswerken en afdekken tunnel van Groenendaal			50	
— E 40	Vak Everberg — Sterrebeek (complex) Voortzetting 4de rijstrook	60			
— N 208	Affligem — Denderleeuw Verbinding Denderleeuw met E40 te Affligem 1ste fase	150			
	2de fase			150	
— A10/ E 40	Brussel — Oostende Vervangen van brug te Dilbeek			44	
C. Bijzondere projecten					
— A201	Zaventem — Viaduct tot luchthaven (co-financiering R.L.W.)	35			
— A 12/ N 276	Grimbergen — aanleg van parking voor carpooling		10		
— N 227	Tervuren — Mechelen Omleiding van Steenokkerzeel (Co-financiering met R.L.W.)			50	
ALGEMEEN TOTAAL VLAAMS INFRA- STRUCTUURFONDS		392	345	374	

West-Vlaanderen

(in miljoenen franken)

		1993	1994	1995	Na 1995
1. ALGEMENE UITGAVENBEGROTING					
B.A. 73.22 : Veiligheid + structureel onderhoud					
a) Wegverhardingen					
— N 36	Ingooigem	25			
—	Kortrijk — regiebouw Kennedylaan Wegeninfrastructuur	5			
— N 50	Kuurne (km 64 — 66)	15			
- N S	Zwevegem (kmp. 79 tot 83)	25			
— N 357	Wielsbeke en Waregem (St.E.Vijve)	20			
— N 39	Adinkerke — Franse Grens	15			
— A 10	Jabbeke — Beernem 1ste fase 2de fase	50	50		
— A 18	Nieuwpoort 1ste fase 2de fase	40	60		
— N 33	Giste1 1ste fase 2de fase	20		40	
— A 17	Brugge — Lichtervelde 1ste fase 2de fase	40	40		
— N 397	Brugge (K. Albertlaan)	10			
— N 321 N 38	Poperinge — Oostvleteren Ieper — Poperinge	30			
— A 14	Kortrijk — Waregem 1ste fase 2de fase	20	40		
— N 303	Wervik-Kruiseke 1ste fase 2de fase	25		50	
— N 301	Poelkapelle		20		
—	Structureel onderhoud aan verschillende wegvakken later te bepalen volgens objectieve cri- teria en parameters		150	250	
	Subtotaal	340	360	340	
b) Herstel kunstwerken					
—	Katelijnebrug te Brugge	20			
— N 50	Brug over het kanaal te Ingelmunster	15			
— E 17	Brug over kanaal Kortrijk — Bossuyt	20			
— R 8	Leieviadukt	3			
—	Demeybrug Oostende	20			

(in miljoenen franken)

		1993	1994	1995	Na 1995
—	Algemene onderhouds- en herstellingswerken kunstwerken. Voor 1994 en 1995 : later nominatief op te geven en te bepalen in functie van de inspectiever- slagen	30	100	100	
	Subtotaal	108	100	100	
c)	Aanbrengen van veiligheidsstootbanden				
— A 17	Vervangen van aluminium stootbanden	13			
— N 31	Expressweg Brugge			10	
	Subtotaal	13		10	
d)	Herinrichten van kruispunten en bochtverbeteringen				
— N 35	Handzame	3			
—	Allerlei ingrepen van beperkte of grotere omvang aan kruispunten of wegvakken met oog op verhogen verkeersveiligheid (voor 1994 en 1995 later nog nominatief op te geven)	25	100	100	
— N 367	Jabbeke — Giste1 : kruispunten kmp 4,4 en kmp. 5,2	7			
— R 33	Poperinge	10			
— N 357	Izegem, rondpunt Vlietmanstraat	5			
— N 311	Wervik — rondpunt	6			
— N 34	Zeebrugge Isabellalaan kruispunten	15			
— N 367	Sint-Andries (Brugge) gemeenteplein	5			
— N 337	Oedelem (Beernem) Kruispunt Beverhoutveldstraat	7			
	Subtotaal	83	100	100	
	Totaal	544	560	550	
	Diversen	100	100	90	
	Totaal B.A. 73.22	644	660	640	

B.A. 73.27 : Verkeersafwikkeling + continuïteit (Afwerken begonnen projecten)

— N 35	Omleiding Lichtervelde	150			
— N 50	Omleiding Ingelmunster	70			
— N 36	Harelbeke — Kuurne : * vak N 43 — Bavikhovestraat * Vak Bavikhovestraat — N 50	30		100	
— R 34	Torhout — verbinding A 17 * 2de fase : bouw spoorwegbrug * 3de en laatste fase : wegeniswerken		40	100	

(in miljoenen franken)

	1993	1994	1995	Na 1995
— R 32 Roeselare : noordelijke omleiding		60		
— N 37 Zonnebeke : A19 — Ieper (Zuidelijke ring)		60		
— N 382 Waregem — Wielsbeke		30		
Subtotaal	250	190	200	
Diversen	62	47	30	
Totaal B.A. 73.27	312	237	230	

B.A. 73.28 : Fietspaden

— N36 Anzegem (Tiegem-Kaster)	20			
— Aanpassingswerken fietspaden in verschillende districten	20			
— N 37 Tielt-Ruiselede (2de fase)	40			
— N36 Roeselare — Diksmuideweg	8			
— Aanleg fietspaden langs de Leie Vak Leie — omleiding Menen	10			
— N 336 Ieper — Warneton Vak N 331 — Rijselpoort		30		
— N 39 Astridlaan — Nieuwpoort		30		
— N 36 Zarren — Staden		40		
— N 333 Poperinge — Elverdinge : * 1994 : onteigeningen * 1995 : werken		20	60	
— N 357 Izegem			20	
— N36d Kuurne			15	
— N 303 Wervik — Kruiseke			25	
— N 368 Eernegem — Westkerke (2de fase)			30	
Subtotaal	98	120	150	
Diversen	15	15	15	
TOTAAL B.A. 73.28	113	135	165	

II. VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS

A. Leefbaarheidsprojecten

a) Doortochten

— N 337 Brugge — G. Lemanlaan	30			
— N 34 Nieuwpoort Bad	45			
— N 50 Doortocht Oostkamp 1ste fase 2de fase	40			

(in miljoenen franken)

		1993	1994	1995	Na 1995
— N 8/	Grote Markt Ieper (laatste fase) N 336	35			
—	Het programma doortochten voor 1994 en 1995 zal vastgesteld worden na voorstellen terzake van de Coördinatiegroep „Doortochten”. Indicatief wordt voor 1994 en 1995 een globaal bedrag vooropgesteld dat normaliter hiervoor kan voorzien worden.		120	120	
b) Bestrijding geluidshinder					
— A 10	Oostkamp — Zone Walburgstraat Wegwerken geluidsoverlast	25			
— A 14	Kortrijk — Wijk Rodenburg (Marke)		15		
— A 14	Waregem — Wijk Nieuwenhove			12	
c) Beplantingen					
	Aanleg functionele beplantingen	10	10	10	
	Subtotaal	185	145	142	
B. Belangrijke economische projecten/verbintenissen					
—	Zeebrugge : Verkeersontsluiting haven Zeebrugge	100			5.000
— A 18	Veurne — Franse grens (onteigeningen inbegrepen)	210	200	200	700
— N 58	Vak Komen — A 19 Start onteigeningen in 2de helft 1993	10	120	120	330
— R 35	Ring Waregem — vak Zultseweg — station			40	
—	Westelijke ring om Kortrijk (Protocol tussen Vlaamse Executieve en de stad Kortrijk n.a.v. de modernisering van de Leie voor scheepvaart tot 1.350 ton). Onteigeningen in 1994		50	66	287
— R 31	Oostende : Kennedy — de Bolle				800
	Subtotaal	320	370	426	7.117
	ALGEMEEN TOTAAL VLAAMS INFRASTRUC- TUURFONDS	505	515	568	

D. INVESTERINGSPROGRAMMA 1993 PER PROVINCIE
WEGENINFRASTRUCTUUR VLAAMSE GEWESTWEGEN

Investeringsprogramma 1993

Antwerpen

1. Algemene Uitgavenbegroting

(in miljoenen franken)

		Rest. bedrag afwerking	
B.A. 73.22 : Veiligheid + structureel onderhoud			
a) Wegverhardingen			
1) E 313	Sanerings- en renovatiewerken	495	1.840
2)	Vervangen deficiënte veiligheidsinrichtingen : vangrails, leuning, veiligheidsafsluitingen, schampborden	20	48
3)	Dichtmaken doorsteken autosnelwegen	20	
4) N 116	Ranst — N.14 : sanering wegdek	60	
5) N 14	Minderhout-Meerle herstelling rijweg + aanleg fietspaden	55	
6) R 12	Mechelen — Zandpoortvest : herinrichting	25	
7) R 12	Verbetering kruispunt Adegepoort te Mechelen	10	
8)	Allerlei ingrepen van beperkte omvang aan kruispunten met oog op verhogen verkeersveiligheid	20	(**)25
9)	District Antwerpen : aanpassingen van kruispunten — inrit Beukenlaan A 12 — R 10 : kruispunt Turnhoutsebaan	17	36
10)	District Brecht : aanpassingen van kruispunten — N 11 Kapellen Hoogboomsesteenweg — Schriek & St .-Antoniusstraat	15	17
11)	District Geel : aanpassing van kruispunten — Herentals : N 13 – N 153,3 kruispunten — Olen : N 152, Herentalsesteenweg	27	107
12)	District Ruisbroek : aanpassingen van kruispunten — N 16 Temse — Breendonk — N 16 — N 16a Mechelen — Battel	20 7	175
13)	District Turnhout : aanpassingen van kruispunten — N 124/N 132 Merksplas — N 131 diverse kruispunten	7	24
14)	District Wilrijk : aanpassingen van kruispunten — N 1 Mortsel Thieffrylaan — kruispunt N 10 Mortsel — Savelkoul kruispunt — N 10 Mortsel Weerstandsplein — brug spoorweg	7 4 4	80
15)	Structureel onderhoud en/of wegnemen spoorvorming op volgende wegen : E 19 Antwerpen — Ned. grens / N 123 Kasterlee - Lichtaart / N 12 Ravels - Weelde / R 13 Turnhout	48	
16)	Structureel onderhoud + wegwerken spoorvorming A 12 : Boom-Aartselaar / E 19 te Antwerpen (Slijlhoek) Wegwerken van spoorvormingen op diverse gewestwegen	35	580
17) N 13	Nijlen • Kessel : modernisering met aanleg fietspaden	40	
SUBTOTAAL		936	2.932

(*) = raming aan actuele prijzen om desbetreffende werken volledig af te werken (inclusief diversen)

(**) = jaarlijks te voorzien bedrag (inclusief diversen)

(in miljoenen franken)

			Rest. bedrag afwerking
b) Kunstwerken			
18) A 12	Willebroek Saneren brug over spoor S054	40	
19) N 18	Balen Saneren brug over kanaal Dessel — Kwaadmechelen	3	
20) A 12	Wilrijk : viadukt Saneren wegvoegen	6	
21) E 19	Mechelen Saneren bruggen B 37 en B 37bis	10	
22) N 13 N 10 N 100	Saneren over Netekanaal Lier (t.l.v. Administratie Wegeninfrastructuur)	30	
23) A 12	Antwerpen Bevrijdingstunnels Saneren wegdek i.v.m. waterinfiltraties Saneren diverse kunstwerken	35	372
SUBTOTAAL		124	
SUBTOTAAL		1.060	
Diversen (E 313) 10 %		163	
TOTAAL		1.223	372

		(in miljoenen franken)	
			Rest. bedrag afwerking
Art. 73.27 : Verkeersafwikkeling + continuïteit (afwerking begonnen projecten)			
1) N 16	Puurs — Mechelen Afwerking Ring Willebroek 1) spoorwegbrug 2) afwerking wegenis	40 130	
2) R 14	Afwerking Ring Geel (vak tussen N 19-N 71) — vak : N 19 — N 126 — vak : N 126 — N 71	60	100
3) R6	Afwerking Ring Mechelen (vak tussen N105 en N 15) — grondwerken — verhardingen	50	140
4) N 152	Ring Westerlo (Zoerle-Parwijs)	50	
5) N 19	Afwerking Noord-Zuis verbinding Turnhout (E 34) — Geel (E 313) Realisatie sluitstuk Kasterlee-Geel le fase : vak Zuidelijke grens bestaande Express-weg tot Lichtaartsebaan te Kas- terlee Afwerking onteigeningen in 1993 (post diversen)		460
SUBTOTAAL		330	
Diversen 25 %		80	
TOTAAL		410	700

(in miljoenen franken)

		Rest. bedrag afwerking	
Art. 73.28 : Fietspaden			
1) N 117	Brasschaat — St. Job	45	
2) N 12	Zoersel — St. Antonius	20	
3) N 19	Geel Punt — Zammel	25	
4) N 18	Molderdijk te Mol	8	
5) N 152	Herselt — Aanleg fietspaden op het vak N15 — N19 met ompassing kruispunt N15/N152	25	
6) N 124	Turnhout — Merksplas onteigeningen te realiseren in 1993	41	60
7) N 124	Merksplas — Hoogstraten 1ste deel : Hoogstraten — Wortel (1 = 1,2 km) 2de deel : Wortel — Merksplas — onteigeningen, start in 1993 inbegrepen	7	140
8) N 12	Weelde — Poppel (Onteigeningen in 1993 post diversen		25
SUBTOTAAL		171	
Diversen		27	
TOTAAL		198	225

(in miljoenen franken)

Rest. bedrag
afwerking

II. VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS

A. Leefbaarheidsprojecten

a) Doortochten

1) N 122	Kalmthout combinatie met Aquafin	40	
2) N 1	Wuurstwezel doortocht 2de fase	50	
3) N 26	Mechelen — Muizen	50	

b) Geluidsschermen

4) E 34	Geluidsschermen TOL (Deurne)	26	
---------	------------------------------	----	--

SUBTOTAAL 166

B) Belangrijke economische projecten

5) A 12	Vak Antwerpen — Nederlandse grens Afwerking Scheldelaan	250	
A 12	Vak Brussel — Antwerpen Verdere omvorming tot autosnelweg		2.800

SUBTOTAAL 250

C) Bijzondere projecten

6) R1	Kennedytunnel Sanering waterafvoer en wegvoegen Sanering veiligheidsinrichtingen (nooddeuren, brandleidingen, telefooncellen)	40	
-------	---	----	--

Fietspaden

7) N 123	Retie — Kasterlee	60	
----------	-------------------	----	--

Fietspaden die kaderen in het algemeen fietspadenplan van de gemeente :

8) N 133	Achterbroek — Wuustwezel (600m)	7	
9) N 12	Grens Oud Turnhout — brug Kanaal te Ravels (400m)	3	

SUBTOTAAL 110

ALGEMEEN TOTAAL VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS 526 2.800

WEGENINFRASTRUCTUUR VLAAMSE GEWESTWEGEN

Investeringsprogramma 1993

LIMBURG

1. Algemene Uitgavenbegroting

(in miljoenen franken)

			Rest. bedrag afwerking
B.A. 73.22	Veiligheid + Structureel onderhoud		
1.	Allerlei ingrepen van beperkte omvang aan kruispunten met oog op verhogen verkeersveiligheid (bestek 92-94)	14	40
2.	N- Veilige schoolomgeving	10	(**)12
3.	N- Wegwerken spoorvorming	30	(**)35
4.	N- Herstellen kunstwerken	15	(**)30
5.	N-,A- Leveren en plaatsen metalen geleiderails	20	(**)23
6.	N- Vernieuwen richtingssignalisatie	20	46
7.	N712, N790, N712a : Overpelt : aanleg rotonde	13	
8.	N78 : Maasmechelen : opritten brug Eisden	40	
9.	N74, N72, N715 : Zonhoven : herinrichting kruispunten	15	
10.	N2, N758 : Bilzen : kruispunt Mopertingen	10	
11.	N2, N78 : Lanaken : kruispunt Veldwezelt	15	
12.	Al3 : Lummen : verbetering vak t.h.v. verkeerswisselaar A2 — Al3	60	175
13.	N754, N716 : Herk-de-Stad : kruispunten Pierpontstraat en Doelstraat	10	
14.	N78 : Maasmechelen : kruispunt weg naar Zutendaal	10	
15.	N110, N141 : Ham : kruispunt	20	
16.	N77 : Zutendaal-Lanaken 2de deel	40	
17.	N702 : Genk : modernisering Henri Fordlaan 120 Bouw tweede brug en opritten over Albertkanaal	120	290
18.	N20, N76 : Kortessem : herinrichting kruispunt	10	
19.	N754 : Wellen : herinrichting Notelarenstraat en 10 Kruispunten Hertestraat en Daalstraat	10	
20.	N77 : Genk — Zutendaal 2de deel	47	
21.	N69 : Tongeren — Oreye 1ste deel	30	60
22.	N784 : Heers — Borgloon, 2de deel	30	25
SUBTOTAAL		589	
Diversen 15 %		90	
TOTAAL		679	736

(*) = raming aan actuele prijzen om desbetreffende werken volledig af te werken (inclusief diversen).

(**) = jaarlijks te voorzien bedrag (inclusief diversen)

(in miljoenen franken)			
			Rest. bedrag afwerking
B.A. 73.27 : Verkeersafwikkeling + continuïteit (Afwerken begonnen projecten)			
1.	N717 : Lummen : omleiding, 2de deel	60	
2.	N74 : Noord-Zuidverbinding Omlegging Hechtel-Eksel - 1 ste fase	120	300
3.	N73 : Oost-Westverbinding, Ham - Tessenderlo aanleg verharding op reeds uitgevoerde grondwerken	60	310
SUBTOTAAL		240	
Diversen		35	
TOTAAL		275	660

(in miljoenen franken)

			Rest. bedrag afwerking
B.A. 73.28 : Fietspaden			
1.	N705 : Diepenbeek — LUC	18	
2.	N79 : Borgloon-Tongeren, 2de deel	36	30
3.	N73 : Peer-Grote Brogel	15	
4.	N725 : Tessenderlo : Eersels — Rode Heide	15	
SUBTOTAAL		84	
Diversen 20 %		17	
TOTAAL		101	30

(in miljoenen franken)

			Rest. bedrag afwerking
II. VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS			
A. Leefbaarheidsprojecten			
a) Doortochten			
1)	N76 : Meeuwen : doortocht	30	
2)	N2 : Bilzen : Brugstraat	46	
3)	N717 : Schulen : doortocht (centrum)	34	
4)	N73b : Peer : Kerkstraat — Markt — Oudestraat	45	54
5)	N80 : Gingelom : doortocht (1ste fase)	15	48
6)	N763 : Maasmechelen : J. Smeetslaan	25	18
7)	N712 : Overpelt : Dorpsstraat	25	
8)	N76 : Diepenbeek : doortocht Lutselus (1ste fase)	10	24
9)	Aanbrengen slemlagen in de agglomeraties	15	24
b) Beplantingen			
10)	Aanbrengen functionele beplantingen	20	36
SUBTOTAAL		265	
B. Belangrijk economische projecten			
11)	Toegangswegen Toeristische projecten	50	
C. Bijzondere projecten			
12)	Werken die meekaderen in een betere afwikkeling van het Openbaar Vervoer : R71, N2 : Hasselt (ongelijkvloerse kruising fietsers en zwakke weggebruikers) — herinrichting Kuringersteenweg	60	380
ALGEMEEN TOTAAL VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS		375	584

WEGENINFRASTRUCTUUR VLAAMSE GEWESTWEGEN

Investeringsprogramma 1993

OOST-VLAANDEREN

In miljoenen franken		Rest. bedrag afwerking (*)	
1. ALGEMENE UITGAVENBEGROTING			
B.A. 73.22 : Veiligheid + structureel onderhoud			
a) Wegverhardingen			
1) A10/E40	Wegwerken spoorvorming op vak Gent — Aalter	155	125
2) N49	Wegwerken spoorvorming op vak Stekene-Moerbeke	40	
3) N43	Herinrichtingswerken op het vak Sint-Denijs-Westrem en Sint-Martens-Latem, inbegrepen aanleg van afzonderlijke fietspaden	189	
b) Herstel kunstwerken			
4)	Algemene onderhouds- en herstellingswerken aan kunstwerken Nog nominatief op te geven en te bepalen in functie van de resultaten van de inspectieverslagen	45	80
c) Aanbrengen van veiligheidsstootbanden			
5) E40	Vervangen stootbanden type Dupuis door stootbanden type New Jersey op het vak St. Lievens-Houtem — Gent	66	
6) N49	Aanbrengen stootbanden type New Jersey, vak Zelzate-Eeklo	43	46
d) Herinrichten van kruispunten en bochtverbeteringen			
7) N 466	Kruispunt met N 437 te Deinze	4	
8) N47-N470	Herinrichting kruispunt met „rond punt” te Grembergen (Dendermonde) met fietspaden	15	
9) R40	Kruispunt Dampoort te Gent : overbrugging Pauwvertakking	20	62
10)N 47	Asse-Lokeren, aanleggen laterale weg en herinrichten kruispunt Lokerenbaan — Zelehoek	14	
11)N28	Bochtverbetering en herinrichting kruispunt Nieuwstraat-Hemelrijk te Meerbeke (Ninove)	8	
12)	Allerlei ingrepen van beperkte omvang aan kruispunten met oog op verhogen verkeersveiligheid	10	25
SUBTOTAAL		608	
Diversen 25 %		152	
TOTAAL		760	338

(*) = raming aan aktuele prijzen om desbetreffende werken volledig af te werken (inclusief diversen).

		(in miljoenen franken)	
			Rest. bedrag afwerking
B.A. 73.27 : Verkeersafwikkeling + continuïteit (Afwerken begonnen projecten)			
1) R4	Verdere afwerking Ring om Gent		870
	a) vak van N 9 tot Beekstraat	60	
	b) brug over de Omgelegde Leie	48	
2) N42	Afwerking verbinding Geraardsbergen — Zottegem — Wetteren (E40)	40	130
	Rechttrekking St.-Lievens-Esse (1ste fase kunstwerken)		
3) N41	Verdere afwerking te Sint-Niklaas vak N 70 — Tuinlaan	80	
SUBTOTAAL		228	
Diversen 25 %		57	
TOTAAL		285	1.000

(in miljoenen franken)

		Rest. bedrag afwerking
B.A. 73.28 : Fietspaden		
1) N 405	Aalst-Ninove : vak Haring — industrie- weg Erembodegem met herinrichting 2 kruispunten	20
2) N 454	Plaatselijk verhogen van bestaand dubbelrichtingsfietspad te Zottegem	17
• 3) N 436	Aanleg fietspaden vanaf Assenede-centrum tot Triest	33
4) N 35	Zingem-Nazareth : bochtverbetering met aanleg van vrijliggende fietspaden	30
5) A10 (E40)	Voetgangers- en fietsersovergang t.p.v. de brug nr. 12 over de Leie te Gent	2
SUBTOTAAL		102
Diversen 25 %		25
TOTAAL		127

		(in miljoenen franken)	
			Rest. bedrag afwerking
II. VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS			
A. Leefbaarheidsprojecten			
a) Doortochten			
1) N70	Herinrichting doortocht Lochristi	80	
2) N 255	Herinrichting doortocht te Denderwindeke	40	
b) Beplantingen			
3)	Funktionele beplantingen (o.m. Deinze)	5	12
c) Carpooling			
4) N28 N 255	Carpooling te Meerbeke (Ninove)	7	
SUBTOTAAL		132	
B. Belangrijke economische projecten/verbintenissen			
5) N49	Omvorming tot autosnelweg Verkeerswisselaar St. Gillis- Waas	140	1.200
6) N60	Omleiding Ronse, 1ste fase	45	1.000
7) N41	Zuidelijke Ring Dendermonde Brug over de Dender — 1ste fase grondwerken	40	500
8) A10/N42	Herbouwen brug in aansluitingskompleks te Wetteren	60	200
SUBTOTAAL		285	
C. Bijzondere projecten			
9)	Aanleg fietspad op verlaten trambedding te St.-Lievens-Esse (Co-fin. met gemeente)	12	
10)	Aanleg fietspad op Leirekensroute (Aalst — Opwijk) (laatste fase)	10	
SUBTOTAAL		22	
TOTAAL VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS		439	2.900

WEGENINFRASTRUCTUUR VLAAMSE GEWESTWEGEN

Investeringsprogramma 1993

VLAAMS-BRABANT

(in miljoenen franken)

			Rest. bedrag afwerking (*)
1. ALGEMENE UITGAVENBEGROTING			
• B.A. 73.22 : Veiligheid + structureel onderhoud			
a) Wegverhardingen			
• 1) R.O.B.	Ring om Brussel : Wegwerken van spoorvorming te Overijse en Hoeilaart	35	
2) R.O.B.	Ring om Brussel : Wegwerken van spoorvorming tussen Zaventem en Viadukt Vilvoorde	30	
3) R.O.B.	Ring om Brussel Wegwerken diverse verzakkingen en rectificeren van lengteprofiel	20	
4) N3	Tienen — Sint-Truiden Volledige modernisering 1ste fase	80	100
5) N 10	Vak Diest — Scherpenheuvel Modernisering van rijweg met aanleg van fietspaden (1ste fase)	40	50
6) N234	Modernisering van de Stationsstraat en de Smidstraat te Boutersem	20	
7) R23	Leuven : heraanleg van Scheursvest Wegwerken van spoorvorming	10	725
b) Kunstwerken			
8) R.O.B.	Ring om Brussel Herstellen carbonatatie pijlers viadukt van Vilvoorde 1ste fase	40	75
R.O.	Tunnel „Vier Armen”, sanering 2de fase		120
• c) Aanbrengen van veiligheidsstootbanden			
9) R.O.B.	Ring om Brussel : Verkeerswisselaar van Groot-Bijgaarden Plaatsen van veiligheidsconstructies	32	
d) Herinrichten van kruispunten en bochtverbeteringen			
10) N 203 a	Zuidelijke wegomlegging Halle Bochtverbetering t.h.v. de Kromstraat	25	
11) R.O.B.	Ring om Brussel te Zaventem Aanpassen van in- en uitrit	25	
12) A 10	Brussel-Oostende te Ternat Kruispunt met de provinciebaan N285	35	

(*) = raming aan aktuele prijzen om desbetreffende werken volledig af te werken (inclusief diversen).

(**) = jaarlijks te voorzien bedrag (inclusief diversen).

		(in miljoenen franken)	
			Rest. bedrag afwerking
13) R 23	Leuven : heraanleg kruispunt Diestsestraat — Diestsevest — Bondgenotenlaan	10	
14) N 227	Tervuren — Mechelen te Sterrebeek Kruispunt met de Tramlaan	12	
15)N 8	Brussel — Ninove te Roosdaal Kruispunt Poelbeekstraat	20	
16)N 6	Brussel — Bergen te Sint-Pieters-Leeuw (Brukom) Kruispunt Pijnbroekstraat en de F. Uyenbroekstraat	5	
17) N 28	Halle — Ninove te Gooik Kruispunt „Zwart Schaap” en Kruispunt Hoeve (Strijlandstraat)	10	
18)	Allerlei ingrepen van beperkte omvang aan kruispunten met oog op het verhogen van de verkeersveiligheid	10 (**)	25
19)N 21	Haacht : kruispunt met de Zoellaan — Jennekens- straat en Sint-Adriaanstraat Aanleg rotonde	20	
SUBTOTAAL		479	
Diversen 25 %		120	
TOTAAL		599	1.310

		(in miljoenen franken)	
			Rest. bedrag afwerking
Art. 73.27 : Verkeersafwikkeling + continuïteit (afwerken begonnen projecten)			
1) R22	Grimbergen Doortrekking Woluwelaan tot de Cockeriestraat 4de fase	50	
2) R27	Tienen Voltooiing van de zuidelijke ring — Brug onder spoorlijn Brussel-Luik	50	205
SUBTOTAAL		100	
Diversen		28	
TOTAAL		128	205

		(in miljoenen franken)	
			Rest. bedrag afwerking
Art. 73.28 : Fietspaden			
1) N4	Brussel — Namen te Overijse Aanleg van fietspaden vanaf Jezus Eik tot Overijse Centrum (met Aquafin)	30	
2) N3	Aanleg fietspaden te Leuven en te Bierbeek Vak Philipsbaan — Ridderstraat	48	50
3) N6	Brussel — Bergen te Halle Fietspaden tussen Alsebergsesteenweg en R. Lariëllestraat	12	
4) N221b	Meise : fietspad Kapellelaan met aanpassing kruispunt N211 Vilvoorde — Aalst	15	
SUBTOTAAL		105	
Diversen 25 %		26	
TOTAAL		131	50

(in miljoenen franken)

			Rest. bedrag afwerking
II. VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS			
A. Leefbaarheidsprojecten			
a) Doortochtprojecten			
1) N272	Pepingen — Galmaarden te Tollembeek Marktplein van Tollembeek	20	
b) Bestrijding geluidshinder			
2) E 40	Brussel-Luik te Bierbeek Oppervlaktebehandeling	20	
3) A2	Leuven — Aken te Bekkevoort Oppervlaktebehandeling	22	
4) A3-E40	Leuven — Brussel te Bertem : plaatsen geluidsschermen (MER-rapport)	5	
5) E 19	Proefproject te Vilvoorde Plaatsen van geluidsschermen	30	
SUBTOTAAL		97	
B. Belangrijke economische projecten			
6) R.O.B.- Ring om Brussel			
R.O.B.	Vervangen brug W 33 Vervangen bovenbouw	50	
7) E 40	Vak Everberg — Sterrebeek (kompleks) Voortzetting van 4de rijstrook	60	
8) N 208	Affligem — Denderleeuw Verbinding Denderleeuw met E 40 te Affligem (1ste fase)	150	185
	R. 0 .B . verbredingswerken		1.200
SUBTOTAAL		260	
C. Bijzondere projecten			
8) A201	Zaventem : Viadukt (deel ten laste Gewest/co-financiering)	35	
SUBTOTAAL		35	
ALGEMEEN TOTAAL VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS		392	1.385

WEGENINFRASTRUCTUUR VLAAMSE GEWESTWEGEN

Investeringsprogramma 1993

WEST-VLAANDEREN

(in miljoenen franken)

		Rest. bedrag afwerking (*)	
B.A. 73.22 : Veiligheid + structureel onderhoud			
a) Wegverhardingen			
1) N36	Ingooigem	25	
2)	Kortrijk — regiebouw Kennedylaan Wegeninfrastructuur	5	
3) N 50	Kuurne (km 64 — 66)	15	
4) N8	Zwevegem (kmp. 79 tot 83)	25	
5) N 357	Wielsbeke en Waregem (St.E.Vijve)	20	
6) N 39	Adinkerke — Franse Grens	15	
7) A 10	Jabbeke — Beernem (1ste fase)	50	60
8) A 18	Nieuwpoort	40	72
9) N 33	Gistel	20	48
10)A 17	Brugge — Lichtervelde	40	48
11)N 397	Brugge (K. Albertlaan)	10	
12) N 321 N 38	Poperinge — Oostvleteren Ieper — Poperinge	30	
13)A 14	Kortrijk — Waregem	20	48
14) N 303	Wervik — Kruiseke	25	60
SUBTOTAAL		340	336
b) Herstel kunstwerken			
15)	Katelijnebrug te Brugge	20	24
16) N 50	Brug over het kanaal te Ingelmunster	15	18
17)E 17	Brug over kanaal Kortrijk — Bossuyt	20	
18)R 8	Leieviadukt	3	
19)	Demeybrug Oostende	20	
20)	Algemene onderhouds- en herstellingswerken kunstwerken	30	72
SUBTOTAAL		108	114

(*) = raming aan aktuele prijzen om desbetreffende werken volledig af te werken (inclusief diversen).

(in miljoenen franken)

		Rest. bedrag afwerking	
c) Aanbrengen van veiligheidsstootbanden			
21)A 17	Vervangen van aluminium stootbanden	13	
SUBTOTAAL		13	
d) Herinrichten van kruispunten en bochtverbeteringen			
22) N35	Handzame	3	
23)	Allerlei ingrepen van beperkte omvang aan kruispunten met oog op verhogen verkeersveiligheid	25	60
24) N 367	Jabbeke — Giste1 kruispunten kmp 4,4 en kmp. 5,2	7	
25) R 33	Poperinge	10	
26) N 357	Izegem, rondpunt Vlietmanstraat	5	
27)N 311	Wervik — rondpunt	6	
28) N 34	Zeebrugge Isabellalaan kruispunten	15	
29)N 367	Sint-Andries (Brugge) gemeenteplein	5	
30) N 337	Oedelem (Beernem) Kruispunt Beverhoutveldstraat	7	
SUBTOTAAL		83	
		544	
Diversen		100	
TOTAAL		644	510

		(in miljoenen franken)	
			Rest. bedrag afwerking
B.A. 73.27 : Verkeersafwikkeling + continuïteit (afwerken begonnen projecten)			
1)	N35 : Omleiding Lichtervelde	150	
2)	N50 : Ingelmunster omleiding	70	
3)	N36 : Harelbeke-Kuurne	30	
SUBTOTAAL		250	*
Diversen 25 %		62	t
TOTAAL		312	

		(in miljoenen franken)	
			Rest. bedrag afwerking
B.A. 73.28 : Fietspaden			
Fietspaden			
1)	N36 : Anzegem (Tiegem-Kaster)	20	
2)	Aanpassingswerken fietspaden in verschillende districten	20	46
3)	N37 : Tielt-Ruiselede (2de fase)	40	
4)	N36 : Roeselare — Diksmuideweg	8	
5)	Aanleg fietspaden langs de Leie Vak Leie — omleiding Menen	10	
SUBTOTAAL		98	
Diversen 15 %		15	
TOTAAL		113	46

		(in miljoenen franken)	
			Rest. bedrag afwerking
II. VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS			
A) Leefbaarheidsprojecten			
a) Doortochten			
1)	Brugge — N337 : G. Lemanlaan	30	
2)	N-34 : Nieuwpoort Bad	45	54
3)	N 50 : Doortocht Oostkamp, 1ste fase	40	
4)	N8/N336 : Grote Markt Ieper (laatste fase)	35	
b) Bestrijding geluidshinder			
5)	A-10 — geluidsschermen	25	
c) Beplantingen			
6)	A17/A19 : aanleg funktionele beplantingen	10	24
SUBTOTAAL		185	78
B) Belangrijke economische projecten/Verbintenissen			
7)	Zeebrugge — verkeersontsluiting haven Zeebrugge	100	
8)	A-18 : Veurne — Franse grens (inbegrepen 20 milj. onteigeningen)	210	1.172
9)	N 58 : Vak Komen — A 19 Start onteigeningen 2de helft 1993	10	580
SUBTOTAAL		320	
ALGEMEEN TOTAAL VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS		505	1.250

BIJLAGE 2

2.1. Binnenwateren — Indicatief Investeringsprogramma 1993

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

(in miljoenen franken)

	1993	Restbedrag Bedrag Afwerking
Modernisering van waterwegen		
— Leie		
- Traverse van Kortrijk	87,0	2.013
- Grensleie. Doortocht Menen	75,0	185
— Afleidingskanaal der Leie		
- Spoorbrug te Landegem - 2de fase, deel 1	150,0	334
— Albertkanaal		
- Modernisering in de provincies Antwerpen en Limburg	200,0	2.130
— Kanaal Brussel-Rupel		
- Kanaalomlegging te Hingene	500,0	2.810
- Spoorbrug te Ruisbroek Elektromechanische uitrusting (1e fase)	100,0	150
Creëren van laad- en losfaciliteiten	85,0	(0)
Herstellen en vervangen van kunstwerken		2.367
— Hundelgembrug te Gent	18,0	(0)
— Brugge. Nieuwe brug over het bovenhoofd van de Dampoortsluis. 2de fase. Elektromechanische uitrusting	15,0	(0)
— Kanaal Nieuwpoort-Duinkerke. Nieuwpoortbrug te Veurne. Elektromechanische uitrusting	20,0	(0)
— Doortocht Gent. Krommewalbrug	5,0	(0)
— Brugge. Katelijnepoort Elektromechanische uitrusting	35,0	(0)
Diversen	71,3	
	1.361,3	

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

(in miljoenen franken)

— Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen	113,1
— Dienst voor de Scheepvaart	140,0
— N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel	50,0
	303,1

Vlaams Infrastructuurfonds

Post A5 : Onderhouds- en investeringsuitgaven ter structurele bevordering van de binnenvaart inzonderheid met het oog op de verbetering van de verbindingen tussen de havens en hun hinterland.

— Gewoon onderhoud van scheepvaartwegen en aanhorigheden inclusief allerhande kosten betreffende het onderhoud en de uitrusting van het personeel	460
— Automatisatie en verkeersbegeleiding	5
— Bouw van laad- en losfaciliteiten	15
	480

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

Gewone begroting :

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

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

Vlaams Infrastructuurfonds :

Post A4 : Bijkomende investeringsuitgaven ter ondersteuning van het beleid inzake de zeehavens en de maritieme toegangswegen en de zeewering.

Post A6 : Investerings in de haven van Antwerpen in toepassing van de beslissing van de Vlaamse Executieve dd. 13 november 1991, punt 52 met betrekking tot gronden Linkerscheldeoever .

2.2. Havens en maritieme toegangswegen

(in miljoenen franken)

Art.		1993	Restbedrag Afwerking
1. Maritieme Toegangswegen			
73.04	— Verbeterings- en verdiepingsbaggerwerken in de Zeeschelde afwaarts Antwerpen	1.000,0	(id.)
73.04	— Verdieping en verbetering van de Scheurpas	310,0	(id.)
73.04	— Verdieping en verbetering van de Pas van het Zand/Ribzand	890,0	(id.)
73.04	— Cellenproject Beneden-Zeeschelde	80,0	(160)
73.04	— Studie bodemsanering Beneden-Zeeschelde	50,0	(0)
73.04	— Ruimen van wrakken	75,0	(id.)
73.04	— Studies inzake rendement en ecologische impact van baggerwerken	60,0	(id.)
73.04	— Slibbehandeling vissershaven te Zeebrugge	70,0	(0)
73.04	— Meet- en plaatsbepalingsapparatuur	55,0	(id.)
2. Haven van Antwerpen			
73.04	— Afwerken van Berendrechtsluis en aanhorigheden (saldo)	110,0	(0)
73.04	— Aanleggen van dokken en ophogen van haventerreinen op de Linker Scheldeoever	150,0	(id.)
A4	— Containerkaai - noord (1e fase)	650,0	1.117,0
A6	— Cellenproject. Ophoging haven Linkerscheldeoever met vrij komend specie	170,0	(—)
A6	— Wegeniswerken Waaslandhaven	38,0	(id.)
63.14	— Renovatieprogramma	950,0	325
63.14	— Wegenis distributiezone Berendrecht	90,0	(0)
63.14	— Diversen	50,0	(id.)
3. Haven van Gent			
73.04	— Herstellen kanaaloevers	20,0	(id.)
63.14	— Verbetering toegang Grootdok (3de fase)	189,0	(0)
63.14	— Kaaimuur ten zuiden van Ghent Coal	100,0	(0)
63.14	— Petroleum dok	200,0	(0)
A4	— Zwaai kom Moervaart	40,0	(50,0)
63.14	— Diversen	72,8	(id.)

		(in miljoenen franken)	
Art.		1993	Restbedrag Afwerking
4. Haven van Zeebrugge			
63.14	— Herstellingswerken Leopold II-dam	63,0	35,0
63.14	— Insteekdok in de westelijke buitenhaven — containerkaai (saldo)	583,0	(0)
63.14	— Aanleggen van dokken en ophogen van terreinen	100,0	(id.)
A4	— Bouw van de nieuwe Herdersbrug	160,0	(0)
63.14	— Diversen	35,0	(id.)
5. Haven van Oostende			
63.14	— Verbredingswerken vaargeul (2de fase)	185,0	(0)
63.14	— Verdiepingsbaggerwerken handelshaven	60,0	(0)
A4	— Diversen	100,0	6.096,0
63.14		25,0	(id.)
6. Haven van Nieuwpoort			
73.04	— Herbouw staketsels	50,0	200,0
73.04	— Aanlegsteigers	15,0	(0)
7. Diversen			
A4	— Algemene studie „Kustbeveiliging — Kust 2000”	39,7 30,0	(id.)
Totaal		6.865,5	

(id.) = jaarlijkse uitgave telkens van dezelfde omvang.

2.3. Waterbeheersing

Art. 01.07 : Waterbeheersingswerken aan de kust, op de waterwegen en rivieren al dan niet aan het tij onderhevig, en hun aanhorigheden, inclusief de bijhorende recreatieve infrastructuur, met inbegrip van de aankoop of onteigening voor bedoelde werken.

(in miljoenen franken)

	1993	Restbedrag Afwerking
Uitvoeren van het Sigmaplan		
Versterken van dijken		5.000,0
— Zeeschelde	330,0	
— Beneden-Nete, Grote en Kleine Nete	25,0	
— Durme, Rupel, Dijle en Zenne	170,0	
— Stormvloedkering te Oosterweel	—	35.050,0
— Diversen	67,3	(id.)
Waterbeheersingswerken		
— Ringvaart om Gent. Noordervak	30,0	(0)
— Herprofilering voor nieuwe stuw		
— Gemeenschappelijke Maas. Dijkverhogingen en oeverversterkingen	50,0	250,0
— Dender	20,0	200,0
— Oeverversterkingen	—	
— Leie. Debietmetingen	20,0	200
— Zenne. Overwelving te Vilvoorde 2de fase	100,0	(id.)
— Diversen	10	
Kustverdediging		400 Mio BEF/jaar
— Aëroteledetektische registraties	95,0	(id.)
— Beplanten van zeeduin en stranden	10,0	
— Vernieuwing bevoering, rijwegen en leuningen op de zeedijken	150,0	(id.)
— Verhogen van badstranden	15,0	(id.)
— Strandstabilisatie onder water	40,0	(0)
— Diversen	15,0	(id.)
	1.147,3	

II. BEVOEGDHEDEN VAN J. SAUWENS, VLAAMS MINISTER VAN VERKEER, BUITENLANDSE HANDEL EN STAATSHERVORMING

A. ALGEMENE BESPREKING

1. Beleidsverklaring van de Vlaamse Minister

Voor een algemene toelichting verwijst de Minister naar zijn beleidsverklaring, in deze Commissie neergelegd en uitgebreid besproken op 30 april jl. bij de bespreking van de uitgavenbegroting voor 1992 (zie verslag Stuk 15 (BZ 1992) – 61)

Voor elk programma geeft de Vlaamse Minister vervolgens een korte toelichting. Deze toelichtingen zijn telkens bij de betrokken programma's weergegeven.

2. Bespreking

Algemene beoordeling

Vaak spreekt men van een trendbreuk in het beleid, waaronder men dan verstaat dat men sinds een paar jaar in de sector Openbare Werken-Vervoer meer en meer het accent gaat leggen op de bevordering van het openbaar vervoer en minder op het autoverkeer, aldus een lid.

Maar van deze trendbreuk is niets concreets terug te vinden in de huidige concrete begrotingscijfers. Integendeel, de openbare werken krijgen 3 miljard frank meer en de kredieten voor het openbaar vervoer stijgen maar met mondjesmaat. Indien de Vlaamse regering wenst dat het aandeel in de mobiliteit behouden wordt, dan moet het niveau van de investeringen bij het openbaar vervoer drastisch worden verhoogd.

De tarieven van het openbaar vervoer stijgen daarentegen wél, wat het lid doet besluiten dat men geen ontradringsbeleid van de auto voert.

Bovendien is de veel geroemde stijging van het openbaar vervoer (2 procent) slechts een kleinigheid, als men ziet dat de mobiliteit de komende jaren met 40 tot 70 procent zal stijgen. Dat wijst dus allemaal niet op een trendbreuk, aldus het lid.

Hetzelfde geldt voor het gevoerde parkeerbeleid in de steden, de beteugeling van parkeersovertredingen, de samenwerking in verband met de inning van boetes en dergelijke meer, en hoewel dit geen gewestmateries zijn, dringt het lid erop aan dat de Minister het nodige zou doen om ter zake de gepaste maatregelen aan te kaarten bij zijn federale collega's opdat de doorstroming van het openbaar vervoer niet zou worden gehinderd door het gevoerde parkeerbeleid.

Een ander lid sluit zich aan bij de gedachten over de trendbreuk, die nog niet op het terrein is waar te nemen. Er zijn wel een paar oppervlakkige veranderingen, zoals een nieuw logo, nieuw materiaal en dergelijke meer, maar in het beleid zelf is er nog te weinig essentiële verandering op te merken.

Men moet niet denken dat de veel besproken trendbreuk ten gunste van het openbaar vervoer alleen maar een kwestie van meer investeringen en centen is, aldus een lid die meent dat de aantrekkingskracht wat betreft het openbaar vervoer nog altijd niet is verbeterd. Iedereen verwacht er veel van,

maar de resultaten blijven uit en ondertussen worden de investeringen in verband met andere vervoersmodi afgeremd.

Voor al deze bedenkingen en opmerkingen dankt de Minister de Commissieleden.

Ingaande op de vraag van een lid over de beteugeling van verkeersovertredingen, die het openbaar vervoer verhinderen (parkeren op de tramlijnen) deelt de Minister mee dat het mandaat van agent van de gerechtelijke politie eerstdaags zal toegekend worden aan meerdere personeelsleden van De Lijn. Er moet immers nog nagegaan worden of dit een bevoegdheid van de decreetgever was dan wel of het een federale bevoegdheid was.

Project punt aan de lijn

Hierover worden verschillende vragen en bedenkingen geformuleerd.

Een lid stelt vast dat er voor dit initiatief geen kredieten zijn uitgetrokken. Betekent dit dat het project geen prioriteit heeft ? Dat zou het lid goed vinden, want hij betwijfelt of het aan de bevordering van het openbaar vervoer iets zou bijdragen. Op enkele kilometers van het centrum van Antwerpen zou een grootschalige overstapplaats worden georganiseerd en dit naast de Noorderlaan, dat niets anders is dan een soort autoweg van en naar het Centrum. Zal de automobilist ertoe gebracht worden hier zijn auto achter te laten om over te stappen naar het openbaar vervoer ? Spreker betwijfelt dit en denkt dat daar alleen projectontwikkelaars wel bij varen.

Nog een ander lid wil weten of dat plan uiteindelijk zal doorgaan. Ligt het accent op het openbaar vervoer of op het globaal project met winkelcentra, bioscopen en dergelijke meer ? Kan het ene doorgaan zonder het andere ? Het lid vreest dat een dergelijke zware investering de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer in de Antwerpse regio zwaar zal hypothekeken. Zijn er extra-middelen daartoe, of moet dit binnen de begroting gebeuren. Eventueel met vertakkingen in het wegenprogramma en hoeveel wordt uitgetrokken ?

Spreker meent ook dat het project een weerslag zal hebben op de huisvesting en dat men daar geen zicht op heeft.

Besluitend vraagt het lid dat men over meer informatie zou moeten beschikken over het project.

Een lid meent dat alle gegevens over het openbaar vervoer in Antwerpen nog eens goed moeten bekeken worden vooraleer men aan zulke grootschalige projecten begint. Uit een interne nota zou blijken dat er al een exploitatietekort van 28 tot 38 miljoen frank zou bestaan voor bussen en trams. Als dat waar zou zijn, dan is de vraag of er extra-geld wordt gepompt in zo'n grootschalig project, of dat dit project zal leiden tot het verminderen van andere meer noodzakelijke investeringen. De Executieve moet ter zake een moeilijke afweging maken en een zodanige beslissing nemen, dat het bestaande openbare vervoer van en naar Antwerpen niet in het gedrang komt.

Het lid heeft ondertussen uit de kranten vernomen dat de Vlaamse regering nu een beslissing heeft genomen en vraagt zich af op welke elementen en documenten ze zich heeft gebaseerd om tot een beslissing te komen.

Moet die beslissing begrepen worden als positief, maar waarbij de volledige verantwoordelijkheid aan de Lijn wordt overgelaten ?

Het lid vraagt zich af of het project — ook in zijn afgeslankte versie — nog wel een project van openbaar vervoer is.

Als men de hernieuwing van de exploitatievergunningen inroept om de stelplaatsen daar te bouwen, om redenen van moeilijkheden met de woongebieden, waarin ze thans liggen, dan zullen die moeilijkheden ook op de nieuwe vestigingsplaats ontstaan, gezien het daar ook een gemengd gebied wordt.

Heeft men dit ruimtelijk wel goed afgewogen, want alle trams zullen 's morgens van één punt moeten vertrekken en 's avonds naar een punt terugkomen. Bestaan hier studies of nota's over, aldus de vraag van het lid, op grond waarvan men het project kan evolueren? Met andere woorden heeft men het project voldoende geanalyseerd zowel op ruimtelijk als op financieel vlak en zal De Lijn dit project rendabel kunnen maken? Is het plan getoetst aan het structuurplan van Antwerpen en alle andere studies ter zake?

Zal De Lijn verder kunnen garanderen dat de promotor al zijn verplichtingen zal naleven, en ook alle deelpromotoren?

Zijn alle directeurs van alle entiteiten akkoord met dit project en hebben ze hun mening daarover kunnen geven?

Tot slot vraagt spreker wat de juiste draagwijdte en weerslag is van wat de Vlaamse regering heeft beslist: is het alleen een principieel ja aan De Lijn, die dan binnen de aangegeven financiële ruimte moet blijven, of is het een beslissing die moet toelaten vooral de rest van het project (winkelcentra e.d.m.) te realiseren?

Een ander lid meent ook dat het nuttig zou zijn dat de Commissie over dit project zo spoedig mogelijk op een deskundige wijze zou worden geïnformeerd, eventueel gecombineerd met een bezoek ter plaatse. Dat is trouwens ook gebeurd met de bevoegde raadscommissie van de Antwerpse gemeenteraad en de bevoegde schepen. Op die manier kunnen een aantal misvattingen worden opgeruimd.

Want in tegenstelling met vorige sprekers meent het lid dat dit project een geweldige impuls kan geven aan het noordelijk stadsgebied van Antwerpen, dat roept om renovatie en dat in aanmerking komt om een nieuwe functie te vervullen. Verder zou het project veel mogelijkheden kunnen bieden voor de ontwikkeling en de doorstroming van het openbaar vervoer naar het Noorden van Antwerpen toe.

Ten derde moet men het project bekijken vanuit het multifunctionele karakter. Winkelcentra, bioscopen en andere ontspanningsmogelijkheden kunnen een extra-impuls en een nieuwe dynamiek geven aan de nabij gelegen Luchtbalwijk, waar een grote nood aan vernieuwing is. Dat alles kan ook bijkomende tewerkstelling veroorzaken.

Spreker herhaalt zijn voorstel om het project eens ter plaatse te gaan bekijken en erover geïnformeerd te worden.

De Minister deelt de hiernavolgende uitgebreide stand van zaken mee.

Op lange termijn kan de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de Antwerpse regio als volgt geschetst worden:

- ontwikkeling van de tramlijnen naar het noorden (zie studie Dimarso);

- de uitbreiding van het aantal trams en de noodzaak daarvoor om stel- en werkplaatsen te voorzien (de huidige zijn daarvoor ontoereikend);

— de terreinen in de Tjalkstraat voldoen voor de stel- en werkplaatsen voor de bussen ;

— ook de beheersovereenkomst legt eisen op in verband met de verdeling van de investeringstoelagen over de verschillende entiteiten.

Door de VVM werd in het kader van de hogergeschetste problematiek een voorstel gedaan. Het betreft een totaalproject op de terreinen van General Motors te Antwerpen.

Naast de investeringen voor de uitbouw van het openbaar vervoer moeten volgende jaarlijkse huurprijzen betaald worden :

— 197,7 miljoen frank voor stel- en werkplaatsen voor de bussen tussen 1.3.1994 en 28.2.2014 ;

— 14,2 miljoen frank voor het coördinatiepunt tussen 1.3.1994 en 28.2.2014 ;

— 85,3 miljoen frank voor de stel- en werkplaatsen voor de trams tussen 1.1.1997 en 28.2.2014.

De totale beleggingswaarde (inbegrepen de gronden voor het coördinatiepunt) van het project bedraagt 2642 miljoen frank.

Dit project werd geëvalueerd tijdens meerdere vergaderingen van een interkabinettenwerkgroep met volgend resultaat.

De stel- en werkplaatsen voor de trams zijn nodig ; het coördinatiepunt is eveneens noodzakelijk ; de investeringen ten behoeve van stel- en werkplaatsen van de bussen en van de administratie is niet verantwoord ; er is een belangrijke debudgettering.

Een alternatief voorstel werd derhalve ingediend dat veel beperkter is in omvang.

De financiering is op kortere termijn voorzien : aankoop van de gronden en de gebouwen binnen de 4 jaar met een huurprijs van 261,22 miljoen frank per jaar en vanaf 1.1.1997 tot 31.12.2014 een jaarlijkse huurprijs van 123,2 miljoen frank. Aangezien De Lijn het geheel als een rendabel project voorstelt neemt zij een steeds groter aandeel in deze laatste financiering ten laste.

De andere investeringen voor de uitbouw van het tramnet in noordelijke richting blijven. De meerkost om ook de stel- en werkplaatsen voor de bussen te voorzien is beperkt tot 80 miljoen frank zodat voorgesteld wordt dit mede te voorzien (vooral in het licht van de te verwachten problemen in de Tjalkstraat).

De totale beleggingswaarde (coördinatiepunt inbegrepen) bedraagt 1898 miljoen frank.

Alhoewel de financiering gedurende de eerstvolgende vier jaren (1993 tot en met 1996) zwaar is (261,22 miljoen frank per jaar naast de andere investeringen) is het voorstel tot uitbouw van een coördinatiepunt en van een stel- en werkplaats voor trams aanvaardbaar. Gezien de geringe (ten opzichte van de totale kostprijs) meerprijs voor de stel- en werkplaatsen voor bussen, en gezien de te verwachten problemen in verband met de exploitatievergunning voor de Tjalkstraat wordt voorgesteld ook deze werken op te nemen.

De VVM kan — mits formele beslissing van de Raad van Bestuur — hierover verder onderhandelen onder toezicht van de Minister en binnen de vroeger vermelde bedragen.

Tenslotte wordt dit alles beslist onder de volgende voorwaarden :

- de stad Antwerpen garandeert op haar domein doorstromingsfaciliteiten voor het openbaar vervoer in het algemeen en voor de nieuwe noordelijke lijnen in het bijzonder ;

— De Lijn moet vanaf 1998 een steeds groter deel van de financieringslast ten laste nemen binnen haar eigen middelen onverminderd de verplichting om de opbrengsten uit de valorisatie van te desaffacteren stel- en werkplaatsen in te brengen.

Een lid dankt de Minister voor de omstandige informatie maar wenst hierover nog een aantal bedenkingen te maken. Hij is blij te horen dat er nu een afgeslankt project zal komen en dat de Minister evenmin als de Commissie over een aantal onderbouwende documenten beschikt van „De Lijn”, maar de verwijzing van de Minister naar de verantwoordelijkheid van De Lijn maakt hem minder gelukkig.

De 321 miljoen frank aan meerkredieten, nodig voor dit project zullen uiteraard in mindering komen van andere noodzakelijke investeringen en de vraag is nogmaals of alle regionale directeurs van De Lijn daarmee akkoord gaan.

De Minister repliceert onmiddellijk dat de regionale directeurs van De Lijn ter zake hun verantwoordelijkheid moeten nemen via het niveau van de Raad van Bestuur. Hij blijft er bij dat het project, in de vorm zoals dat thans is bijgestuurd en voorgesteld (2 miljard frank inbreng van het Vlaamse Gewest en 1 miljard via De Lijn), een aanzienlijke meerwaarde oplevert door het coördinatiegegevens en het samenbrengen van functies. Gegeven de engagementen die met de stad Antwerpen werden bedongen in verband met de vrije doorstroming van het openbaar vervoer naar Antwerpen-Noord betekent het ganse project een pluspunt voor het openbaar vervoer, waarvan de kostprijs niet dermate is, dat ze de bestaande andere prioriteiten van De Lijn in het gedrang brengt. De operatie waarbij er een omschakeling is gebeurd van investeringskredieten naar investeringssubsidies brengt $\pm$ 400 miljoen frank op aan extra-investeringsmogelijkheden.

Het betrokken lid stelt daarentegen dat al de specifieke doelstellingen kunnen worden gerealiseerd zonder „Punt aan de Lijn”. Er zijn trouwens dringender prioriteiten dan de Noord-Zuid-verbindingen : diverse studies wijzen eerder in de richting van Oost-Westverbinding.

Men brengt er — ook ruimtelijk — een aantal dingen bij om het project zo goed mogelijk voor te stellen. Op het vlak van het openbaar vervoer vreest het lid dat men het mogelijk exploitatietekort niet of onjuist inschat, wat waarschijnlijk afslanking van het streekvervoer zal meebrengen, en het lid waarschuwt daar uitdrukkelijk voor, alsmede voor de ruimtelijke problemen op dat punt, waar alles gaat samenkomen en men precies dezelfde problemen gaat creëren in dit gemengd project, waarvoor trouwens een gewestplanwijziging nodig is.

Het lid stelt dat de diensten van De Lijn te weinig weten van de juiste draagwijdte van het project en hij stelt ook dat de verantwoordelijkheid van de Regering niet gewoonweg mag afgeschoven worden van De Lijn, gezien de Vlaamse Regering zelf over belangrijke subsidies beslist.

Mobiliteitscel — mobiliteit

De oprichting van een mobiliteitscel is nu een feit.

Een lid wil weten of er aan de medewerkers van die cel reeds een aantal richtlijnen zijn gegeven en of er zijn prioriteiten vastgelegd. Gaat men verder werken op basis van het vrij duur uitgevallen Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen ?

Bij de bespreking van de bevoegdheden van Minister Kelchtermans is er door die Minister prioriteit afgekondigd

voor een studie van de vervoersregio. Spreker heeft bij die gelegenheid gepleit voor een vervoersregio Antwerpen, waarop de Minister heeft geantwoord dat voor hem de vervoersregio Antwerpen als eerste vervoersregio zou worden opgericht en van start zou gaan. Spreker wil weten of de Minister daarmee akkoord kan gaan en dit vanuit de mobiliteitscel als prioritair punt naar voor kan brengen.

Ook wat het doortochtenprogramma betreft vindt spreker dat concept en planning in overleg met de mobiliteitscel zouden gebeuren, zoniet komt men tot mislukte pogingen zoals lijn 7 (Mortsel). Spreker denkt dat het dus goed zou zijn het doortochtenprogramma samen met het mobiliteitsgegeven te beschouwen.

Deze stelling wordt bijgetreden door een ander lid, dat er voor pleit ook de leefbaarheidsprojecten vanuit de mobiliteitscel te laten bekijken. Hij vindt trouwens dat men het begrip mobiliteit beter zou moeten omschrijven en onderbouwen. Het lid had verwacht dat dit een bijkomend en sturend element zou kunnen zijn tussen de twee Ministers om bepaalde projecten op het terrein samen aan te pakken, spijs hun gesplitste bevoegdheid. Het betrokken lid vraagt dan wat de vooruitzichten op het terrein zijn en wanneer men gaat onderzoeken wat zal moeten gebeuren.

De minister deelt de hiernavolgende uitgebreide stand van zaken mee.

Een nieuw mobiliteitsbeleid dat ruimer is dan alleen maar infrastructuurbeleid vergt erg veel coördinatie en dit op elk niveau van beleidsvoering, zowel bij de voorbereiding als de keuzes, de uitvoering, de evaluatie en de bijsturing van het beleid, aldus de inleiding van de Minister met betrekking tot de in dit verband gestelde vragen.

Om de beleidsvoorbereiding, de coördinatie en de ontwikkeling van diverse beleidsondersteunende communicatie- en informatiekkanalen uit te voeren werd een mobiliteitscel opgericht.

Deze gespecialiseerde cel zal de betrokken Vlaamse Minister actief adviseren en bijstaan bij het bepalen en vastleggen van een globaal mobiliteitsbeleid.

Dit zal gebeuren in nauwe coördinatie met de verschillende administraties de maatschappijen voor openbaar vervoer en andere openbare besturen en bedrijven.

Praktische opportuniteiten voor de start van de cel zijn :

— het opvolgen van internationale onderzoeksprogramma's zoals DRIVE 11, COST, enz.. en het stimuleren en ondersteunen van een actieve bijdrage aan deze programma's in Vlaanderen vanwege de administraties, parastatalen, organisaties en bedrijven ;

— het inbrengen van de tot ontwikkeling komende inzichten, kennis, technieken en vaardigheden vanuit het nationale impulsprogramma „Transport en Mobiliteit” van de Diensten voor Programmatie Wetenschapsbeleid in de Vlaamse Administratie en, in samenspraak met deze Diensten, het formuleren van aanvullende onderzoeken, noodzakelijk voor de uitwerking van het Vlaamse verkeers- en vervoersbeleid

— het formuleren van het basisonderzoek inzake het personenvervoer ;

- het formuleren van het basisonderzoek inzake bedrijfsvervoerplannen en inzake het personenvervoer, onder andere in samenwerking met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde en het bedrijfsleven ;

- het formuleren van het basisonderzoek over de afbakening en de taakomschrijving van mogelijk in te stellen vervoerregio's (administratieve en eventueel ook politieke coördinatie-organen binnen de stadsgewesten en plattelandsgebieden tussen de Vlaamse administratie, parastatalen, de Vlaamse Vervoermaatschappij, De Lijn, de gemeenten en diverse socio-economische organisaties) ;

- de formulering van te hanteren concepten en indicatoren inzake verkeer en mobiliteit in de in ontwikkeling zijnde informatie- en monitoringsystemen binnen de Vlaamse Gemeenschap (GIS-Vlaanderen en Statistische Indicatoren).

Het coördineren en stimuleren van visie-ontwikkeling bij de planning over :

- de verkeers- en mobiliteitsaspecten in het Structuurplan Vlaanderen en in het project Vlaanderen 2002 en „Vlaanderen in Beweging” ;

- de verdieping en verfijning van het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen door middel van :

- de uitwerking van multi-modale lange termijn verkeers- en vervoersplannen in de verschillende vervoersregio's en het ontwikkelen van regionale vervoersmodellen en bijhorende evaluatieprocedures (in samenwerking met de dienst Verkeers- en Vervoersstudies) als hulpmiddel bij het ontwikkelen van regionale verkeers- en vervoersbeleid. Hierbij wordt prioriteit gegeven aan de Antwerpse en Vlaams-Brabantse regio ;

- de afstemming op andere beschikbare beleidsplannen als het Minaplan, de Energienota, de Groene Hoofdstructuur ;

- het verder uitwerken in een lange termijnperspectief van het verkeers- en vervoersplan Vlaanderen, ondersteund met behulp van een Vlaams vervoersmodel ;

- het thematisch verder verdiepen van het plan in bijvoorbeeld een Vlaams verkeersveiligheidsplan met bijvoorbeeld het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid of een Vlaams plan voor de uitbouw voor gecombineerd vervoer in samenwerking met het bestuur voor de binnenvaart en de NMBS en het departement voor Economie.

Het uitwerken van een aantal instrumenten, waarmee de mobiliteitsimplicaties van verschillende projecten geëvalueerd of georiënteerd kunnen worden :

- het uitwerken van een mobiliteitseffectenrapportagesysteem, waarmee de mobiliteitsgevolgen reeds op planningsniveau kunnen aangegeven worden (zowel voor gemeentelijke en als voor gewestelijke plannen), in samenwerking met de algemene planningsdienst ;

- het herzien van de ministeriële omzendbrief inzake de te voorziene parkeervoorzieningen bij bouwwerken, in samenwerking met het bestuur voor stedenbouw en ruimtelijke ordening. Hier is een conceptueel kader ontwikkeld door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde.

Bemerkingen Rekenhof

Een lid wil de reacties kennen van de Minister in verband met de gemaakte opmerkingen van het Rekenhof, zoals gedaan in het verslag van het Rekenhof (zie stuk 17A (BZ 1992) — Nr. 1) over het ontbreken van een doorzichtig boekhoudplan en het feit dat een decretaal opgelegde definitieve beheersovereenkomst niet is opgesteld, maar wel een voorlopige voor 1992, die dan bovendien nog kan verlengd worden

tot 1994. Waarom blijft een definitieve beheersovereenkomst zo lang uit, aldus het lid ?

Voor de techniciteit van deze discussie wordt verwezen naar de Commissie voor Financiën. De reden voor het lang uitblijven van een definitief beheersplan dient te worden gezocht in het feit dat de informatie, waarover “De Lijn”, kon beschikken en de basisgegevens onvoldoende waren uitgewerkt, om die reeds in een definitieve vorm in een beheersovereenkomst te gieten, aldus de Minister.

Een tweede reden was dat de gegevens noodzakelijk voor de opmaak van een strategisch plan eveneens ontbraken. Door de Minister is nu aan De Lijn de opdracht gegeven om binnen het jaar een strategisch plan op te stellen. De gegevens die men verstrekt moeten de uitwerking van een degelijke normering en een selectie van het rittenaanbod volgens vaste parameters mogelijk maken. Deze gegevens en het strategisch plan gaan dan de basis vormen voor de definitieve beheersovereenkomst.

De Minister stipt terloops nog aan dat een deel van de opmerkingen van het Rekenhof zijn opgevangen via briefwisseling en via sommige bepalingen van het programmadecreet.

VVM – De Lijn

Hierover worden heel wat opmerkingen gemaakt en vragen gesteld.

Vooreerst herhalen twee leden dat net als bij de vorige bespreking het document over de begroting van De Lijn zeer laattijdig bezorgd is en slechts zeer summiere gegevens bevat.

Personeelsstatuut

Aansluitend op de vragen bij de vorige bespreking wil een lid weten hoe ver men is gevorderd met het in elkaar groeien van de verschillende personeelsstatuten (MIVA, MIVG en Buurtspoorwegen).

Het personeelsstatuut van De Lijn werd goedgekeurd zodat geleidelijk aan de verschillen tussen de statuten van de vroegere maatschappijen voor openbaar vervoer kunnen weggewerkt worden.

Coördinatie met NMBS

Verder beklagen verschillende leden erover dat de coördinatie tussen de diensten van De Lijn en de NMBS nog steeds op een zeer gebrekkige wijze functioneert : bussen van De Lijn sluiten niet aan op de aankomsten of vertrekuren van treinen, er is dubbel gebruik en dergelijke meer.

De leden wensen te weten of er nu concrete overlegstructuren op poten worden gezet om te komen tot een betere coördinatie.

De Minister deelt mee dat dit punt wordt besproken op de eerstvolgende Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur. Een voorstel van overeenkomst zal besproken worden. Deze overeenkomst handelt over aansluitingen, dienstregelingen, informatie, enzovoort.

Zonetarieven en vervoersregio's

In verband met het bovenstaande stelt een lid vast dat het stadsvervoer een goeie frequentie heeft en een relatief lage prijs voor het aangeboden comfort, maar dat het streekvervoer volledig in de kou staat en waarvoor de klant te veel moet betalen in ruil voor wat hij krijgt. In het streekvervoer

geldt immers het puntabonnement, dat beperkt is ook in het weekend tot die afstand, terwijl men in het stadsverkeer in feite de volledige stadszone kan doorreizen.

Spreker meent dan ook dat men zou moeten afstappen van de zonetarieven, en dat vereist een totale reorganisatie op het terrein.

De volgende verklaring en informatie wordt hierover verstrekt.

Bij de oprichting van De Lijn werd een nieuw tariefsysteem ontwikkeld dat de tarieven in het Vlaamse Gewest diende te harmoniseren en vereenvoudigen. Dit tariefsysteem wordt in meerdere stappen uitgevoerd waarbij een volledige harmonisatie van biljet- en kaartprijzen bereikt wordt tussen stad en streek vanaf 1 februari 1993.

Hierdoor wordt de discriminatie tussen stad en streek weg- gewerkt en is de prijs voor 1 zone in de streek niet meer duurder dan in de stad :

Prijs van een rit	huidig	1.3.1993
1 zone in de streek	23,125 fr.	23,125 fr.
stadsgebied Antwerpen	23,125 fr.	23,125 fr.
andere stadsgebieden	21,875 fr.	23,125 fr.

Bij de openbare vervoermaatschappijen in de wereld bestaan er slechts 2 tariefsystemen :

- 1) gebaseerd op zonetarief
- 2) gebaseerd op kilometertarief.

Het zonetarief voor biljetten en kaarten heeft het voordeel eenvoudiger te zijn voor de reiziger en de bestuurder, en wordt bijna door alle Europese tram- en busmaatschappijen toegepast.

Werkabonnementen — schoolabonnementen

Aansluitend bij het vorige probleem stelt een lid dat het verschil tussen beide abonnementen groot is, vermits de werkabonnementen gedeeltelijk worden terugbetaald. De schoolabonnementen zijn daardoor onaantrekkelijk en dat is spijtig want daarmee moet het openbaar vervoer zijn eerste klanten winnen.

De Minister wijst er op dat het schoolabonnement een prijsvermindering aanbiedt van meer dan 30 procent ten opzichte van het gewoon abonnement (stad, voorstad of streek) en van bijna 60 procent ten opzichte van de kaart indien de reiziger zich alle dagen verplaatst.

Het schoolabonnement is het meest succesrijke vervoer- bewijs van De Lijn. Er worden jaarlijks meer dan 100.000 schoolabonnementen in Vlaanderen verkocht die uitsluitend met tram of bus rijden.

Ook dit schooljaar 1992-1993 stelt De Lijn een stijging vast van het aantal schoolabonnementen met 1,14 procent voor de maand september.

De onderhandelingen tussen werkgevers en werknemers hebben ertoe geleid dat de werkgevers tussenkomen in de verplaatsingen van en naar het werk. Een gedeelte van de prijs van het vervoer valt aldus ten laste van de werkgever (privé of overheid). Noch De Lijn of de Vlaamse Minister van Verkeer hebben enige beslissingsbevoegdheid om de werkgeversbijdrage te bepalen.

Standaardkostprijs

Ook hiervan moet men durven afstappen, aldus nog steeds dezelfde spreker en moet de contracten durven openbreken, maar zoiets moet goed worden voorbereid, waarbij moet worden gedacht aan gelijklopende voorwaarden en rechten voor het personeel van zowel De Lijn als dat van de pachters.

Wat de contracten met de pachters betreft kan verwezen worden naar de beheersovereenkomst waarin is ingeschreven dat een evaluatie gemaakt wordt teneinde deze contracten aan het vrije marktmechanisme te toetsen.

In artikel 7 paragraaf 3 van de beheersovereenkomst tussen De Lijn en de Vlaamse Regering is het volgende bepaald :

“De betalingen verschuldigd aan de exploitanten worden bepaald door de Raad van Bestuur, na advies van de Contactcommissie geregeld vervoer over de evolutie van de standaardkostprijs.

Met het oog op het afsluiten van de definitieve beheersovereenkomst zal de Maatschappij, binnen het jaar na de ondertekening van deze voorlopige overeenkomst, een evaluatie maken teneinde de contracten met de exploitanten aan het vrije marktmechanisme te toetsen, rekening houdend met de evolutie van de wettelijke bepalingen en met de wetgeving op de overheidsopdrachten. Hierbij zal echter worden vermeden het bestaande dienstaanbod in kwantitatief en kwalitatief opzicht in het gedrang te brengen.

In ieder geval zal bij elke nieuwe verpachting een ruim beroep op de mededinging worden georganiseerd, conform de wetgeving op de overheidsopdrachten.,,

Pre metro Antwerpen

Er zijn hiervoor slechts met mondjesmaat kredieten uitgetrokken op de begroting. Aan dat tempo zal hier ter zake nog een hele poos het gekende klaaglied moeten worden gezongen. Men moet, aldus een lid, ter zake naar een termijnplanning gaan om de investeringen uiteindelijk rendabel te maken.

Wat de pre-metro betreft zal in eerste instantie de lijn 3 worden afgewerkt, aldus de Minister. Ondertussen zullen de andere prioriteiten voor het openbaar vervoer in Antwerpen bepaald worden en in een meerjarenplan opgenomen worden.

Leienproject — viaduct Frankrijklei

Dezelfde spreker hoort ook niets meer van het leienproject. Het onesthetische viaduct van de Frankrijklei zal waarschijnlijk ook in 1993, jaar dat Antwerpen culturele hoofdstad van Europa wordt, de stad ontsieren. Ofschoon er een gedeelde verantwoordelijkheid is ter zake, dringt het lid erop aan dat ter zake eindelijk wat wordt ondernomen en wenst hij te vernemen wat de stand van zaken is.

Het antwoord hierop is dat het project aan de Leien te Antwerpen nog nergens staat. Alle voorstellen werden door de stad Antwerpen verworpen.

Tellingen

De zegebulletins van de Lijn over het aantal reizigers zijn niet terecht, want ze steunen op ontvangsten niet op tellingen. Er moeten nu eindelijk echte tellingen gebeuren op tram en bus, ook al met het oog op de al of niet uitbreiding van

de netten, want de woonpatronen zijn veranderd en het is zeer de vraag of de huidige tram en/of bustracé's nog dezelfde moeten blijven.

Thans worden regelmatig steekproeven gehouden op de verschillende stads- en streeklijnen met het oog om aan het aanbod van reizigers te kunnen voldoen, aldus het antwoord.

Bij herstructureringen van lijnen worden zeer nauwkeurige tellingen uitgevoerd. Er wordt dan tevens nagegaan of de betrokken lijn nog beantwoord aan de vraag.

Zodra alle bussen en trams uitgerust zullen zijn met de nieuwe ontwaardingsapparatuur, zal De Lijn per rit het aantal op- en afstappende reizigers kennen.

Het nieuwe systeem laat toe zeer nauwkeurige tellingen uit te voeren en zal De Lijn in kennis stellen van de beweging van de reizigers.

Dispatching en verkoop

De samenwerking tussen de Lijn en de NMBS zou ook op dit punt dienen te worden geactiveerd. Informatie en verkoop (één ticket voor beide netten) dient in de stations en haltes ineen te vloeien. Ook dat moet via de overlegstructuren worden aangepast.

Er wordt gestreefd naar een betere samenwerking tussen De Lijn en de NMBS, zo stelt de Minister.

Het uitrusten van het rollend materieel van De Lijn met de hiermee ontwaardingsapparatuur geeft de mogelijkheid om in de toekomst over te gaan tot aflevering van een gecombineerd biljet (De Lijn + NMBS).

De uitrusting van alle bussen van het streekvervoer met radio laat ook een betere coördinatie toe met de treinen aan de stations en in een bijkomende waarborg om de aansluitingen te verzekeren tussen trein en bus.

Haltes

Het confort van de wachtende reizigers is vooral voor de bussen zeer laag, er is ter zake niet altijd de nodig coördinatie met de gemeenten. Dit alles geeft alleen maar negatieve gevolgen voor het streekvervoer.

In zijn antwoord wijst de Minister er op dat er voor de verbetering van de uitrusting van de haltes in de begroting 1992 (23 miljoen frank) en 1993 (35 miljoen frank) de nodige kredieten zijn ingeschreven. Dergelijke verbeteringen bestaan hoofdzakelijk in de plaatsing van fietsenstallingen, betere informatie voor de reizigers, duidelijke aanduiding van dienstregelingen en aanbrengen van haltebenamingen.

De inplanting en de plaatsing van nieuwe schuilhuisjes, net als de plaatsing van fietsstallingen, wordt uitgevoerd in nauw overleg met het betrokken gemeentebestuur.

Tram-trein-busdagen

Die zijn eens te meer een succes gebleken, aldus een lid, maar men zou er de nodige conclusies uit dienen te trekken en ze beleidsmatig moeten vertalen. Hij sluit aan bij de hoger vermelde stelling van een collega, die betreurt dat de assen en lijnen nog dezelfde zijn als die van een halve eeuw geleden, terwijl de behoeften thans totaal anders liggen. Men zal moeten diversifiëren qua capaciteit, bijzonder voor de bussen en ook wat betreft de ruimtelijke spreiding, zodat de penetratie van het openbaar vervoer kan lopen tot in de nieuwe wijken, zodat openbaar vervoer terug interessant wordt.

B TW-ontwijking

De zegebulletins die sommige Ministers of overheidsinstanties soms de wereld insturen, in verband met de trucs die ze hebben toegepast met betrekking tot de BTW-ontwijking zijn onwaardig aldus een lid, alsook de praktijk. Het is ondenkbaar dat de overheid, zelf verantwoordelijk voor het fiscale stelsel, dat stelsel "ontwijkt,.. Particuliere bedrijven of privépersonen die zulks doen, hangen in dat geval.

Gemeenschappelijk leerlingenvervoer

Een lid vraagt of er ter zake al contacten geweest zijn tussen de Lijn en de inrichtende machten, omdat hij heeft vernomen dat wat ARGO betreft, deze kredieten naar ARGO zijn overgeheveld.

In verband met het leerlingenvervoer worden de aanvragen van inrichtende machten voor het inleggen van schoolbusdiensten thans door de buitendiensten van het departement Onderwijs rechtstreeks aan De Lijn overgemaakt zodat een nauwere samenwerking tussen beide ontstaat.

B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING**1. Programma 63.2 — Gemeenschappelijk vervoer****1.1. Inleiding**

Enige maanden geleden werd hier de begroting 1992 besproken. Einde juli werd de beheersovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en de Vlaamse Vervoermaatschappij door de Vlaamse Regering goedgekeurd en via deze overeenkomst werd ook het personeelsstatuut van de VVM geregeld.

Zoals de Minister bij de bespreking van het voorontwerp van deze beheersovereenkomst in deze Commissie reeds zei, beschikte de VVM over onvoldoende instrumenten om een degelijk beleid te voeren. Daarom werd voorzien dat eerst een kwalitatief en kwantitatief normeringssysteem zou uitgewerkt worden en dat een strategisch ondernemingsplan wordt opgesteld. De overeenkomst legt ook een verhoging van het aantal reizigers met 2 procent op en bepaalt de minimaal te verzekeren vervoersprestatie.

De evolutie van de kredieten over de periode 1989-1993 geeft een duidelijke illustratie van de inspanningen die er gedaan worden ten behoeve van het gemeenschappelijk vervoer :

	Beleidskredieten (NGK + VK)
1989	8.217.0 miljoen frank
1990	8.656.1 miljoen frank
1991	10.278.9 miljoen frank
1992	10.813.2 miljoen frank
1993 voorstel	11.326.6 miljoen frank

Voor 1993 wordt een exploitatiesubsidie vanwege het Vlaamse Gewest voorzien van 8.918,9 miljoen frank, wat tegenover 1992 een verhoging is van 0.5 miljard frank. Het bedrag van de investeringen bedraagt voor 1993, 2.315,5 miljoen frank. Hierbij weze opgemerkt dat, aangezien het

om een investeringstoelage gaat, de WM de mogelijkheid heeft, gezien zij de BTW kan recupereren, voor een totaal bedrag van ongeveer 2.767 miljoen frank te investeren.

De investeringen ten laste van basisallocatie 80.01 (vroeger 81.28 en 81.30) omvatten verschillende domeinen waarbij zowel aandacht wordt geschonken aan de verbetering van de halteaccommodatie — met inbegrip van informatie aan de reizigers — uitbreiding van de tramlijnen, doorstromingsmaatregelen, de optimalisatie van het patrimonium en de verbetering van de exploitatie.

Tevens wordt rekening gehouden met circa 120 miljoen frank voor verplichtingen uit het verleden en zowat 58 miljoen frank voor bouwtechnisch onderhoud van de pre-metro te Antwerpen.

Voor de verbetering van de spoorlijnen met het doel de betrouwbaarheid van de exploitatie te verbeteren is een bedrag voorzien van 122 miljoen frank, waarvan 59 miljoen frank opgeslorpt wordt voor spoorrenovatie en bovenleiding aan de tramlijn van de Kust.

In het kader van de verbetering halteaccommodatie en autobusstations wordt 183 miljoen frank ingeschreven voor het plaatsen van verbeterde houders voor dienstregelingen, het plaatsen van fietsenstallingen, de beveiliging van de opstapplaatsen en het realiseren van eigen beddingen waarbij tevens het bestaande infotramsysteem te Antwerpen verder wordt uitgebreid. Teneinde de doorstroming te verbeteren wordt, mede in het kader van de optimalisatie van de verkeersafwikkeling op de kruispunten, de verkeerslichtenbeïnvloeding voorzien, waarbij momenteel de dossiers voor de kusttramlijn en voor Antwerpen het verst gevorderd zijn en deels in uitvoering.

De doortrekking van de tramlijn 21 naar Melle-Leeuw is in uitvoering, alsook de bouw van de tramkoker naast het Sint-Pietersstation te Gent. Voor deze laatste is in 1993 nog een bedrag voorzien van 77 miljoen frank (leveren roltrappen, aanleg sporen en bovenleiding).

Tevens is 54 miljoen frank voorzien voor de verlenging van tramlijn 1 naar Zwijnaarde (aankoop grond traktiestation/kabels en leidingen). dit is de eerste fase van een driejarenprogramma.

Verder is een bedrag uitgeschreven van 431 miljoen frank voor de verderzetting van het programma van de ondergrondse uitbouw van tramlijn 3 te Antwerpen tussen het kruisstation Astrid en het station "Sport", waarvoor in 1991 de eerste vastleggingen werden genomen.

Voor het creëren van een coördinatiepunt te Berchem, Station (eerste fase) is 34 miljoen frank uitgeschreven.

De verbetering en modernisering van de stationsomgevingen blijven een erg belangrijk aandachtspunt. In samenwerking met de NMBS wordt de realisatie van de autobusstations te Kortrijk (eerste fase), Aalst, Gent — Maria-Hendrikaplein, Turnhout en Hasselt voorgesteld. De tussenkomst van het Vlaamse Gewest zal 128 miljoen frank bedragen.

De nodige kredieten zullen beschikbaar blijven voor de projecten welke gelauwerd werden ter gelegenheid van de wedstrijd, georganiseerd door de Koning Boudewijnstichting.

Hierbij aansluitend vermeldt de Minister dat een meer structurele samenwerking met de NMBS nagestreefd wordt. Dit probleem wordt trouwens besproken tijdens de eerstvolgende Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur.

Teneinde het patrimonium in functie van de moderne exploitatievereisten en rekening houdend met de lokale omstandigheden te kunnen optimaliseren, worden hiervoor kredieten vrijgemaakt. In het kader van de rationalisatie van het openbaar vervoer in Brabant wordt, rekening houdend met de regionalisatie van de Maatschappij — welke een opsplitsing van het exploitatiegebied inhield — een programma uitgewerkt, waarin de renovatie en de aanpassing van de stelplaatsen Het Rad, Dilbeek en Grimbergen (totaal 25,5 miljoen frank) is vooropgesteld.

Eveneens is de bouw voorzien van een nieuwe stelplaats te Tongeren (25,6 miljoen frank) en aankoop van gronden voor een nieuwe stelplaats te Maaseik en te Genk (12 miljoen frank).

In de loop van 1993 is ook de verdere uitrusting met radio-apparatuur gepland van de trams en bussen in de entiteiten Antwerpen en Oost-Vlaanderen (306 miljoen frank).

De uitbouw van een vernieuwde, doorgedreven informatica-uitrusting wordt verdergezet (uitbouw netwerk tweede fase). Voorzien bedrag 64 miljoen frank.

De levering van elektronische ontwaardingsapparatuur is aan de gang en de eerste proefnemingen in exploitatie zullen aanvangen in de eerste helft van december 1992 op een stads-, streeklijn te Antwerpen.

Het programma van aanschaf van specifieke, makkelijk wendbare, geluidsarme en milieuvriendelijke stadsbussen met lage vloer wordt verdergezet.

Voor 1993 is de aanschaf voorzien van 12 stadsbussen voor Mechelen en Turnhout en 15 bijkomende lagevloerbussen voor Antwerpen (totaal : 175 miljoen frank).

1.2. Bespreking

VVM — DSV — BSD

Met betrekking tot de VVM vraagt een lid welke toekomst is voorbehouden aan de vroeger opgerichte bijzondere studiediensten en ook aan de dienst ter bevordering van het stedelijk vervoer ?

Wat de BSD betreft wijst de Minister er op dat deze diensten momenteel in de feiten geïntegreerd zijn in de maatschappij. De overstap naar investeringssubsidies maakt deze integratie overigens noodzakelijk omdat de Lijn zelf bouwheer wordt.

Het is de Commissieleden bekend dat ook het Rekenhof heeft aangedrongen op een duidelijke taakomschrijving voor BSV. In het kader van de overeenkomst, die wat de investeringen voor 1993 betreft, dient afgesloten met de Lijn, zal de adviestaak van de BSV worden bepaald zonder dat zulks aanleiding zal geven tot overlapping met de taken van de administratie.

2. Programma 63.3 — Regionale luchthavens

2.1. Inleiding

In haar vergadering van 14 oktober 1992 verleende de Vlaamse Regering gunstig advies aan het ontwerp van koninklijk besluit ter overdracht van sommige personeelsleden van de Regie der Luchtwezen naar het Vlaamse Gewest. Hierdoor zullen binnenkort 131 personeelsleden van de Regie der Luchtwezen geïntegreerd worden in het departement

Leefmilieu en Infrastructuur, meer bepaald de Dienst Geld Vervoer en Regionale Luchthavens.

Als gevolg hiervan worden de voor 1993 begrote dotaties voor de diensten met afzonderlijk beheer verhoogd tot 26 miljoen frank van de DAB Luchthaven Antwerpen (13,1 miljoen frank in 1992), en 67,2 miljoen frank voor de DAB Luchthaven Oostende (60,1 miljoen frank in 1992).

De investeringsbegroting 1993 voor de regionale luchthavens bedraagt 172,3 miljoen frank. Wat het investeringsprogramma voor de regionale luchthavens betreft kunnen volgende verduidelijkingen verstrekt worden

1. Luchthaven Antwerpen

De bouwwerken voor het centrum waarin alle technische luchthavendiensten gecentraliseerd worden en waarvoor de kredieten vastgelegd werden in 1991, zijn nagenoeg afgevoerd. Van de kredieten ingeschreven in de begroting 1992 zal een bedrag van 6,2 miljoen frank aangewend worden voor de aanleg van wegeninfrastructuur, elektriciteit en verwarming voor het technisch centrum.

Op de begroting 1992 werd tevens een krediet van 10 miljoen frank ingeschreven voor de aanpassing van de elektrische noodgroep aan de door de internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) opgelegde veiligheidsnormen (opgenomen in het KB van 3 mei 1991). De werken hiervoor zullen binnenkort aanvatten.

Van de investeringsbegroting voor 1993 is 93,3 miljoen frank bestemd voor de Luchthaven Antwerpen. Hiervan zal 12 miljoen frank aangewend worden voor de vernieuwing van de naderingslichten en 60 miljoen frank voor de eerste fase van de overlaging van de startbaan. De overige kredieten hebben betrekking op diverse kleinere werken.

2. Luchthaven Oostende

De onteigeningen voor de verplaatsing van het instrumentlandingssysteem (ILS), waarvoor de kredieten ingeschreven waren op de begroting 1992, zijn grotendeels uitgevoerd. In beginsel zal het nieuwe landingssysteem in december van dit jaar in gebruik genomen worden.

De onteigeningen voor de aanleg van de rolbaan naar de luchthavengebonden industriezone ten zuidoosten van de luchthaven, waarvoor de kredieten eveneens ingeschreven waren op de begroting 1992, worden dit najaar nog afgevoerd.

Op de investeringsbegroting 1993 is er 69 miljoen frank beschikbaar voor de Luchthaven Oostende. Hiervan zal 45 miljoen frank aangewend worden voor de eerste fase van de aanleg van de rolbaan naar de luchthavengebonden industriezone. De infrastructuurwerken voor de ontwikkeling van de luchthavengebonden industriezone zullen gefinancierd worden via het impulsprogramma voor de regio Oostende.

De overige kredieten hebben betrekking op diverse kleinere werken.

Tenslotte wordt in de investeringsbegroting 1993 nog een bedrag van 10 miljoen frank ingeschreven voor onvoorziene werken en verrekeningen.

2.2. Bespreking

Krijgsbaan te Mortsels — ondertunneling

In de vorige legislatuur, toen deze Minister ook bevoegd was voor openbare werken, was de ondertunneling van de Krijgsbaan vermeld op het investeringsprogramma, dit om de verlenging van de startbaan op de luchthaven van Deurne mogelijk te maken.

Zonder deze verlenging en aanpassing is de normale exploitatie van de luchthaven niet mogelijk, met alle gevolgen van dien ook voor de veiligheid. Het is nu zo dat bepaalde vliegtuigen niet volgeladen kunnen landen of stijgen zodat nogal wat luchtvaartmaatschappijen weigeren op Deurne te landen, zolang die toestand zo blijft. Dat is uiteraard een grote rem op de economische ontwikkeling van de regio, aldus spreker, die zich verheugt over de verhoging van de kredieten voor de luchthaven in Deurne, ook voor de naderingslichten. Spreker dringt er op aan dat de kredieten (12 miljoen frank) voor de vervanging van deze archaïsche naderingslichten (op houten palen !) ten spoedigste worden vrijgegeven.

De uitvoering van de naderingslichten te Antwerpen staat op het programma 1993 en binnen de administratie zal een werkgroep een kostenbatenanalyse opstellen van de ondertunneling van de Krijgsbaan te Mortsels.

Dit dossier zit te paard op de bevoegdheden van deze Minister en van zijn collega, bevoegd voor Openbare Werken.

Luchthaven Grimbergen

Na de sluiting van deze luchthaven heeft een lid vernomen dat toch nog de mogelijkheid wordt open gehouden om daar te zorgen dat er in Vlaanderen minstens één pilotenopleiding zou zijn. Zijn daartoe maatregelen genomen of in voorbereiding ?

Wat de pilotenopleiding betreft wordt gewezen op de mogelijkheden die er zijn te Deurne, Wevelgem en Oostende. Met de Minister van Landsverdediging wordt overleg gepleegd om militaire vliegvelden te kunnen gebruiken, aldus het antwoord van de Minister.

Het is duidelijk een bevoegdheid die tot het federale niveau behoort (Regie der Luchtwezen) maar de Minister wil wel bemiddelen bij landsverdediging.

Luchthaven Oostende

Een lid, dat niet tot de Commissie behoort, stelt vast dat er voor de luchthaven van Oostende een exploitatiedeficit bestaat van 67,2 miljoen frank en dat er anderzijds een investeringsprogramma van 150 miljoen frank op tafel ligt. Op grond daarvan is men thans het ILS-systeem aan het verplaatsen, waardoor andere landingsmogelijkheden ontstaan. Dit verwekt grote beroering bij plaatselijke actiegroepen die vrezen voor onveiligheid (het ongeval in de Amsterdamse Bijlmer speelt hierin een rol), onleefbaarheid en geluidsoverlast. Voor dit laatste is geen MER gemaakt en dat is een belangrijk probleem voor de leefbaarheid, aldus het lid.

Het ongeval in de Bijlmer heeft kennelijk voor hernieuwde ongerustheid gezorgd. Voor Oostende is de toestand tamelijk veilig omdat er geen woningen in de onmiddellijke nabijheid staan en de naderingsroutes veilig zijn. In de beleidsbrief

over de regionale luchthavens is destijds de optie vooropgesteld om Oostende uit te bouwen tot een zaken en vrachtluchthaven omdat Oostende daartoe de intrinsieke troeven bezit. Dit kadert ook in de regionale economische politiek, waarbij Oostende en zijn vliegveld economische impulsen kan geven aan de regio.

De Minister meent dat het op stapel staande gesprek met de inwoners uit de omgeving heel wat problemen kan en zal oplossen. De beslissing tot verplaatsing van het ILS werd genomen binnen de normen en bestaande reglementeringen : de mogelijke geluidsoverlast ten gevolge van de verplaatsing van het instrumentlandingssysteem van de luchthaven van Oostende werd wel degelijk behandeld in het milieu-effectenrapport inzake de uitbreiding van de luchthaven Oostende. In het MER werden maatregelen voorgesteld om de nadelige milieu-effecten van de uitbreiding van de luchthaven te beperken. Binnenkort zal aan het overlegorgaan van de luchthaven Oostende een ontwerp van convenant voorgelegd worden, waarin bepaalde van deze milderende maatregelen opgenomen worden.

Wanneer hetzelfde lid ziet dat in het investeringsprogramma de aanleg van een rolbaan naar de industriezone voor luchthavengebonden industrie is vermeld dan heeft hij daarover zijn twijfels, want de industrie schijnt niet zo happig om zich in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven van Oostende te vestigen, want het Masterplan zit daar in de weg en men is het nog niet eens over de vraag waar men de industriezone zou vestigen en in dat verband spreekt men ook van de achterhaven. Is het in die context nog verantwoord of voorbarig nog meer uitgaven te doen voor deze dienst met afzonderlijk beheer. Men weet niet wat het gevaar zal zijn en wat de toekomst zal brengen, aldus het lid.

De eerste fase in de aanleg van de taxiweg naar de luchthavengebonden industriezone werd opgenomen in het investeringsprogramma 1993, en kadert in het impulsprogramma voor de regio Oostende. Uiteraard is de uiteindelijke uitvoering van het project afhankelijk van de interesse van kandidaat-investeerders, aldus de Minister, die benadrukt dat ook de achterhaven van Oostende, samen met de luchthaven, in één geheel moet worden gezien voor de noodzakelijke infrastructuur van de regio, waardoor nieuwe bedrijven kunnen worden aangetrokken, zodat ook de broodnodige tewerkstelling wordt aangetrokken.

3. Programma 63.4 — Algemene infrastructuur- en verkeersbeleid

3.1. Inleiding

Sedert begin oktober zijn de personeelsleden van de Mobiliteitscel, die werkt bij het secretariaat-generaal van het departement Leefmilieu en Infrastructuur, benoemd.

Deze cel zal zich hoofdzakelijk bezig houden met de mobiliteitsstudies, de bedrijfsvervoerplannen, onderzoek naar de vervoersregio's.

De voorziene kredieten bedragen ook in 1993 45 miljoen frank.

3.2. Bespreking

Er zijn geen opmerkingen of vragen.

4. Programma 64.2 — Havens, loodswezen en scheepvaart

4.1. Inleiding

De kredieten 1993 van programma 64.2 die tot de bevoegdheden van de Vlaamse Minister van Verkeer behoren, kunnen aan de hand van de uitgavencategorieën als volgt worden toegelicht :

Personeelsuitgaven : 1.580,7 miljoen frank, dit is een stijging met 60,2 miljoen frank ten opzichte van 1992 ten gevolge van de stijging van de eigenlijke loonkosten voortvloeiend uit de doorgevoerde sociale programmatie.

Werkingskosten : 721,8 miljoen frank waarvan 160,1 miljoen frank voor terugbetalingen aan de RMT voor het ter beschikking stellen van personeel voor het Loodswezen (basisallocatie 12.41,64.2). De inkomsten tengevolge van de overeenkomsten met de federale overheid in verband met de zeevaartpolitie en de douane werden opgenomen in het Infrastructuurfonds. De raming van deze inkomsten bedraagt 175 miljoen frank, die bijkomend kunnen aangewend worden voor de terugbetalingen aan de RMT.

Transferten : van de loodsrechten die in hun totaliteit worden geboekt op de middelenbegroting, dient 125,6 miljoen frank gestort aan Nederland (basisallocatie 35.03.64.2).

De investeringen tenslotte omvatten :

a) de aanschaf van specifieke uitrustingsgoederen voor een bedrag van 20,9 miljoen frank.

b) de bouw van varende eenheden voor een bedrag van 128,9 miljoen frank bestemd voor :

- de bouw van 2 motorredeboten voor de Dienst der Kusthavens ;
- de bouw van 6 werkboden voor de Dienst der Kusthavens ;
- de modernisering van bestaande vaartuigen.

c) bebakening van de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens met inbegrip van de werken aan de radarke-ten voor een bedrag van 80,9 miljoen frank.

4.2. Bespreking

Loodswezen

In verband met het loodswezen is er sprake van de oprich-ting van een openbaar bedrijf. Een lid wil weten hoever men daarmee is gevorderd en in welke mate daarbij de particuliere ondernemingen zullen worden betrokken. Zal men dit doen volgens het model van de wet van 1991 op de overheidsbedrij-ven of zal men van meet af aan daarbij de particuliere onder-nemingen betrekken ?

Met betrekking tot de oprichting van het Vlaams Openbaar Loodswezen kan de Minister er op wijzen dat de Vlaamse Regering op 31 juli 1992 haar principiële goedkeuring heeft gehecht aan het voorontwerp van decreet dat uitvoering geeft aan het VESOC-akkoord van 1992. Tevens werd beslist de volgende studies met betrekking tot de oprichting van dit bedrijf te laten uitvoeren :

- een financiële doorlichting ;
- een actuariële studie inzake de pensioenlast en het pen-sioenfonds ;
- het zoeken door een studiebureau van een geschikt pro-jectleider.

Op grond van de resultaten van deze studies zal het voorontwerp van decreet opnieuw worden geëvalueerd door de Vlaamse Regering alvorens het aan de Vlaamse Raad voor te leggen.

De offertes van de geraadpleegde studiebureaus worden op dit ogenblik ingewacht. Het voorontwerp van decreet is gebaseerd op de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Er is geen deelneming van de partikuliere ondernemingen voorzien.

Coördinatie met NMBS

Sinds de NMBS een autonoom overheidsbedrijf is geworden, zit de kans erin dat zij een "agressieve,, vervoerspolitiek gaat voeren, ook op het vlak van het goederenvervoer.

Wat kan de Dienst voor de Scheepvaart daar tegenoverstellen, aldus de vraag van een lid, en hoe zal men eventueel tot coördinatie komen ?

5. Programma 65.1 — Gebouwen

5.1. Inleiding

Dit programma draagt, in combinatie met de uitgaven bestemd voor de 'huur' van administratieve gebouwen (programma 99.1 — interdepartementale bestaansmiddelen, basisallocatie 12.06), de uitgaven met betrekking tot de huisvesting van de ambtenaren van de zes departementen van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

Op basisallocatie 01 .01 wordt hiervoor een vastleggingskrediet van 20,0 miljoen frank ingeschreven (Het OK bedraagt 16,0 miljoen frank).

Terwijl het voorbije jaar de meeste aandacht werd besteed aan de opvolging en invulling van de nieuwe structuur van de Vlaamse Gemeenschap op basis van de definitieve affectaties, goedgekeurd door de Vlaamse Regcring van 6 februari 1991, zullen de uitgaven van 1993 vooral gericht zijn naar het beheer van het eigen gebouwenpatrimonium.

Zowel in de hoofdstad, als in de vijf provinciehoofdplaatsen werden de zich opdringende herschikkingen doorgevoerd, zodat de huisvestingssituatie van de Vlaamse ambtenaren de eerstkomende jaren min of meer onveranderd zal blijven.

De oprichting van aangepaste Vlaamse Administratieve Centra, wat een aanzienlijke belasting van de begroting betekent, kan hierdoor enigszins worden gespreid in de tijd. Bovendien dient vermeld dat zoveel mogelijk getracht werd de ambtenaren per hoofdplaats te hergroeperen in één bestaand huurgebouw.

Zoals reeds bij de begroting van 1992 werd gesteld is de huisvestingssituatie van de ambtenaren in Brussel niet vergelijkbaar met deze in de provinciehoofdplaatsen.

Immers naast de definitieve huisvesting van vier van de zes departementen in de administratieve centra gesitueerd in de Boudewijnlaan en de Markiesstraat, moet op relatief korte termijn een vestigingsplaats worden bepaald voor het departement Onderwijs en het departement Leefmilieu en Infrastructuur.

De ambtenaren toebehorende tot het departement Leefmilieu en Infrastructuur moeten ten laatste op 1 november 1995 de verdiepingen in het WTC 111-gebouw, eigendom van de Belgische Staat, verlaten hebben.

Het Arcadengebouw, meer bepaald de blokken D en F, zouden reeds overgedragen zijn aan de Vlaamse Gemeenschap, maar stuiten momenteel op formele bezwaren van de federale administratie, meer bepaald op het vlak van de redactie van de overdrachtsbesluiten.

De slechte bouwtechnische en functionele eigenschappen van dit complex maken bovendien een onmiddellijke herbezetting door de onderwijsambtenaren onmogelijk. Een vervreemding van vermelde gebouwen, na overdracht door de Belgische Staat, dient dan ook ernstig overwogen.

De functionele, bouwtechnische en financiële studies naar aangepaste huisvestingsmogelijkheden voor beide departementen in de buurt van het Noordstation en het VAC in de Boudewijnlaan, zijn momenteel nog volop in onderzoek.

In uitvoering van de huurovereenkomst met aankoopoptie dd. 17 januari 1992, afgesloten tussen de Vlaamse Gemeenschap en de NV Gimo-Hold worden de werken aan de gebouwen op het Martelaarsplein verdergezet.

Vanaf 30 april 1993 zullen systematisch de volledig afgewerkte gebouwen ter beschikking gesteld worden voor ministeriële kabinetten, zodat einde 1993 reeds 3 kabinetten gehuisvest zullen zijn op dit prachtige Brusselse plein. Voor de bijkomende inrichtingswerken werd een bedrag in de begroting voorziene van 50,0 miljoen frank NGK (basisallocatie 01.02).

Hierdoor zal reeds in 1993 een huurvergoeding verschuldigd zijn van 11,8,6 miljoen frank, ingeschreven op basisallocatie 12.13.

Voor het onderhoud van de gebouwen van de Vlaamse Gemeenschap wordt onder basisallocatie 14.01 een gesplitst vastleggingskrediet voorzien van 80,6 miljoen frank (eveneens 80,6 GOK).

De uitgaven met betrekking tot de investeringen aan het administratief patrimonium van de Vlaamse Gemeenschap worden verder beheerd door een 'variabel krediet', geraamd op 15,0 miljoen frank (basisallocatie 69.01).

De betaling van de verdere afwerking (eindafwerking) van het Kasteel van Ham wordt verzekerd door een ordonnanceringskrediet van 30,0 miljoen frank op basisallocatie 71.02.

Tenslotte voorziet het programma gebouwen de nodige kredieten voor de definitieve voltooiing van de faculteit Diergeneeskunde te Merelbeke. Voor de uitvoering ervan zijn volgende voorzieningen getroffen :

1. voor de betaling van de resterende erelonen werd een bedrag ingeschreven van 24,0 miljoen frank GOK op basisallocatie 12.21.

2. de uitvoering van de noodzakelijke werken wordt verzekerd door een vastleggingskrediet van 501,2 miljoen frank en een ordonnanceringskrediet van 300,0 miljoen frank.

In de vergadering van de Vlaamse Regering dd. 30 juli 1992 (VE/92/30.07/DOC. 0427) werd bovendien de Vlaamse Minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming gemachtigd, in 1992 over te gaan tot de aanbesteding van de ruwbouwwerken en deze goed te keuren tot een bedrag van 500 miljoen frank, en in 1993 over te gaan tot de aanbesteding en de goedkeuring van de loten afwerking en technische uitrusting, overeenkomstig de beschikbare kredieten.

Het lastenboek van de ruwbouw zal klaar zijn eind oktober zodat de aanbesteding ten laatste in januari 1993 zal plaatsvinden.

5.2. Bespreking

Gebouwenpatrimonium

Het zou voor de Commissie interessant zijn een overzicht te hebben van het gebouwenpatrimonium en ook van de gronden en eigendommen die verkocht kunnen worden, meent een lid.

In het kader van de actuele bevoegdheidsverdeling is elke Vlaamse Minister apart bevoegd voor het gebouwenpatrimonium dat onder zijn bevoegdheid ressorteert, aldus de Minister.

Als Vlaams Minister bevoegd voor de huisvesting van de eigen administratie voegt de Minister hierbij als bijlage de lijst van de administratieve gebouwen in eigendom van de Vlaamse Gemeenschap. (bijlage 1)

In het kader van de begroting 1993 voorgestelde variabele krediet (basisallocatie 69.01) programma 65.1 — gebouwen is hij dus enkel gemachtigd tot het voorstellen van verkoop van administratieve gebouwen.

Volgende gebouwen komen hiervoor in aanmerking :

- Tienen, Tarsinplein 12
- Lier, Antwerpsestraat 119
- Gent, hotel van Goethem, Ingelandgat

Zonder vooruit te willen lopen op de schattingsverslagen van het Comité tot Aankoop (Ministerie van Financiën) is de totaalopbrengt geschat op 15 miljoen frank.

Voor het overzicht van de bestaande gronden die eventueel in aanmerking kunnen komen voor verkoop, verwijst hij naar collega Kelchtermans, waar vermoedelijk de verkoop van “grondoverschotten,, kan zorgen voor een aanvulling van de eigen kredieten.

De Minister voegt hier tevens een overzicht van de gebouwen bij in eigendom van de Vlaamse Gemeenschap, in gebruik door het departement Leefmilieu en Infrastructuur. Deze lijst ligt ter inzake op het secretariaat van de Commissie.

Arcadengebouw

In de toelichting bij het programma van de gebouwen staat dat de blokken D en F zouden zijn overgedragen en dat verder dat de lokalen niet geschikt zouden zijn voor het departement Onderwijs. Het lid vestigt er de aandacht op dat dit gebouw specifiek is opgericht voor het departement Onderwijs, dit van het Residentiepaleis moest verhuizen naar het Arcadengebouw.

Vooraf vermeldt de Minister in zijn antwoord dat alhoewel door het Overlegcomité Regering-Executieven sinds 9.7.1991 heeft besloten tot de overdracht van de gebouwen D en F van het Rijksadministratief Centrum. Deze gebouwen zijn momenteel nog niet formeel overgedragen (KB).

Blok F wordt momenteel bezet door een gedeelte van de ambtenaren van het departement Onderwijs van de Vlaamse Gemeenschap. Blok D daarentegen wordt momenteel grotendeels bezet door ambtenaren van de Franse Gemeenschap.

Het samenbrengen echter na de herstructurering van de Vlaamse administratie van begin 1991 van al de verspreide diensten van het departement Onderwijs te Brussel zal dus zeker met de nodige kosten gepaard gaan.

Bovendien blijkt uit de haalbaarheidsstudie van het studie-bureau Verbeeck-FraitureDumont in opdracht van de Vlaamse Gemeenschap dat het gebouw in het geheel niet meer beantwoordt aan de vigerende brandveiligheidsnormen (NBN S21.202). Zo zal het gebouw zowel horizontaal als vertikaal moeten gecompartmenteerd worden, zijn er onvoldoende vluchttrappen aanwezig en is het gebouw onvoldoende toegankelijk voor de brandweer.

Tevens rekening houdende met een slecht oppervlakterendement — weliswaar na ingreep verbeterbaar — en een slechte functionele werking van kantoren- en circulatieruimten, maken dit complex niet onmiddellijk herbruikbaar voor de Vlaamse Gemeenschap. Zoals is gesteld kost een eerste ramming reeds meer dan 2 miljard frank. Verkoop van overdracht wordt dan ook overwogen.

Schulden

Ook vraagt hetzelfde lid of er aan de Commissie een lijst kan worden bezorgd over de transacties die nog moeten gebeuren wat betreft de Regie der Gebouwen.

Met betrekking tot de lijst van schulden aan de Regie der Gebouwen, kan de Minister bevestigen dat alle achterstallige betalingen tot 31 december 1989 aan de Regie der Gebouwen zijn vereffend. Voor een overzicht van de overige achterstallen voegt hij hierbij de nota bij van het Overlegcomité Regering-Executieve van 6 oktober 1992. (Bijlage 2) Voor meer details verwijst hij echter naar de bevoegde Vlaamse Minister van Financiën en Begroting.

Kasteel van Ham

Een lid is ten eerste verwonderd over het feit dat volgens de pers nog 30 miljoen frank zou worden voorzien voor een kasteel dat praktisch niet meer wordt gebruikt, tenzij uitzonderlijk voor een congres. Een paar maanden geleden kon men vernemen dat de Vlaamse Gemeenschap dit kasteel wilde verkopen en het lid vraagt dan ook wat de juiste situatie en planning zijn.

Zoals blijkt uit de voorgestelde begroting behoort het beheer van het Kasteel van Ham tot de bevoegdheid van de Minister-president van de Vlaamse regering.

Voor 1993 zijn immers enkel ordonnanceringskredieten voorzien ten bedrage van 30,0 miljard frank, zijnde betalingskredieten voor werken waartoe de bevoegde Vlaamse Minister zich de voorbije jaren heeft verbonden.

Om een antwoord te geven op de vragen naar een eventuele verkoop van het Kasteel van Ham verwijst de Minister naar de beslissing van de Vlaamse regering van 15 juli 1992, waar de verwezenlijking van het project Errera te Brussel gekoppeld werd aan de verkoop van het Kasteel van Ham.

C. STEMMINGEN

Ter stemming gelegd worden de aan de Commissie voor Openbare Werken en Vervoer toegewezen decreetsartikelen en programma's (bevoegdheden Minister Sauwens) aangenomen met 9 stemmen voor en 1 stem tegen.

Met eenzelfde stemming stelt de Commissie de conformiteit vast tussen de administratieve begroting en de inhoud en de doelstellingen van de algemene uitgavenbegroting.

De Verslaggever,

F. GHESQUIERE

De Voorzitter,

E. BEYSEN

BIJLAGE 1

Administratieve gebouwen in eigendom van de Vlaamse Gemeenschap

— Antwerpen, Leystraat 27	monum. + landsch.
— Antwerpen, Noordland 102	dst Schelde-Rijn
— Antwerpen, Stijfselrui 34	dst Zeeschelde
— Antwerpen, Thonetlaan 167	dst Zeeschelde
— Berchem, Legrellelei 6	archief
— Brugge, Markt 1	burelen, garages
— Brugge, N. Desparsstraat 11	stedebouw
— Brugge, Werkhuisstraat 9	AROL
— Brugge, Spanjaardstraat 17	bezetting VDAB
— Evere, Olympiadelaan 10	onderb. wegen
— Gaasbeek, kasteel Groenbergen	domein + woning
— Gent, Lange Steenstraat 71	burelen
— Gent, Motorstraat 107	Loodswezen
— Gent, Neerkouter 28	burelen
— Gent, Volderstraat	bezetting Nat.
— Gent, Walstraat 101	directie + regie
— Kortrijk, Kennedylaan	directie + regie
— Kortrijk, Kasteelkaai 1	bezetting VDAB
— Lier, Antwerpsestraat 199	
— Mechelen, Fr. Merodestraat 99	bezetting VDAB
— Oostende, Vrijhavenstraat 1	burelen
— Oostende, Vrijhavenstraat 3	waterwegen
— Oostende, W. Churchillkaai 2	loodswezen
— Pepingen, Park Terrijs	woning
— Pepingen, Park Terrijs	kasteel
— Sint-Niklaas, Casinostraat 13	burelen
— Sint-Niklaas, Stationsstraat 13	burelen
— Tienen, Torsinplein 12	bezetting Nat.
— Wilrijk, Edegemsesteenweg 202	bezetting UIA
	Universiteit
— St. Lam.-Woluwe, Gulledele 100	BEE + electr. cabin.
— Gulledele	(gedeeltelijk 8,6 %)
— Sint-Truiden, Minnebroedersztr.	bezetting AROL
— Hasselt, Havenstraat 44	dst scheepvaart
— Hasselt, Kempische Kaai 57	dst scheepvaart
— Gent, Hotel van Goethem	Ingelandgat

BIJLAGE 2

Nota aan het Overlegcomité Regering-Executieven
van 6 oktober 1992 (punt 2)

Achterstallige betalingen, verschuldigd aan de Regie der Gebouwen
Toestand op 1.10.92
92C80420.002

Overeenkomstig de beslissing van het Comité van 15 september 1992 werden de bilaterale besprekingen voortgezet ertoe strekkende de gevorderde bedragen te onderzoeken.

In het huidig stadium kan de toestand worden samengevat als volgt :

1. Vlaamse Gemeenschap en Gewest

1.1.	Achterstallige bedragen tot 31 december 1989	
1.1.1.	door de Regie gevorderde totale bedrag :	73.778.675 F
1.1.2.	door de Vlaamse Executieve niet betwiste bedrag :	72.969.203 F
1.1.3.	door de Vlaamse Executieve betwist bedrag :	1.346.757 F
1.1.4.	ordonnanties geïseerd door het Rekenhof :	72.969.203 F
		(*)
1.2.	Achterstallige bedragen van 1.1.90 tot 7.4.92	
1.2.1.	door de Regie gevorderde totale bedrag :	522.430.192 F
1.2.2.	door de Vlaamse Executieve niet betwiste bedrag (sector onderwijs) :	59.496.811 F
1.2.3.	te controleren bedrag, om reden dat de Vlaamse Executieve niet in het bezit is van de daarop betrekking hebbende facturen :	462.933.381 F
1.2.4.	reeds betaald sinds 1.1.92 :	43.512.335 F
		(**)
1.3.	Achterstallige bedragen na 7.4.92 :	60.855.054 F

2. Franse Gemeenschap

2.1.	Achterstallige bedragen tot 31 december 1989	
2.1.1.	door de Regie gevorderde totale bedrag :	38.377.912 F
2.1.2.	door de Executieve van de Franse Gemeenschap niet betwiste bedrag :	38.377.912 F
2.1.3.		
2.1.4.	betaald sinds 1.1.92 :	38.377.912 F
2.2.	Achterstallige bedragen van 1.1.1990 tot 7.4.1992	
2.2.1.	door de Regie gevorderde totale bedrag :	167.422.837 F
2.2.2.	door de Executieve van de Franse Gemeenschap niet betwiste bedrag :	101.059.485 F
2.2.3.	door de Executieve van de Franse Gemeenschap be- twiste bedrag :	66.363.352 F
2.2.4.	betaald sinds 1.1.92 :	63.577.512 F
2.3.	Achterstallige bedragen na 7.4.92 :	39.127.635 F

3. Waalse Gewest

3.1.	Achterstallige	OF
3.2.	Achterstallige bedragen van 1.1.1990 tot 7.4.1992	
3.2.1.	door de Regie gevorderde totale bedrag :	51.173.628 F
3.2.2.	door de Waalse Gewestexecutieve niet betwiste be- drag :	29.006.572 F

(*) : geïseerd door het Rekenhof.

(**) : betaling van 230.971 F.

3.2.3.	te controleren bedrag, om reden dat de Waalse Gewestexecutieve niet in het bezit is van de daarop betrekking hebbende facturen :	17.934.285 F (*)
3.2.4.	betaald sinds 1.1.92 :	33.239.343 F (**)
3.3.	Achterstallige bedragen na 7.4.92 :	32.496.445 F
4. Brusselse Gewest		
4.1.	Achterstallige bedragen tot 31 december 1989	OF
4.2.	Achterstallige bedragen van 1.1.1990 tot 7.4.1992	
4.2.1.	door de Regie gevorderde totale bedrag :	29.824.731 F
4.2.2.	door de Executieve van het Brusselse Gewest niet betwiste bedrag :	29.559.286 F
4.2.3.	betwist bedrag :	265.445 F
4.2.4.	betaald sinds 1.1.92 :	13.237.948 F (**)
	voorzien op de begroting 92 :	14.392.210 F
4.3.	Achterstallige bedragen na 7.4.92 :	855.405 F
5. Duitstalige Gemeenschap		
5.1.	Achterstallige bedragen tot 31 december 1989	
5.1.1.	door de Regie gevorderde totale bedrag :	22.409.716 F
5.1.2.	door de Executieve van de Duitstalige Gemeenschap niet betwiste bedrag :	22.409.716 F
5.1.3.		
5.1.4.	betaald sinds 1.1.92 :	22.409.716 F
5.2.	Achterstallige bedragen van 1.1.1990 tot 7.4.1992	
5.2.1.	door de Regie gevorderde totale bedrag :	5.051.248 F
5.2.2.	door de Executieve van de Duitstalige Gemeenschap niet betwiste bedrag :	5.051.248 F
5.2.3.		
5.2.4.	betaald sinds 1.1.92 :	4.619.985 F
5.3.	Achterstallige bedragen na 7.4.92 :	83.505 F
6 . Bedragen betaald voorzien in 1992 (1.10.1992)		
1.1.	72.969.203 F	
1.2.	43.512.335 F	
2.1.	38.377.912 F	
2.2.	63.577.512 F	
3.1.	—	
3.2.	33.239.343 F ,	
4.1.	—	
4.2.	27.630.158 F	
5.1.	22.409.716 F	
5.2.	5.051.248 F	
	306.767.427 F	
7. Samenvatting (tot 7.4.92)		
Het totaal bedrag door de regie gevorderd is 910.468.919 F terwijl de voor het einde 1992 in uitzicht gestelde betalingen slechts 306.767.427 F bedraagt (33,7 %).		
8. Samenvatting (na 7.4.92)		
Het totaal van de achterstallige betalingen is 133.418.044 F (dd. 28.9.92).		

—
 (*) : betaling van 4.232.771 F.
 (**) : betaling van 33.781 F.