

VLAAMSE RAAD

BUITENGEWONE ZITTING 1992

22 MEI 1992

ONTWERP VAN DECREET

houdende de algemene uitgavenbegroting
van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1992

VERSLAG

namens de Commissie voor Openbare Werken en Vervoer
uitgebracht door de heer J. De Mol
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. Bartholomeeussen, J. De Mol, J. Leclercq, A. Schel-
lens ;

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, M. Van der Poorten, R. Van-
keirsbilck, M. Van Peel ;

de heren P. Chevalier, W. Seeuws, G. Swennen, J. Vande Lanot-
te ;

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

de heer F. Wymeersch ;

de heer H. Candries ;

de heer L. Barbé.

Zie :

15 (BZ 1992)

— Nr. 1 : Ontwerp van decreet + Bijlagen

— 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 Externe 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 (BZ 1992)

- Nr. 1 : Toelichtingen

16 (BZ 1992)

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

17 (BZ 1992)

- Nr. 1 : Verslag van het Rekenhof

INHOUD

Blz.

1. BEVOEGDHEDEN VAN T. KELCHTERMANS, GEMEENSCHAPSMINISTER VAN OPENBARE WERKEN, RUIMTELIJKE ORDENING EN BINNENLANDSE AANGELEGENHEDEN	
A. ALGEMENE BESPREKING	
1. Beleidsverklaring van de Gemeenschapsminister	4
2. Bespreking	31
B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING	
1. Programma 81 : Waterwegen en binnenvaart	
1.1 Inleiding	41
1.2 Bespreking	44
2. Programma 82 : Havens, loodswezen en zeescheepvaart	
2.1 Inleiding	45
2.2 Bespreking	46
3. Programma 83 : Zee- en rivierwaterkering en -beheersing	
3.1 Inleiding	49
3.2 Bespreking	52
4. Programma 84 : Wegen	
4.1 Inleiding	52
4.2 Bespreking	54
C. STEMMINGEN	61
 II. BEVOEGDHEDEN VAN J. SAUWENS, GEMEENSCHAPSMINISTER VAN VERKEER, BUITENLANDSE HANDEL EN STAATSHERVORMING	
A. ALGEMENE BESPREKING	
1. Beleidsverklaring van de Gemeenschapsminister	62
2. Bespreking	80
B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING	
1. Programma 82 : Havens, loodswezen en zeescheepvaart	
1.1 Inleiding	86
1.2 Bespreking	87
2. Programma 85 : Gemeenschappelijk vervoer	
2.1 Inleiding	87
2.2 Bespreking	89
3. Programma 86 : Regionale luchthavens	
3.1 Inleiding	92
3.2 Bespreking	94
4. Programma 87 : Gebouwen	
4.1 Inleiding	96
4.2 Bespreking	98
C. STEMMINGEN	99

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken en Vervoer heeft op haar vergadering van 29 en 30 april 1992 de haar toebedeelde decreetsartikelen en programma's van de algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 1992 besproken en goedgekeurd.

De bespreking bestaat uit twee delen met name :

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

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

1. BEVOEGDHEDEN VAN T. KELCHTERMANS, GEMEENSCHAPSMINISTER VAN OPENBARE WERKEN, RUIMTELIJKE ORDENING EN BINNENLANDSE AANGELEGHENEDEN

A. ALGEMENE BESPREKING

1. BELEIDSVERKLARING VAN T. KELCHTERMANS, GEMEENSCHAPSMINISTER VAN OPENBARE WERKEN, RUIMTELIJKE ORDENING EN BINNENLANDSE AANGELEGHENEDEN

1.1. De krachtlijnen van het beleid

Vlaanderen heeft recht op een volwaardig en efficiënt beleidsmanagement, dat de algemene levenskwaliteit van de burger op duurzame wijze verzekert. Deze doelstelling vereist een globale beleidsvisie en een harmonie tussen de diverse beleidsbevoegdheden.

De hieronder beschreven krachtlijnen zijn het denkkader, waarbinnen de concrete plannen voor de verschillende beleidsvakken kaderen, ondanks hun onderlinge heterogeniteit.

1.1 .I. Verbetering van de vertrouwensrelatie.

De vertrouwensrelatie tussen burger en overheid moet voelbaar verbeteren. „Vertrouwen” moet men verdienen, „relatie” veronderstelt dialoog, „voelbare verbetering” vereist dat de Vlaamse overheid een volwaardige bestuursrol moet kunnen spelen. Binnen onze bevoegdheden willen wij hiertoe actief bijdragen. Daar waar bevoegdheden mekaar raken, roepen wij op tot teamvorming.

Meer nog dan in het verleden zal de druk gelegd worden op hechte communicatie. Dit betekent dat de informatie- en dienstverlening moet gebeuren op een duidelijke en kwalitatieve wijze, eenduidig en kortdaat. Dat vereist een doorzichtige en harmonische organisatie van het overheidsbestuur, met management-aanpak, vormingsbeleid voor en verantwoordelijk maken van de ambtenaren, inspraakmogelijkheid van de burger en met een gewaarborgde en efficiënte behandeling van zijn dossier. De vertrouwenssituatie vereist evenzeer het verantwoordelijk maken en de discipline van de burger zelf.

Opdat de beleidsmaatregelen en -initiatieven direct zouden zijn voor de burger, dienen inspanningen met creatieve en pragmatische aanpak te worden geleverd.

1.1.2. Rol van gemeenten en provincies.

De gemeenten en provincies moeten bij de operationalisering van de beleidsdoelstellingen een harmonische rol vervullen. Hun lokaal en intermediair bestuursniveau is een troef

om de partner bij uitstek te worden van de burger enerzijds en van het Vlaams beleid inzake binnenlandse aangelegenheden, ruimtelijke ordening en openbare werken anderzijds.

Deze brugfunctie willen wij in ons beleid versterken door de gemeenten en provincies de nodige autonomie, verantwoordelijkheid, homogene bevoegdheden en begeleiding te helpen verzekeren, en door hun communicatieve, informatieve en dienstverlenende inspanningen te stimuleren. In dit verband kunnen vrijwillige overeenkomsten (convenanten) met de lokale besturen worden uitgewerkt voor eigen initiatieven, zoals de uitgave van een officieel publikatieblad, de installatie van info-loketten met een info-ambtenaar of ombudsman, zoals inspanningen ter bevordering van de kwaliteitsverbetering van het personeel door middel van een geïntegreerd vormingsbeleid, zoals het verbeteren van de verkeersveiligheid, de verkeers- en omgevingsleefbaarheid, de mobiliteit, e.d.

1.1.3. Meer bevoegdheid voor de administratie

De Vlaamse administratieve diensten moeten ter verwezenlijking van het regeerakkoord over meer operationele beleidsverantwoordelijkheid beschikken. Dit veronderstelt een actieve medewerking aan de beleidsconcepten en een hechte band met de institutionele beleidsverantwoordelijken. Tussen de diensten zal meer coördinatie moeten komen, zodat de taken geïntegreerd en gelijktijdig kunnen worden aangepakt.

De openbaarheid van bestuur vereist hierbij op structurele wijze een inspraak van en overleg met de representatieve geledingen op lokaal en intermediair niveau (gemeenten, provincies, werkgervers- en werknemersorganisaties, GOM's, adviesraden, . . .).

Efficiënte aanpak veronderstelt dat diverse functies die naast elkaar of in cascade worden uitgevoerd, voortaan meer geïntegreerd, gelijktijdig en sneller moeten gebeuren. Hierbij moet bepaald worden welke rapporten per project nodig zijn.

Wij verwijzen in dit verband naar de inflatie van studierapporten (met namen als : economische impactstudie, milieueffectenrapport met mobiliteitseffectenrapport, ruimtelijk omgevingsrapport, kosten-baten-analyse, milieu-hygiënisch rapport, ruimtelijk-ecologisch rapport, oorsprong-bestemming-studie, . . .).

De Vlaamse administraties op centraal, intermediair en lokaal vlak dienen erop toe te zien dat nieuwe projecten kaderen in die geïntegreerde visie. Op deze wijze kan de continuïteit in de doelstellingen worden verzekerd en kan een coherent beleid inzake ruimtelijke ordening, wegen-infrastructuur en mobiliteit worden gevoerd.

1.1.4. Sterke troeven van Vlaanderen.

Eén van de werkelijk sterke troeven van Vlaanderen als open markt-economische Euregio is de unieke combinatie van een centrale maritieme ligging, een sterk uitgebouwd waterwegen- en wagennetwerk en een actief bedrijfsleven. Vlaanderen kan daardoor de rol van distributeur en logistiek centrum van Europa vervullen. Bij de verdere uitbouw hiervan dient structureel rekening te worden gehouden met het economisch belang en met het gewenste kwaliteitsniveau inzake maatschappelijke organisatie, leefmilieu, mobiliteit en duurzame ontwikkeling, zodat uiteindelijk de welvaart van de Vlaamse gemeenschap wordt ingediend.

1.1.5. Financiële en budgettaire middelen.

In de bijdrage tot het regeerprogramma van de Vlaamse Regering van januari 1992 heeft het College van Secretarissen-generaal onder meer een gedetailleerd overzicht gegeven van de structuren, de personeelseffectieven en, last but not least, van de financiële, vooral budgettaire middelen waarover de sectoren Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden kunnen beschikken.

De globale cijfers van de algemene begroting van de Vlaamse Gemeenschap 1992 bereiken (gewest- en gemeenschapsmateries **tesamen**) in totaal 404.985 miljoen BEF inkomsten (middelenbegroting) en 433.293 miljoen BEF uitgaven (totaal betalingskredieten algemene uitgavenbegroting).

Samenvattend blijkt uit voormeld overzicht dd. januari 1992, dat 64.265 miljoen BEF betalingskredieten in 1992 ter beschikking staan van de sectoren Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden. Afgerond 15 % van de globale uitgavenkredieten van de Vlaamse Gemeenschap staan derhalve ter beschikking voor de realisatie van het beheer en het beleid in onze bevoegdheidssectoren.

De algemene loon- en werkingskosten van het departement Leefmilieu en Infrastructuur, in totaal plus minus 5.700 miljoen BEF, zijn in voormelde cijfers niet inbegrepen.

Opgesplitst per sector gelden volgende cijfers (1)

		In miljoen frank	in %
Sectie 08	Kabinetsbegroting	92	0,14
Sectie 19	Binnenlandse Aangelegenheden	43.560	67,78
Sectie 76/79	Ruimtelijke Ordening en Sociaal grondbeleid	457	0,71
Sectie 81	Waterwegen en Binnenvaart	2.544	3,96
Sectie 82	Havens	8.279	12,88
Sectie 83	Waterkering en -beheersing	741	1,15
Sectie 84	Wegen	8.359	13,00
Sectie 88	Algemeen Infrastructuur- en Verkeersbeleid	233	0,36
		64.265	100

(1) Bron : initiële ontwerpbegroting 1992 (Stuk 8 nr. 1 zitting 1990-91 Vlaamse Raad)

In het vermelde overzicht is, wat Binnenlandse Aangelegenheden betreft, in het uitgaventotaal voor 1992 uiteraard begrepen : het Gemeentefonds (35.639 miljoen BEF), de bijzondere dotatie (1.129 miljoen BEF) en het Provinciefonds, maar niet de subsidies van andere beleidssectoren van de Vlaamse Regering.

Inzake de sectoren Ruimtelijke en Openbare Werken wordt het belangrijkste beleidsinstrument vanuit budgettair oogpunt, ongetwijfeld gevormd door het jaarlijks investeringsprogramma (de eigenlijke uitgavenkredieten — of betalingskredieten — van het investeringsprogramma zijn in voormeld overzicht reeds begrepen).

Het investeringsprogramma 1992 in termen van voorziene vastleggingskredieten (= toegelaten nieuwe verbintenissen) omvatten per sectie de volgende bedragen :

		In miljoen frank	in %
Sectie 08	Kabinetsbegroting	—	—
Sectie 19	Binnenlandse Aangelegenheden	(1) 4.324	19,15
Sectie 76	Ruimtelijke Ordening en Sociaal grondbeleid	852	3,78
Sectie 81	Waterwegen en Binnenvaart	1.945	8,61
Sectie 82	Havens	6 . 9 1 6	30,64
Sectie 83	Waterkering en -beheersing	1.420	6,29
Sectie 84	Wegen	7 . 0 6 8	31,31
Sectie 88	Algemeen Infrastructuur- en Verkeersbeleid	50	0,22
		22.575	100

(1) waarvan 4.002 miljoen BEF voor het Investeringsfonds voor de gemeenten en provincies.

Het globale investeringsprogramma 1992 van de Vlaamse Gemeenschap bedraagt 52.166 miljoen BEF. Het aandeel van de sector Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden belooft derhalve 43 % van het globale investeringsprogramma 1992.

1.1.6. Financieel management

De beschikbare en te verwachten overheidsmiddelen zijn te beperkt om in de financiering van de gewenste overheidsinvesteringen te voorzien. De enorme overheidsschuld en het terugdringen ervan stelt ons voor een structureel budgettair probleem en dwingt ons tot de introductie van een stringent en logisch management.

Meerjarenplanning

Vandaar de noodzaak tot meerjarenplanning, tot een streng selectief beleid met bepaling van duidelijker doelstellingen en prioritaire investeringen (binnen het budget), tot ontwikkeling van formules van alternatieve financiering (buiten het budget) en tot oprichting van een Vlaams Infrastructuurfonds (om de versmalling van de budgettaire ruimte op te vangen, te spijzen met geaffecteerde middelen).

Planning op lange termijn

Er dient werk te worden gemaakt van planning op lange termijn, met rollend programma op middellange termijn (3 jaar), waarbij de behoeften in de tijd worden uitgetekend, financieel vertaald en getoetst aan het toekomstig schuldniveau en de termijn-begrotingsnormen (cfr. normen van de SERV en de Hoge Raad van Financiën.) Men moet hierbij goed beseffen dat een overschrijding van de begrotingsnormen in een bepaald begrotingsjaar zal resulteren in lagere groeimogelijkheden voor de volgende jaren. Budgettaire discipline wordt meer dan ooit noodzakelijk. Dit geldt niet alleen voor de centrale administraties. Ook de gedecentrali-

seerde besturen moeten hun financieel management verbeteren. Daartoe dient de meerjarige beleidsplanning op gemeentelijk vlak verdergezet en op provinciaal niveau ingevoerd te worden.

Grote selectiviteit

De schaarste aan financiële middelen noopt tot grote selectiviteit bij het invullen van de behoeften. De evaluatie van de investeringsprojecten zal derhalve geïntegreerd gebeuren, vanuit diverse invalshoeken : de socio-economische impact, het effect op de industriële sectoren, de Europese context, het effect op het leefmilieu en op de mobiliteit.

Ook de inpasbaarheid van de infrastructuurinvesteringen in een globaal infrastructuurplan is van groot belang. Dergelijk plan dient te **kaderen** in het Structuurplan Vlaanderen.

Prioriteiten

De budgettaire ruimte willen wij prioritair benutten om de veiligheid te herstellen en te verzekeren. Bijvoorbeeld inzake wegeninfrastructuur dient voorkeur gegeven aan de levensnoodzakelijke onderhoudswerken, aan het wegwerken van de zwarte punten en de aanpassing van de **wegdoortochten** doorheen de centra. Daarna kunnen de andere noodzakelijke vervangings- en onderhoudsinvesteringen aan bod komen. Vervolgens dient nadruk gelegd op het voltooien van werken die reeds begonnen zijn, op voorwaarde dat ze nog nuttig zijn, zodat ze ook daadwerkelijk gevaloriseerd worden. Pas dan kan nieuwe infrastructuur aan bod komen, voor zover deze een mobiliteitsverbetering en een significante socie-economische meerwaarde verschaft. Een eerste ruwe behoeftenraming leert echter dat er geen budgettaire ruimte is voor nieuwe infrastructurele investeringen, alhoewel deze voor de economische ontsluiting en welvaart van Vlaanderen noodzakelijk kunnen zijn. Zo is het beschikken over een adequate transportinfrastructuur een concurrentieel voordeel en een aantrekkingspool voor nieuwe investeringen.

Aanvullende financiële ruimte

Loutere debudgetteringstechnieken kunnen deze spanning tussen schaarse middelen en noodzakelijke behoeften niet oplossen, integendeel ze verhogen de overheidsschuld en versmallen de toekomstige budgettaire ruimte.

Om in deze periode van aanhoudend budgettair tekort toch overheidsprojecten te kunnen realiseren of voldoende snel te kunnen realiseren, omdat ze als noodzakelijk worden geacht voor de welvaart van de gemeenschap, dient aanvullende financiële ruimte te worden gevonden.

Wij gebruiken daarvoor verschillende middelen :

Strenger uitgavenbeheer en financiële opvolging

Een strenger uitgavenbeheer en financiële opvolging vergroten de middelen. Zo bijvoorbeeld dienen de betalingen van verwijlrenten te worden vermeden, zullen investeringen die niet echt noodzakelijk zijn, niet uitgevoerd worden en dient gezocht naar eenvoudige ingrepen die met minimaal budgettaire invloed toch belangrijke effecten kunnen genereren.

Alternatieve financieringsvormen in ruime zin

Alternatieve financiering in ruime zin, namelijk door het aankweken van nieuwe middelen, kan via toepassing van het principe dat de genietster van een overheidsinvestering er ook voor betaalt (het profijtbeginsel). Hierbij dient ernaar gestreefd de tijdsperiode tussen uitgaven en terugbetalingen te

verkleinen door betere financiële opvolging. Ook dienen de heffingen, retributies, schadevergoedingen e.d., geaffecteerd te worden op de juiste budgettaire kostendragers. Zo moeten bijvoorbeeld de opbrengsten uit overtredingen tegen de regels inzake verkeersveiligheid en -leefbaarheid en de schadevergoedingen bij vernieling van infrastructuur terugvloeien naar de financiering van investeringen in verkeersveiligheid, -leefbaarheid en -infrastructuur.

Hier kan het Vlaams Infrastructuurfonds zijn rol spelen, met als doel bij te dragen in de verwezenlijking en financiering tot al wat dienen kan ter uitvoering van het beleid van het Vlaamse Gewest op het vlak van de openbare werken en het vervoer.

Het profijtbeginsel lost echter het probleem van de onmiddellijke financiering van de investeringen zelf niet op, omdat daartoe de nodige middelen in de aanloopfase van de investeringen ontbreken. Dit probleem kan opgelost worden door alternatieve financiering in enge zin.

Alternatieve financiering in enge zin

Dat kan ook door alternatieve financiering in enge zin, namelijk door het financieren van overheidsinvesteringen via privé-participatie, m.a.w. zonder weerslag op de begroting. In functie van het soort investering (strategisch belang, publiek karakter, noodzakelijk aan Vlaamse verankering) kan meer of minder eigendomsrecht, wel of geen beslissingsrecht aan de private sector worden verleend. In elk geval zal de overheid voldoende rendement moeten garanderen aan de privé-partner, maar zal ze ook voldoende concurrentie moeten inbouwen om normale marktvoorwaarden en gezonde partnerverhoudingen mogelijk te maken. Bovendien moeten bij deze gemengde initiatieven de publieke en de private partner in de rechten en opbrengsten en in de verplichtingen en kosten delen, elk in verhouding tot hun inbreng en inspanning (principe van de evenredige „lusten en lasten”).

Voor bepaalde overheidsinitiatieven kan een beroep worden gedaan op sponsoring vanwege de private sector, die in return bijvoorbeeld een imago van „good-citizen” kan pone- ren.

1.1.7. Globale aanpak is noodzakelijk

Een globale aanpak is noodzakelijk, en dat is juist de opdracht van het Structuurplan Vlaanderen : een dynamisch antwoord op de maatschappelijke evoluties, een afweging van de verschillende maatschappelijke belangen, kwaliteitsbewaking en een gefundeerde visie op het gewenst ruimte-gebruik in Vlaanderen.

Een structuurplan is nooit „af” : structuurplanning is een dynamisch proces. Het is bovendien meer dan alleen het resultaat van een afweging van sectoriële aanspraken ; de ruimtelijke kwaliteitszorg is een zeer belangrijk en wezenlijk onderdeel. In dit dynamisch geheel is plaats voor een vlotte aanpassing aan de maatschappelijke realiteit.

De huidige wetgeving op de ruimtelijke ordening is opge- maakt vanuit bepaalde plan- en proceduremodellen. Deze zijn te consistent voor de Vlaamse realiteit ; de volledige ruimtelijke ordening lijkt gereduceerd te zijn tot een formele aangelegenheid.

Tot op heden heeft men via de zogenaamde mini-decreten zeer partiële en acute problemen opgelost. Ondanks de herhaaldelijke beloften om de resultaten van deze partiële aanpassingen te evalueren en uit de conclusies hiervan een aan-

zet te geven tot een meer fundamentele aanpassing van de wet, is er tot vandaag geen globale herziening tot stand gekomen. Een nieuw decreet zal daarom gerealiseerd worden, waarbij de rechtszekerheid, de doorzichtigheid, de eenvoud van procedures en de afdwingbaarheid centraal staan.

1.1.8. Fenomeen van vraag en aanbod

Wil de Vlaamse overheid ook daadwerkelijk kunnen ingrijpen in de problematiek van de ruimtelijke ordening en de infrastructuur, met de daaraan verbonden **mobiliteitseffecten**, zal zij in voldoende mate het fenomeen van vraag en aanbod mee moeten beheersen. Dit noodzaakt aangepaste reglementering, bijvoorbeeld via het Structuurplan Vlaanderen en de voorschriften bij de gewestplannen : vestigings- en inplantingsbeleid, mobiliteitsbeleid. Dit vereist tevens een voldoende betrokkenheid bij het beheer en/of de eigendom van projecten, zoals bij de uitbouw van bedrijfszones, sociaal grondbeleid, kustverdedigingsbeleid.

Wanneer door ingrepen van de overheid extreme **meerwaarden** worden gerealiseerd, dienen deze voor een rechtmatig deel terug te vloeien naar de overheid, ten voordele van het herstel van evenwichten, o.m. op het vlak van de **ruimtelijke** ordening.

Dit schept derhalve mogelijkheden in het kader van de alternatieve financiering.

1.1.9. Overleg

In functie van onze bevoegdheden en naargelang de onderwerpen en problematieken zullen wij tevens meewerken in het nodige overleg met de Europese overheden, met de federale regering en met de andere gewestelijke executieven, ondermeer m.b.t. :

- de grensoverschrijdende problemen inzake ruimtelijke ordening en openbare werken
- het oplossen van de specifieke grootstedelijke problematiek ;
- de coördinatie van het mobiliteitsbeleid ;
- het regionaliseren van de bevoegdheden inzake gemeenten en provincies in een globaal pakket ; daardoor worden de middelen verzekerd die door het Vlaamse Gewest aan de gedecentraliseerde besturen ter beschikking worden gesteld, zodat deze een beter beheers-, begrotings- en **thesaurie-management** kunnen voeren. Zo zal een regeling tot stand moeten komen voor de doorstorting van de **personenbelasting** en de onroerende voorheffing aan de gemeenten ;
- de financiële en fiscale verantwoordelijkheid in het algemeen. In dit verband verwijzen wij naar de noodzaak de financieringswet van 16.01.1989 dringend te wijzigen, zodat de directe binding tussen de overheidsinvesteringen door het Vlaamse Gewest en de terugverdieneffecten aan die Vlaamse overheid ten volle kan spelen.

1.2. Mobiliteitsbeheersing

1.2.1. Naar een kwaliteitsverbetering van de mobiliteit

Vlaanderen dankt zijn welvaart in belangrijke mate aan zijn strategische ligging in West-Europa en aan zijn mogelijkheden inzake distributie van goederen en diensten. Een vlotte bereikbaarheid, o.m. langs de wegen en waterwegen, is

absoluut noodzakelijk voor de bescherming van de concurrentiepositie van onze economie. Uitgerekend op dat vlak stellen zich in toenemende mate problemen inzake congestie, tijdverlies, enz... , wat zich meer en meer vertaalt in economisch verlies. Bepaalde prognoses wijzen op een toename van het verkeersvolume met 40 à 50 % tegen het jaar 2005, tot zelfs 70 % tegen het jaar 2010.

Toch moet het groeiende mobiliteitsvraagstuk in al zijn oorzaken en effecten worden benaderd. Het toenemend verkeersvolume stelt onze samenleving voor blijvende problemen van verkeersonveiligheid, toenemende onleefbaarheid van de woonkernen in het algemeen en de steden in het bijzonder, en tenslotte van schade aan het leefmilieu. Ook deze negatieve effecten van de mobiliteit moeten een constante zorg zijn voor de overheid.

Het mobiliteitsvraagstuk heeft te maken met **dieperliggende** maatschappelijke oorzaken. Zo is er het ruimtelijk **spreidingsmodel** dat in de voorbije decennia door onze samenleving wordt gehanteerd. Anderzijds wordt de Vlaamse economie gekenmerkt door een aantal verschuivingen, zoals bv. het groeiend belang van de dienstensector en van de „just-in-time”-productie en -distributie van goederen. Bij de bevolking stijgt het autobezit nog steeds : bijna 1 op 2 Vlamingen bezit een wagen. Bovendien moet men rekening houden met een nog steeds stijgend aantal gezinnen. Verder zijn er m.b.t. de vrijetijdsmogelijkheden evoluties ; men gaat meer op vakantie, en de verplaatsingen tijdens binnenlandse vakanties gebeuren voor 84,5 % met de auto, terwijl dit percentage 60 % bedraagt voor de buitenlandse vakanties. Tenslotte spelen de arbeidsorganisatie, de fiscaliteit, de organisatie van het woon-werkverkeer, enz... een belangrijke rol in het mobiliteitsvraagstuk.

Uitgaande van deze omschrijving zal het beleid inzake openbare werken, ruimtelijke ordening en binnenlandse aanlegenheden mede bepaald worden door volgende fundamentele doelstellingen inzake mobiliteit :

1. de bereikbaarheid van de economische centra van Vlaanderen moet verbeterd worden, om de strategische positie van Vlaanderen te versterken. Van essentieel belang hierbij is o.m. de vlotte doorstroming van goederen en diensten ;
2. de verkeersveiligheid moet betekenisvol verbeterd worden, om alzo menselijk leed en materieel verlies in te dijken ;
3. een verdere toename van het fileprobleem moet vermeden worden, o.m. om sluikverkeer op secundaire **gewestwegen** te voorkomen ;
4. de negatieve gevolgen van het wegverkeer voor het leefmilieu moeten tot aanvaardbare proporties teruggebracht worden ;
5. de verblijfskwaliteit van de woonkernen moet verbeterd worden, om alzo verdere ruimtelijke versnippering met bijkomend verkeersvolume verder te voorkomen ;
6. de verplaatsingsmogelijkheden van minder mobiele bevolkingsgroepen moeten verbeterd worden.

1.2.2. Naar een geïntegreerd vervoersmanagement

De meeste verkeersdeskundigen zijn het erover eens dat een substantiële uitbreiding van de wegencapaciteit geen oplossing biedt voor het mobiliteitsvraagstuk. Dit sluit echter niet uit dat het wegwerken van knelpunten een zekere verruiming van de wegencapaciteit noodzakelijk kan maken.

Naast verkeerskundige redenen zijn er echter ook motieven van ruimtelijke, ecologische en financiële aard die ertoe leiden dat een substantiële capaciteitsuitbreiding niet aangegeven is. Zo zijn er in de komende jaren reeds aanzienlijke bijkomende financiële middelen vereist in functie van het onderhoud van het bestaande patrimonium, waaraan grote prioriteit moet worden gegeven. Indien bijkomende wegenprojecten overwogen zouden worden, zullen deze hun maatschappelijk nut moeten bewijzen door een geïntegreerd rapport, waarvan het mobiliteitseffectenrapport deel zal uitmaken.

De beheersing van het mobiliteitsvraagstuk noodzaakt een fundamenteel herstel van het verstoorde evenwicht tussen vraag en aanbod inzake vervoerinfrastructuur. Dat veronderstelt een geïntegreerd vervoersmanagement dat niet alleen de deelname aan het verkeer beheert, maar dat tevens de vraag naar capaciteit en de behoeften aan verplaatsingen beheerst (o.m. door beïnvloeding van de keuze van het vervoermiddel, van het tijdstip van de verplaatsing, van de lokatie, door substitutie van verplaatsingen, enz...). Bij deze basisoptie spreekt het vanzelf dat bepaalde projecten (bv. het geven van doorstromingsfaciliteiten aan het openbaar stads- en streekvervoer, de bevordering van auto-arme centra, het stimuleren van carpooling en van bedrijfsvervoerplannen) een collegiaal engagement veronderstellen van alle leden van het Ministerieel Comité Mobiliteit van de Vlaamse Regering.

1.2.3. Concrete beleidsopties inzake mobiliteit

Ruimtelijke ordening in functie van mobiliteitsbeheersing

In het verleden heeft de zoneringsplanologie de verschillende functies (wonen, werken, recreatie,...) uit elkaar getrokken en grote afstanden geschapen. Dit ruimtelijk model is zeer nadelig voor het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. Meer nog : het veronderstelt als mogelijkheden voorwaarde een vervoerssysteem dat gebaseerd is op het auto- en vrachtwagengebruik, en omgekeerd stimuleren het auto- en vrachtwagensysteem de ruimtelijke spreiding en vlaktevulling. Het ruimtelijk beleid dient op deze toestand een aangepast antwoord te geven, niet in het minst in functie van de mobiliteitsbeheersing.

M.b.t. de mobiliteit zal het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen op de eerste plaats de internationale bereikbaarheid van Vlaanderen moeten ondersteunen. Vlaanderen heeft zijn welvaart voor een belangrijk gedeelte te danken aan zijn strategische ligging in West-Europa en deze troef mag niet verloren gaan door congestieproblemen. In functie daarvan zullen de gebieden moeten worden vastgelegd, waar het zwaartepunt van de Vlaamse economische ontwikkeling in de komende jaren zal liggen.

Tevens moeten de algemene principes worden vastgelegd, die moeten gelden bij de inplanting van verkeersverwekkende infrastructuur, ondernemingen en instellingen. In dat verband is het lokalisatiebeleid fundamenteel. Hierbij gaat het vooral om het aanduiden van bereikbaarheidsprofielen aan de aanbodzijde (bv. lokalisatie van bedrijfstypes in welbepaalde zones). Anderzijds zullen aan de vraagzijde mobiliteitsprofielen moeten geschetst worden bij de aanvraag van bouwvergunningen door verkeersverwekkende instellingen en bedrijven. Deze profielen moeten blijken uit het „mobiliteitseffectenrapport”, dat zal worden geïntegreerd met eventuele andere noodzakelijke rapporten.

In het kader van de bevordering van het stedelijk wonen moeten de mobiliteitsaspecten opgenomen worden in de ko-

mende evaluatie van de gebieden, die prioritair in **aanmerking** komen voor stadsvernieuwing (bv. stationsomgevingen).

Principieel dient in het structuurplan Vlaanderen ook meer ruimte te worden gegeven aan de functievermenging, althans voor zover deze kan worden verzoend met de vereisten van de milieu-omgeving. Het plan zal dan ook aandacht moeten besteden o.m. aan oude verlaten industriegebieden die geherwaardeerd kunnen worden, en die vaak gesitueerd zijn bij oude assen van spoorverkeer of van de binnenvaart.

Voor zover het structuurplan Vlaanderen principes vastlegt in functie van de mobiliteitsbeheersing, zullen deze geconcretiseerd en uitgevoerd moeten worden op lokaal en vooral regionaal vlak. Daartoe zal het ruimtelijk structuurplan ook de vervoerregio's afbakenen, die bestaan uit de zogenaamde „stadsgewesten”, aangevuld met de belangrijkste **pendelgemeenten**.

In de Europese vervoerscontext en in het kader van de voortschrijdende internationalisering van de economie zal het gecombineerd vervoer voor het goederentransport bijzonder belangrijk worden. Daarom zal in een globaal kader onderzocht worden of de inrichting van bijkomende **overslagplaatsen** van de ene op de andere vervoerwijze wenselijk is en zo ja, waar deze plaatsen gelokaliseerd moeten worden.

Niet alleen in de ruimtelijke planning, maar ook in het concrete ruimtelijk beleid, wordt de mobiliteitsbeheersing een prioriteit. Belangrijke elementen hierbij zijn :

Projecten opzetten

Het opzetten van projecten, in samenwerking met de betrokken steden en gemeenten en de openbare **vervoermaatschappijen**, tot herwaardering van de omgevingen van stations met belangrijke opstapcijfers. Hierbij zal tevens rekening worden gehouden met de lijst van spoorwegstations, die in het kader van STAR 21 (het plan van de NMBS) worden vernieuwd of geherwaardeerd ;

Evaluatie parkeervoorzieningen

Het evalueren van de voorschriften inzake **parkeervoorzieningen**, die gelden bij het verlenen van bepaalde bouwvergunningen ; waar mogelijk zullen ze ook aangepast worden in functie van de mobiliteitsbeheersing.

Het beleid Openbare Werken als saneringsbeleid

Op vijf niveaus zal het beleid Openbare Werken een bijdrage leveren tot de beheersing van het mobiliteitsvraagstuk, zoals dat hierboven is omschreven in zijn oorzaken en effecten. Op al deze niveaus kan gesproken worden van een saneringsbeleid.

1. Het eerste niveau betreft het herstel van de **verkeersveiligheid**. Hierbij zal de aandacht verder blijven gaan naar het wegwerken van statistisch vastgestelde zwarte punten, naar aangepaste fietsvoorzieningen en naar het verderzetten van het doortochtenprogramma.

2. M.b.t. het herstel van de doorstroming van het verkeer zijn volgende elementen belangrijk :

— de internationale bereikbaarheid van de havengebieden zal worden bewaard en zo mogelijk verbeterd. Dit impliceert op de eerste plaats een beheersing van de regionale en lokale mobiliteit rond de havens, waardoor binnen de bestaande vervoerscapaciteit nieuwe mogelijkheden ontstaan voor het internationaal goederenvervoer ;

— op de tweede plaats zal gestreefd worden naar een spreiding van het goederenvervoer over de vervoersmodi en zal het intermodaal vervoer gestimuleerd worden. Zo kan een bescheiden verhoging van het vrachtvervoer langs het spoor of de binnenvaart bijdragen tot een substantiële ontlasting van het wegvervoer. Ook de rol van pijpleidingen mag hierbij niet worden verwaarloosd. Bij dit alles is een permanent overleg noodzakelijk tussen de Vlaamse Regering, de beleidsverantwoordelijken op het regionaal en lokaal vlak, de N.M.B.S., de Vlaamse Vervoermaatschappij, de havenautoriteiten en de verantwoordelijken uit de privé-sector voor de zeescheepvaart en binnenvaart. Op basis van een bijgestuurd ruimtelijk model moet dit permanent overleg uiteindelijk leiden tot een globaal vervoersstructuurplan ;

— structurele knelpunten op het wegen- en waterwegen-net zullen weggewerkt worden (o.m. met betrekking tot de file- en congestieproblematiek) ;

— een bijdrage zal geleverd worden tot projecten die doorstromingsfaciliteiten voor het openbaar stads- en streekvervoer organiseren, en die gepland worden in het Ministerieel Comité Mobiliteit van de Vlaamse Regering ;

— aangepaste fietsvoorzieningen moeten, voor de verplaatsingen op korte afstand, van de fiets een alternatief maken voor de auto. Speciale aandacht zal hierbij gaan naar gemeenten en kleine steden met een concentratie aan onderwijsinstellingen.

3. Het verderzetten van het doortochtenprogramma zal niet alleen bijdragen tot meer verkeersveiligheid, maar ook tot het herstel van de verblijfskwaliteit langs de gewestwegen in de bebouwde kommen.

4. Tot het herstel van de milieukwaliteit zal worden bijgedragen door een verantwoord aandeel van de **onderhouds**-kredieten te besteden aan groenaanplantingen, en door een aanmoediging van het hergebruik van inert bouwafval bij de wegeaanleg waar dit mogelijk is. Met betrekking tot de bestrijding van de geluidshinder zal, waar dit verantwoord is, gebruik gemaakt worden van het zogenaamde „**fluisterasfalt**”. Het indijken van geluidshinder langs autosnelwegen door plaatsing van geluidsschermen veronderstelt anderzijds de beschikbaarheid van belangrijke financiële middelen, en zal bijgevolg eerder spaarzaam worden toegepast.

5. Tenslotte wordt het herstel en het onderhoud van het bestaande wegen- en waterwegenpatrimonium een **topprioriteit**. Hier is een belangrijke inhaaloperatie noodzakelijk.

Stimuli voor het gemeentelijk mobiliteitsbeleid

Het beleid Binnenlandse Aangelegenheden zal eveneens een bijdrage, **weze** het in beperkte mate, leveren tot de beheersing van het mobiliteitsvraagstuk. Ook de gemeenten hebben een mobiliteitsbeleid te voeren waartoe hen momenteel de middelen ontbreken, vermits het Gemeentelijk **Investeringsfonds** te krap is om een aangepast verkeers- en vervoersbeleid te financieren.

Bij de evaluatie van het Gemeentelijk Investeringsfonds zal hiermee rekening worden gehouden. Als principe zal hierbij gelden dat de gemeenten op hun wegennet initiatieven moeten kunnen nemen m.b.t. de herinrichting van straten en pleinen, en aanvullende initiatieven inzake openbaar vervoer (buurtbussen, belbussen, disco-bussen, enz.. .). Ook de formule van een vrijwillige overeenkomst tussen de Vlaamse Gemeenschap en de steden en gemeenten zal in dit kader worden onderzocht.

1.3. Wegeninfrastructuur en Verkeer

In toepassing van het Vlaams Regeerakkoord zal ook het beleid inzake wegeninfrastructuur gevoerd worden vanuit de zorg voor de algemene verbetering van de kwaliteit van de samenleving, waarbij tevens de nodige aandacht wordt geschonken aan de individuele verlangens van de burger. Daartoe zal de wegeninfrastructuur, als onderdeel van het globaal mobiliteitsbeleid, gericht zijn op haar primaire doelstelling van bereikbaarheid van plaatsen en de mobiliteit van mensen en bedrijven. Zowel de interne effecten (bv. verkeersongevalligheid, files) als de externe effecten (bv. verkeersleefbaarheid, geluidshinder), die met verkeer verbonden zijn, zullen in het beleid de passende aandacht krijgen.

Concreet zal dit gericht zijn op een verhoging van de verkeersveiligheid en een verbetering van de verkeersleefbaarheid zowel voor de gebruiker als zijn omgeving.

Daarbij zal een bijzondere inspanning nodig zijn inzake onderhoud van het wegenpatrimonium om de opgelopen achterstand in de kwaliteit van de infrastructuur weg te werken. Mede hierdoor zal de veiligheid, het rijcomfort en de leefbaarheid van de omgeving verbeteren.

Verder wordt gestreefd naar een vluggere afwerking van tal van gestarte, maar aanslepende projecten. Dergelijke projecten zijn niet alleen onrendabel inzake investeringen, maar wekken tevens een terechte ergernis op bij de burger.

Tevens zullen aan de in- en uitgangen van de grote steden Park & Ride-parkings worden aangelegd ter bevordering van het openbaar vervoer. Ook zullen carpool-parkings worden uitgerust, ter aanmoediging van het gemeenschappelijk vervoer.

Voor dit alles zal een grondig en verantwoord **meerjarenprogramma** worden opgesteld, waarbij de administratie ten volle zal worden betrokken en waar ze derhalve ook haar volle verantwoordelijkheid zal krijgen. Bij dit programma zal voor de grensoverschrijdende tracés, zowel met de aanliggende gewesten als met de buurlanden, het nodige overleg gepleegd worden.

1.3.1. Wegenmanagement

Voor de realisatie van deze vooropgestelde doelstellingen zal concreet gewerkt worden vanuit een rollend **3-jarenprogramma**, dat gestuurd wordt door een wegenmanagement en een globaal infrastructuurplan. De uitwerking van een **termijnvisie** voor het wegwerken van de opgelopen achterstand in het wegenonderhoud en voor de voltooiing van tal van gestarte werken, is inderdaad van het grootste belang.

Binnen het vooropgesteld **3-jarenprogramma** zullen de noodzakelijke economische, ecologische en financiële doorlichtingen gebeuren zowel voor het vastleggen van de nodige prioriteiten als voor eventuele nieuwe accenten. In het kader van een globaal ruimtelijk structuurbeleid zullen, bij de aanleg van grote wegenprojecten, de passende geïntegreerde rapporten worden uitgevoerd (MER met **mobiliteitseffecten**). Bij het wegwerken van de onderhoudsachterstand zullen de prioriteiten hoofdzakelijk bepaald worden door het aspect „veiligheid”.

1.3.2. Inspraak op het provinciaal intermediair niveau

Bij het opmaken van de jaarlijkse investeringsprogramma's (fysische programma's) zullen onder meer in het kader van

het aangehaalde 3-jarenprogramma en van de reeds uitgevoerde studies en onteigeningen, de nodige prioriteiten en accenten worden vastgelegd.

Ter voorbereiding hiervan zal op provinciaal intermediair niveau inspraak en een gestructureerd overleg op gang gebracht worden met representatieve vertegenwoordigers van de publieke en private sector. Alleen op deze wijze is een democratische toetsing van de voorstellen van de Administratie met „wat leeft in de regio” mogelijk.

1.3.3. Vlaamse Wegentelefoon

Ook de burger en het bedrijfsleven kunnen constructief bijdragen tot het infrastructuurbeleid. Zo zal de „Vlaamse Wegentelefoon” worden opgericht : een initiatief dat de communicatie tussen de overheid (als wegbeheerder) en de burger (als weggebruiker) moet verbeteren. Via deze „Vlaamse Wegentelefoon” kan de burger zijn bijdrage leveren aan het infrastructuurbeleid. Hij kan immers vooral lokale, kleine ongemakken rapporteren, die daardoor snel en efficiënt kunnen worden opgelost.

Er zal tevens onderzocht worden of via sponsoring nieuwe middelen gecreëerd kunnen worden voor de dringend noodzakelijke reiniging van onze autosnelwegen en ringwegen.

1.3.4. Alternatieve financieringsformules

De kostprijs voor hoger aangehaalde onvermijdbare werken wordt begroot op een jaarlijks bedrag van 16 miljard BEF voor de komende 3 jaren, bedrag dat vervolgens geleidelijk kan worden verminderd tot 12 miljard BEF per jaar.

De huidige budgettaire ruimte, begroot op 11,038 miljard BEF, is dus onvoldoende. Er moet immers voorzien worden in het onderhoud van de wegen, de werken voor verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid, de werken voor buitengewoon onderhoud, de verkeersafwikkeling en de continuïteit van het wegennet, de werken voor aanleg van fietspaden en de herinrichting van wegen in functie van fietspaden. Hierin telkens begrepen de aankopen, onteigeningen en diverse uitgaven voor de uitvoering van deze werken. In dit bedrag zijn tevens de uitgaven voor oprichting, exploitatie en onderhoud van de elektrische en electromechanische inrichtingen en signalisatie op het gewestwegennet begrepen.

Het tekort aan middelen moet ten dele ingevuld worden door het Vlaams Infrastructuurfonds en door alternatieve financieringsformules.

1.3.5. Wegen van grensoverschrijdend belang

Sommige belangrijke gewestwegen zijn van grensoverschrijdend belang (zowel gewestelijk als nationaal). Ter illustratie dient vermeld dat de Ring om Brussel een uitgesproken intergewestelijke toevoerfunctie vervult. De transitfunctie wordt hierbij grotendeels door Vlaams-Brabant vervuld, wat haar provinciaal belang ver overtreft. Ongeveer 90 % van de Ring (van het vak Groot-Bijgaarden tot de Welriekende Dreef) ligt op Vlaams grondgebied ; hierdoor vallen ook 90 % van de investerings- en onderhoudskosten ten laste van het Vlaamse Gewest. Algemene ramingen voor deze werken worden momenteel respectievelijk op 2,5 miljard BEF en 0,5 miljard BEF begroot. Dit kan onmogelijk alleen door het Vlaams budget gedragen te worden.

Tussen de gewesten dient hiervoor een aangepaste verdeelsleutel te worden uitgewerkt.

1.3.6. De concrete aandachtspunten

1.3.6.1. Eerste prioriteit : het verhogen van de verkeersveiligheid

Van alle verkeersproblemen is ongetwijfeld de „onveiligheid” het item dat de burger het meest raakt. In 1989 vielen er op het Vlaamse wegennet 1.157 dodelijke slachtoffers, ll. 128 personen raakten ernstig gewond en nog eens 42.868 lichtgewond. Dat maakt in totaal 55.153 verkeersslachtoffers. Van deze letselongevallen gebeurde 51 % op het gewestwegennet, waarvan slechts 4 % op de autosnelwegen ; 25 % gebeurde binnen de bebouwde kom en 22 % buiten de bebouwde kom. De andere 49 % van alle letselongevallen werd genoteerd op het gemeentelijk en provinciaal net.

Het beleid zal erop gericht zijn het aantal letselongevallen in het wegverkeer gevoelig en zo maximaal mogelijk terug te dringen.

In het verleden heeft het domein van de verkeersveiligheid reeds het voorwerp uitgemaakt van talrijke beleidsmaatregelen, afgestemd op de 3 fundamentele componenten die deze verkeers(on)veiligheid bepalen :

- de verkeersdeelnemer ;
- het voertuig ;
- de omgeving of infrastructuur.

Hoewel het stuk voor stuk lovenswaardige initiatieven waren, is het eindresultaat niet geheel bevredigend.

Van voormelde drie componenten valt enkel de infrastructuur onder de bevoegdheid van Openbare Werken. Het beleid zal derhalve in 't bijzonder gericht zijn op het systematisch wegwerken van de objectief meest onveilige kruispunten en wegvakken. De Administratie en in het bijzonder de AVVG (Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen) zullen terzake de nodige voorstellen voor aanpassingen doen.

Prioriteit zal gegeven worden aan veiligheidsgevoelige onderhoudswerken, met name het opnieuw goed berijdbaar maken van in slechte staat verkerende wegvakken en kunstwerken (zie verder „Herstel van het patrimonium”). In het bijzonder wordt vermeld het wegwerken van spoorvorming op autosnelwegen en primaire gewestwegen.

De Administratie zal verder opdracht krijgen bijzondere aandacht te besteden aan het aspect „veiligheid” bij het ontwerpen van wegenisprojecten. Het concept van de weg dient aangepast te worden aan zijn omgeving en omgekeerd, waarbij daarenboven het dwarsprofiel in overeenstemming moet zijn met de verschillende functies van de weg en de toegelaten snelheid.

De inspanningen voor aanleg van fietspaden zullen vooral gericht worden op steden en gemeenten met hoge concentratie aan onderwijsinstellingen. Hierdoor zal aan de zwakke weggebruiker ook een grotere veiligheid geboden worden.

Tevens zal nagegaan worden of door de afwerking van aanslepende projecten (bv. ringwegen) de veiligheid op de oude trajecten niet gevoelig verbeterd kan worden. De mate hiervan zal mede de prioriteit bepalen voor uitvoering van dergelijke wegenprojecten.

Tenslotte dienen, in overleg met de nationale overheid, maatregelen getroffen om tot een betere naleving te komen van de opgelegde snelheidsbeperkingen. Uiteraard dienen

deze realistisch te zijn. De Administratie zal opdracht krijgen de signalisatie met betrekking tot de toe te passen snelheidsbeperkingen aan een grondige en kritische inspectie te onderwerpen. Snelheidscontroles zullen vooral dienen uitgevoerd binnen de bebouwde kommen (concentratie van ongevallen) en op de meest gevaarlijke kruispunten.

De middelen uit snelheidsovertredingen dienen maximaal geregionaliseerd te worden, zodat ze geaffecteerd kunnen worden op het budget van de Vlaamse Wegenadministratie, ter bijkomende dekking van de uitgaven voor het **wegenonderhoud** en vooral ter ondersteuning en verbetering van de verkeersveiligheid.

De behoeften aan veiligheidsvoorzieningen zijn helaas financieel te zwaar voor de middelen die ons hiervoor ter beschikking worden gesteld. Daarom zullen de budgetten worden georiënteerd in functie van vast te stellen prioriteiten met volgende criteria :

1. de objectieve onveiligheid : in principe hoe meer **letsel**-ongevallen, hoe hoger de prioriteit
2. de verkeersdruk, veroorzaakt door de verschillende verkeersstromen ;
3. de subjectieve onveiligheidsgevoelens, zoals dat blijkt uit petitie, protestacties.. .

1.3.6.2. Verkeersleefbaarheid langs gewestwegen

De doortochten van gewestwegen door bebouwde kommen geven aanleiding tot vaak zorgwekkende toestanden. Dit komt omdat het wegconcept van buiten de bebouwde kom meestal ongewijzigd doorloopt binnen de woongebieden. Het **wegbeeld** verandert er quasi niet en de automobilist ontvangt geen signaal van een gewijzigde rijomgeving. Hierdoor ontstaat een onaangepast rijgedrag, te hoge snelheden, te laag niveau en bijgevolg conflictsituaties met overstekende voetgangers, fietsers en allerlei activiteiten aan de rand van de weg.

Dergelijke wegvakken zijn dan ook zeer dikwijls onveilig en scoren in de ongevallenstatistieken relatief hoog. Bovenop deze onveilige toestand is er het hinderlijk verkeerslawaaï, het stof, de vervuilde lucht en de geringe bereikbaarheid te voet. De omgeving is niet langer leefbaar en de **woonactiviteit** langs dergelijke drukke verkeerswegen daalt.

Daarom zal het beleid zich tot doel stellen het evenwicht te herstellen tussen de verkeersfunctie van de weg en de verblijffunctie van de omgeving.

De „doortochtprojecten” zullen onverminderd en versneld worden voortgezet. Bij deze projecten zal daarenboven bijzondere aandacht gaan naar een betere doorstroming van het openbaar en gemeenschappelijk vervoer.

Gelet op de stijgende vraag van gemeenten naar **herinrichting** van hun doortochten en mede omwille van de beperkte middelen, zal ook hiervoor gewerkt worden met een **3-jarenprogramma**. Op basis van volgende objectieve criteria zal dit programma goedgekeurd en vastgelegd worden :

- het aantal **letsel**ongevallen op het opnieuw aan te leggen traject ;
- het al of niet bestaan van alternatieve wegen of **ringwegen** voor het doorgaand verkeer ;
- de verkeerscijfers voor het doorgaand en plaatselijk verkeer

- het eventueel combineren met andere uit te voeren infrastructuurwerken, bv. door de gemeente, door de N.V. Aquafin, . . . ;

- de eventuele beschikbaarheid van een gemeentelijk structuurplan, dat de doortocht beschouwt als structurerende as ;

- de eventueel vastgestelde nood aan woningrenovatie langs de doortocht of in de onmiddellijke omgeving ;

- de aanwezigheid van veelvuldig openbaar stads- en streekvervoer, dat doorstromingsfaciliteiten moet krijgen

Opdat zoveel mogelijk doortochten verbeterd zouden kunnen worden en rekening houdend met de budgettaire grenzen, wordt kostprijsbeheersing van deze projecten een noodzakelijke randvoorwaarde. Evenwel kunnen formules van co-financiering vanwege de gemeenten worden overwogen.

Door het beoogde herstel en betere berijdbaarheid van het wegennet (zie punt hierna) zal tevens het rijcomfort verbeterd worden. Hiertoe zullen vooral geluidsarme verhardingslagen zoals fluisterasfalt (open asfaltverharding) worden aangewend.

Naast hun geluidsarm effect voorkomen ze dat water opspat bij regenweer.

In de mate dat met open asfaltverhardingen (dit in combinatie met nodige herstellings- of aanpassingswerken) of met oppervlaktebehandeling van de rijweg de geluidsoverlast onvoldoende kan worden ingedijkt, zal het programma voor het plaatsen van geluidsschermen worden voortgezet. Centraal daarbij staat de bezorgdheid inzake blijvende stabiliteit en later onderhoud van deze schermen. Het moet echter duidelijk zijn dat deze werken kostenintensief zijn, zodat prioriteit wordt verleend aan projecten ten voordele van wijken die reeds bestonden of in uitvoering waren op het ogenblik dat de auto(snel)weg werd aangelegd of grondige wijzigingen onderging.

Ook hiervoor zijn echter formules van co-financiering in overweging te nemen.

Vooropgestelde doelstellingen zullen gerealiseerd worden vanuit een passend uitvoeringsprogramma, dat zal worden vastgelegd door toepassing van de prioriteiten op het meerjarenprogramma.

1.3.6.3. Herstel van patrimonium

Het wegenpatrimonium in Vlaanderen bestaat uit 850 km autosnelwegen en ringwegen, 5.850 km andere gewestwegen en 2.500 kunstwerken. Het aantal wagens in België nam van 2,9 miljoen in 1975 toe tot 4,26 miljoen in 1990.

Ons wegennet wordt uitermate belast door het intens en zwaar verkeer. Daarenboven stelt men vast dat de maximum toegelaten aslasten dikwijls ver overschreden worden. Dit legt een extra belasting op de verharding. Het is derhalve ook niet te verwonderen dat het wegenpatrimonium, bij gebrek aan onderhoud, op tal van plaatsen (zowel wegvakken als kunstwerken) zich in slechte en zelfs verouderde staat bevindt.

Vastgesteld wordt dat deze toestand steeds verergert om reden van onvoldoende ter beschikking gestelde onderhoudskredieten. In het bijzonder wordt gewezen op verschillende kunstwerken die aan totale vernieuwing of grondige herstelling toe zijn en op de spoorvorming op onze gewest- en

autosnelwegen. De kostprijs enkel voor het wegwerken van deze spoorvorming wordt geraamd op 1,3 miljard BEF.

In de huidige budgettaire toestand wordt voor het hele onderhoudsprogramma een bedrag toegekend van 2,4 miljard BEF, zijnde ongeveer slechts 0,5 % van de totale vervangwaarde van het patrimonium, die geraamd wordt op $\pm$ 432 miljard BEF. De feitelijke toestand en de ratio tussen het beschikbare onderhoudsbudget en de vervangwaarde van het patrimonium toont duidelijk dat inzake instandhouding van het wegennet duidelijk dient te worden bijgestuurd.

Een belangrijke inhaaloperatie voor het achterstallig wegenonderhoud is nodig.

Samen met de Administratie wordt een meerjarenprogramma opgesteld voor het wegwerken van deze onderhoudsachterstand. Hierin zullen prioriteiten worden ingebouwd om aldus tot een goedgekeurd rollend 3-jarenprogramma te komen. Aan de Administratie werd tevens een inventaris opgevraagd van prioritaire en onmiddellijk uit te voeren onderhouds- of herstellingswerken. Terzelfdertijd zal op wetenschappelijke wijze de onderhoudstoestand van het wegennet worden vastgesteld.

Tevens zal in samenwerking met de rijkswacht een strengere controle worden uitgevoerd op de toegelaten aslasten van de vrachtwagens.

De nodige kredieten voor uitvoering van het aldus opgesteld en goedgekeurd programma dienen voorzien te worden.

1.3.6.4. Wegwerken van lokale knelpunten

De aanleg van het wegennet is grotendeels voltooid. Nochtans stelt men vast dat op lokale plaatsen nog structurele congestie- of filevorming optreedt. Deze infrastructurele knelpunten zullen worden weggewerkt. Het fileprobleem moet trouwens ook via maatregelen in het kader van de Ruimtelijke Ordening worden beheerst (bv. geen nieuwe bedrijfszones langs de Brusselse Ring).

1.3.6.5. Afwerken van begonnen projecten

Anderzijds moeten sommige wegvakken nog worden afgewerkt of met elkaar verbonden.

Daarnaast resten er verschillende andere projecten van meer beperkte, lokale tot regionale schaalgrootte, waarvan de voltooiing uiterst nuttig en aangewezen is. Het gaat met name om het afwerken van onafgewerkte ringstructuren rond middelgrote steden. Voor tal van deze projecten werden reeds omvangrijke investeringen gedaan, hetzij in onteigeningen hetzij in infrastructuur.

1.3.6.6. Planmatige en meer efficiënte afwerking

Er wordt een analyse gemaakt van alle begonnen werken of projecten, waarvoor reeds onteigeningen werden uitgevoerd zonder dat de werken zijn begonnen.

Voor de afwerking van deze infrastructuurwerken zal ook vanuit een driejarenprogramma worden gewerkt. Voor sommige van deze projecten is een verdere maatschappelijke toetsing aangewezen. De investeringen zullen beoordeeld worden in geïntegreerde studies naar hun maatschappelijke rendabiliteit, de gecreëerde toegevoegde waarde, de tewerkstellingseffecten, de mobiliteitseffecten, de weerslag op het milieu, de ruimte en het energieverbruik.

Bij een grote druk of vraag om nieuwe wegen moet, met aangepast onderzoek en voorstudie, snel uitgemaakt worden

of het project wenselijk is of niet (een globaal infrastructuurplan, geen „Monster van Loch Ness”-effect).

1.4. Waterinfrastructuur en Zeewezen

De laatste jaren werd in de sector van de waterinfrastructuur de nood aan continuïteit in het investeringsbeleid sterk gevoeld. Deze continuïteit kan slechts verzekerd worden door een programmering op lange termijn.

Dit is reeds het geval in de havensector, waar een beleids-ondersteunend rollend tienjarenprogramma werd uitgewerkt. Ook in de sector van de binnenwateren is meerjarenplanning noodzakelijk.

De Vlaamse Regering zal door een gerichte, stimulerende en coördinerende politiek de bijsturingen verrichten die zich door wisselende economische en sociale omstandigheden opdringen. Daarbij zal worden gewaakt over de algemene maatschappelijke belangen, de inpassing van de projecten in een coherent ruimtelijk ordeningsbeleid en het respect voor de milieuproblemen.

In een structuurplan voor Vlaanderen zal eveneens de nodige aandacht aan de lange-termijnvisie voor infrastructuur moeten worden besteed.

Door de achtereenvolgende besparingsgronden vernauwde de budgettaire ruimte voor nieuwe infrastructuur, zodat een gedeelte van de investeringsmiddelen moest worden aangewend om het buitengewoon onderhoud en de vervangingsinvesteringen te financieren (vervangen van bruggen, sluisdeuren, electra-mechanische uitrustingen, enz.). Momenteel schieten deze middelen zelfs tekort om op structurele wijze in het onderhoud te voorzien.

Hierdoor degradeert het rijke patrimonium waarover Vlaanderen beschikt. Dit leidt tot gevaartoestanden voor de burgers, die de dagelijkse gebruikers van de infrastructurele kunstwerken zijn.

Er dient dringend bijkomende financiële ruimte te worden gecreëerd ter financiering van respectievelijk de onderhoudswerken uit veiligheid, het structurele onderhoud, de vervangingsinvesteringen, de afwerking van nuttige projecten in uitvoering en de nieuwe infrastructuur. Zoniet dreigt de continuïteit in het investeringsbeleid te breken en de socio-economische positie van Vlaanderen te verzwakken.

Deze spanning tussen schaarse middelen en substantiële behoeften noopt tot grote selectiviteit. In elk geval dient voorkeur gegeven aan projecten die een grote macro-economische en maatschappelijke rendabiliteit waarborgen.

Het Vlaams Infrastructuurfonds en alternatieve financieringsformules dienen dit structureel budgettair probleem te verzachten.

1.4.1. De Vlaamse zeehavens

a. Strategie voor de Vlaamse zeehavens.

De voortdurende groei van de wereldhandel leidt tot een stijging van het maritiem vervoer. In het overzees Europees vervoer staan de Vlaamse zeehavens in scherpe concurrentie met de buitenlandse havens. De Vlaamse zeehavens zijn belangrijk voor onze economie : zo bedroeg de toegevoegde waarde van de Vlaamse havensector in enge zin in 1990, exclusief de belangrijke havengebonden industrie, ruim 76

miljard BEF („Economische betekenis van de vervoerssector in de Belgische en Vlaamse Economie” 1991 - Openbare Werken)

Dank zij de centrale maritieme ligging van Vlaanderen, de kwaliteit en productiviteit van het aanwezige menselijk potentieel, het dynamisme van onze bedrijven en mits een gestadig en weldoordacht investeringsbeleid in infra- en suprastructuren kan men de slagkracht van onze havens in de range Le Havre-Hamburg niet alleen vrijwaren, maar ze nog verbeteren. Een belangrijke voorwaarde hiertoe is dat de vier Vlaamse zeehavens een complementaire samenwerking nastreven, alsook hun belangrijke troeven inzake infra- en suprastructuur uitspelen. Op deze wijze kan hun gezamenlijke concurrentiepositie verbeteren, de Europese en intercontinentale uitstraling versterken en kan een groter aandeel van de goederenstromen in de range opgeëist worden.

Het beleid van de Vlaamse Regering zal dan ook gericht zijn op de versterking van de internationale positie van de Vlaamse zeehavens. Deze beleidsstrategie dient vorm te krijgen in een aangepast investeringsbeleid, een moderne regelgeving voor het beheer van de havens en in weloverwogen bestuurlijke maatregelen.

b. Maritieme toegankelijkheid

De natuurlijke beperkte maritieme toegankelijkheid van de havens dient te verbeteren door intensieve baggerwerken, **ruiming** van wrakken, enz.

Om de evoluties in de scheepvaart te volgen wordt het noodzakelijk grotere bulkschepen in de havens te ontvangen en de containervaart minder tijgebonden te laten gebeuren. Verdiepingsprogramma's zullen zowel vanuit technisch, economisch als ecologisch oogpunt worden bestudeerd en zo mogelijk uitgevoerd worden.

Waterverdragen met Nederland

Het doel van de waterverdragen is de verbetering van de bevaarbaarheid van de Schelde naar de haven van Antwerpen op de Rechter-Scheldeoever, terwijl eveneens een betere toegankelijkheid wordt nagestreefd voor de Waaslandhaven, bij middel van het Baalhoekkanaal en de Baalhoeksluis. Hierbij dient opgemerkt dat de toegang tot de **Waaslandhaven** afhankelijk is van slechts één enkele sluis (Kallo-sluis) met beperkte afmetingen, wat een toestand is vergelijkbaar met die van de haven van Gent. Gestreefd wordt naar een toegankelijkheid van de Rechter-Scheldeoever bij laag water van 50 voet, terwijl voor de Baalhoeksluis 55 voet wordt voorzien.

Van Nederlandse zijde was van bij het begin van de onderhandelingen (1968) een bereidheid tot samenwerking, op basis van goede nabuurschap, en mits geen essentiële Nederlandse belangen hierbij werden geschaad. Nederland koppelde echter ook aan de Belgische vraag een verbetering van de kwaliteit van het Schelde- en Maaswater, alsmede een minimum debiet van de Maas in droge perioden.

Inzake de kwaliteit van het Schelde- en Maaswater kan van Vlaamse zijde worden verwezen naar de grote inspanningen, die in het kader van het Minaplan worden geleverd.

Wat de kwantitatieve aspecten van het Maaswater betreft, werd een oplossing uitgewerkt om in periode van grote droogte zowel in Nederland als in België spaarmaatregelen te treffen.

Bovendien moet de aandacht worden gevestigd op diverse internationale afspraken, die zowel door de nationale rege-

ring als door deze van de gewesten moeten worden nageleefd en die zonder twijfel een gunstige invloed zullen hebben op de waterkwaliteit.

Op basis van deze elementen moet het mogelijk zijn om zo spoedig mogelijk — wellicht voor het einde van 1992 — ontwerpverdragen op te stellen, die een oplossing kunnen betekenen voor de problematiek inzake de toegankelijkheid. Deze verdragen zijn van essentieel belang voor de toekomst van de haven van Antwerpen, en hiervan afgeleid, voor de sociaal-economische ontwikkeling van Vlaanderen.

Indien op nationaal vlak vertraging mocht optreden, zal de Vlaamse Regering, in afwachting van de regeling van de residuaire bevoegdheid, een Vlaams-Nederlands akkoord voorbereiden voor deze materies, die tot haar bevoegdheid behoren.

Sanering van de Beneden-Zeeschelde

De slibvlek die in de overgangsfase tussen zout- en zoetwater ontstaat, glijdt geleidelijk af van de Beneden-Zeeschelde naar de Westerschelde en bedreigt daar de kwaliteit van de waterbodem wat, onder druk van Nederland, noopt tot dringende maatregelen.

In de vergunning 1992-1994, die in het kader van de wet op verontreiniging van oppervlaktewateren door de Nederlandse overheid aan het Vlaamse Gewest verleend werd voor het terugstorten van onderhoudsbaggerspecie in de Westerschelde, wordt een saneringsprogramma van de Beneden-Zeeschelde opgelegd. Aldus wordt de maritieme toegankelijkheid van de haven van Antwerpen van dit saneringsprogramma afhankelijk gesteld.

Een definitieve oplossing voor de sanering van de onderwaterbodem van de Beneden-Zeeschelde bestaat in de bedrijfsmatige verwerking tot geconsolideerd slib alsmede de berging ervan.

In afwachting van de uitwerking van een definitieve oplossing zal de slib-baggerspecie geborgen worden in cellen (overdiepten) in de dokken op de Linkerscheldeoever.

Toegang tot de haven van Gent

Ook voor de optimalisering van de toegankelijkheid van de Gentse zeehaven is voorafgaandelijk overleg met en akkoord van Nederland vereist. De onderhandelingsmateries betreffen hier meer in het bijzonder de bouw van een sluis te Terneuzen en de verruiming van het kanaal Gent-Terneuzen op Nederlands grondgebied. Met het oog op de verdere uitbouw van de haven van Gent zullen de bilaterale besprekingen dan ook worden gestimuleerd en zo mogelijk worden afgerond. Anderzijds zullen de voorbereidende studies worden aangevat (kosten-batenanalyse, ecologische en technische voorstudies).

c. Stimulering van de transit- en distributiefunctie van de zeehavens

Door hun centrale ligging zijn de Vlaamse zeehavens voorbestemd een sterke rol te spelen in de opslag en distributie van goederen voor de Europese gemeenschappelijke markt.

De zeehavens zijn belangrijke knooppunten in het infrastructuurnet, waar overslag van goederen op de verschillende vervoersmodi plaatsgrijpt. De effectiviteit van het Vlaamse infrastructuurnetwerk bepaalt de goede werking van deze knooppunten. Het Europees concurrentievermogen van de zeehavens wordt in belangrijke mate door de aan- en afvoerverbindingen met het hinterland gedetermineerd.

Het beleid van de Vlaamse Regering is dan ook gericht op de versteviging van de distributiefunctie. Hiertoe is een aangepast investerings- en ruimtelijk ordeningsbeleid noodzakelijk.

d. Eigen rechtspersoonlijkheid en autonomie voor het havenbeheer.

De beheersstructuren van de havens moeten worden aangepast aan de moderne evoluties. Meer in het bijzonder zullen bij de voorrang initiatieven worden genomen om een breed kader te creëren en de armslag van de havens te vergroten middels een ruime autonomie, met de mogelijkheid om in te spelen op de eigenheid van iedere haven en ondersteund door een eigen rechtspersoonlijkheid en met eigen financiële verantwoordelijkheid.

Hierdoor kan een soepele werking tot stand komen, met een eigen management en personeel, waardoor een brede visie kan worden ontwikkeld via een bedrijfseconomische aanpak en besluitvorming, gericht op de noden en wensen van de privé-ondernemingen. Deze decretale regeling moet gelden voor de vier Vlaamse zeehavens, zodat een eenvormig beleid ten aanzien van de havenbesturen kan worden gevoerd.

Dit moet tevens de havenbedrijven toelaten zich ook naar het buitenland op een eigen wijze te profileren en een onderlinge samenwerking na te streven, waardoor de band tussen de vier Vlaamse zeehavens kan versterken.

Anderzijds is het eveneens noodzakelijk duidelijkheid te scheppen in het aandeel van de overheid in de haveninvesteringen en hiervoor een duidelijke juridische basis te scheppen. De Vlaamse Havencommissie vervult hierin belangrijk beleidsvoorbereidend werk.

e. Basisprincipes van het haveninvesteringsbeleid.

Afwerken en valoriseren wat reeds begonnen is

De investeringen die thans in uitvoering zijn, moeten afgewerkt worden om de budgettaire inspanningen die tot op heden geleverd werden, te valoriseren.

Het rollend driejarenprogramma (1992-1994) waarover de Vlaamse Havencommissie reeds advies verstrekt heeft, zal voorzien in de voortzetting en afwerking van de lopende programma's.

Voorrang voor renovatie en inbreiding

De oude havengedeelten kunnen nog een grote functionele rol spelen. Er moet vermeden worden dat het centrum van de havenactiviteiten zich steeds weer verplaatst naar de locaties waar nieuwe infrastructuur wordt aangeboden. Bovendien hebben de gewestplannen de bestemmingen van elk terrein in Vlaanderen vastgelegd. De ecologische bezwaren tegen verdere havenuitbreidingen krijgen meer en meer betekenis. Bij projecten met dezelfde socio-economische baten zal de voorrang uitgaan naar renovatie.

De verpaupering van oude, maar nog bruikbare **havengedeelten** moet vermeden worden, omdat dit leidt tot verspilling van ruimten en dure gronden. Oude haveninfrastructuur kan dikwijls, mits een oordeelkundige planning, omgevormd worden tot functionele overslagplaatsen, aangepast aan de noden van de moderne scheepvaart.

Het driejarenprogramma 1992-1994 bevat dan ook belangrijke renovatieprogramma's. De voornaamste hiervan zijn :

- renovatie van het centrale gedeelte van de Antwerpse haven ;
- de renovatie van de zone rond het Grootdok te Gent met inbegrip van de toegang ;
- de renovatie van het oude havengedeelte te Zeebrugge ;
- de renovatie van de haven te Oostende.

Oude havencentra die niet meer in aanmerking komen voor overslag, opslag en distributie van goederen kunnen terug geïntegreerd worden in de stedelijke agglomeratie. Ze kunnen door een aangepast ruimtelijk orderingsbeleid als watergebonden stadskernen (wonen, winkelen, dienstverlenende activiteiten en burelen) een eigen functionaliteit ontwikkelen. De realisatie van deze nieuwsoortige projecten kan bevorderd worden door nieuwe financieringstechnieken, waarbij de privé-sector zijn rol kan spelen. De valorisatie van oude havengedeelten moet ook toelaten om nieuwe haveninvesteringen te financieren.

Nieuwe investeringen

Nieuwe investeringen in basisinfrastructuur blijven noodzakelijk om de ontwikkelingen in de scheepvaart en de nieuwe los- en laadtechnieken te volgen. Dit blijft een voorwaarde om de Vlaamse havens in staat te stellen hun aandeel in de stijging van de goederentrafieken in de range Le Havre-Hamburg op te eisen en te vermeerderen.

Zo stelt men vast dat een toenemend gebruik van containers de traditionele stukgoedbehandeling stilaan verdringt. Zelfs pessimistische prognoses voorzien een stijging van de containertrafieken met minimaal 6 % per jaar tot minstens het jaar 2000. Om hierop in te spelen is het noodzakelijk mogelijke locaties voor containerkaaien grondig te onderzoeken en de bouw van de reeds geplande kaaien aan te vatten (cfr. Schelde-Containerkaai-Noord te Antwerpen en de Containerkaai te Zeebrugge). Door hun gemakkelijke bereikbaarheid veroorzaken containerkaaien een minimaal opentocht in de havens.

Anderzijds blijkt er in de diverse havens tevens nood te zijn aan diepwaterkaaien voor de overslag van primaire grondstoffen en aan Ro-Ro faciliteiten. Het onderzoek naar de economische haalbaarheid van de eerste fase van de Kluisendokken te Gent zal worden uitgevoerd. De bouw van het Verrebroekdok in de Waaslandhaven, waarover de Vlaamse Havencommissie reeds positief heeft geadviseerd omwille van de gunstige resultaten van de kosten-batenanalyse, is gewenst.

Voor een vlotte doorstroming van het binnenvaartverkeer door de haven is tevens de herbouw van de Royerssluis cruciaal. De studie voor de vernieuwing ervan wordt dan ook aangevat.

De beoordeling van de verschillende voorgestelde projecten zal gebeuren op basis van hun economische en maatschappelijke waarde, waarbij deze projecten de voorkeur genieten die hoge socio-economische rendementen vooropstellen.

De rol van de Vlaamse Havencommissie, als adviesorgaan voor investeringen in de havens, blijft hierbij van cruciale betekenis voor het uitbouwen van een evenwichtig investeringsbeleid in de Vlaamse zeehavens.

Deze rol zal de commissie moeten blijven vervullen, zoodat in een sereen debat en in alle objectiviteit over de opportuniteit van belangrijke investeringen kan worden geoordeeld.

Haven en leefmilieu

Bij de verdere uitbouw van de havenzones zullen bijzondere aanvullende maatregelen genomen worden om de milieu-overlast terug tot een minimum terug te brengen. Zo moeten ongunstige ecologische gevolgen van de havenactiviteiten voor de natuur en voor de bevolking beperkt worden gehouden.

Bij de eigenlijke haveninvesteringen zal aandacht gaan naar de aanleg van buffer- en groenzones, die de visuele schade en de gehoorschade tot een minimum beperken. Bij deze maatregelen hoort tevens de ecologisch verantwoorde bergingswijze van onderhoudsbaggerspecie.

Voor elke belangrijke investering in de havens zal steeds een milieu-effectenrapport opgemaakt worden, dat gelijktijdig met andere noodzakelijke studies wordt uitgevoerd.

1.4.2. Waterwegen en binnenvaart.

Het beleid en het beheer van de waterwegen spitst zich toe op twee hoofdfuncties. Naast de transportfunctie hebben de waterwegen een waterafvloeiende functie, waarvan de beheersing behoort tot één van de hoofdopdrachten van de beheerders der waterlopen. Aan deze laatste functie zijn een aantal aspecten verbonden, die onmiddellijk raken aan de veiligheid van de bevolking en aan de bescherming van de goederen.

De waterweg als transportdrager — hoofdassen op 1350 ton

De Vlaamse waterwegen ontsluiten het hinterland naar België en Frankrijk, terwijl de ontsluiting met Nederland via de Schelde-Rijnverbinding en met Duitsland, Frankrijk en Zwitserland via de Rijn op een uitstekende wijze verzekerd is.

Sinds vele decennia werden aanzienlijke bedragen geïnvesteerd, waarbij beoogd werd het Vlaams waterwegennet op Europees niveau te brengen, door de bevaarbaarheid van de hoofdassen tot op minstens 1350 ton uit te bouwen.

Door de werken op vele vaarassen tegelijkertijd aan te vatten zijn deze doelstellingen nog steeds niet gerealiseerd, waardoor de rendabilisering van de investeringen uit het verleden niet werden geoptimaliseerd. De planning van de verdere modernisering van de vaarwegen zal derhalve dienen gestroomlijnd met als doel de hoofdassen systematisch verder uit te bouwen en de huidige knelpunten weg te werken. Deze objectieven zullen vertaald worden in een rollend tienjarenprogramma, dat naargelang ogenblikkelijke noden de nodige flexibiliteit moet vertonen.

De beleidslijnen die voor het waterwegennet thans uitgetekend worden, zijn analoog aan deze van de zeehavens.

Verbetering van de hinterlandverbindingen van de havens

De zeehavens vormen de knooppunten van waaruit het binnenvaartnet vertrekt. De binnenvaart beschikt over een ruime transportcapaciteit, zodat ze in belangrijke mate kan bijdragen tot het verminderen van de verkeersproblemen verbonden aan de ontsluiting van de zeehavens. De modernisering van de hoofdvaarassen van de havens geniet hoge prioriteit. Het is dan ook logisch dat eerst deze scheepvaarassen verder worden gemoderniseerd, die de ontsluiting van de zeehavens bevorderen.

Afwerken en valoriseren wat reeds werd begonnen

Absolute prioriteit zal gegeven worden aan de afwerking van nuttige infrastructuurprojecten, die reeds in uitvoering zijn.

Meer in het bijzonder gaat het over de volgende dossiers :

Afwerking van de modernisering van het Albertkanaal

Sinds de start van de moderniseringswerken van het Albertkanaal midden de jaren zestig, sleept door chronisch gebrek aan budgettaire middelen de afwerking van het kanaal voor schepen tot 9000 ton steeds maar aan.

Het is dan ook noodzakelijk de modernisering van deze hoofdverkeersader naar de haven van Antwerpen af te werken en de voornaamste knelpunten nog weg te werken.

Hoewel er op dit ogenblik geen economische verantwoording bestaat om tot de uitvoering van het kanaal Oelegem-Zandvliet over te gaan, zal de reservatiestrook voor dit kanaal op het gewestplan behouden blijven.

Tegen een investeringsritme van 400 miljoen BEF per jaar kan de volledige verruiming van het Albertkanaal tegen 1996 voltooid zijn.

Verruiming van de Leie tot op 1350 ton

De ontsluiting van de Vlaamse zeehavens naar de belangrijke regio van Noord-Frankrijk gebeurt vanaf het Gentse via de Bovenschelde en via de Leie en is één van de meest belangrijke hoofdvaarassen van het Vlaams waterwegennet.

Alleen de Leie moet nog gedeeltelijk tot op 1350 ton verruimd worden.

De spoorbrug te Landegem in de lijn Oostende-Brussel vormt een eerste knelpunt. De afwerking van de spoorwegbrug wordt verdergezet. Ingevolge de beslissing van de Vlaamse Regering van 07.01.1991 wordt tevens een aanvang gemaakt met de uitvoering van het knelpunt van de Leie in de doortocht van Kortrijk. In een eerste fase wordt op korte termijn gestreefd deze werken zodanig te organiseren dat, mits een aantal beperkingen weliswaar, de scheepvaart op 600 ton kan gebracht worden. Omwille van de grote budgettaire impact wordt dit werk gefaseerd uitgevoerd en over verschillende begrotingsjaren gespreid. Een voorstel hieromtrent zal aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd.

Modernisering van het kanaal Brussel-Rupel

De modernisering van het Kanaal Brussel-Rupel, dat eveneens één van de belangrijke hinterlandverbindingen is, wordt intensief verdergezet. De afwerking van het kanaal is nog afhankelijk van enkele cruciale projecten :

— de vernieuwing, in twee fasen, van de spoorbrug te Ruisbroek ;

— de afwerking van de sluis te Hingene, zodat de huidige totaal versleten sluis van Wintam buiten gebruik kan worden gesteld.

Waterafvoer- en beheersing.

Patrimonium

Een aanzienlijke infrastructuur werd uitgebouwd om voor een goede waterafvoer te zorgen en voor de beheersing en de regeling ervan. In de loop der jaren werden belangrijke rivieren zoals de Schelde, de Leie, de Dender en de Ijzer gekalibreerd.

Het patrimonium dat werd uitgebouwd, is zeer omvangrijk en vergt een voortdurend en intens onderhoud.

Ook de omstandigheden waarin deze infrastructuur moet functioneren, zijn veranderlijk in de tijd. Zo zijn onder meer de verstedelijking van de samenleving, het uitbouwen van vele en vaak grote rioleringssystemen en het normaliseren van kleine waterlopen er vaak de oorzaak van dat de bestaande infrastructuur ontoereikend wordt om de **waterhoeveelheden** te verwerken.

Op de meeste plaatsen gaan de waterbeheersingswerken samen met de modernisering van de waterwegen voor de behoeften van de scheepvaart. Werken om de waterbeheersing te verbeteren worden op economische wijze gekoppeld aan moderniseringswerken.

Veiligheid tegen overstromingen bij tijrivieren.

Voor het gedeelte van het waterwegenstelsel dat aan tij onderhevig is, werd het SIGMA-plan uitgewerkt, waarvan de volledige realisatie nog steeds een belangrijk objectief is. De Ministerraad besliste op 18 februari 1977 het hele **Scheldebekken** te beveiligen tegen stormvloed op de Noordzee. De normen die bij de uitwerking van dit beveiligingsplan werden gehanteerd, zijn vergelijkbaar met deze van het Nederlandse DELTA-plan.

Het SIGMA-plan voorzag twee grote luiken ;

— het versterken en verhogen van de dijken, het aanleggen van overstromingsgebieden om het kombergingsvermogen van de rivier te verhogen en het uitvoeren van **compartimenteringen** ;

— het uitvoeren van een stormvloedkering op de Schelde te Oosterweel. Dijkverhogingen en -verzwaringen bieden immers nog geen afdoende **veiligheidsgraad** tegen overstromingen. De studie werd afgerond in 1980.

De toenmalige druk van indijkingen veroorzaakt nadelige ecologische effecten. De instandhouding en eventuele uitbreiding van de overstromings-, de slikken- en **schorregebieden** worden derhalve belangrijk. In deze gebieden kunnen onder meer de enorme slibhoeveelheden die zich in het **overgangsg gebied** tussen zout en zoet water ophopen, gecapteerd worden. De uitbreiding van deze gebieden moet afgestemd worden op de timing van de zuivering van de oppervlaktewateren.

Mede omwille van de gewijzigde ecologische inzichten is de actualisatie van de studie over de stormvloedkeuring uitermate gewenst.

Veiligheid van de burgers versus financiële middelen

De inspanningen die sinds 1977 geleverd werden, hebben de sanering van iets meer dan de helft van het dijkenbestand opgeleverd.

Het eerste luik voor de verdere afwerking van het **SIGMA**-plan vergt echter nog een bedrag van 6 miljard BEF. Voor het jaar 1992 werd een bedrag van 0,5 miljard frank voorgesteld.

Veiligheid van niet-tijgebonden waterwegen

Bij deze waterwegen gaat de aandacht naar de grenszones in Limburg, de aanpassingswerken aan de nieuwe stuw te Evergem en de bouw van een keersluis te Beernem ter verbetering van de waterbeheersingsproblematiek in het Gentse.

Onderhoudsbaggerwerken en ecologie

Als gevolg van de verontreiniging van het oppervlaktewater bevat een gedeelte van de onderhoudsbaggerspecie zware verontreinigingen, waardoor het bergen van de specie, hetzij op de wal, hetzij onder water met bijzondere zorg zal moeten gebeuren om de verder verspreiding van de verontreinigingen te beperken. Dit alles zal de kostprijs van de onderhoudsbaggerwerken aanzienlijk verhogen. De kostprijs kan gereduceerd worden door enerzijds een algehele verbetering van de waterkwaliteit door bestrijding van de vervuiling aan de bron, en anderzijds door betaalbare bergingsmethoden verder te ontwikkelen.

Behoud van het patrimonium

Ook voor de binnenvaartwegen moet speciale aandacht gaan naar de instandhouding van het patrimonium. Buiten de bruggen, waar voor de risicokunstwerken reeds een uitgebreide inventaris bestaat, moet ook voor de andere kunstwerken (sluizen, kaaimuren, stuwen, dijken, . . .) in het kader van een rollend driejarenprogramma een prioriteitenlijst uitgewerkt worden om binnen de budgettaire mogelijkheden eerst de meest risicovolle situaties aan te pakken.

Aldus zullen in de komende jaren systematisch **verschillen**de bruggen en kunstwerken worden hersteld of herbouwd.

Daarnaast noodzaken de gevolgen van stormen en overstromingen dikwijls tot onmiddellijke ingrepen om de veiligheid van de burgers te garanderen. In de begroting wordt hiervoor voor 1992 dan ook een vrij substantieel krediet voorbehouden.

Promotie van de binnenvaart.

De binnenvaart is een verkeers- en milieuvriendelijke oplossing. Vergeleken met het wegtransport en zelfs met het spoor verbruikt de binnenvaart aanzienlijk minder energie per ton-kilometer getransporteerde goederen, terwijl de lawaaioverlast nagenoeg onbestaande is.

De promotie van de binnenvaart, waartoe reeds een aanzet door de Vlaamse Regering werd gegeven door de oprichting van de VZW „Promotie van de Binnenvaart”, dient te worden verdergezet. Campagnes voor de sensibilisering en daadwerkelijke tussenkomst van de overheid voor de spreiding van het vrachtvervoer over de verschillende vervoersmodi worden van essentieel belang.

Ruim overleg, ook met de nationale regering, omtrent de mogelijkheden van het spoorverkeer in relatie tot het **binnen**vaartgebeuren is een noodzaak voor de verdere ontwikkeling van beide vervoersmodi. Het is veeleer de complementariteit van deze beide vervoersmodi die aan bod moet komen dan wel hun concurrentiële posities. Deze complementariteit moet tot uiting komen in de aangerekende tarieven, wat de leefbaarheid van de beide transportmiddelen ongetwijfeld ten goede zal komen.

De bouw van overslagplaatsen langs de binnenwateren moet gestimuleerd worden. Privé-initiatieven voor de bouw van overslagkaaien op strategische plaatsen langs de binnenwateren zullen worden ondersteund. Hierbij dient een decretale regeling te worden uitgewerkt voor de tussenkomst van het Vlaamse Gewest in de bouw van overslagkaaien. Een Masterplan voor Vlaanderen van alle mogelijke en nuttige inplantingsplaatsen voor overslagfaciliteiten langs de binnenwateren zal worden uitgewerkt. Hierbij zullen alle aspecten zoals economische haalbaarheid, bereikbaarheid en eco-

logische wenselijkheid worden onderzocht. Voor de verwezenlijking ervan zal onderzocht worden of alternatieve financieringstechnieken kunnen aangewend.

Het beleid zal erop gericht zijn te trachten, met allen die met het binnenvaartgebeuren te maken hebben, een consensus te bereiken over regelgevende maatregelen, die in staat zijn de binnenvaartsector opnieuw te activeren.

1.4.3. De kustverdediging

Niet alleen is een optimale kustverdediging belangrijk, maar tevens heeft het patrimonium zelf omwille van zijn multifunctionele rol als natuurgebied, toeristisch-recreatief gebied, havengebied, woon- en werkgebied een bijzondere hoge waarde.

De interactie tussen water enerzijds en stranden, duinen, dijken, schorren en slikken anderzijds is van uitzonderlijk belang voor het vervullen van elk van deze functies. Het in stand houden van het veiligheidsniveau van de zeewering staat hier centraal.

Uit veelvuldige waarnemingen van de kustmorfologische veranderingen is gebleken dat het veiligheidsniveau niet overal even hoog ligt en dat maatregelen noodzakelijk zijn om die veiligheid overal tot een aanvaardbaar minimum op te tillen.

Om tot een adequaat beleid te komen is een beleidsondersteunend document, gestoeld op jarenlange ervaring en studies, onmisbaar. Een eerste opdracht is het opmaken van een wetenschappelijk verantwoord beleidsdocument „Kunstverdedigingsbeleid voor de toekomst”. Hierbij zal de aandacht niet alleen gaan naar concrete infrastructurele ingrepen zoals strandsuppleties, bouwen van strandhoofden, zeedijkversterkingen, enz. . . . , maar ook naar de ecologische gevolgen van deze maatregelen, de ruimtelijke ordeningsaspecten, enz.

Het voeren van een adequaat kustverdedigingsbeleid, waarvoor het Vlaamse Gewest uiteindelijk de verantwoordelijkheid draagt voor de burger, wordt bemoeilijkt omdat het Vlaamse Gewest niet alle duinstroken in eigendom heeft. Daarom zal ook normatief werk dienen verricht ; een „Duin-decreet” om het beheer van de kunstverdedigende duingordel maximaal in de handen van de overheid te geven is een hoge prioriteit. Dit impliceert de mogelijkheid om ingrepen te doen in privé-duingebieden.

Ook moeten, voor het beheer van de stranden, aan de tijd aangepaste concessiecontracten met de kustgemeenten worden afgesloten.

Een dergelijk kustverdedigingsbeleid dient gestoeld te worden op waarnemingen, zowel vanaf de landstrook als vanuit de zee. Deze waarnemingen vormen trouwens de basis van de belangrijke stormwaarschuwingdienst, die ondersteund wordt door de verdere uitbouw van een eigen hydro-meteorologisch voorspellingsstation. Essentieel blijft de goede functionering (onderhoud) en de verdere uitbouw van de waarnemingspunten in zee (meetpalen, meetboeien, . . .)

Deze metingen-infrastructuur vormt een essentiële schakel in het internationaal Noordzee-meetnet en garandeert een maximale Vlaamse bijdrage in de multilaterale samenwerking tussen de Noordzeestaten in het kader van de internationale samenwerking en verbintenissen.

1.4.4. De zee

De bevoegdheden van het Vlaamse Gewest blijven op dit ogenblik beperkt tot de aspecten kustverdediging, maritieme toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens en de veiligheid van de scheepvaart op zee.

Het aspect „toegang tot de Vlaamse zeehavens” spitst zich vooral toe op de onderhouds- en verdiepingsbaggerwerken van de vaargeulen in zee (2100 miljoen BEF voor 1992) en op de wrakkenruiming. Deze laatste activiteit is opgenomen in het meerjarenplan, waarbij de nodige kredieten worden uitgetrokken.

De baggerwerken in zee voor het op diepte houden van de vaarpassen vormen het voorwerp van nauwkeurige observaties en doelgerichte studies. De objectieven zijn tweeledig : enerzijds de kostprijs van de baggerwerken beperken, anderzijds de mogelijke negatieve invloeden op het maritieme milieu opsporen en neutraliseren. Een meerjarig studieprogramma hierover werd opgestart en heeft de verdere ontwikkeling tot doel van een uitgebreid informatie- en monitoringsysteem voor de baggerwerken. Deze inspanningen kaderen trouwens in de verplichtingen die België en dus ook Vlaanderen op zich heeft genomen in het kader van de Conventie van Oslo en de London Dumping Convention.

1.4.5. Het vissershaven- en jachthavenbeleid

Het beleid inzake de infrastructuur voor vissershavens (Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge, Zeebrugge) en jachthavens (Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge, Zeebrugge) wordt bepaald samen met nationale en andere regionale instanties (o.a. BLOSO). Het overleg tussen de bevoegde ministers en diensten zal geactiveerd worden om zo een betere lange-termijnvisie te ontwikkelen.

De inspanningen inzake jachthavens richten zich vooral op Nieuwpoort. Ook de realisatie van een marina en jachthaven te Knokke-Heist kan onderzocht worden, waarbij alternatieve financieringstechnieken voor de uitvoering van infrastructuurwerken dienen overwogen

2. BESPREKING

Vooraf vraagt een lid in de commissiebesprekingen voortaan ook de afgevaardigde van het Rekenhof te horen. Deze vraag dient aan het Bureau van de Vlaamse Raad te worden gesteld.

Vervolgens hebben meerdere leden opmerkingen gemaakt en vragen gesteld over diverse problemen. We hebben hierna, met het oog op de leesbaarheid van het verslag, deze bespreking per onderwerp weergegeven. Sommige concrete vragen zijn gerubriceerd bij de betrokken secties of programma's (zie artikelsgewijze bespreking).

Splitsing bevoegdheden

Verschillende leden hebben ernstige vragen over de splitsing van het pakket infrastructuur bij twee Ministers. Hoe kan men met zulke regeling komen tot een goed en ernstig geïntegreerd beleid qua Verkeer en Openbare Werken ? De ont koppeling tussen beide onderdelen is nefast aldus deze leden die het betreuren dat dan als gevolg daarvan, achteraf, een ministercomité voor de mobiliteit moet worden opgericht met alle problemen van dien met betrekking tot timing, coördinatie, complementariteit enzovoort.

Een lid hierin bijgetreden door andere leden vindt het dan weer wel goed dat de bevoegdheden Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden zijn samengevoegd. Want dan kan men wel komen tot een geïntegreerde en complementaire aanpak, zoals trouwens blijkt uit de omvangrijke beleidsverklaring van de Gemeenschapsminister met de terechte titel : „Vlaanderen in Beweging” ; Spreker noemt het mobiliteitsprobleem een van de grote uitdagingen voor de samenleving. Een centraal gelegen land als België is natuurlijk afhankelijk van het vlotte doorstromen van het verkeer, waaraan onverbrekkelijk zijn gekoppeld de even belangrijke problematiek van veiligheid, vrijwaring van het leefmilieu, bereikbaarheid e.d.m. De meeste verkeersslachtoffers vallen in de bebouwde kommen en in de steden stellen zich grote problemen van leefbaarheid en ontstedelijking. Dat laatste fenomeen doet zich nu ook al voor in de kleine gemeenten. Het uit het aanzwellen van de verkeersstroom ontstane probleem van het lawaai en het toenemend ruimtebeslag stelt toenemende milieuproblemen.

Vanuit zijn fractie kan spreker deze beleidsverklaring volmondig bijtreden. Een ander lid van die fractie spreekt van een fris document waarin “de beweging,, ook in de cijfers kan worden vastgesteld. Hij stelt echter vast de bewegings- of beleidsruimte van het departement steeds beperkter wordt. Een te groot deel van het budget, vooral voor de wegen, zal in de toekomst naar onderhoud gaan.

De Gemeenschapsminister dankt de sprekers voor de positieve opmerkingen en betreurt uiteraard ook de doorgevoerde splitsing van het bevoegdhedenpakket, maar wijst erop dat de Vlaamse Executieve optreedt als een collegiaal college dat als dusdanig overlegt, beslist en uitvoert. Voor de sector Verkeer is het zo geregeld dat Gemeenschapsminister Sauwens het initiatiefrecht heeft.

trendbreuk

Een ander lid heeft het over een trendbreuk in de sector, sinds de beleidsnota van Gemeenschapsminister Sauwens in 1989, nota waarin andere accenten werden gelegd vanuit het beleid. Het betrokken lid vraagt zich echter af of de administratie uit dat departement de trendbreuk wel heeft gevolgd. Het lid vermoedt dat zij nog steeds zijn ingesteld op hun vroegere manier van denken en beslissen, zoals bv. is gebleken uit hun gebrekkige medewerking aan het doortochtenprogramma. Is het de bedoeling van de Gemeenschapsminister verder te gaan met hogervermelde trendbreuk, aldus de vraag van het lid.

Een ander lid verheugt zich ook over de trendbreuk maar ziet een aantal tegenstrijdigheden o.m. de praktijk waarin men knelpunten oplost door ze te verschuiven naar andere knelpunten. Ook het bevorderen van autoarme centra juicht het lid toe, maar hoe wordt dit gerealiseerd als men ziet dat carpooling nog in de beginfase staat.

De Gemeenschapsminister antwoordt hierop bevestigend : er zijn rond mobiliteit, werken en infrastructuur nieuwe inzichten gegroeid, die een grote verandering in het beleid, met nieuwe accenten, hebben te weeg gebracht, maar de Minister vraagt geduld : men kan niet op één dag een bocht van 180 graden maken, en de voorbeelden van carpooling, autoarme centra e.d. zijn goede initiatieven, die men echter de kans moet geven om verder te ontwikkelen.

Verband beleid — begroting

Spreker, hierin bijgetreden door verschillende andere sprekers, heeft gezien de korte periode onvoldoende zicht op de vertaling van het beleid naar de cijfers van de begroting voor 1992. Hij zal dit aspect — zeker voor 1993 — kritisch bekijken.

Wat de vertaling van het beleid in de cijfers van de begroting betreft, verwijst de Gemeenschapsminister naar de toelichting van een van zijn medewerkers bij de technische aspecten van de begroting, en vooral naar de begroting van 1993 waar dit pas zeer goed zal terug te vinden zijn.

Afwerking projecten

Een lid wijst ook op een passage in de beleidsverklaring, van de Gemeenschapsminister waarin sprake is van het afwerken van bestaande projecten. De vraag is wat men daarmee bedoelt. Is het nog wel zinvol de in de gouden jaren zestig ontworpen projecten in hun geheel en allemaal te voltooien. Moeten al die projecten niet stuk voor stuk worden bekeken en opnieuw geëvalueerd, zodat sommige kunnen worden geschrapt. Moeten er nog wel nieuwe wegen, ringwegen e.d.m. worden voltooid, op basis van achterhaalde plannen ?

De Gemeenschapsminister antwoordt hierop dat het de bedoeling is bij de afwerking van de projecten geen dwaze plannen vol te houden maar dat het wel de plicht is om goede projecten tot een einde te brengen, indien zulks na het opnieuw bekijken van de situatie evident nodig is. Indien de projecten betwist of achterhaald zijn dient er een mobiliteits-effectrapport te worden opgesteld.

Beleid en management

Een lid vindt dat de beleidsverklaring — want het is volgens hem geen echte beleidsnota omvangrijk en doordacht is, maar vraagt zich af of er wel genoeg beleidsruimte is, m.a.w. voldoende middelen.

Tevens heeft het lid heel wat vragen over de relatie tussen beleid en management, dus de interne capaciteit om dit te doen. Is het administratieve apparaat waarover men beschikt efficiënt genoeg ingericht, is de communicatie tussen beleidsvorming en uitvoering goed uitgebouwd ? Hoe gebeurt follow-up van de beleidsbeslissingen en worden die op een gefundeerde manier geëvalueerd ? Is er voldoende beleidsondersteuning door deskundigen ? Door een efficiënt beheer en goed bestuur kan heel wat bespaard worden en komen er dus meer middelen vrij. Het betrokken lid noemt de opdracht van dit departement een gigantische opdracht omdat zoveel waarden (mobiliteit, veiligheid, milieu, bereikbaarheid, economie, ruimtelijke ordening) aan bod moeten komen en tegenover mekaar moeten worden afgewogen. Om die reden betreurt het lid de opdeling van de bevoegdheden over verschillende departementen.

De Gemeenschapsminister vindt het door het lid gestelde vragen zinvol. Een goed management is nodig. In zijn departement zijn er wekelijks vergaderingen met het topkader van het departement om op systematische wijze te plannen en te doen uitvoeren waarbij de interrelatie tussen al de betrokken waarden wordt bekeken en afgewogen. Dit overleg gebeurt met de diverse directeurs-generaal onder leiding van de secretarissen-generaal, die beleidsinzichten aanreiken die dan worden doorgepraat. Daarover wordt gerapporteerd zodat de follow-up efficiënt kan gebeuren.

Daarna moet ook de planning concreet ten uitvoer worden gelegd, en via een zogenaamd businessplan worden de kredieten vastgelegd, de opvolging van de vastleggingen bewaakt, de procedure van het dossier alsmede de timing opgevolgd. Deze werkwijze wordt enthousiast toegepast en er is nog heel wat positieve motivatie aanwezig.

De Gemeenschapsminister waarschuwt voor al te groot optimisme i.v.m. mogelijke besparing van grote sommen bij een efficiënt beheer. Tijdige betaling van facturen zal het

moeten ophoesten van verwijlintresten vermijden, dat is dan een maatregel van goed beheer maar het zullen in het grote budget steeds marginale bedragen blijven.

Meerjarenplanning

Meerdere leden voeren over dit aspect het woord.

Een lid stelt vast dat de Gemeenschapsminister een **meerjarenplanning** wil invoeren die bindend is, maar er is toch nog steeds het principe van de annaliteit van de begroting. Hij vindt dit een optimistische kijk op de zaak en wijst op een programma van waterwegen, gepland voor 10 jaar en dat na 30 jaar nog niet af is.

Een ander lid ziet liever de planning gebeuren in het kader van een algemeen structuurplan Vlaanderen, dat thans in de maak is. De Gemeenschap kan een algemene oriëntatie geven waarmee alles samenhangt : eens de keuze gemaakt van de kernen en groeipolen, volgt de rest daaruit. Het is die eerste keuze die van beslissend belang is.

De Gemeenschapsminister kan begrijpen dat er een zeker **scepticisme** bestaat met betrekking tot de meerjarenplanning.

Alleszins heeft de Gemeenschapsminister de wenselijkheid geuit en de intentie verwoord om ter zake initiatieven te nemen, waarmee hij hoopt dat ze door de Commissie worden gesteund. Hij hoopt dat de Commissie ermee akkoord kan gaan dat, wil men een zekere continuïteit bereiken in de sector, men tot een vorm van dwingende meerjarenplanning moet komen, die weliswaar rekening moet houden met de annaliteit van de begroting maar waarvan het principe slechts kan worden gewijzigd onder bepaalde voorwaarden.

Alternatieve financiering — infrastructuurfonds

Verschillende leden maken hierover diverse opmerkingen. Volgens een lid is het wel een toverwoord, maar geen toverformule. De term wordt veel te vaak misbruikt en in de meeste gevallen staat hij gelijk met debudgettering. In de weinige gevallen dat alternatieve financiering toch echt wordt toegepast, blijkt — zoals in het geval van de Liefkenshoek-tunnel — de overheid een onbetrouwbare partner te zijn. Daar heeft de overheid zich gemoeid met de hoogte van de toltarieven, heeft ze nagelaten de verbinding met de E 19 te realiseren, zodat het rendement van de tunnel zeer laag is en is er daarenboven nog een onvoldoende signalisatie naar de tunnel toe. Het lid betreurt dat door dit ongelukkige precedent het toepassen van de alternatieve financiering bezwaard is.

Een lid stelt i.v.m. het contract van de Liefkenshocktunnel dat de overheid ter zake toch niet met alle schuld mag worden overladen. De juiste inhoud van het contract zal duidelijk worden als de juridische uitspraak is geveld. Het lid vraagt dus te wachten met krasse uitspraken daarover, want wij kennen de juiste toedracht niet.

Volgens sommige leden is dit probleem gekoppeld aan dat van het Vlaams Infrastructuurfonds, dat volgens een lid beter mobiliteitsfonds zou heten. Hoe zal dit fonds worden gespijsd (door nationale dotatie of door bv. een spitsurenvignet ?), waartoe zal het specifiek worden aangewend e.d.m., zijn vragen die door meerdere leden worden gesteld.

De Gemeenschapsminister verwijst voor de vragen over het infrastructuurfonds naar de discussie over het **programmadecreet**, als een meer geschikte aanleiding. Daar zal dit

probleem ten volle aan bod kunnen komen, alsmede bij de bespreking van de begroting voor het begrotingsjaar 1993.

Het scepticisme over alternatieve financiering van een bepaald lid kan de Gemeenschapsminister begrijpen, naar aanleiding van de ontwikkelingen rond de Liefkenshoektunnel. De Gemeenschapsminister heeft aan een onafhankelijke instantie een juridisch advies gevraagd dat klaarheid moet scheppen in de bepalingen van het contract, met name of het precies zo bepaald is als de eisers beweren en of de overheid dan ja of neen in gebreke is gebleven. Einde mei zou dit juridisch advies klaar zijn en dan kan de Gemeenschapsminister dit voor de Executieve brengen. Er zal ook nog moeten duidelijk worden of er bewezen kan worden dat er een oorzakelijk verband bestaat tussen de deficitaire toestand van de uitbating en de zogenaamde schuld van de overheid inzake het niet aanleggen van sommige verbindingswegen. De Gemeenschapsminister wenst dit ook eerst te laten uitzoeken, vooraleer ter zake uitspraken te doen.

Verwijzend naar het voorbeeld van het spitsurenvignet door een lid gesuggereerd als een mogelijk middel tot fondspijsing, waarschuwt de Gemeenschapsminister voor detailvoorstellen of partiële voorstellen voor de onmiddellijke behoeften. Die moeten worden vermeden en men moet gaan naar een globale aanpak, die bestaat uit een globaal engagement t.o.v. inspanning die men van bepaalde groepen vraagt.

Verkeersmoeilijkheden — Weginfrastructuur

Een lid is van oordeel dat de voornaamste moeilijkheden nog steeds liggen bij de ongedisciplineerdheid van de weggebruiker. Drie vierde van de verkeersopstoppen kunnen worden opgelost, zo bv. het laden en lossen van vrachtwagens zou beter moeten geregeld worden in de zin van een los- en laadverbod tijdens de spitsuren. Hetzelfde voor wat betreft de huisvuilophaling in steden en op smalle kleinere wegen. Efficiëntere tijdschema's kunnen hier veel oplossen, aldus het lid.

De Gemeenschapsminister verwijst naar het idee van de convenant met de gemeenten, wat een mogelijkheid inhoudt om ter zake samen met de gemeenten naar de gepaste maatregelen te zoeken.

WATERVERDRAGEN

De verwachting van de Gemeenschapsminister om deze klus te klaren tegen het einde van het jaar wordt door een lid als zeer optimistisch bestempeld.

De inspanningen door Wallonië te leveren voor de kwaliteit van het Maaswater zullen de struikelsteen blijken te zijn, aldus nog het lid, dat suggereert de door Wallonië gevraagde eis van de aanleg van het kanaal Oelegem-Zandvliet te beantwoorden met een Vlaams-Nederlandse eis voor zuiver Maaswater. Dit laatste wordt door een ander lid afgewezen : men mag een zo vitaal dossier niet nog eens verzwaren met iets, dat er niets mee te maken heeft. Zo compliceert men de zaken nog meer en dan geraakt men er zeker niet uit.

De Gemeenschapsminister gaat met deze laatste stelling akkoord en vindt dat men enkel "positieve,, koppelingen moet doen. Hij wijst tevens op het hoopvolle element van het bezoek van Minister May-Weggen, zijn Nederlandse collega van Verkeer en Waterstaat. Dit bezoek en de door haar gedane uitspraken hebben hoge verwachtingen gewekt, aldus de Gemeenschapsminister.

De samenstelling van de nationale delegatie van Belgische kant en de vertegenwoordiging van de Gewesten daarin, wordt thans voorbereid door de federale Minister W. Claes van Buitenlandse Zaken.

De Gemeenschapsminister constateert daarenboven dat er m.b.t. de zuivering van het Maaswater ook van Waalse kant een nieuwe aanpak zichtbaar is. Wallonië moet wel beseffen dat het ondertekenen van verdragen ook het aanvaarden van zekere consequenties meebrengt, wat niet altijd is gebeurd en wat een verkleinde geloofwaardigheid van de Waalse gesprekspartner in Nederland als resultaat heeft gehad.

Maar de Gemeenschapsminister heeft goede hoop dat er in Wallonië wat in positieve zin is veranderd en dat men daar zal rekening houden met grotere inspanningen m.b.t. de waterzuivering.

Containerparken aan het Albertkanaal

De geplande containerhaven op het Albertkanaal te **Meerhout** doet vele vragen rijzen. Een lid wenst de stand van zaken te kennen. Komt dat project tot een uitvoering en waar? Het lid wil ook het statuut van de **exploitatie**maatschappij kennen alsmede de kostprijs en het betreffende begrotingsartikel, waarop het eventueel is ingeschreven.

Over dit dossier, de zogenaamde containerkade Meerhout, waarvan de Dienst voor de Scheepvaart een voorstander is, zal een beslissing vallen ten laatste over twee maanden, aldus de repliek van de Gemeenschapsminister, hoewel vanuit de Antwerpse havenkringen wordt getwijfeld of dit wel de ideale inplantingsplaats is gezien de afstand van de Antwerpse haven. De Dienst van de Scheepvaart houdt echter eveneens rekening met de desiderata van de belangstellende bedrijven en meent dat de rendabiliteit absoluut gewaarborgd is onder de voorwaarden zoals thans besproken met de bedrijven.

Een lid wijst op de recente mijnsluitingen in Limburg en argumenteert dat men daar toch nuttiger zo'n kade zou kunnen gebruiken met het oog op de reconversie dan met de voorgenomen locatie het geval is.

De Gemeenschapsminister zegt dat een onderzoek te **Beringen** heeft uitgewezen dat daar alvast geen belangstelling is. Wel zou een bijkomende mogelijkheid voor Genk onderzocht kunnen worden met het oog op de activiteiten van Ford. Dan zou er een dubbele locatie kunnen zijn en daar is de Gemeenschapsminister niet tegen. Ondertussen kan de tijd nuttig worden gebruikt met het oog op het verwerven van grond, echter onder voorbehoud van een **uiteindelijke** beslissing.

Onderzoek van bruggen

Naar aanleiding van de recente instorting van een brug te Melle vraagt een lid de stand van zaken i.v.m. de zogenaamde ziekten van de bruggen. Zijn er nog meer bruggen in slechte conditie en hoeveel wordt voorzien om hieraan te verhelpen, aldus de vragen van het lid.

Er is inderdaad een recent onderzoek m.b.t. de staat van de bruggen gebeurd aldus de Gemeenschapsminister. Er is gebleken dat van de 37 bruggen die aan een zogenaamde Inspectie A (= eerste visuele controle op de uitwendige kenmerken van degradatie) zijn onderworpen, er slechts 3 bruggen geen bijkomende controle behoeven. 34 bruggen worden

dus wel onderworpen aan een zogenaamde Inspectie B, wat een meer doorgedreven controle is m.b.t. de betonweerstand, scheuren, voorspankabels en dit door middel van doorgedreven technieken zoals radiografieën, sclerometerproeven, grammagrafieën e.d.m. Er worden dus 34 bruggen aan deze Inspectie B onderworpen.

De bruggen zijn van het type waarvan de verankering in het vast landhoofd is bevestigd door middel van trekkabels.

Noord-zuid-verbinding Limburg

Hierover is nog steeds geen beslissing gevallen, aldus een lid, hoewel de verkeerssituatie meer en meer om een beslissing vraagt.

Wat is de stand van zaken of wil men het probleem **nogmaals** vooruitschuiven door steeds maar nieuwe studies.

Over dit probleem bestaat grote gevoeligheid, aldus de Gemeenschapsminister, die voldoende gekend zijn. Dit project past in hetgeen de Gemeenschapsminister heeft vooropgesteld in zijn beleidsverklaring, namelijk het afwerken van bestaande stukken. Voor bepaalde delen is geen betwisting en die worden afgewerkt, zoals het deel tot **Hechtel**. De Gemeenschapsminister stipt aan dat nog geen enkele MER is uitgevoerd, maar wel een verkeersknelpuntenonderzoek e.d.m. De inspecteur-generaal van de directie Limburg zal dus weldra een bouwdoossier neerleggen samen met een MER voor de betwiste gedeelten.

Sponsoring onderhoud wegen

Dit idee, met name om voor bepaalde stukken van wegen het onderhoud te laten financieren door sponsoring van bedrijven, stoot vele leden tegen de borst.

Eventueel zou dit kunnen gebeuren door verenigingen als Via **Secura** e.d.m. Het zou beter zijn de weggebruiker te sensibiliseren voor een betere attitude ter zake.

Men grijpt niet met enthousiasme naar dit middel, aldus de Gemeenschapsminister. Als we de mogelijkheden van de middelen moeten afwegen naar de dagdagelijkse behoeften, dan zitten we weldra op het bot.

Op het totaal van 434 miljard frank van het patrimonium, geeft de overheid 2,5 miljard frank, of 0,5 % voor onderhoud van dat patrimonium uit, wat fataal moet leiden tot een degradatie van het patrimonium.

Wat wij ter zake zullen doen wordt reeds lang in het buitenland toegepast en is daar op grote schaal toegepast. Het betrekken van particuliere bedrijven en verenigingen kan ook een effect van verantwoordelijk maken van de verbruikers tot gevolg hebben, aldus de Gemeenschapsminister.

Vervoersregio's

In plaats van kris kras probleempunten aan te pakken, vindt een lid het beter dat men eerst zou nakijken waar de meeste problemen van mobiliteit zich voordoen ; om zo te komen tot een omschrijving van de meest prioritaire vervoersregio's. Volgens spreker zal Antwerpen een van de meest prioritaire vervoersregio's blijken te zijn. Op die manier kunnen dan de problemen globaal worden aangepakt. Daarover gaat de Gemeenschapsminister akkoord.

Doortochtenprogramma — Convenant met de gemeenten

Hierover vragen meerdere leden uitleg. Een lid dringt er op aan dat dat programma in een versneld tempo wordt doorgevoerd in samenwerking met de gemeenten. Cofinanciering door die gemeentebesturen is dan des te gemakkelijker, wat volmondig wordt beaamd door de Gemeenschapsminister. De convenant is een ideaal instrument voor dat doel.

Fietspadenplan

Hier ook dringen meerdere leden aan op een versnelde realisatie en nieuwe manieren van aanpak, naar analogie met wat is gebeurd i.v.m. de autowegen (versnelde onteigeningen e.d.m.). Een lid is aangenaam verrast door het pleidooi i.v.m. fietsvriendelijke stads- en dorpskernen. Het lid bepleit de invoering van “fietsluizen”. Een ander lid pleit ervoor fietspaden aan te leggen in de bedding van de Gewestwegen.

De samenwerking met de gemeenten om tot bovenlocale programmering te komen voor fietspaden, gewestwegen, e.d.m. kan op ideale manier gebeuren via een convenant met de gemeenten, aldus de Gemeenschapsminister en de suggestie van het lid om te komen tot versnelde onteigeningen voor fietspaden, naar analogie met de gemeentewegen, wordt genoteerd.

Beplanting en veiligheid

I.v.m. de prioriteiten voor verkeersveiligheid waarschuwt een lid er voor voorzichtig te zijn met de aanleg van nieuwe ringwegen. Dit brengt vaak nog harder rijden en meer ongevallen mee.

Op vraag van hetzelfde lid deelt de Gemeenschapsminister mee dat men voor 150 miljoen frank voor het onderhoud van bermen is gegaan naar 450 miljoen frank nu. Dat is veel en dat kan inderdaad worden teruggedrongen. Voor het onderhoud van beplantingen gaan we naar convenanten met de gemeenten, waarbij wordt overeengekomen dat het departement de aanplantingen doet, op voorwaarde dat de gemeenten daarna het onderhoud voor hun rekening nemen. De Gemeenschapsminister gaat akkoord met de door het lid gemaakte opmerkingen over de veiligheid en de aanleg van nieuwe ringwegen.

Relatie tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening

Dit probleem wordt gesteld door verschillende leden. Een lid stelt ter zake vast dat de aanleg van sommige industriële locaties niet congruent is met de mobiliteitsinzichten.

Een lid wil een mobiliteitsplan voor gans Vlaanderen, maar een ander lid stelt daar tegenover dat beter wordt gesproken over een totaal structuurplan voor Vlaanderen, hierin bijgetreden door een ander lid dat de relatie tussen beide factoren alleszins een basisprobleem vindt voor de mobiliteit.

De Gemeenschapsminister beaamt dat : dit wordt de grote opgave, alle aspecten (zoals behoeften, bestemmingen) van de mobiliteit komen bijeen in het algemeen structuurplan Vlaanderen en dat zal finaal bepalend worden voor de structuren en de daaruit volgende concrete plannings van infra-

structuur en ruimtebeslag, BPA's inbegrepen. Maar deze discussie is gemakkelijker te voeren en tot een goed einde te brengen op het academische vlak dan op het terrein zelf.

BPA's

Een lid vindt dat deze BPA's vanuit het criterium van een goed management moeten worden bekeken. Omdat ze van belang zijn voor de materies hier behandeld vraagt het lid wat de stand van zaken is i.v.m. de BPA'S.

De Gemeenschapsminister deelt mee dat de vragen van de gemeenten tot uitvoering van BPA's, opgesteld vóór 5 februari en indien minstens de ontwerper is aangesteld en het plan is goedgekeurd door de gemeenteraad, door de Vlaamse Executieve, volgens de afgesproken strenge criteria zullen worden behandeld en beoordeeld, d.w.z. volgens een aantal vuistregels gehanteerd de laatste 4 à 5 jaren, over de BPA's na 5 februari meegedeeld, wordt geen beslissing meer genomen.

Ronde punten

Deze zijn volgens een lid in alle opzichten superieur voor het overschakelen en doorstromen van verkeer in verschillende richtingen. Het is gebleken dat zij veiliger en efficiënter zijn.

De Gemeenschapsminister kan dit standpunt bijtreden.

Parkeervoorzieningen

Een lid vraagt hierover duidelijke taal. Nieuwe parkeervoorzieningen in de binnenstad zuigen nieuw verkeer aan en zorgen voor grotere verkeerscongestie. Men moet ertoe komen dat men in de binnensteden niet meer mag parkeren. Parkeermogelijkheden moeten des te meer worden voorzien in de nabijheid van stations, metrohaltes, e.d.m.

Verkeerslichten — Groene golf

De doorstroming van het verkeer op gewestwegen en de aansluiting op het openbaar vervoer zou volgens een lid veel beter op mekaar kunnen afgestemd worden via betere timing door de zogenaamde groene golf.

De Gemeenschapsminister verwijst hiervoor weer naar de te maken convenant met de gemeenten om de doorstroming op de wegen die door verschillende instanties worden beheerd mogelijk te maken (gemeentewegen, provincie- en gewestwegen). Overigens waarschuwt de Gemeenschapsminister er voor d.m.v. de zogenaamde groene golf de uiteindelijke oplossing van alle verkeersproblemen te verwachten. Het betrokken lid verduidelijkt dat hij voornamelijk bedoelde dat de groene golf vooral voor het openbaar vervoer dient te worden gerealiseerd.

Gewestwegen — reclame

Een lid wijst op de wanorde in de reglementering m.b.t. de reclame. Er zijn ter zake zo dikwijls wijzigingen in de reglementering geweest inzake borden, lichtreclames, e.d.m. dat niemand er nog wijs uit geraakt. Gevolg daarvan is dat er wildgroei en chaotische toestanden ontstaan, waardoor er onduidelijkheid in de signalisatie ontstaat, die dan weer te vermijden ongevallen veroorzaken. Het lid vraagt de Gemeenschapsminister dat daaromtrent orde op zaken wordt gesteld.

Signalisatie

Aansluitend daarbij heeft het lid het in het algemeen over de tekorten in de signalisatie : beschadigde borden, **oncorrec-**te aanduidingen, te veel aan aanduidingen, signalisatie die overbodig is enzovoort. Zulke toestanden veroorzaken bij de automobilist veel verwarring en kunnen ook aanleiding geven tot onnodige ongevallen.

Beplantingen

Een lid merkt op dat de beplantingen in gans het land sterk zijn geuniformiseerd. Men rijdt door groene tunnels en die zijn overal dezelfde. Het lid suggereert dat men aan het landschap aangepaste beplantingen zou overwegen, rekening houdend met het verschillende aard van het landschap van polders, heidegebieden, Hageland, Vlaamse Ardennen, Kempen enz.

De Gemeenschapsminister dankt de spreker voor zijn suggesties en zal ze ten gepasten tijde aan de administratie overmaken.

Personeel

Het personeel van het departement is niet meer zo jong, vooral in de sector van de ingenieurs. Wordt er wat gedaan aan de aanwerving van jonge mensen, aldus de vraag van een lid.

De Gemeenschapsminister beaamt dit : de jongste ingenieurs is 40 jaar oud en de laatste aanwerving van ingenieurs dateert van 13 jaar terug.

Onderzoekscentrum wegen

Op vraag van een lid wordt in bijlage 3 informatie gegeven over het Onderzoekscentrum voor de Wegen te Sterrebeek dat voor de drie Gewesten werkt en dat wordt gespijsd door 0,8 % van de openbare aanbestedingen.

Overleg provincie-gemeenten

De vraag om dit overleg beter en breder te structureren lijkt voor de Gemeenschapsminister terecht. Niet alleen moeten er gesprekken tussen provincie en gemeenten op gang komen, maar ook kunnen daarbij betrokken worden de GOM, alle belanghebbende milieus (economische en eco-

logische), want zoals het lid vraagt moet het overleg zo breed mogelijk worden gevoerd, dus niet alleen over wegen maar ook over andere infrastructuur, en uiteraard over leefmilieu-problematiek in de breedste zin. De inspecteur-generaal van de buitendiensten is perfect bij machte om dit gesprek te organiseren en te begeleiden.

B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

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

Vooraf wijst een lid nog bij wijze van algemene opmerking op twee cijfergegevens.

Op blz. 169 van document 13 (Toelichtingen) wijst een lid op een cijferfout m.b.t. de transferten. De Gemeenschapsminister legt uit dat het cijfer "630,0,, miljoen frank in de eerste kolom foutief werd afgedrukt en dient vervangen door het cijfer "38,5,, miljoen frank.

Het totaal van de kolom dient dan gelezen als "897,1,, miljoen frank.

Verder heeft het lid het nog m.b.t. sectie 84 — wegen — over het verschil tussen de vastleggingskredieten (10,7 miljard frank) en de ordonnanceringskredieten (8,5 miljard frank), verschil dat steeds groter dreigt te worden. Wat is hiervan de oorzaak ?

De Gemeenschapsminister antwoordt dat hij het door het lid vermelde cijfer van 8500,3 miljoen frank ordonnanceringskredieten, de saldi van 1991 dienen opgeteld om de vergelijking te kunnen maken. Deze bedragen, wat sectie 84 betreft, 1451,1 miljoen frank. De totaal beschikbare ordonnanceringskredieten belopen derhalve $8400,3 + 1451,1 = 9954,4$ miljoen frank. Aldus zijn de totalen van zowel de vastleggingskredieten als van de ordonnanceringskredieten van dezelfde orde van grootte.

1. PROGRAMMA 81 — WATERWEGEN EN BINNENVAART

1.1. Inleiding

Voor sectie 81 (waterwegen en binnenvaart) zijn de artikelen 18, 55, 66, 79 tot 81 en 105 opgenomen, dit laatste betreffende het Vlaams infrastructuurfonds.

Volgende toelichtingen worden hierbij verstrekt :

Het art. 33.01.81 zoals door de bevoegde administratie voorgesteld, dient opgenomen in art. 19 (opsomming en toelating i.v.m. toelagen, sub. programma nr. 81)

Het voorstel van de bevoegde administratie i.v.m. N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel, werd onderschreven. (decreetsartikel 80)

Op de begroting 1990 was onder sectie 81 — art. 51.05 een krediet voorzien als investeringstoelagen aan de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel, voor de moderniseringswerken op het kanaal Brussel-Rupel, deel Vlaams Gewest.

Op de begroting 1991 werd hiervoor geen krediet meer ingeschreven. Dit was gesteund op het beginsel dat vanaf 01.01.1991 het Vlaamse Gewest zelf als bouwheer zou optreden voor de moderniseringswerken en deze werken dus zou aanrekenen op de sectie 81 — art. 73.03.

Dit nam niet weg dat voor het uitvoeren van de lopende contracten, waarvoor de N.V. Zeekanaal als bouwheer optrad, de nodige voorzieningen dienden getroffen om tot de vastlegging en ordonnancerings van de investeringstoelagen voor uitgaven voor herzieningen e.d., te kunnen overgaan.

In de aanpassing van 1991 werd onder artikel 21 een bepaling opgenomen die toelaat deze verbintenissen aan te rekenen lastens de basisallocatie 73.0381. Voor 1992 wordt eenzelfde regeling voorgesteld.

Een globaal cijfermatig overzicht beslissing Vlaamse Executieve (sectie 81) (in mln.) ziet er als volgt uit :

	1991 aangepaste kredieten	1991 reële aanrekeningen	1992 ontwerp
NGK	1.081,5	1.0815	897,1
VK	1.8685	1.812,9	1.9935
OK	2.645,9	1.437,8	660,3+1.326,6 (saldi OK)

NGK = Niet gesplitste kredieten

VK = Vastleggingskredieten

OK = Ordonnanceringskredieten

Er wordt verduidelijkt dat het Kabinet Openbare Werken ter zake instemde met de door de bevoegde administraties ingediende voorstellen.

Deze betreffen technische administratieve wijzigingen, zoals de actualisering van de uitgavenbegroting 1992 uitgaande van het bestaande ontwerp met voorstellen tot aanpassing van de decretale bepalingen en van de voorziene kredieten voor de verschillende secties.

Voor de andere uitgaven waren de compensaties slechts ten dele binnen de Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen mogelijk.

Verder is dit de vertaling in cijfers als gevolg van de beleidsverklaring van de Vlaamse Regering.

In de beleidsverklaring wordt het transport via de waterweg als een alternatief gezien voor het vervoer via de weg. Deze zeer terechte optie is te vertalen in een aantal technische-administratieve aanpassingen aan de begroting m.b.t. de promotie.

Daarnaast vereist zulke optie eveneens een substantiële verhoging van het investeringsprogramma. De hieraan verbonden meeruitgaven werden op 555 miljoen frank in vastleggingskredieten voorgesteld.

Wegens de gespannen begrotingssituatie kon het voorstel in de algemene uitgavenbegroting vooralsnog niet opgenomen worden door de Vlaamse Executieve. Door het tot stand brengen van het Vlaams Infrastructuurfonds is van hieruit wel een ernstige bijkomende inspanning ook ten gunste van de binnenvaart mogelijk.

Verder dient er op gewezen dat in het Ontwerp van Programmadecreet een bepaling werd opgenomen m.b.t. de afschaffing van de gemeenschappelijke rekening voor de voorhaven te Zeebrugge.

In uitvoering van de beslissing van de Vlaamse Executieve van 24 juli 1991 (zie VE/PV/1991/30-punt 16) werd op 4 oktober 1991 een overeenkomst afgesloten tussen het Vlaamse Gewest (vertegenwoordigd door de heren G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve en J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer) en de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen over de opheffing van de gemeenschappelijke rekening van de voorhaven te Zeebrugge en het ter beschikking stellen van het gewestelijke aandeel in deze gemeenschappelijke rekening aan het Vlaamse Gewest.

Vermits deze overeenkomst een wijziging impliceert van de overeenkomst van 20 september 1928 tussen de Staat, de stad Brugge en de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen, die goedgekeurd werd door de wet van 2 april 1929, moet deze overeenkomst nu ook door de Vlaamse Raad goedgekeurd worden. Dit kan best gebeuren door het indienen van een artikel ter zake in het programmadecreet.

Op te merken valt dat principieel geopteerd werd voor een gedeeltelijke uitbouw van de jaagpaden langsheen de waterwegen tot fietspaden die alzo in het algemeen netwerk van fietspaden over het Vlaamse Gewest kunnen geïntegreerd worden.

Deze beslissing is ingegeven door het feit dat de aanpassing gebeurt met als hoofdzakelijk doel fietspaden te creëren. De aanleg van deze routes is in 't algemeen beduidend minder duur dan de uitbouw van fietspaden langsheen gewestwegen, gelet op de dichte stand van de bebouwing aldaar die in sommige gevallen zelfs de tot stand bringing van een veilige en aangenaam te gebruiken fietsverbinding onmogelijk maakt. Langs de vaarwegen stelt dit haast nooit problemen. Het betreft hier een totale geraamde uitgave van 223,3 mln. frank.

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

1. Inzake de niet gesplitste kredieten

De vermindering van 1081,5 mln. reële aanwending in 1991 naar 897,1 mln. in 1992 is quasi volledig te verklaren doordat op art. 14.03 (onderhoudsuitgaven) een uitsplitsing werd verricht. De ontvangsten van de watervang worden volledig toegewezen naar het Vlaams Infra structuurfonds en verdwijnen uit de algemene middelen van de Vlaamse Gemeenschap.

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

Op de toelage aan de Dienst voor de Scheepvaart (art. 32.04.81) wordt een overeenkomstige korting opgelegd door de Vlaamse Executieve (van 307,5 mln. naar 262,6 mln.) gezien ook hierin grotere verantwoordelijkheid voor eigen inkomsten en verbetering van het vermogensrendement haalbaar geacht wordt.

De overige niet-gesplitste kredieten worden behoorlijk op peil gehandhaafd of stijgen nog.

2. De vastleggingskredieten zijn het meest van belang op gebied van beleidsruimte. In globo evolueren zij van 1812,9 mln. in 1991 (reële aanwending) tot 1993,5 mln. in 1992, hetzij bijna 10 % in meer.

De groei situeert zich in hoofdzaak op het eigenlijke investeringskrediet van de waterwegen (art. 73.03.81 : van 1130,0 mln. naar 1323,0 mln., hetzij +17 %)

3. De beschikbare ordonnanceringskredieten bestaan uit

- a) de nieuw toegekende kredieten
- b) de overgedragen beschikbare saldi van 1991

In totaal zijn aldus 1986,9 mln. ordonnanceringskredieten werkelijk beschikbaar voor 1992, t.o.v. 1437,8 reële aanwending in 1991. De stijging wordt o.m. verklaard door de grotere inspanningen met betrekking tot de promotie van de binnenvaart.

1.2. Bespreking

Een lid vraagt hoeveel de belasting op de watervang en op de plezierboten heeft opgebracht.

Er wordt meegedeeld dat de belasting op de watervang vanaf juli 1991 113 miljoen frank opbracht, en de belasting op de plezierboten 7,8 miljoen frank, eveneens vanaf juli 1991. De geraamde ontvangsten op jaarbasis bedroegen respectievelijk 200 miljoen frank voor de watervang en 12 miljoen frank voor de plezierboten, zodat het resultaat redelijk kan worden genoemd.

I.v.m. het mogelijk gebruik van de realisatie van het kanaal Oelegem-Zandvliet als wisselmunt voor de zuivering van het Maaswater, — een van de elementen voor de uitvoering van de waterverdragen, — heeft een lid grote reserves. Men moet de zaken niet compliceren door steeds nieuwe eisen in de mand te gooien. Anderzijds stelt hetzelfde lid vast dat bv. in de Benelux-raad de problematiek van de verdieping van de Schelde steeds meer en meer in de sector van het leefmilieu terecht komt en niet zo veel in de sector van de infrastructuur. Het lid spoort de Gemeenschapsminister aan tot verhoogde waakzaamheid.

De Gemeenschapsminister dankt het lid voor zijn attentievolle opmerking. Inzake het gebruik van het kanaal Oelegem-Zandvliet als pasmunt op de onderhandelingen met de Walen in het kader van de waterverdragen heeft de Gemeenschapsminister reeds zijn standpunt bekend gemaakt in de algemene bespreking.

In verband met de baggerwerken in de Maritieme Toegangswegen wenst een lid te vernemen of er geen maatregelen genomen worden om de kosten van de baggerwerken terug te dringen.

Hierop wordt het volgende antwoord verstrekt.

In de periode 1984-1989 werd een uitgebreide studie uitgevoerd omtrent de optimalisatie van de baggerwerken in de Noordzee.

Deze studie leidde tot de introductie en de praktische uitvoering van de “nautische bodem,..”. Dit betekent dat de werkelijke waterdiepte op een wetenschappelijke gefundeerde wijze, vermeerderd wordt met de laagdikte van het vloeibare, en dus doorvaarbare slib.

Als resultaat van deze studie kan het onderhoud van de tot 51 voet verdiepte maritieme toegangswegen zonder **meerprijs** worden uitgevoerd, daar waar aanvankelijk een jaarlijks bijkomend budget van 600 miljoen frank was voorzien.

Parallel daarmee werden op de baggertuigen elektronische plaatsbepalingssystemen en videoplotters, geïnstalleerd. Geïnkoppeld aan een meer frequente monitoring leidde de daaruit voortspruitende kleinere toleranties tot zowel vermindering van de baggerhoeveelheden als van het gemiddeld aantal interventies per locatie.

Inmiddels werd het zogenaamde stortplaatsonderzoek opgestart dat tot doel heeft de terugvloeï van de loswallen naar de vaargeulen te optimaliseren.

Anderzijds werd het volume der baggerwerken in de toegangseulen van de zeesluizen te Antwerpen eveneens drastisch verminderd, door het inzetten van het "sweep-beam,-systeem.

In 1987 werd bijakte 12 aan het baggercontract van de Schelde goedgekeurd waarin bepaald werd dat op de inzet van de sleephopperzuiger Antigoon door de aannemer een korting van 4,5 % wordt gegeven. De sleephopperzuiger Antigoon kwam in dienst in februari 1990.

Verder is men thans bezig met de eerste stap van de installatie van een Bagger Informatie Systeem (BIS) op de schepen die ingezet worden op de Schelde. Dit BIS-systeem moet toelaten de baggerwerken nog veel precieser te leiden en te controleren.

Met het oog op de toekomst zal de Administratie voor Waterinfrastructuur en Zeewezen verder onderzoek doen naar de kwantitatieve en kwalitatieve optimalisatie van de baggerwerken.

Kwantitatief zal de baggerefficiëntie en het in-situ redement verder worden verhoogd door het ontwikkelen en installeren van bijkomende informatica-apparatuur.

Kwalitatief zullen methodes worden ontwikkeld voor monitoring van de ecologische impact van de baggerwerken voor het verbeteren van de sedimentkwaliteit en voor de herbruik van baggerspecie.

2. PROGRAMMA 82 – HAVENS, LOODSWEZEN EN ZEESCHEEPSVAART

2.1. Inleiding

Vooreerst wordt opgemerkt dat sommige kredieten van deze sectie beheerd worden door de Gemeenschapsminister bevoegd inzake Verkeer. Er werd in dit verband uitgegaan van een verdeling opgesteld door de bevoegde administratie waterinfrastructuur.

Het betreft hier de decreetsbepalingen van de algemene uitgavenbegroting met name artikelen 18, 51, 55, 68, 82, 83 en 105 (Vlaams Infrastructuurfonds).

Behoudens het voormelde, werden door het kabinet Openbare Werken thans geen nieuwe decreetsbepalingen voorgesteld. Uiteraard werd de titulatuur in de bestaande artikelen aangepast (Gemeenschapsminister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden). Artikel 85 valt onder de bevoegdheid van de Gemeenschapsminister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming.

Het voorstel van de administratie waterinfrastructuur i.v.m. art. 12/21.82 (nieuw) werd aanvaard (specificatie van de tekstomschrijving).

Wat de voorgestelde bedragen betreft wordt volgende toelichting gegeven.

a) de door de administratie voorgestelde bedragen werden door het kabinet Openbare Werken aanvaard, behoudens het nieuw variabel krediet ad 206,0 mln. sub art. 73 (zie punt b en behoudens het vermelde sub c).

b) inzake het sub a) vermelde variabel krediet (inkomsten uit de verkoop van gronden gelegen in het Linkerscheldeoevergebied, cfr. Besluit Vlaamse Executieve dd. 13. II. 1991) wordt verwezen naar het door de Vlaamse Executieve aanvaarde voorstel tot oprichting van een Dienst met Afzonderlijk Beheer "Vlaams Infrastructuurfonds", (voorgesteld in het kader van het ontwerp-programmadecreet en eerstdaags in te dienen). Voorgesteld wordt de onderhavige te verwachten ontvangst toe te wijzen aan de Dienst voor Afzonderlijk Beheer Vlaams Infrastructuurfonds en deze bedragen aan te wenden overeenkomstig de doelstelling vervat in alinea 2 van de voormelde Executieve beslissing dd. 13. II. 1991, punt 52.

c) Het bedrag NGK sub basisallocatie 14.06.82 (Exploitatiekosten Windturbinepark Haven Zeebrugge) mag worden weggelaten (6,0 mln.) aangezien de eigen inkomsten (levering electriciteit aan het net) vooralsnog volstaan voor de dekking van de kosten. Voorstel : art. 14.06.82 p.m. behouden. Uiteindelijk werden volgende bedragen door de Vlaamse Executieve weerhouden :

Sectie 82 (Havens) (in mln.)
(Bevoegdheden Openbare Werken)

	1991 Aangepaste begroting	1991 Reële aanrekening	1992 Ontwerp
NGK	1.479,4	1.472,0	1.409,6
VK	6.705,3	6.703,5	6.506,3
OK	5.179,0	4.979,4	6.976,3 + 881,8 (saldi)

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

a) de oprichting van het Vlaams Infrastructuurfonds, waarmee beoogd wordt een bijkomende ondersteuning te geven, ook op het vlak van het havenbeleid.

b) 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 6.256,3 mln. (VK) in 1992, hetzij + 20,2 %.

2.2. Bespreking

I.v.m. het probleem van de afwikkeling van de in gang gestoken investeringen in de Haven van Zeebrugge vraagt een lid of men lessen uit het verleden zal trekken uit de gedane ervaring. Men heeft immers nagelaten om bij de nieuwe gigantische investeringen in de haven zelf, na te gaan wat daarvan het effect op de vervoers- en verkeersafwikkeling zou zijn. Men doet wel talrijke studies op het economisch vlak (kosten/batenanalyses, haalbaarheidsstudies e.d.m.) maar tot nu is het ecologisch- en mobiliteitsaspect, zeker in Zeebrugge verwaarloosd. Het lid merkt op dat men nooit denkt aan visuele of geluidshinder bij haveninvesteringen.

Het lid wil weten of men in verband met de aan te leggen Kluizendokken de Gentse kanaalzone niet dezelfde fouten gaat maken ? Wat is dan de betekenis van de beleidsverklaring ter zake op blz. 41 ? Wordt hier ook een mobiliteitsef-fectrapport opgesteld met het oog op de groei van de goede-ren- en mensenstroom, veroorzaakt door de inplantingen ?

Het volgend omstandig antwoord wordt door de Gemeen-schapsminister verstrekt :

1. De afwikkeling van het verkeer in en om de haven van Zeebrugge wordt bestudeerd door de werkgroep “Toeristisch herstel van de Oostkust,, opgericht in de schoot van het departement Leefmilieu en Infrastructuur. Ook de gemeen-ten Brugge, Blankenberge en Knokke-Heist nemen deel aan de activiteiten van deze werkgroep.

Door de werkgroep werd een lijst opgemaakt van de uit te voeren wegeniswerken. Het grootste gedeelte van deze werken kan niet op korte termijn aangevat worden, gelet enerzijds op de vele prioriteiten en de beperkte budgettaire middelen.

De Gemeenschapsminister neemt zich voor om op korte termijn door een aantal investeringen met beperkte omvang te verhelpen aan de meest dringende verkeersproblemen. Zo zullen nog de werken aanbesteed worden voor de eerste fase van de ondergrondse kruising van de Baron de Maerelaan (N31) met de Kustlaan (N34), waardoor een volledige schei-ding tussen haven en toeristisch verkeer gerealiseerd wordt. Daarna kan dan de bestaande Herdersbrug over het Boude-wijnkanaal vernieuwd worden en de dorpskern van Dudzele ontlast worden van het havenverkeer.

Ondertussen wordt de studie van de grote verkeersdragers (o.m. de verbinding Jabbeke — Blauwe Toren) verdergezet.

2. Voorafgaande aan de beslissing over belangrijke inves-teringsprojecten worden de technische, ecologische en econo-mische aspecten uitvoerig bestudeerd.

De ecologische aspecten worden in de regel genomen in een milieu-effectenrapport (MER), wat trouwens opgelegd wordt in de recente reglementering ter zake. In vele gevallen worden reeds in een vrij vroeg stadium van de studie, doel-gericht studies uitgevoerd naar ecologische knelpunten. Zo werd voor de containerkaai ten noorden van Antwerpen in eerste instantie een verkennende studie uitgevoerd naar de ecologische knelpunten en wordt binnenkort een MER opge-maakt.

De sociale aspecten komen nu aan bod in de kosten-ba-tenanalyse, die de socio-economische kosten vergelijkt met de socio-economische baten.

Een lid stelt vast dat bij de aanleg van de eerste container-aanlegplaats te Antwerpen een belangrijk waardevol natuur-gebied, met name het Galgenschoor, is vernietigd. Men heeft dat gebied ingepalmd ondanks dat het een aantal bescherming-en had : in het Gewestplan stond het aangeduid als een natuurgebied,, het was een beschermd landschap, een vogel-richtlijngebied en een Ramsargebied.

Gaat men nu hetzelfde doen met het Buitenschoor i.v.m. de mogelijke aanleg van de tweede containerterminal. Wat is de stand van zaken hiervan ?

De Gemeenschapsminister antwoordt dat het Galgen-schoor inderdaad deze beschermingen bezat, maar dat het voorheen ook al gedeeltelijk was bestort om het te kunnen behouden. Het werd als landschap gedeklasseerd en ook het Gewestplan werd op een legale manier gewijzigd. Als com-

pensatie voor het verlies van dit Ramsargebied van 30 à 40 ha werd een compensatie van $\pm$ 140 ha nieuw Ramsargebied in de IJzervlakte ingesteld.

De vraagsteller vindt dit alleszins in tegenspraak met het zagezegde vernieuwde beleid dat de Gemeenschapsminister in zijn vorige hoedanigheid wilde voeren in het kader van het MINA-plan en het natuurontwikkelingsplan. Er gaat te veel natuur — nog steeds — in Vlaanderen te loor.

De compensaties zijn niet te vergelijken en hoogst betwistbaar, aldus het lid.

Wat de aanleg van de tweede containerterminal betreft, antwoordt de Gemeenschapsminister dat dezelfde principes worden aangehouden zoals bij die voor de Zeebrugse Haven en de Kluizendokken hoger heeft uiteengezet.

De kosten-batenanalyse van de tweede containerterminal is klaar en wordt weldra voorgelegd. De ingewikkelde technische en nautische studies zijn aan de gang voor wat de preciese inplantingsplaats betreft, die aan de Scheldeoever ten Noorden van de Berendrechtsluis zal liggen en die alleszins buiten het Ramsargebied zal blijven en beperkt wordt tot een kadelengete van 1.200 meter.

Verscillende leden vestigen de aandacht op de passus in de beleidsverklaring die zegt dat ongunstige ecologische gevolgen van de havenactiviteiten voor de natuur en voor de bevolking beperkt worden gehouden.

Sprekers brengen daarbij het probleem van de LPZ-vestiging in de Antwerpse haven ter sprake. Vestigingen van die aard brengen natuurlijk altijd ongunstige ecologische gevolgen mee en een lid kondigt aan dat hij aangaande dit probleem de beleidsdaden van de Gemeenschapsminister op de voet zal blijven volgen en het gevoerde beleid zal toetsen aan de fraaie vooropgestelde principes.

Over de LPZ is nog geen beslissing gevallen, aldus de Gemeenschapsminister. Er zijn wel initiatieven in voorbereiding en in het kader van de structuurschetsen Benelux is er een gestructureerd overleg met de provincie Noord-Brabant en de Nederlandse collega Alders op gang gebracht, dat — zoals is afgesproken — zal uitmonden in een gemeenschappelijk Vlaams-Nederlands standpunt over de vestiging van LPZ.

De vraag over het gevaar dat het natuurreservaat “De Kuifeend,” bedreigt, wordt best gesteld aan de federale Minister voor Verkeer, bevoegd voor de NMBS.

Inzake de investeringen in de haven van Antwerpen in toepassing van de beslissing van de Vlaamse Executieve dd. 13 november 1991, punt 52, met betrekking tot de Linkerscheldeoever, vermeld bij punt 5 van de uitgaven van het Vlaams Infrastructuurfonds, is een bedrag voorzien van 206 miljoen frank, dat echter ook terug te vinden is bij de inkomsten onder dezelfde benaming.

Een lid vraagt of het hier geen 0-operatie betreft, want het kan toch niet worden beschouwd als een bijkomende investering voor de Antwerpse haven vermits Antwerpen die 206 miljoen frank toch zou ontvangen hebben binnen de vroegere begroting.

Oorspronkelijk stond dit krediet op de gewone begroting, aldus de Gemeenschapsminister en nu is dit overgeheveld naar het Infrastructuurfonds. Als die ontvangsten als meerwaarde uit de Antwerpse haven worden gerealiseerd dan zullen ze volgens het principe van de reffectatie ook **terug** moeten vloeien naar de Antwerpse haven.

In verband met het windturbinepark van Zeebrugge vraagt een lid zich af waarom 6 miljoen frank wordt geschrapt ? Is het omdat de windmolens nu “zelfdragend,, zijn ? Het lid zou het beter hebben gevonden de tarieven op evenredige wijze te verminderen. Er rijzen ter zake trouwens vragen over de manier waarop de door de Gemeenschap geproduceerde energie wordt doorverkocht aan de electriciteitsmaatschappijen en of dat probleem niet opnieuw dient bekeken.

Deze discussie is in wezen zeer oud aldus de Gemeenschapsminister. Dit is een probleem van bevoegdheidsoverdracht. Het windturbinepark werd nog steeds niet overgedragen aan het Vlaamse Gewest, alhoewel dit volgens de Bijzondere Wet van 8 augustus 1988, als bron van alternatieve energie wel dient te gebeuren. De gesprekken over de overdracht zullen met de Nationale overheid terug opgenomen worden. Zolang de overdracht geen voldongen feit is, kan vanuit het Vlaamse Gewest ook niet onderhandeld worden over gunstigere voorwaarden voor de betaling van de geproduceerde energie.

3. PROGRAMMA 83 — ZEE- EN RIVIERWATERKERING EN -BEHEERSING

3.1. Inleiding

In verband met sectie 83 betreft het de artikelen 18 (programma nr. 83), 91 (zie hierna) en 105 (Vlaams Infrastructuurfonds).

Het voorstel van de administratie m.b.t. art. 73.21.83 werd onderschreven. (ontwerp-decreetsartikel 91, document nr. 15 — uitgavenbegroting). De vastleggingskredieten ingeschreven onder de basisallocatie 73.21.83 van het programma 83 mogen aangewend worden voor aanvullende vastleggingen op verbintenissen aangegaan vóór 01.01.1991 lastens de basisallocatie 01.01.95 van het programma 95.

De voorjaarsstormen van 1990 hebben tot ernstige schade aanleiding gegeven. Door de Vlaamse Executieve werd beslist een bijzonder krediet op sectie 95 — art. 01.01 uit te trekken, om een gedeelte van de schadeclaims aan te rekenen.

Ten einde de verbintenissen die lastens dit artikel werden aangegaan te kunnen afwerken zijn bijkomende vastleggingen voor herzieningen en verrekeningen noodzakelijk. Aangezien in 1991 en 1992 geen krediet meer voorzien werd op het artikel 01.01 en deze vastleggingen onvermijdbaar zijn, wordt voorzien deze op te nemen op de basisallocatie 73.21.83 van de sectie 83.

Sectie 83 — globale cijfers

	1991 aangepaste kredieten	1991 reële aanrekeningen	1992 ontwerp
NGK	314,4	313,0	322,0
VK	1.420,0	1.419,4	1.420,0
OK	2.071,6	1.267,1	420,0+804,6 (saldi)

Uit het voormeld overzicht blijken voor sectie 83 (waterbeheersing) wat 1992 betreft geen belangrijke verschuivingen en evenmin acute problemen. Het belangrijkste krediet wat deze sectie betreft, bevindt zich op art. 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 het niveau van 1991 en beloopt 1115,0 mln.

Het krediet zal hoofdzakelijk worden aangewend voor

- Uitvoering van het sigmaplan
 - Versterken van dijken
 - Zeeschelde
 - Beneden-Nete, Grote en Kleine Nete
 - Durme, Rupel, Dijle en Zenne
 - Versterken scheldekaaien Antwerpen
 - Diversen
- Waterbeheersingswerken
 - Ringvaart om Gent, Noordervak
 - Herprofilering voor nieuwe stuw
 - Gemeenschappelijke Maas
 - Dijkverhogingen en oeeverversterkingen
 - Dender
 - Oeeverversterkingen
 - Diversen
 - Leie, Debietmetingen
- Kustverdediging
 - Strandsuppletie Bredene-De Haan (2de fase)
 - Aëroteledetectische registraties
 - Beplanten van zeeduinen en stranden
 - Vernieuwing bevloering, rijwegen en leuningen op de zeedijken
 - Domein van Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Karel
 - Wandelpaden
 - Electriscche uitrusting
 - Algemene studie “Kustbeveiliging-Kust 2000 — 2de deel
 - Strandstabilisatie onder water
 - Diversen

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 1991 gehandhaafd, nl. 300 mln. fr. aan vastleggingskredieten. Dit is 200 mln. fr. hoger dan het uitgavenniveau 1990.

Voor de periode 1992-1994 en in het bijzonder voor 1992 is voorzien in de voortzetting van de grote lijnen van het tot nogtoe gevolgde beleid. Zo worden de werken van het Sigmaplan voortgezet. De bedoeling is op zo kort mogelijke termijn te komen tot een sanering van het volledige dijkenbestand. Voor 1992 wordt daarvoor het nodige krediet uitgetrokken en ook in de volgende jaren zal dit ongeveer het geval zijn.

De grootste inspanning zal moeten geleverd worden voor de Zeeschelde. Op deze wijze wordt de vaste wil van de Vlaamse Executieve om het dijkenbestand op korte termijn bij prioriteit te saneren, tot concrete uitvoering gebracht.

Voor de stormvloedkering te Oosterweel wordt de actualisatie van de studie voorzien. Zoals hoger uiteengezet moet dit toelaten het project opnieuw en vanuit de hedendaagse technische mogelijkheden te bekijken. Enkel een landschappelijk niet storende oplossing die ecologisch neutraal is en tegen de minste sociaal-economische kost kan gerealiseerd worden, is aanvaardbaar. Het benutten van de zool van het

kunstwerk om terzelfdertijd een bijkomende oeververbinding nabij het stadcentrum te realiseren is daarbij eveneens in overweging te nemen.

Na het uitvoeren van deze studie moet de Vlaamse Executieve over een volledig dossier beschikken om op basis hiervan een weloverwogen beslissing te kunnen nemen. Een uitvoering van het kunstwerk kan, gelet op de duur vereist voor de studie en de besluitvorming en de voorbereiding nodig voor eventuele realisatie, zeker niet vóór 1993 overwogen worden.

Buiten de aan tij onderhavige rivieren, zal ook aandacht besteed worden aan de waterbeheersing op de andere waterlopen. Voor de komende drie jaar zullen de nodige middelen worden uitgetrokken voor de verhoging en versterking van de winterdijken langs de Gemeenschappelijke Maas in Limburg. Op deze wijze moet het programma tegen 1995 beëindigd zijn. Ook op de Dender zullen de oevers verder worden verbeterd.

Tevens wordt eveneens voorzien in het aanpassen van de Ringvaart aan de nieuwe stuw te Evergem.

Voor 1994 zal in het raam van de waterbeheersingsproblematiek in het Gentse en ter bescherming van Brugge tegen wateroverlast komende van het kanaal Gent-Brugge, te Beernem een keersluis worden gebouwd. In 1993 zullen ook de oevers van de Bergenvaart worden versterkt. In 1994 zijn verbeteringswerken gepland op de IJzer te Nieuwpoort, ter verhoging van de berging aldaar.

Voor de kustverdediging wordt in 1992 ca. 350 miljoen frank uitgetrokken. Dit krediet betekent een verhoging t.o.v. de voorbije jaren en stemt overeen met de prioriteit die door de Vlaamse Executieve wordt voorbehouden aan het versterken van onze kustverdediging.

Deze gelden zullen besteed worden aan de strandsuppletie te Bredene-De Haan, het uitvoeren van strandstabilisatiewerken, het opvolgen van de evolutie van de kuststrook, het vernieuwen van zeedijkbevloeringen, beplantingen in de duinen en op het strand en het in orde brengen van het domein van Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Karel te Raversijde. Tevens zal een algemene studie worden uitgevoerd m.b.t. de kustbeveiliging.

Voor 1993 wordt deze politiek voortgezet en wordt hetzelfde krediet voor gelijkaardige werken aan de kustverdediging voorzien.

Voor buitengewone onderhoudswerken en het herstellen van schade veroorzaakt door stormen en overstromingen, wordt voor 1992 een krediet van 300 miljoen frank voorzien. Voor 1993 en 1994 wordt eenzelfde krediet voorzien. Daarbij wordt evenwel geen rekening gehouden met zware stormen zoals deze zich begin 1990 hebben voorgedaan. In zulke gevallen zal een kredietaanpassing onvermijdelijk zijn.

Wat art. 74.01.83 (specifieke vermogensuitgaven) betreft, wordt in de begroting 1992 voorgesteld om een krediet van 3,0 miljoen frank te voorzien voor allerlei kleine aankopen, typisch voor de waterbeheersing. Dit krediet werd tot nogtoe telkenjare voorzien en benut. Het niet weerhouden betekent dat het uitoefenen van de normale taken van de administratie in het gedrang zouden worden gebracht.

Wat ten slotte de gesplitste ordonnanceringskredieten betreft, wordt het peil van de uitgaven 1991 eveneens gehandhaafd in 1992.

3.2. Bespreking

Er worden over deze programma's geen opmerkingen gemaakt of vragen gesteld.

4. SECTIE 84 – WEGEN

4.1. Inleiding

Het betreft de artikelen i.v.m. algemene uitgaven met name artikelen 18, 54, 55, 66, 84, 92 en 105.

De belangrijkste nieuwe ontwerp-decreetsbepalingen worden hierna toegelicht.

a) Art. 54 :

Bij de overstap van de begroting 1991 naar de begroting 1992 werd het investeringskrediet met betrekking tot de wegen, nl. art. 73.22.84 op een eerder, naar de praktijk toe beschouwd, artificiële wijze gesplitst in drie bescheiden basisallocaties, nl.

art. 73.22.84

art. 73.27.84

art. 73.28.84

Onder meer gezien het begrotingsjaar reeds lopend is en er reeds verschillende aanrekeningen zijn geschied, wordt voorgesteld deze opsplitsing te handhaven althans wat 1992 betreft (voor 1993 nog in beraad te houden). Om veiligheidsredenen en een blokkering van de praktische vastleggingsmogelijkheden naar het jaareinde toe te vermijden werd niettemin de in sub art. 54 vermelde decreetsbepaling voorgesteld en door de Vlaamse Executieve aanvaard.

b) Art. 84

Ingevolge de operationalisering van de N.V. Aquafin en de aanvatting door deze van het grootscheepse investeringsprogramma i.v.m. de waterzuiveringsinfrastructuur doen er zich een aantal projecten voor waarbij inzonderheid collectoren en prioritaire rioleringen dienen geplaatst langs, onder of in kruising met rijkswegen.

Ingeval van dergelijke gecombineerde werken zou Aquafin kunnen optreden als opdrachtgever wanneer het aandeel lastens Aquafin het merendeel betreft en uiteraard mits respecteren van de procedures voorgeschreven in de wet op de overheidsopdrachten (Aquafin is hiertoe trouwens decretaal verplicht).

Om in dergelijke gevallen het aandeel lastens de administratie der Wegen toch te kunnen vastleggen is een decreetsbepaling vereist. Deze is voorzien in art. 84.

In artikel 12.01.84 wordt voorgesteld de specificatie „Bruggenbureau” weg te laten ;

Het programma 84 bevat immers als dusdanig alle functionele uitgaven met betrekking tot de wegen, onafgezien door welke diensten of besturen de betrokken projecten opgevolgd worden. Specifieke werkingsbehoeften kunnen zich ook in andere diensten dan het Bruggenbureau voordoen.

De door de bevoegde administraties ingediende voorstellen werden door het kabinet Openbare Werken aanvaard.

Inzake artikel 14.08.84 werd door de administratie der Wegen gewag gemaakt van een belangrijk structureel tekort.

Bij de verantwoording inzake artikel 14.08.84 wordt door de administratie tevens melding gemaakt van een in voorbe-

reiding zijnde meerjarenplan voor het structureel onderhoud der wegen, en dit gebaseerd op wetenschappelijke metingen.

Voorgesteld wordt om dit belangrijke rapport zodra mogelijk als basis aan te wenden voor het beter op punt stellen van de nodige financiering. Wellicht zal dit reeds met ingang van de begroting 1993 naar voor gebracht worden.

Globale evolutie bedragen (sectie 84)

	1991 aangepaste kredieten	1991 reële aanrekeningen	1992 ontwerp
NGK	358,9	334,0	279,8
VK	10.475,9	10.049,5	10.754,3
OK	11.644,3	9.935,9	8.500,3+
			1.454,1 (saldi OK)

NGK = Niet gesplitste kredieten

VK = Vastleggingskredieten

OK = Ordonnanceringskredieten

Bespreking

Inzake de niet-gesplitste kredieten is er een vermindering van 334,0 mln. fr. naar 279,8 mln. fr. hetzij 16,2 % .

Deze is evenwel volledig te verklaren doordat in 1991 een bedrag van 60 mln. fr. diende besteed aan uitgaven m.b.t. geschillen en intresten inzake dossiers van voor 1991 voor de aanleg, inrichting en de uitrusting van de wegen voor 1992 diende ter zake geen bedrag ingeschreven.

Indien deze factor wordt afgezonderd wordt de vergelijking :

1991 reëel	1992	
334,0		
-60,0		
274,0	279,8	+ 2,1 %

Rekening houdend met de gespannen budget-situatie op de algemene middelen kennen de niet-gesplitste kredieten dan ook een bevredigend verloop.

Vanuit beleidsoogpunt inzake de sectie 84, Wegen, vooral de vastleggingskredieten van belang.

Terzake kan globaal een stijging van 6,1 % genoteerd worden.

Bovendien zal een deel van de middelen van het Vlaams Infrastructuurfonds (in totaal 1.180,0 mln. voor de globale uitgavenbegroting 1992 van het Vlaamse Infrastructuurfonds) kunnen aangewend worden ter structurele verbetering van het onderhouds- en kwaliteitspeil van onze gewestwegen.

De onderhoudskredieten (14.08 en 14.09) in de algemene begroting stijgen globaal als volgt :

	1991	1992
VK 14.08	2.368,8	2.450,0
VK 14.09	1.166,7	1.237,0
	3.535,5	3.687,0 = + 4,3 %

De overige bedragen hebben in hoofdzaak betrekking op de eigenlijke investeringen.

73.22	5.470,0	2.570,0
73.23	1.020,0	1.105,0
73.23	*	1.900,3
73.28	*	1.400,0
	6.490,0	6.975,3 + 7,5 %

* begrepen in 73.22.

Ook inzake de betalingskredieten (OK's, wordt een positieve evolutie vastgesteld, nl. van 9935,9 mln. reële uitgaven in 1991 tot 10046,4 mln. beschikbare kredieten in 1992. De ingeschreven ordonnanceringskredieten zijn beduidend hoger dan de in het eerste begrotingsontwerp 1992 voorziene bedragen.

4.2. Bespreking

De snelheid waarmee de gevraagde cijfers over het investeringsprogramma en de vastleggingen werden ter beschikking gesteld, wordt door verschillende Commissieleden ten zeerste gewaardeerd.

Over de verhouding tussen het totaal van de kredieten voor de wegen (10,750 miljard frank) en die bestemd voor het onderhoud (3,75 miljard frank) wordt door een lid opgemerkt dat die verhouding te veel overhelt naar het onderhoud.

De Gemeenschapsminister antwoordt het volgende :

In het bedrag van 3,75 miljoen frank is voorzien het gewoon onderhoud, het periodiek onderhoud (ook het preventief onderhoud) en slechts een deel van het structureel onderhoud van de wegen ; dit laatste om reden van onvoldoende kredieten voorzien op het artikel van het onderhoud. Wanneer bij de huidige cijfers de verhouding, volgens het lid, teveel overhelt naar het onderhoud is dit niet omdat het bedrag van het onderhoud te hoog is maar wel omdat het totaal bedrag van 10,750 miljard frank op termijn te klein is om een efficiënt wegennet uit te bouwen en in goede staat te houden.

Hij verwijst de post onderhoud naar wat gezegd is in de toelichting en wat ter zake uit het Infrastructuurfonds zal worden geput. Bovendien zijn er dan ook nog de eventuele gesponsorde onderhoudsprogramma's.

Een lid houdt vervolgens een pleidooi over de benadeling qua openbare werken van de Kempen. Met 1/10 van de oppervlakte van het Vlaams Gewest, 1/8 van de fietsende scholieren en 1/12 van de verkeersdoden, heeft de Kempen in verloop van jaren slechts 1/50ste van de investeringen toegewezen gekregen.

Het schijnt een gewoonte geworden, aldus het lid, dat de fraaie en beloftevolle programma's voor de Kempen, van jaar tot jaar werden doorgeschoven.

De programma's betreffen dan nog meestal de herstellingen aan wegen en bruggen. Dit kan zo niet verder.

Heel wat werken die werden aangevat blijven dan liggen, zodat 42.000 fietsers in de streek op hun honger blijven, o.m. op de verbinding Turnhout-Retie-Kasterlee en Turnhout-Poppel.

De Gemeenschapsminister zegt dat er toch diverse posten op de begroting zijn ingeschreven voor de Kempen. Maar uiteraard zit men steeds met probleem van de regionale spreiding van de kredieten en de verdeling van de verschillende aspecten (doortochten, veiligheid, herstellingen, nieuwe wegen).

Het betrokken lid kan geen vrede nemen met deze verklaring en wijt de onrechtvaardige verdeling aan de beleidsmensen.

In verband met het ERC-project stelt een lid vast dat daartoe een wijziging van het Gewestplan wordt overwogen. Het lid wenst te weten of ook een mobiliteitsrapport wordt opgesteld ? Het is wel informeel gebeurd door de stichting „langzaam verkeer” en die studie wijst op een zodanige toename van het verkeer dat een grote aanpassing van het wegennet zal nodig zijn. Een budget vijf maal zo groot als dat voorzien voor Limburg in '92 zou dan nodig zijn. Wordt hiermee rekening gehouden bij de uitvoering ?

De Gemeenschapsminister deelt in verband met het ERC-project mee dat het mobiliteitsrapport thans wordt opgesteld door de NV Cittec in opdracht van K.S.

Gezien de resultaten van deze studie nog niet bekend zijn is het onmogelijk nu reeds de eventuele noodzakelijke aanpassingen aan de bestaande wegeninfrastructuur te begroten.

Het lid wil vervolgens weten wat de stand van zaken is i.v.m. de ondertunneling van de Krijgsbaan te Morsel. Een realisatie van de ondertunneling heeft een aanleg van een verlengde startbaan tot gevolg. Wat is ter zake voorzien op het programma ?

Op het programma 1992 is hiervoor niets voorzien. Voor het verlengen van de startbaan is de ondertunneling van de Krijgsbaan nodig. Concrete vooruitzichten zijn echter hiervoor niet voorhanden.

De Gemeenschapsminister heeft in zijn beleidsverklaring gesteld dat het vervoer langs de weg moet verschoven worden naar andere transportmodi zoals spoor en binnenvaart. Zijn er daarover besprekingen plannen en/of toezeggingen aldus de vraag van het lid.

Zoals het lid in de beleidsnota kan lezen, is het multimodale goederenvervoer een belangrijke beleidsoptie. Zo zal op korte termijn een overleg georganiseerd worden in de regio's van de zeehavens, en met de verantwoordelijken van de buitenvaartsector, teneinde tot een grotere integratie te komen. Eveneens op korte termijn zal een multimodale interactieve studie worden opgezet m.b.t. de Antwerpse regio, waarbij, naast Openbare Werken en Ruimtelijke Ordening, ook de NMBS, de Lijn, de binnenvaart, de stad, de hele regio, de GOM's enz. zullen participeren.

Een lid stelt vast dat 300 miljoen frank is vermeld voor noodmaatregelen op de A 313 Ranst-Limburg. Het betrokken lid vraagt wat de preciese aanwending is i.v.m. dit krediet.

Vooraf wijst de Gemeenschapsminister erop dat 230 miljoen frank voorzien is op het programma in plaats van 300 miljoen frank zoals vermeld door het lid.

De aanwending van het krediet is als volgt :

— 45 miljoen frank voor het vernieuwen van geleide rail-constructies in de middenberm, terug te herbruiken in de zijbermen na definitieve herstelling van de autosnelweg ;

— 40 miljoen frank voor het uitvoeren van snelle reparaties van de slechte stukken op een zodanige manier dat de herstellingen als definitief worden uitgevoerd (met uitzondering van de slijtlaag) ;

— 80 miljoen frank voor het herstellen van verzakte vakken op een zodanige manier dat de reparaties eveneens als definitief kunnen worden behouden ;

— 65 miljoen frank voor het lichten van bruggen en aankoop van veiligheidsinrichtingen (New-Yersey) voor het uitvoeren van de herstellingen van de autosnelweg (cfr. Limburg).

Hetzelfde lid heeft een bedrag van 2,8 miljoen frank opgemerkt met het oog op het uitvoeren van een MER m.b.t. de Noord-Zuidverbinding in Limburg.

Vermits de Minister na ontvangst van de resultaten van de genoemde MER-studie, een beslissing heeft aangekondigd moeten er toch voor 1992 mogelijk nog werken worden uitgevoerd. Nergens vindt het lid daartoe specifiek voorziene kredieten. Ook bij de rubriek „diverse” is niet genoeg budgettaire ruimte om zelfs maar de onteigeningen te kunnen starten.

De Gemeenschapsminister antwoordt dat op het programma 1992 geen specifiek krediet voorzien werd voor de eventuele verdere afwerking van de Noord-Zuidverbinding in Limburg.

Hetzelfde lid wil weten welke eventuele planning er is voor onteigeningen i.v.m. de verbindingswegen tussen de E 17 en de Liefkenshoecktunnel ?

Verondersteld wordt dat het lid hiermee de verbinding bedoelt tussen de N49 (Expressweg Antwerpen-Zee kust) en de E17 volgens het tracé van de R2 — Grote Ring om Antwerpen. Onteigeningen voor deze verbinding zijn niet voorzien, gezien de werken hiervoor op geen programma voorkomen.

Een lid wenst inlichtingen over de status questionis m.b.t. de verbinding Brussel-Ninove. De werken op het gedeelte van de weg te Dilbeek zijn voltooid, maar voor de rest blijft alles blijkbaar stilliggen. Het lid wil weten wat ter zake de planning is.

De Gemeenschapsminister deelt mee dat de werken tot nerinrichting van het vak van de N8 gelegen tussen de Ring om Brussel en het kruispunt van de Trochstraat werden aanbesteed op 31 oktober 1991 voor 93.984.043 frank.

Dit bedrag werd vastgelegd op 19 december 1991. Deze werken zullen binnenkort aanvangen.

Op het rollend driejarenprogramma (1993-1995) is de herinrichting van het kruispunt met de Poelbeekstraat te Roosdaal op te nemen alsmede de aanleg van fietspaden op het vak Spanuit-Eizeringen.

Hetzelfde lid wil weten wat de stand van zaken is i.v.m. de N41 (verbinding Dendermonde-Aalst). Naar verluid zouden reeds onteigeningen aan de gang zijn. Wordt daaraan verder gewerkt ?

De Gemeenschapsminister antwoordt dat de verbinding Dendermonde-Aalst van de N41 zal voorzien worden op het volgend driejarenprogramma (1993-1995).

Wat de wegverbinding Geraardsbergen-Gent betreft zou blijken dat dit project uit het reserveprogramma is geschrapt. Is dit juist, aldus een vraag van een lid.

Gelet op de huidige stand van het dossier in verband met de onteigeningen en de bouwvergunning, is het niet opportuun meer dit project nog langer te voorzien op het reserveprogramma 1992. Deze werken zullen wel voorzien worden op het komend driejarenprogramma 1993-1995, aldus de Gemeenschapsminister.

Een lid wil in verband met artikel 14 (dienst elektriciteit en electromechanica) weten of er ter zake een evaluatie is gebeurd van de uitgaven voor de verlichting en welke conclusies daaruit kunnen worden getrokken.

De Gemeenschapsminister antwoordt dat destijds (jaren '70) de Minister van Openbare Werken beslist heeft dat de rijkswegen met een verkeersdichtheid tussen 6 uur en 22 uur van meer dan 6.000 voertuigen op kosten van de Staat zouden verlicht worden en dit in functie van de kredieten die ter beschikking gesteld worden.

Op het einde van de jaren zeventig werd eveneens de principiële beslissing genomen om de autosnelwegen doorlopend te verlichten gelet op de meestal geringe tussenafstand tussen de toegangscomplexen (op- en afritten).

Deze beslissingen waren gesteund op studies die aantonen dat de verkeersveiligheid in sterke mate bevorderd wordt door het aanbrengen van een wegverlichting.

Het Bestuur Elektronica, Elektriciteit en Mechanica van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur maakt momenteel een studie op waarin het aantal en de aard van de ongevallen bij duisternis opgesplitst wordt volgens het wegtype, de kwaliteit van de verlichting en de verkeersdichtheid. Deze studie zal de elementen geven om na te gaan of de thans gehanteerde criteria moeten behouden blijven of bijgestuurd.

I.v.m. artikel 32.01 (subsidies Imalso) vraagt hetzelfde lid of het nog zinvol is deze subsidies te behouden. Sinds 1958 worden die reeds uitbetaald en ze bedragen thans 133 miljoen frank per jaar.

Hierover wordt volgende informatie verstrekt :

De toelagen aan Imalso worden vastgelegd middels de overeenkomst tussen de Belgische Staat en Imalso, gehecht aan de wet van 8 mei 1929 met betrekking tot het aanleggen van een tunnel onder de Schelde te Antwerpen en de inrichting der gronden op de Linkeroever aldaar, aangevuld met de overeenkomst van 31 december 1958, strekkende tot het betalen van een jaarlijkse vergoeding van 35 miljoen frank als tussenkomst aan de Maatschappij wegens de afschaffing van de tolgelden met ingang van 31 juli 1958. Deze laatste bijakte aan de overeenkomst voorzag in een indexering, gekoppeld aan de wedden van het staatspersoneel. Het Vlaamse Gewest, als rechtsopvolger van de Belgische Staat, is gehouden de vroegere aangegane verbintenissen te honoreren.

Hetzelfde lid wil weten welk % van de begroting aan het doortochtenprogramma wordt besteed.

De Gemeenschapsminister verduidelijkt dat het programma voor de herinrichting van de doortochten van de Gewestswegen door bebouwde kommen onder andere voorkomt on-

der art. 73.22 : Verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Een totaal bedrag van 372 miljoen frank is hiervoor voorzien op dit artikel. Rekening houdend met de post diversen kan gesteld worden dat 20 % van dit artikel aangewend wordt voor specifieke doortochtprojecten.

I.v.m. de N41 (verbinding Sint-Niklaas — Aalst) stelt een lid vast dat deze verbinding half (deel St.-Niklaas-Lebbeke) is aangelegd (thans op 2 x 1 rijvak) en uitmondt op de onvoltooide ring om Dendermonde.

Het lid vraagt zich af of de voltooiing van deze verbinding noodzakelijk en nog zinvol is. (Voltooiing van de wegverbinding). Het lid meent dat na de voltooiing van deze wegverbinding er veel problemen van verkeersveiligheid en verkeerscongestie (op het einde van deze verbinding te Aalst) te verwachten zijn en het lid is er niet zeker van dat een voltooiing de problemen gaat oplossen. Is het niet aangewezen dat ter zake een MER en een mobiliteitseffectrapport wordt opgesteld, aldus de vraag van het lid.

Om de problemen van verkeersveiligheid en verkeerscongestie, waarvoor het lid zijn vrees uitdrukt, te voorkomen is er te Aalst onder de Gewestweg N9 en in het tracé van de ring een ondertunnel voorzien, aldus de precisering van de Gemeenschapsminister. Een specifiek MER-rapport is hiervoor niet nodig, weliswaar zal bij het uitwerken van het project rekening gehouden worden met de eventuele effecten op de omgeving en het milieu. Desgevallend zullen de nodige begeleidende maatregelen voorzien worden in het project.

Een lid wil weten waarom aan de regio Oostende geen enkel krediet is toegekend ?

Volgende verklaring wordt hieromtrent afgelegd :

De investeringsprogramma's worden opgesteld op basis van de voorstellen van de buitendiensten van de Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer.

Deze dienen hierbij rekening te houden met prioriteiten van de verschillende wegeninvesteringswerken van de ganse provincie en met de beschikbare kredieten.

Hierdoor kunnen inderdaad voor zekere regio's in een bepaald jaar slechts geringe investeringswerken opgenomen worden op het programma.

Voor de regio Oostende werden in het investeringsprogramma 1992 aldus volgende werken opgenomen :

— N318 Middelkerke herinrichting kruispunt met N325 voor 6,3 miljoen frank ;

— N358 Oudenburg vak Zandvoortbrug-Geneverpuitstraat — aanleg fietspaden voor 23 miljoen frank ;

— N368 Oudenburg Ichtegem. Eerste fase aanleg fietspaden voor 21 miljoen frank.

Een ander lid wil een beter inzicht in de stand van zaken m.b.t. de doortochten. Kan daarvan een overzicht worden gegeven ?

Aan het lid werd reeds een antwoord verstrekt over deze zaak, ter gelegenheid van een schriftelijke vraag die door hem recentelijk werd gesteld. Aan de Administratie wordt evenwel gevraagd om dit antwoord op zijn volledigheid te toetsen.

Hetzelfde lid vraagt zich af waar de zogenaamde pilootprojecten zijn te vinden in de begroting.

Hij vindt van dit uitstekend initiatief niets terug en in bevestigend geval wil hij daarvan de reden kennen.

De Gemeenschapsminister deelt mee dat met pilootprojecten vermoedelijk wordt bedoeld de herinrichting van de doortochten van de gewestwegen door de bebouwde kommen.

In het investeringsprogramma 1992 zijn deze voorzien onder art. 73.22 Verkeersleefbaarheid en verkeerveiligheid.

Volgende herinrichtingen van doortochten zijn daarin terug te vinden :

- N102-N110 Meerhout : 18,2 miljoen frank ;
- N716 St. Truiden — Diesterstraat : 31,4 miljoen frank ;
- N712 Lommel — eerste fase — Dorpsplein : 12 miljoen frank ;
- N717/N717c Herk-de-Stad — doortocht te Schulen : 34 miljoen frank
- N76 doortocht te Meeuwen : 20 miljoen frank
- N272 Galmaarden Marktplein : 16 miljoen frank
- N36 Staden — doortocht : 47 miljoen frank
- N459 Dentergem — doortocht : 18 miljoen frank
- N34 Blankenberge — tweede fase — : 45,5 miljoen frank
- N8 doortocht te Wevelgem : 85 miljoen frank
- N34 Nieuwpoort Koning Albertlaan : 30 miljoen frank
- N36 Deerlijk — doortocht : 15 miljoen frank

Hetzelfde lid meent ook dat bij de aanleg van grote winkelcentra, deze laatste als verkeersaantrekkende factor, een deel van de kosten van de noodzakelijk wegaanpassing ten laste dienen te nemen. Wat is de mening van de Gemeenschapsminister daarover ?

De suggestie van het lid om de grote winkelcentra te laten bijdragen in de kosten van de noodzakelijke aanpassingen van de wegeninfrastructuur zal zeker worden overwogen, althans voor de winkelcentra die reeds werden ingeplant of die een bouwvergunning hebben gekregen. Bovendien zal onderzocht worden of dit ook niet voor andere bedrijven kan gelden, aldus de Gemeenschapsminister.

Naar de toekomst toe dient echter een doordacht locatiebeleid voorop te staan zodat de nood aan bijkomende wegeninfrastructuur zo minimaal mogelijk wordt gehouden. Dat laatste neemt echter niet weg dat de idee van het lid ook overwogen zal worden voor toekomstige inplantingen, maar dan moet wel duidelijk zijn dat een bijdrage tot bijkomende wegeninfrastructuur het doordachte locatiebeleid niet mag doorkruisen. Het locatiebeleid mag er niet door uitgehold worden.

Ten slotte wenst het lid nog te vernemen wat wordt gedaan voor een betere toegankelijkheid vanuit West-Vlaanderen naar de Liefkenshoektunnel ?

De Gemeenschapsminister deelt mee dat de ombouw van de expressweg Antwerpen-Zelzate-Knokke zeker een verbetering zal betekenen van de toegankelijkheid van de Liefkenshoektunnel vanuit Oost-Vlaanderen. Langs de R1 zal hierdoor de E17 verbonden zijn met de Liefkenshoektunnel via een volledig autosnelwegtracé.

Een lid, dat niet behoort tot deze Commissie, heeft het over het investeringsprogramma in Vlaams Brabant. De investeringen in het arrondissement beperken zich blijkbaar tot de omgeving van Scherpenheuvel, de modernisering te Sint-Joris-Winge en de herinrichting van een of ander kruispunt.

Nochtans vergen de meeste gewestwegen verbetering, gewoon onderhoud of ingrepen met het oog op veilige doortochten en fietspaden over de hele lengte.

Accuut, zelfs gevaarlijk is, volgens hetzelfde lid, de weg Tienen-Sint-Truiden, maar ook de wegen Aarschot-Haacht, Tienen-Diest, Leuven-Tervuren, Leuven-Aarschot vergen investeringen.

Wanneer worden daartoe de nodige middelen voorzien ?

De aanpassingswerken aan de geciteerde wegen zullen normaliter opgenomen worden in het rollend **driejarenprogramma** 1993-1995.

De recente vestiging in distributie- of ambachtelijke zones langsheen doorgangswegen (Bierbeek, Boortmeerbeek, **Boutersem**, Zoutleeuw) vergt een oordeelkundige **verkeersontsluiting**, aldus hetzelfde lid.

Wanneer worden hiervoor middelen voorzien ?

De Gemeenschapsminister legt uit dat op de begroting 1991 verschillende werken werden vastgelegd in toepassing van de laatste richtlijnen betreffende de wegindeling waarbij eveneens maatregelen voorzien zijn ter hoogte van toegangen tot distributie- of ambachtelijke zones.

Het betreft volgende werken die binnenkort zullen **aangevat** worden :

— Werken ter aanpassing van de wegindeling in de districten Leuven en Diest 33,9 miljoen frank.

— Aanpassen wegindeling in district Asse-Vilvoorde 22,7 miljoen frank.

Op een vraag van het lid waarom de verdere doortrekking van de Tiense zuidelijke ring van het programma is verdwenen, wordt meegedeeld dat wegens beperking van kredieten het niet mogelijk was dit werk op het effectief programma op te nemen.

Een lid, dat niet behoort tot deze Commissie vestigt de aandacht op N60 en de ring om Ronse.

De omlegging van de N60 (ex. RW58) te Ronse betekent het sluitstuk van de modernisering van de gewestweg Gent-Ronse. Dit vergt nog de aanleg van een nieuw wegvak over een lengte van ongeveer 5,2 kilometer, waarvan de kostprijs kan geraamd worden op 1 miljard frank.

De afwerking van de N60 (Terneuzen-Gent-Oudenaarde-Ronse-Leuze-Valenciennes) zal voor het arrondissement Oudenaarde de belangrijkste verbindingsweg zijn met de A8 (BrusselLille) en onder meer een rechtstreekse verbinding met het Noord-Franse industriegebied en de Kanaaltunnel.

Het doorgaand verkeer doorheen de stadskern van Ronse via de Kruisstraat (N60b) en via de Zonnestraat (N36) is onhoudbaar geworden. Uit een verkeerstelling van 4 oktober 1990 (van 6 tot 22 uur) op de N60 te Nukerke (op 5 km. van Ronse) blijkt dat op een totaal van 11374 voertuigen, die daar voorbijkomen, er een aandeel is van 2175 eenheden van zwaar vervoer.

Een tweede element dat niet uit het oog mag verloren worden is dat de Kruisstraat een gemiddelde helling van 5 % heeft met een maximum van 7 %

De ongevallenstatistiek bewijst trouwens dat de 2 bovenvermelde straten, de Kruisstraat en de Zonnestraat, onveilige straten zijn. Door de politie alleen reeds werden in 1991 16 ongevallen vastgesteld in de Zonnestraat en 17 in de Kruisstraat.

Het project voor de realisatie van de ring om Ronse wordt in twee delen gesplitst :

a) vanaf Waals grondgebied tot de Kapellestraat ;

b) vanaf de Kapellestraat tot aan de huidige N60 in **Maarkedal**. Ieder deelproject wordt op zijn beurt gefaseerd.

Vermits de onteigeningen op Waals grondgebied, voor de realisatie van de eerste fase van de ring om Ronse, nog niet gerealiseerd zijn, zijn wij zo vrij voor te stellen :

- om in het dienstjaar 1993 de verbindingsweg tussen de ring N60 enerzijds en de steenweg op Doornik en de steenweg op Leuze anderzijds uit te voeren. De aanleg van deze weg wordt op 45 miljoen frank geraamd. De benodigde kredieten dienen dus in het begrotingsjaar 1993 ingeschreven te worden.

- om een continuïteit te verzekeren voor de verdere realisatie van de eerste fase, de aanleg vanaf Waals grondgebied en de onderbrugging van de Engelselaan, zou in het begrotingsjaar 1994 een bedrag van ca. 150 miljoen frank moeten ingeschreven worden, wat betekent dat de onteigening van het tweede deel van de ring vanaf de Kapellestraat tot de huidige N60 in Maarkedal onmiddellijk zou dienen aangevat.

De onvoldoende ontsluiting van Ronse is één van de kernproblemen van deze stad. Het betrokken lid vraagt wat ter zake de planning is ?

Gelet op de beperkte kredieten in de begroting 1992, zijn geen werken voorzien op het investeringsprogramma 1992 voor de realisatie van de omleiding te Ronse. De uitvoering ervan zal normaliter voorzien worden op het rollend **driejarenprogramma** 1993-1995. Een eerste fase, zoals gesteld in de vraag van het lid nl. vanaf Waals grondgebied tot de Kapellestraat zal, afhankelijk van de budgettaire middelen, voorzien worden op het programma 1993.

Er zijn verder geen opmerkingen bij de artikelen.

C. STEMMINGEN

Ter stemming gelegd worden aan de Commissie voor Openbare Werken en Vervoer toegewezen decreetsartikelen en programma's aangenomen met 9 stemmen voor en 4 tegen.

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

II. BEVOEGDHEDEN VAN J. SAUWENS, GEMEENSCHAPSMINISTER VOOR VERKEER, BUITENLANDSE HANDEL EN STAATSHERVORMING

A. ALGEMENE BESPREKING

1. BELEIDSVERKLARING VAN J. SAUWENS, GEMEENSCHAPSMINISTER VOOR VERKEER, BUITENLANDSE HANDEL EN STAATSHERVORMING

HOOFDSTUK 1. Algemeen kader van de mobiliteit

1. Inleiding.

Het aandeel van de personenwagen in het aantal gemotoriseerde personenkilometer is op dit ogenblik ruim 88 % . In termen van aantal verplaatsingen ligt het aandeel van de personenwagen wat minder hoog. En indien ook de niet gemotoriseerde verplaatsingen mee in rekening gebracht worden daalt het aandeel tot ongeveer twee derde.

Alle beschikbare prognoses wijzen in de richting van een verdere groei van het autogebruik : het jaarlijks groeipercen- tage ligt tussen 2,5 à 3,5 % per jaar. Dat geldt ook voor het vrachtvervoer.

Deze prognoses zijn gebaseerd op een ongewijzigd verkeersbeleid. Maar meer en meer wordt duidelijk dat een ongewijzigd beleid onverantwoord is.

Een nieuwe richting werd aangewezen in het kader van het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen. De krachtlijnen van dit plan zijn :

a. Op middellange termijn dient een globaal Structuurplan Vlaanderen te worden opgezet, waarbinnen een structuurschema Verkeer en Vervoer wordt opgenomen. Het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen is daartoe een eerste aanzet.

b. Het beleid op korte en middellange termijn wordt geconcretiseerd op basis van volgende prioriteiten :

1. het kwalitatief beheer van de bestaande wegeninfrastructuur, waarbij de klemtoon ligt op het systematisch onderhoud en het verkeerssturend beheer, wat niet wegneemt dat de vervollediging van het hoofdwegenet en het oplossen van de knelpunten daarin volle aandacht krijgt ;

2. verbetering van de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid, waarbij concreet geïnvesteerd wordt in de aanpak van de onveilige kruispunten en wegvakken en maatregelen genomen worden op vlak van geluidshinder en luchtkwaliteit ;

3. prioriteit voor het langzaam verkeer fietsers en voetgangers ;

4. prioriteit voor het openbaar vervoer, dat door zijn kwaliteit en grote capaciteit, vooral in congestiegebieden een ruimte- en milieuvriendelijk alternatief moet zijn voor de auto ;

5. prioriteit voor de binnenvaart, die samen met het spoor als alternatief voor het wegtransport erkend wordt mits een modernisering van de logistieke dienstverlening.

Ondertussen zijn er diverse ontwikkelingen die deze vooropgestelde krachtlijnen sterk ondersteunen.

Allereerst is er het zich langzaam ontwikkelend standpunt van de EG dat op dit ogenblik in verschillende documenten

vorm gekregen heeft. Meest spraakmakend op dit ogenblik is het zogenaamde groenboek. In dit discussiedocument worden volgende nieuwe oriëntaties vooropgesteld :

1. fiscale en economische gunstmaatregelen voor milieu-vriendelijke vervoerswijzen (penaliseren van de CO₂-uitstoot) ;
2. openbare en privé-investeringen ombuigen naar gemeenschappelijk vervoer ;
3. betere ruimtelijke ordening om de behoeften aan verplaatsingen te verminderen ;
4. de automobilist aanzetten tot een rationeler gebruik van de auto en tot gebruik van de alternatieven.

Dit boek wordt nu uitgewerkt tot een witboek, dat mogelijk de basis zal vormen voor nieuwe directieven.

Ten tweede is ook de bevolking vragende partij voor een nieuw beleid, waarin het niet-autoverkeer meer aandacht krijgt. Dat kwam tot uitdrukking in het maatschappelijk debat rond het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen, en wordt ondersteund door enquêtes. Dit standpunt wordt ook gedragen door de overige Europeanen. Uit de resultaten van een studie, in 1991 uitgevoerd bij 14.000 EG-burgers in opdracht van de Internationale Unie van het Stads- en Streekvervoer (UITP) en de Europese commissie blijkt dat 71 % van de burgers in de EG voorstander is van een beperking autoverkeer in de centra van de steden. Ruim 80 % wil het openbaar vervoer bevorderen. In België bedragen deze percentages respectievelijk 62 % en 66 %. De milieu-overlast wordt bovendien door 59 % van de ondervraagden als zeer hinderlijk en zelfs ondraaglijk beschouwd.

Ten derde zijn er de eisen t.a.v. de milieu-aspecten die in verschillende gewestelijke beleidsnota's naar voor gebracht zijn, o.a. de nota „Naar een duurzaam energiebeleid in Vlaanderen” en het Mina-plan. In beide nota's worden via milieu- en energienormen grenzen gesteld aan de uitstoot en het energieverbruik binnen het transportsysteem, en daarmee ook aan de globale mobiliteit. Meer bereikbaarheid kan enkel binnen die grenzen nog gerealiseerd worden door rationeel energieverbruik, technologische innovaties en een wijziging van vervoerswijze en van de bezetting van de voertuigen.

Tenslotte is er de vaststelling dat door het aanbieden van meer infrastructuur enkel maar een tijdelijke oplossing geboden wordt die in congestie-gebieden alleen maar van zeer korte duur is. Zowel de verdrongen vraag als de latente vraag vullen het bijgekomen aanbod respectievelijk onmiddellijk en vrij snel in.

We kunnen verder vaststellen dat een door ons voorgesteld verkeers- en vervoersbeleid ook door het Vlaamse Regeerakkoord gedragen wordt. De Vlaamse regering zal als antwoord op één van de nieuwe maatschappelijke uitdagingen nl. een geïntegreerd beleid voeren inzake milieu, ruimtelijke ordening en verkeer dat zich inpast in het begrip „duurzame ontwikkeling” met prioriteit voor preventie, een maximale bescherming van de open ruimte, voorrang voor de verkeersveiligheid en het gemeenschappelijk vervoer.

Hierin worden bovendien een aantal concrete maatregelen voorzien

1. er komt inzake ruimtelijke ordening een decretaal vastgelegd structuurplan Vlaanderen ;
2. de verplichting tot het opmaken van een mobiliteits effectenrapport wordt ingevoerd voor uitvoering van grote werken en de inplanting van grote vestigingen. Dit in samenhang met een MER ;

3. het stimuleren van autoluwe stadscentra ;
4. de Vlaamse Regering zal zich ook actief inzetten voor een goede coördinatie van het nationale en internationale mobiliteitsbeleid ;
5. er komt een actieplan voor de bestrijding van geluids-overlast afkomstig van het verkeer ;
6. via een beleid van stadsvernieuwing, inbreiding en een voorzichtige verweving van maatschappelijke activiteiten zal de verplaatsingsbehoefte in eerste instantie worden voorkomen ;
7. het stads- en streekvervoer zal samen met de spoorwegen ingeschakeld worden om het woon-werk en het woon-school verkeer beter te verzekeren. Samenwerkingsverbanden met de NMBS zullen worden opgezet om het voorstads-verkeer sterk te verbeteren. Pilootprojecten met bijzondere aandacht voor innovatie zullen worden bevorderd. Verder zullen projecten zoals bel- of snelbussen, carpooling, werkgeversvervoer en taxistop aangemoedigd worden ;
8. de Vlaamse Regering zal gemeentelijke en provinciale initiatieven ondersteunen inzake verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid, zoals Zone 30, woonerven, doorstroming openbaar vervoer, parkeermaatregelen. Bijzondere aandacht hierbij gaat naar het verkeersarm maken van historische stads- en dorpskernen ;
9. de doortochten van gewest- en provinciewegen door dorps- en stadskernen zullen versneld heringericht worden met het oog op een evenwicht tussen verkeers en verblijfs-functies) ;
10. voor de grote infrastructuurwerken zal een langetermijn visie ontwikkeld worden. Daarbij zullen de investeringen worden beoordeeld op hun maatschappelijke rendabiliteit, de gecreëerde toegevoegde waarde, de tewerkstellings-effecten, de mobiliteitseffecten, de weerslag op het milieu en het energieverbruik.

2. Inhoudelijke maatregelen

- 2.1. Verder uitwerken van het beleidskader : Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen.
 - a. afstemmen op Star 21. de omliggende landen en regio's en de EG-richtlijnen ;
 - b. afstemmen op de beleidsnota's inzake energie, milieu en de beleidsopties die geformuleerd worden in het kader van het structuurplan Vlaanderen ;
 - c. detailleren van het beleidskader in de stedelijke regio's van Antwerpen, Gent, Leuven en Vlaams Brabant ;
 - d. ontwikkelen van een langetermijnplan verkeer en vervoer.
- 2.2. Het verder uitwerken en operationaliseren van een instrumentarium ter beheersing en sturing van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

De Gemeenschapsminister is hoofdzakelijk bevoegd inzake het stads- en streekvervoer. Daar liggen bijgevolg zijn prioriteiten. Aanvullend, en in overleg met het Ministerieel Comité Mobiliteit van de Vlaamse Regering, wenst hij het voortouw te nemen in de uitbouw van het instrumentarium rond volgende materies :

1. parkeermaatregelen ter beperking van de parkeeroverlast in de centra, in woongebieden, en in werkgebieden via fiscale, administratieve en organisatorische maatregelen, door het stimuleren van samenwerking tussen buurgemeenten en door het verstrekken van informatie over maatregelen, maatregelpakketten en hun effecten op het verkeer, de bereikbaarheid, de economische ontwikkeling aan de gemeenten.

Samenwerking zal gezocht worden met het bedrijfsleven om een uniform betalingssysteem te ontwikkelen, dat onafhankelijk van het door de gemeente bepaalde tarief, overal in Vlaanderen toepasbaar is ;

2. maatregelen ter bevordering van carpooling, (vooral met betrekking tot de organisatie) en van het fietsgebruik door financiële projectgebonden ondersteuning van de organisaties ;

3. maatregelen ter bevordering van het gecombineerd vervoer en het collectief vervoer, in aansluiting met het Europees vervoersbeleid.

Daartoe zal in samenwerking met de bevoegde directie van de EG-administratie, de organisaties van de vervoerders, de dienst ter bevordering van de binnenscheepvaart en de NMBS nagegaan worden welke aanvullende ondersteuningsmaatregelen noodzakelijk zijn op financieel, infrastructuur en logistiek vlak.

Ook zal i.s.m. de grotere steden nagegaan worden op welke wijze de goederenproblematiek (o.a. parkeerproblemen van laden en lossen met grote voertuigen) via distributiecentra kan worden aangepakt.

Het gemeenschappelijk vervoer kan eveneens een belangrijke bijdrage leveren in de oplossing van het verkeerscongestieprobleem. Daarom zal onderzocht worden in welke mate financiële en/of fiscale stimuli moeten worden gehanteerd ter bevordering van dit vervoer en welke de structurele bijdrage kan zijn bij het uitvoeren van bedrijfsvervoerplannen.

2.3. Ondersteuningsbeleid naar de actoren en doelgroepen.

Lange tijd is het nationale en vervolgens het gewestelijk verkeers- en vervoersbeleid geïdentificeerd geworden met het beleid t.a.v. het beheer van de hoofdwegen, en als beheerder van het stad- en streekvervoer. In die rol blijven de mogelijkheden van het gewest voor een efficiënte aanpak van de nieuwe maatschappelijke problematiek van de mobiliteit te beperkt. De vooropgestelde integrale benadering vereist afstemming van beleid tussen verschillende beleidssectoren en tussen de verschillende bestuurslagen. Vooral bij de afstemming tussen gewest en gemeente is er behoefte aan een meer uitgebouwde begeleiding en ondersteuning en aan meer coördinatie op het terrein. Zonder afbreuk te doen aan het streven naar verantwoordelijkheid en autonomie wenst de Vlaamse Regering haar regulerende rol verder ten volle uit te oefenen.

1. Gemeenten en vervoerregio's.

a. Ondersteuning bij het opstellen van hun verkeers- en vervoersplanning met inbegrip van hun verkeersveiligheidsplanning met middelen vanuit een nog op te richten fonds ;

b. Ondersteuning bij het verkeersluw maken van de stadscentra door het aanbieden van alternatieve vervoersmiddelen zoals park-and-ride en door het op ruime schaal verspreiden van informatie over gemeentelijke projecten en realisaties binnen Europa ;

c. Ondersteuning door het inrichten van een tweejaarlijkse wedstrijd voor openbare besturen die zich op aantoonbare wijze onderscheiden hebben inzake hun verkeers- en vervoersbeleid (verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid). Er zal nagegaan worden in hoeverre de voorstelling van deze projecten en de uitreiking van de prijs gekoppeld kunnen worden aan de Kortrijkse Verkeersdagen.

2. Bedrijven, diensten en instellingen.

Inhoudelijk wordt hierbij gedacht aan het uitwerken van een organisatorisch, financieel en op termijn een wettelijk kader voor het opstellen en geleidelijk invoeren van bedrijfsvervoersplannen (woonwerkverkeer) voor drie types van bedrijven, voorzieningen en administraties, nl.

- de grote (meer dan 5.000 werknemers) ;
- de middelgrote (tussen 5.000 en 500 werknemers) en
- de kleinere (vanaf 50 werknemers).

Parallel hiermee worden enkele (maximaal drie) proefprojecten financieel en logistiek ondersteund (tijdens de uitwerking en de invoering van een vervoersplan). Hierbij kan één van de projecten een overheidsadministratie betreffen.

3. Flankerende maatregelen.

3.1. Het opzetten van stadsgewestelijke en landelijke streek organen voor verkeer en vervoer.

Volgens het regeerakkoord dient onderzocht te worden op welk niveau de diverse beslissingen optimaal kunnen worden genomen. Dit ter bevordering van de dienstverlening aan de burger, waarbij de gemeente centraal staat als basiscel in de relatie overheid-burger.

Vooraf in verband met het mobiliteitsbeleid, dat zowel integraal, gecoördineerd als procesmatig dient uitgebouwd te worden, moet worden nagegaan, of niet tot het opzetten van stadsgewesten en landelijke streekorganen voor verkeer en vervoer moet worden overgegaan. Alleen op die wijze kan worden gekomen tot een gecoördineerd gebruik op stadsregionaal niveau van het relevante beleidsinstrumentarium waarover rijk, gewest, provincie en gemeente beschikken.

Bovendien geven we ons rekenschap van het feit dat een dergelijk beleid enkel tot stand kan komen indien dit beleid niet alleen gedragen en ontwikkeld wordt door de betrokken overheden, maar ook door de betrokken openbaar-vervoerbedrijven, het bedrijfsleven, en de burger in het algemeen.

Dit impliceert o.a. een onderzoek naar rol en functie van vervoerregio's : het creëren van een effectief kader (licht van constructie, zonder bureaucratische overlast) voor de samenwerking en afstemming van het verkeers- en vervoersbeleid tussen gewest, provincies en gemeenten, zodat een regionaal verkeers- en vervoersbeleid inhoudelijk verder worden uitgebouwd. Mogelijk kan dit via convenanten bereikt worden. Onderwerpen die in dergelijke convenanten dienen vastgelegd te worden zijn onder meer :

- de vooropgestelde doelstellingen en het tijdschema om deze te bereiken ;
- het instrumentarium en de inspanningen van de betrokken partijen om de doelstellingen te bereiken ;
- de overlegstructuur en de regeling om eventuele conflicten op te lossen ;
- de monitoring van de bereikte resultaten.

De doelstellingen en de taakstelling van de betrokken partijen dienen nauwkeurig te worden omschreven in de onderhandelde overeenkomsten.

Parallel aan deze verkenning en zolang niet tot de op richting van vervoersregio's wordt overgegaan, worden de provinciale commissies voor verkeer en vervoer opnieuw geactiveerd.

3.2. Installatie van een adviesraad verkeer en vervoer

In de structurele opbouw van het Vlaamse mobiliteitsbeleid zijn er een drietal luiken te onderscheiden. Naast een beleidsorgaan en een uitvoeringskader moet een adviesorgaan uitgebouwd worden.

De raad brengt advies uit over alle aspecten van het te voeren mobiliteitsbeleid. Daarbij zal de mobiliteitsproblematiek in zijn globaal maatschappelijke context worden benaderd, met inbegrip van zijn verwevenheid met het beleid op andere domeinen van de samenleving (milieu en ruimtelijke ordening, economie, financiën, technologie, energie, enz. . . .). Bovendien dient de raad aandacht te besteden aan de samenwerking tussen het mobiliteitsbeleid op het gewestelijke, nationale, Europese en internationale vlak.

Daarnaast heeft de raad een signaalfunctie in verband met nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen die van belang kunnen zijn voor het gewestelijk mobiliteitsbeleid. De raad kan op eigen initiatief studiewerk laten uitvoeren.

De adviesraad is samengesteld uit de diverse geledingen van de maatschappij en adviseert het gewestelijk beleid over het gevoerde en te voeren verkeers- en vervoersbeleid.

3.3. Aanpassing van de ministeriële omzendbrief betreffende bij bouwwerken te voorziene parkeerruimte.

In de omzendbrief dd. 20-10-1982 betreffende de eis om bij bouwwerken parkeerruimte te scheppen, worden minimumnormen aangegeven. In goed door het openbaar vervoer ontsloten gebieden dienen maximumnormen te worden voorzien inzake nieuw te voorziene parkeerplaatsen. Maar ook voor andere gebieden dient nagegaan of de omzendbrief nog in overeenstemming is met het nieuwe beleid.

3.4. Mobiliteitseffectenrapportage.

Een te hoge toename van de automobilititeit kan voorkomen worden indien men op voorhand afdoende rekening houdt met de mobiliteitseffecten van nieuwe projecten of beleidsbeslissingen.

Daarom zal eerst het inhoudelijk, organisatorisch en mogelijk ook financieel kader voor het opstellen en invoeren van de mobiliteitseffectenrapportage in samenspraak met de betrokkenen worden bepaald. Vervolgens zullen decretale initiatieven genomen worden.

Hierbij gelden volgende uitgangspunten :

— voor private bouwprojecten wordt de mobiliteitseffectenrapportage geïntegreerd in de MER-rapportage ;

— projecten of beslissingen van de overheid en van parastalen worden in een afzonderlijke mobiliteitseffectenrapportage uitgewerkt (bv. fiscaliteit, prijszetting, infrastructuurwerken, enz...) in samenhang met een economische effectenrapportage (kosten-batenanalyse) en een milieu-effectenrapportage.

3.5. Monitoring- en rapportage-systeem.

Wil men een efficiënt Vlaams mobiliteitsbeleid uitbouwen, dan is de beschikbaarheid van een goed statistisch instrumentarium noodzakelijk. Het ontbreken van gedetailleerde gegevens over de mobiliteit in de verschillende maatschappelijke geledingen is een ernstige handicap voor het ontwikkelen van een mobiliteitsbeleid. Degelijke informatie is van essentieel belang om het mobiliteitsvraagstuk op de diverse beleidsniveaus te concipiëren, te implementeren en tenslotte te evalueren.

Op dit ogenblik is deze informatie partieel en fragmentair aanwezig. Het is daarom noodzakelijk over te gaan tot het opzetten van een monitoring- en rapportage-systeem over de ontwikkeling van de mobiliteit binnen de administraties van het Vlaams Gewest (meetsysteem, data-opslag, taakomschrijving gebaseerd op doelstellingen van het beleid, frequent geïntegreerd rapportagesysteem).

De gegevens ingewonnen door verschillende sectoren zullen door de Vlaamse administratie worden gecentraliseerd en aangevuld. Coördinatie met het Nationale Impulsprogramma Verkeer en Mobiliteit is hierbij noodzakelijk.

3.6. Vlaamse Stichting Verkeerskunde.

In het kader van het verhogen van de vormingsinspanningen (m.b.t. managementsvorming, informatica, communicatievaardigheden, algemene cursussen, training-on-the-job, enz... voor het overheidspersoneel dient de inhoudelijke werking van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde verder uitgebouwd en ondersteund te worden. Ook andere onderwijsinitiatieven rond verkeer en vervoer in Vlaanderen zullen ondersteund worden.

De opleiding van bedrijfsvervoercoördinatoren zal eveneens toevertrouwd worden aan de Vlaamse Stichting Verkeerskunde.

3.7. Aanvullen nationaal wetenschappelijk onderzoek.

Beleid dient op kennis en inzichten gebaseerd te zijn. Daarom wensen we het wetenschappelijk onderzoek rond mobiliteit mee te oriënteren, bij te sturen en aan te vullen. Hierbij wordt vooral gedacht aan het nationale impulsprogramma Mobiliteit en Verkeer. In zover zulks mogelijk en verantwoord is, moeten de tussentijdse bevindingen binnen dit onderzoeksprogramma vertaald worden in het beleid.

3.8. Het stimuleren van een oprichting van een commissie mobiliteit binnen het Belgisch Instituut voor Normalisatie.

Om tot een integrale en globale aanpak van het mobiliteitsvraagstuk te kunnen komen, zonder concurrentie-vervalsing tussen de verschillende stadsgewesten in België te veroorzaken wenst de Gemeenschapsminister bij te dragen in de oprichting van een commissie mobiliteit binnen het Belgisch Instituut voor Normalisatie, ten einde normen als emissie-geluidsnormen t.g.v. verkeer, normen inzake minimale dichtheden rondom stations, parkeernormen, autokilometerreductienormen enz. te helpen bepalen.

3.9. Het operationaliseren van de mobiliteitscel binnen de Vlaamse administratie.

Het nieuwe mobiliteitsbeleid moet ook ambtelijk beter ondersteund worden. Daarom dient de mobiliteitscel binnen het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap zo snel mogelijk operationeel te worden, dient de taakomschrijving verfijnd te worden en dienen de bevoegdheden en werkingsmiddelen verder omschreven te worden.

HOOFDSTUK 2. Openbaar vervoer

De basisdoelstelling van het beleid inzake openbaar vervoer is de verbetering van de toegankelijkheid, de snelheid en de betrouwbaarheid van het aangeboden vervoer.

Een goed beheerd milieuvriendelijk openbaar vervoer kan bijdragen tot een multimodaal mobiliteitsbeleid

Deze doelstellingen zullen worden ingeschreven in de Beheersovereenkomst die zal worden afgesloten tussen de Vlaamse Regering en de Vlaamse Vervoermaatschappij.

1. Beheersovereenkomst tussen de Vlaamse Regering en de WM

Op basis van artikel 25 van het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij werd een ontwerp van Beheersovereenkomst opgesteld tussen de Vlaamse Regering enerzijds en de VVM anderzijds, die in 1992 in een definitieve vorm worden gegoten.

Deze overeenkomst heeft voornamelijk betrekking op volgende elementen :

- kwaliteit van het vervoersaanbod ;
- kwantiteit van het vervoersaanbod ;
- tarieven ;
- investeringen ;

Binnen deze overeenkomst moet de **continuïteit** van het beleid verzekerd worden door een minimaal **investeringsniveau** te garanderen ten einde de VVM toe te laten een meerjarenplanning op te stellen.

1.1. Kwaliteit

In samenspraak met De Lijn worden minimale **kwaliteitscriteria** uitgewerkt inzake bereikbaarheid en frequentie. Aan de informatie aan en de opvang van de reiziger en aan de halte-accomodatie zal bijzondere aandacht worden geschonken. Het huidige wagenpark zal verder worden gemoderniseerd waarbij de gemiddelde leeftijd van de autobus- en **tramvoertuigen** moeten dalen.

Een gepland integrale kwaliteitszorg-programma zal speciaal toegespitst worden op de problematiek van het klanten onthaal door de chauffeur.

1.2. Kwantiteit

Het huidige globale dienstverleningsniveau moet worden gehandhaafd maar kan worden aangepast aan de wijzigende vervoermarkt om de kwalitatieve aspecten van het vervoer te verbeteren. Een evenwichtige spreiding van het vervoersaanbod over gans Vlaanderen, voornamelijk in de dunner bevolkte gebieden, moet echter worden nagestreefd. Een verhoging van het aandeel van het gemeenschappelijk vervoer in al zijn vormen en van het openbaar vervoer in het bijzonder wordt beoogd.

1.3. Tarieven

Op dit ogenblik maken biljetten en kaarten 40 % uit van de vervoerbewijzen terwijl, ze instaan voor 60 % van de ontvangsten. De abonnementen maken 52 % uit van de vervoerbewijzen en zorgen voor 33 % van de ontvangsten. Dit is een logisch gevolg van het tariefbeleid dat een promotie van het abonnement t.o.v. de kaart en van de kaart t.o.v. het biljet, voorstelt.

De vereenvoudiging van de tarieven en vervoerbewijzen, die in 1991 werd ingezet, wordt verder doorgevoerd. De geleidelijke invoering van een nieuw magnetisch ontwaardingssysteem zal hiertoe bijdragen.

Dit systeem met nog slechts één type vervoerbewijs voor biljetten en kaarten zal de gebruiksvriendelijkheid aanzienlijk verhogen.

Deze apparatuur zal eveneens de nodige gegevens leveren voor het uitwerken van een degelijk beheerssysteem dat moet toelaten de evolutie van de vervoersvraag van dichtbij op te volgen : 2 % winst in eerste kwartaal 1992.

1.4. Investeringskredieten

De investeringskredieten worden o.m. aangewend voor :

— bouwtechnisch onderhoud

Het omvat voornamelijk verbeterings- en instandhoudingswerken in de pre-metro van Antwerpen. Het onderhoud van vroeger gedane investeringen door het Vlaams Gewest worden hier tevens in opgenomen.

— verbetering spoorlijnen

Investeringskredieten met als doel de betrouwbaarheid van de exploitatie te verhogen.

— gebouwen en nieuwe spoorlijnen

Werken en leveringen om de optimalisatie enerzijds, en de uitbreiding van, de exploitatie anderzijds, mogelijk te maken. In het kader van de bestrijding van de file-problematiek dienen zowel in de regio Antwerpen als te Gent tramlijnen verlengd.

— doorstromingsmaatregelen en eigen beddingen

Verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer met inbegrip van systemen voor de beïnvloeding van de verkeerslichten, de aanleg van eigen beddingen en herprofileringen. Gemeentelijke initiatieven ter zake zullen worden gesteund.

— halte-accommodatie en autobusstations

Halte accommodatie

Allerhande nieuwe investeringen voor het verbeteren van de informatie aan de reizigers en de uitrusting aan de halteplaatsen.

Autobusstations

Uitbouw van autobusstations met als doel comfortabele ontmoetingsplaatsen te creëren waar er zich concentratieplaatsen voordoen van de diverse soorten vervoersmodi (waaronder auto, trein, tram, bus en langzaam verkeer). Het effectief programma zal rekening houden met de prioriteiten die door de NMBS worden ingediend.

— bedrijfszekerheid

Allerhande investeringen rechtstreeks gericht op de uitrusting van de autobussen en tramvoertuigen met als doel de exploitatie-omstandigheden te optimaliseren (m.i.v. veiligheid) zodat een kwaliteitsvolle dienstverlening aan de reizigers wordt verleend (ontwaardingsapparatuur, radio's, enz. ...)

— aanschaf ontwaardings- en radio-apparatuur

— informatie aan de reizigers en informatica

Teneinde de informatie aan de reizigers aan de halteplaatsen te kunnen optimaliseren dient op verschillende plaatsen elektronische apparatuur aangebracht te worden. Bovendien zal door een beter databeheer, via informatica de exploitatie kunnen geoptimaliseerd worden waardoor ook de dienstverlening aan de reizigers verbeterd wordt.

— aankoop van stadsbussen en sneltrams

In eerste instantie zullen de lijn 3 te Antwerpen en de lijn 1 te Gent verder worden uitgebouwd.

2. Toekomstperspectieven

2.1. Het beleid van De Lijn zal worden vastgelegd in een strategisch ondernemingsplan dat de doelstellingen op mid-denlange en lange termijn moet omvatten. De fasering van de uitvoering wordt beschreven in actieplannen op half lange en korte termijn.

De eerste resultaten zijn alleszins bemoedigend aangezien zowel het aantal reizigers als de ontvangsten in stijgende lijn gaan.

2.2. Het openbaar autobusvervoer zal eveneens verder bijdragen tot het verkeersarm maken van de historische stads- en dorpskernen ; het pilootproject Brugge waarvoor 35 kleine stadsbussen werden aangekocht is hiervan een goed voorbeeld. Ook in andere steden, zoals in Mechelen worden analoge bussen voorzien.

Veel aandacht wordt eveneens besteed aan de milieuvriendelijkheid van het rollend materieel.

2.3. De problematiek rond het woon-werk- en woon-schoolverkeer zal verder worden uitgediept.

a. Woon-werkverkeer :

Het woon-werkverkeer maakt ongeveer 25 % uit van het globale jaarlijkse autokilometrage.

Tijdens de piekuren loopt dit aandeel echter op tot praktisch 50 % .

Van het globale woon-werkverkeer neemt de personenwagens ruim de helft voor zijn rekening.

Het gemeenschappelijk personenvervoer (openbaar + collectief vervoer) is goed voor 14 % van de woon-werkverplaatsingen.

Daarbij is het belangrijk op te merken dat het aandeel van de auto in de voorbije tien jaar met 17,4 % is gestegen.

Anderzijds stellen we vast dat de gemiddeld afgelegde afstand in diezelfde periode is toegenomen ; in 1970 behoorde het grootste aantal verplaatsingen tot de categorie van minder dan 3 km terwijl dat in 1981 de categorie van 5 tot 10 km was geworden.

De ontsluiting van het recruteringsgebied van de meeste bedrijven via gemeenschappelijk vervoer is meestal ontoereikend waardoor de werknemers verplicht zijn gebruik te maken van hun eigen personenwagens.

De gemiddelde bezettingsgraad per personenwagen tijdens de piekuren bedraagt 1,47.

Dit leidt tot de conclusie dat mobiliteitsbegeleiding slechts mogelijk is op voorwaarde dat aan de werknemers degelijke verplaatsingsalternatieven worden geboden.

De explosieve groei van industriële zones en businessparks in vnl. voorstedelijke gebieden heeft geleid tot aanzienlijke verkeersproblemen. Bovendien is het openbaar vervoer tussen voorstedelijke woongebieden en werkgebieden vaak ontoereikend of niet bestaand.

Een analoge situatie in Nederland heeft geleid tot de uitwerking van bedrijfsvervoerplannen waarin bedrijfsleven, overheid en vervoerbedrijven participeren.

De mogelijkheden van een dergelijk bedrijfsvervoerplan zullen door de VVM worden uitgetest op basis van een drietal pilootprojecten in samenwerking met de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en de privévervoerders, zoals beschreven onder hoofdstuk 1.

b. Woon-schoolverkeer

Het aantal schoolabonnementen bedraagt thans 54 % van het totaal aantal abonnementen. Er bestaan echter zeer grote regionale verschillen wat betreft het marktaandeel van De Lijn binnen de doelgroep studenten en scholieren. Doelgerichte promotie-acties gebaseerd op gefundeerde onderzoeksgegevens zijn een noodzaak voor het behoud en de uitbreiding van het marktaandeel bij deze reizigersgroep.

De integratie van een deel van het leerlingenvervoer georganiseerd door Argo en Onderwijs in het bestaande aanbod wordt momenteel onderzocht.

HOOFDSTUK 3. Regionale luchthavens Vlaanderen

De overdracht per 1 januari 1989 van de bevoegdheid met betrekking tot de uitbating en uitrusting van de regionale luchthavens in België naar de Gewesten, betekende dat Vlaanderen het lot van haar regionale luchthavens in eigen handen kon nemen en actief kon gaan meespelen in een sector die volop in beweging is. Het bepalen van een dienovereenkomstig beleid was een uitdaging.

Weinigen zullen kunnen ontkennen dat eindelijk een impasse doorbroken werd waarmee deze luchthavens steeds af te rekenen hadden. In het verleden werd immers in het luchtvaartbeleid van dit land nagenoeg uitsluitend aandacht besteed aan de rol die de luchthaven van Zaventem kon spelen in het luchtvaartgebeuren. De regionale luchthavens kwamen nauwelijks aan bod.

De bevoegdheidsoverdracht was dan ook de gelegenheid bij uitstek om, in alle objectiviteit en met in overwegingneming van alle eraan verbonden elementen, te evalueren welke rol deze luchthavens spelen of kunnen spelen in het economisch beleid, en meer in het bijzonder het — internationaal — mobiliteitsgebeuren van Vlaanderen.

Na grondige objectieve en professionele analyse van de infrastructurele, socio-economische en milieu-aspecten werd in april 1990 de beleidsbrief „Regionale luchthavens Vlaanderen — Aanzet tot een Vlaamse luchtvaartbeleid” gepubliceerd (Vlaamse Raad 1989-'90, stuk 341) waarin een aantal duidelijke beleidsopties werden vertolkt. Deze beleidsbrief werd onderworpen aan een uitgebreide discussie in de Vlaamse Raad (Stuk 341 nr. 2). Om dit gebeuren in een ruimer kader te situeren, werd het geïntegreerd in het ontwikkelde globale Vlaamse mobiliteitsbeleid (Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen, Vlaamse Raad 1990-'91, stuk 510).

Elkeen weet inmiddels dat het element mobiliteit een complex gegeven is. De uitgebreide discussies die hieraan gewijd werden in de voorbije drie jaar bewijzen dit. Niet alleen het voor eenieder dagelijks te ondervinden vervoer te land maakt tegenwoordig onderwerp uit van een grondige evaluatie, ook het luchtvaartgebeuren maakt een tijd door van analyse en ontwerp van toekomststrategie. De internationale economische evolutie en de met rasse schreden naderende Europese eenmaking dringen een goed uitgebalanceerd beleid op.

Luchtvaart is een zeer specifiek en bij wijlen controversiële materie die een eigen aanpak vergt. Gedurende de voorbije jaren en maanden werden we geconfronteerd met heelwat verschuivingen en herschikkingen in dit landschap, zowel internationaal als nationaal. Vlaanderen en haar luchthavens moeten snel op deze evoluties kunnen inspelen.

Deze bevoegdheidsmaterie is bovendien zo uniek dat de Vlaamse overheid genoodzaakt is originele oplossingen uit te denken om haar beleid uit te voeren. Denken we ondermeer aan de noodzaak tot ontwerp van een beheersformule, die een efficiënt en bedrijfsmatig beheer moet toelaten. Bovendien dient gewezen op de complexiteit van het luchtvaartbeleid, veroorzaakt door de spreiding van de bevoegdheden met betrekking tot diverse luchtvaartaspecten. Vlaanderen is bevoegd over de exploitatie en de infrastructurele uitrusting van haar luchthavens. De luchtverkeersleiding en de reglementering dienaangaande blijft een federale bevoegdheidsmaterie. Dit noodzaakt tot een geregeld overleg met de federale overheid inzake belangrijke elementen zoals luchtverkeersleiding, reglementeringen allerhande, en toekenning van trafiekrechten.

Zoals reeds vermeld, werden in de beleidsbrief „Regionale luchthavens Vlaanderen” belangrijke toekomstgerichte beleidsintenties opgenomen. Vele van deze intenties zijn inmiddels reeds uitgevoerd, andere dringen zich verder op.

De voorliggende beleidsverklaring verschaft vooral een overzicht van de uitvoering van de in april 1990 aangekondigde beleidsopties, en kan in hoofdzaak gezien worden als een geactualiseerde beleidsbrief. Door de praktische beleidservaring van de voorbije jaren en de wijzigingen van de omgeving, werd het beleid inderdaad op bepaalde terreinen licht bijgestuurd, zonder afbreuk te doen aan de genomen basisopties. Er wordt bewust gekozen voor een continuïteit van beleid.

1. Situering en basisopties

De Vlaamse economie is steeds sterk gericht geweest op de internationale omgeving. Als een (relatief klein land van de EG is onze uitvoer een belangrijke gangmaker van economische vooruitgang. De bescheiden omvang van onze binnenlandse markt is hier natuurlijk niet vreemd aan.

De internationale roeping, maar meteen ook de wereldconjunctuur-gevoeligheid van een kleine open economie als die van Vlaanderen, is onmiddellijk duidelijk. Meer zelfs, de economische ontwikkeling van Vlaanderen wordt vooral toegeschreven aan de sterke expansie en de zuigeeffecten van de wereldconjunctuur op die kleine open economie.

We moeten kunnen inspelen op een versteviging van de wereldhandel. Alle troeven waarover Vlaanderen beschikt, dienen hiertoe optimaal benut.

De Vlaamse regionale luchthavens kunnen één van deze troeven worden. Op dit ogenblik dient toegegeven dat haar bijdrage en „marktaandeel” nog vrij bescheiden is. Inderdaad speelt de luchthaven van Zaventem nog steeds een overheersende rol.

Niettemin zijn er ook in het luchtvaartgebeuren fundamentele herstructureringen op til. Denken we maar aan de ontwikkeling van de Europese zakenluchtvaart, met haar eigen specifieke karakteristieken en noden. De luchthaven Antwerpen/Deurne is voor dit type een geknipte thuisbasis voor Vlaanderen. De luchthaven Oostende kan dan weer inspelen op passagierscharter- en vrachtvervoer, met zelfs in de toekomst een mogelijk potentieel naar internationale en intercontinentale lijnvluchten toe. Dit kan een bijdrage leveren tot de eventuele ontwikkeling van zakentoeerisme voor de regio.

Beide luchthavens beschikken over een infrastructuur die van een voldoende kwalitatief niveau is en zelfs nog een aanzienlijke uitbreiding van de activiteit toelaat. Hierdoor zijn zij nu reeds een volwaardige gesprekspartner in het zich opdringende debat van de luchtvaartactiviteitsverdeling in dit land. Het moet in dit verband duidelijk zijn dat niet gestreefd wordt naar een concurrentiële positie t.o.v. Zaventem, maar eerder naar een complementaire functie.

De resultaten van de twee jaar geleden verrichte doorlichtingsstudie gaven duidelijk te kennen dat de luchthavens van Antwerpen/Deurne en Oostende nu reeds iets te betekenen hebben in het globaal macro-economische kader en dienstenpakket. De medio 1991 uitgevoerde rentabiliteitsstudie acht, ondanks de recente lichte crisis die de luchtvaartwereld diende te ondergaan, het marktpotentieel en de toekomstkansen van de Vlaamse luchthavens reëel.

Er dient opgemerkt dat dit luchtvaartbeleid een bijdrage kan leveren tot de verwezenlijking van het globale Vlaamse exportbeleid, zoals dat elders in deze beleidsverklaring aan bod komt. Vlaanderen promoot zichzelf internationaal als „Toegangspoort tot Europa”. Onze ruim aanwezige infrastructuur rechtvaardigt deze promotie. Bedrijven uit niet EG-landen hebben er tegenwoordig alle belang bij te investeren binnen de EG. Vlaanderen heeft hier als troef een centrale ligging met een vlotte toegankelijkheid.

Deze toegankelijkheid wordt mogelijk gemaakt door een dicht wegnnet, goede treinverbindingen, drie zeehavens, een netwerk van rivieren en kanalen die tot diep in de industriële gebieden van noord-west Europa doordringen. De twee regionale luchthavens vullen dit netwerk aan.

De vernoemde verschillende vervoerssystemen worden dikwijls als overenigbaar en mekaar concurrerende alternatieven beschouwd. Niettemin maakt de filosofie van het gecombineerde vervoer de laatste tijd furore, voornamelijk met betrekking tot weg- en spoorvervoer. Men dient inderdaad de verschillende vervoersmodi te zien als een hecht systeem, dat de behoeften van de industrie en de gemeenschap tegemoet komt. Samen garanderen zij de eerder beschreven noodzakelijke ontsluiting van Vlaanderen. Een vlotte bereikbaarheid met het buitenland is van vitaal belang, ook voor het Vlaamse en internationale zakenleven. Bovendien willen we wijzen op het niet onbelangrijke maatschappelijk k-economische nut van de regionale luchthavens en op de directe en indirecte tewerkstelling die zij genereren. De opname van het project tot ontwikkeling van een luchthavengebonden industriezone aan de luchthaven Oostende, in het kader van het globale impulsprogramma Oostende-Blankenberge, is in dit kader betekenisvol.

Tenslotte dient gewezen op de toenemende deregulering van de luchtvaart in de Europese context. Een nieuwe gemeenschappelijk ke en liberale luchtvaartpolitiek is inderdaad een essentiële vereiste bij de totstandkoming van de Europese eenheidsmarkt van 1993. De Vlaamse regionale luchtha-

vens moeten over de mogelijkheden beschikken om in het algemeen socio-economisch belang van Vlaanderen hierop in te spelen.

Het is alleszins zo dat de regionale luchthavens in Europa een belangrijke bijdrage kunnen leveren tot de oplossing van diverse knelpunten, en een stuwende rol kunnen spelen in het streven naar een gezamenlijk beleid op vlak van de economische en sociale factoren. De consumenten zullen uiteindelijk gebaat zijn bij de betere en soepelere dienstverlening die de regionale luchthavens hen bieden. Een pluspunt is verder de afwezigheid van congestie en de eraan verbonden nare wachttijden. Bovendien behoort een toenemend aantal vluchten met meer keuze inzake prijs en kwaliteit zeker tot de mogelijkheden.

De genomen beleidsopties dienen dus ook in dit ruimere kader gesitueerd te worden.

2. Algemene beleidslijnen

Kern van dit beleid is dat er een nieuwe **marktgeoriënteerde** aanpak van de luchthavens vereist is. Hiertoe dienen de nodige instrumenten ter beschikking gesteld in de vorm van een nieuwe organisatiestructuur, exploitatieformule en een aangepast investeringsprogramma.

Gedurende de voorbije drie jaar werd het beheer van de Vlaamse regionale luchthavens bij wijze van **overgangsregeling** waargenomen door de Regie der Luchtwegen, weliswaar onder de voogdij van de bevoegde Vlaamse **Gemeenschapsminister**. De overdracht van de bevoegdheid betreffende de uitrusting en uitbating van de regionale luchthavens werd immers geregeld door de bijzondere wet van 8 augustus 1980, zoals gewijzigd door de bijzondere wet van 8 augustus 1988, tot hervorming der instellingen. Deze **overgangsregeling** werd uitgevoerd conform het op 30 november 1989 afgesloten samenwerkingsakkoord tussen de Regie der Luchtwegen en de Gewesten.

De overdracht van het patrimonium zal binnenkort wettelijk bekrachtigd worden. Dit neemt niet weg dat het Vlaamse Gewest sinds 1 januari 1989 reeds eigenaar is van de **luchthaveninfrastructuur**, met uitzondering van de apparatuur van de **luchtverkeersleidingsdiensten**.

2.1. Personeel

Ook de overdracht van het exploitatiepersoneel van de Regie der Luchtwegen, werkzaam op de Vlaamse regionale luchthavens, naar het Vlaamse Gewest, zal binnenkort wettelijk bekrachtigd worden, waardoor het betreffende personeel overgedragen wordt met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 1992. Tot regeling van de bevoegdheidsregeling, over het personeel werd begin 1992 een Protocolakkoord gesloten tussen de Vlaamse Gemeenschap en de Regie der Luchtwegen, waardoor het betrokken exploitatiepersoneel per 1 januari 1992 onder de voogdij staat van de Vlaamse Gemeenschap.

De Vlaamse Executieve besliste op 2 oktober 1991 dat deze personeelsleden (administratief) zullen geïntegreerd worden in de Dienst Geregeld Vervoer en Regionale luchthavens van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur.

Een aangepaste personeelsstructuur is momenteel in ontwerp. Hierbij kunnen de diensten zich steunen op de resultaten van de begin 1991 uitgevoerde doorlichtingsstudie die een voorstel van organisatiestructuur en bestafling opleverde.

Er zal gestreefd worden naar een zo horizontaal mogelijk organigram en een grote polyvalentie in de taakuitoefening.

De beleidsprincipes inzake beheer, meer bepaald het streven naar een grote beheersautonomie van de luchthavens en dus de deconcentratie van verantwoordelijkheid en initiatief, zal uiteraard zijn weerslag hebben bij het ontwerpen van een efficiënte organisatiestructuur.

2.2. Operationeel en commercieel beheer

Gelet op de overdracht van het personeel en vooral het feit dat het Vlaamse Gewest sinds 1 januari 1992 het beheer van haar luchthavens volledig zelf ter harte neemt, dient binnen korte termijn een nieuwe exploitatievorm uitgewerkt te worden. Deze exploitatievorm moet de luchthavens in staat stellen een beheer te voeren op basis van bedrijfseconomische principes en een businessplan met succes te realiseren. De principes van beheer werden opgenomen in de beleidsbrief van april 1990. Het belangrijkste principe blijft dat de luchthavens zullen beschouwd worden als onderscheiden kostencentra, met elk een eigen financiële verantwoordelijkheid. Het opzet is de luchthavens te beheren als echte commerciële instellingen. In grote lijnen kunnen de **beleidsprincipes** samengevat worden als volgt :

- optimale benutting en rentabilisering van de bestaande infrastructuur
- wegwerken van de exploitatiedeficits, zodat geen tussenkomst in de exploitatietekorten vanuit het gewest meer vereist is : de overheid kan zich echter verbinden tot het ten laste nemen van welbepaalde investeringen ;
- het beleid dient gericht op een exploitatie volgens de principes van een zo autonoom en efficiënt mogelijke werking, als een volwaardig commercieel bedrijf ;
- de exploitatieformule dient een samenwerking met de private sector toe te laten.

De reden dat gestreefd wordt naar een zo groot mogelijke autonomie van de luchthavens, is te vinden in de eruit volgende voordelen zoals verantwoordelijkheidsgevoel van het personeel, motivatie, flexibiliteit bij het inspelen op **marktopportunities** en kostenefficiëntie.

Er werd geopteerd om, vooraleer een juridische **exploitatie**vorm te bepalen, een nauwgezette rentabiliteitsanalyse te laten uitvoeren niet betrekking tot de exploitatie, gekoppeld aan financiële simulaties en marktvooruitzichten, ook in confrontatie niet het regionale luchtvaartbeleid elders in Europa. Op die wijze kon een inzicht verkregen worden in het **ontwikkelings**potentieel van elke luchthaven, en als dusdanig de mogelijkheden van exploitatievorm.

Om deze reden werd medio 1991 met de Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen een overeenkomst afgesloten tot oprichting van een studiesyndicaat met als doel zowel de opstelling van een businessplan als een voorstel van beheersstructuur (met mogelijke **aandeelhouders**structuren) en verdere financiering.

De onderzoeksresultaten en de diverse aanbevelingen m.b.t. het commercieel beleid werden gepubliceerd in het in september 1991 opgeleverde eindrapport.

a. Managementovereenkomst

Bij de uitvoering van de retabiliteitsstudie stond het principe voorop dat diende gestreefd te worden naar een zo commercieel mogelijke beheersformule die een rationalisatie en activiteitsverhoging op de luchthavens moet nastreven,

om op die manier de exploitatietekorten weg te werken. Een actief marketingbeleid waarbij op een dynamische en flexibele wijze wordt ingespeeld op de marktopportunities werd hiervoor noodzakelijk geacht. De auteurs van de rendabiliteitsstudie stelden dat dergelijke operatie niet mogelijk is in een strikte overheidsstructuur, noch in een overheidsadministratie, noch in een pararegionale. De noodzakelijke flexibiliteit en financiële autonomie op lange termijn kan enkel gewaarborgd worden via een voldoende verantwoordelijkheid van het management. Beide elementen leken in een geprivatiseerde structuur het meest haalbaar.

De resultaten van het studierapport werden voorgelegd aan de Vlaamse Executieve op 2 oktober 1991.

Voor wat de luchthaven Antwerpen/Deurne aangaat achtte de Vlaamse Executieve het dossier niet rijp voor definitieve beslissing en werd het advies van de GIMV ingewonnen. In dit advies sluit de GIMV zich aan bij de bevindingen van het studiesyndicaat, dit wil zeggen het opzetten van een geprivatiseerde structuur ofwel als alternatief de organisatie van het beheer via de formule van een managementovereenkomst.

Wat de luchthaven Oostende betreft *hechtte de Vlaamse Executieve haar goedkeuring aan de formule van beheer via een managementovereenkomst, en werd beslist de GIMV te gelasten een ontwerp van dergelijke overeenkomst op te stellen.

Dergelijke managementovereenkomst houdt in dat het operationeel beheer wordt uitgevoerd door de diensten van het Vlaamse Gewest, met eigen (overheids)personeel. Het betreft meer bepaald de diensten inspectie, politie, brandweer en technische dienst. Het commercieel en administratief-financieel beheer zal worden uitbesteed aan een geïnteresseerde partij uit de privé-sector.

Het ontwerp van managementovereenkomst werd opgeleverd door de GIMV op 18 februari 1992, en werd voor advies overgemaakt aan de administratie. Na dit advies en dienovereenkomstige aanpassingen zal het voorstel ter goedkeuring voorgelegd worden aan de Vlaamse Executieve, waarna inschrijvingen zullen worden ingewacht. Er wordt gestreefd naar een afsluiten van dergelijke overeenkomst tegen uiterlijk 1 januari 1993. Vanaf die datum zal dienvolgens het commercieel en administratief/financieel beheer worden uitgevoerd door een manager.

Op deze wijze zal de beoogde samenwerking met de private sector operationeel zijn.

De manager zal elk jaar een echt businessplan moeten opstellen dat onder meer voorziet in efficiënte kostenallocaties, een strategisch prijzen- en tarievenbeleid en een beter beheer van de onderhoudsuitgaven. Zonder afbreuk te doen aan de optie om de luchthaven te laten functioneren als onderscheiden kostencentra, zal waar dit voordelen oplevert gezocht worden naar een gezamenlijk en gecoördineerd beleid tussen de luchtavens. Belangrijkste doelstelling van dit businessplan is een vermindering van de exploitatietekorten.

b. Diensten met afzonderlijk beheer

Bij wijze van tussenoplossing, en dit om de luchthavens toe te laten de voorgenomen doelstellingen inzake een meer commercieel beheer zo snel mogelijk te bereiken, is in het programmadecreet de oprichting voorzien van twee „diensten met afzonderlijk beheer”.

Overigens is er momenteel reeds sprake van een professioneel beheer van de rekeningen. Ter ondersteuning van het financieel beheer werd immers beroep gedaan op een externe accountant die meteen ook instaat voor de facturatie van alle verschuldigde vergoedingen, de inventarisatie van de concessies en de opvolging van deze elementen.

c. Automatisering

Deze nauwgezette opvolging wordt mogelijk gemaakt daar de accountant in een on-line-verbinding staat met de luchthavens, waar alle vluchtgegevens geregistreerd worden in het geautomatiseerd systeem.

Inderdaad, zoals aangekondigd in het beleidsplan van 1990, is de voorbije maanden werk gemaakt van een verregaande automatisering van alle administratieve en beheerstaken. Sinds juni 1991 is het in de loop van vorig jaar opgestelde automatiseringsplan in volle uitvoering. De uitvoeringstermijn bedroeg twaalf maanden en is bijgevolg nagenoeg afgerond. Speciale hardware en op maat ontwikkelde software werd geïnstalleerd.

Door deze automatisering, waarbij voornamelijk een efficiënte en overzichtelijke vluchtregistratie alsook een snelle vergaring en analyse van statistische informatie beoogd werd, is een accurate en actuele opvolging van de financiële rekeningen en vluchtgegevens mogelijk. Door de vroegere manuele registratie van de vluchtgegevens en het manuele voeren van de boekhouding werd soms vitale informatie veel te laat tijdig verkregen waardoor een tijdige bijsturing niet mogelijk was.

Alle gegevens kunnen nu ook tussen de luchthavens onderling en de accountant uitgewisseld worden door een on-line-verbinding. Het hoofdsysteem is reeds enkele maanden operationeel en voldoet volledig aan de verwachtingen.

d. Vergoedingsstelsel en concessiebeleid

De administratie werd met de opdracht gelast een nieuw aangepast concessiebeleid uit te werken. Ook de vergoedingen (tarief en stelsel) zullen aan een evaluatie worden onderworpen, telkens conform de voor elke luchthaven genomen beleidsoptie ten aanzien van het te ontwikkelen type van activiteit.

In afwachting van een nieuw vergoedingsstelsel, werden alvast nieuwe basisvergoedingen bepaald voor het gebruik van de Vlaamse luchthavens (Besluit van de Vlaamse Executieve van 22 mei 1991).

2.3. Marketinginspanningen

In 1990 werd, voor de eerste maal in de geschiedenis van de Vlaamse regionale luchthavens, een behoorlijke kleurenfolder uitgegeven die op een bevattelijke en overzichtelijke manier de geïnteresseerde bezoeker, passagier en gebruiker of kandidaat-gebruiker (waaronder luchtvaartmaatschappijen) alle informatie verschaft over de troeven en karakteristieken van de luchthavens.

De luchthaven Kortrijk-Wevelgem is opgenomen in deze folder. Deze luchthaven wordt beheerd door de Intercommunale Vliegvelde Wevelgem-Bissegem. Niettemin wordt naar een gezamenlijke strategie gezocht met de luchthavens Antwerpen en Oostende. Dit samenwerkingsverband zal verder worden uitgewerkt en geconcretiseerd. In 1991 resulteerde de samenwerking alvast in een gezamenlijke stand op de beurs Flanders Technology.

Binnen afzienbare tijd zal een geactualiseerde folder worden uitgegeven voor elke luchthaven.

2.4. Projecten en investeringen

Bij de opstelling van de investeringsprogramma's zal **prioritair** aandacht besteed worden aan een optimale benutting van de bestaande infrastructuur. Op de Vlaamse luchthavens doen zich thans geen capaciteitsknelpunten voor. Voor beide luchthavens werd een ontwikkelingsplan opgesteld. De investeringen zullen overeenkomstig dit plan worden gepland en uitgevoerd.

Voor een toelichting van het fysisch programma wordt verwezen naar de toelichting bij het programma 86.

In grote lijnen bestaat het investeringsbeleid voor de luchthaven Antwerpen uit het aanbrengen van de nodige voorzieningen die een optimale benutting van de infrastructuur mogelijk maken tot een betere uitbating van de luchthaven in het kader van interregionale lijnvluchten en in het bijzonder zakenvluchten (ook business-taxi). De scholingsvluchten van de kleine luchtvaart en zweefvliegactiviteiten zullen worden afgeremd, zodra alternatieven in de zin van benutting van momenteel nagenoeg verlaten militaire luchtvaartterreinen, beschikbaar zijn.

De noodzaak van een verlenging of verlegging van de huidige startbaan 11/29, met het doel de startbaandrempel enkele meter te verleggen tot optimale benutting van de startbaanlengte, zal via een kosten-baten analyse onderzocht worden.

Gezien de kantoorruimten in het luchthavengebouw momenteel volledig bezet zijn dringt zich een uitbreiding in de vorm van een nieuwbouw op. Gelet op de budgettaire restricties zal hiervoor samengewerkt worden met de private sector.

Voor wat de luchthaven Oostende aangaat wordt een beleid gevoerd tot verbetering van de accommodatie tot mogelijk maken van internationale en intercontinentale vluchten voor passagiers (lijnvluchten en charters) en vracht, ook met de grootste vliegtuigtypes (type B 747). Tevens zal de mogelijkheid geschapen worden voor de inplanting van ateliers voor onderhoud en „up-grading” van grote vliegtuigen, en een vrachtcentrum, eventueel ook te gebruiken door **koerier**-diensten. Bovendien zal ruimte ter beschikking gesteld worden voor de uitbating van allerlei **general-aviation-activiteiten**, zoals het voorbehouden van een ruimte tot inplanting van loodsen en de aanleg van een general-aviation parking.

2.5. Omgevingszorg

Om de **betrachting** van een „goed nabuurschap” en een goede balans tussen de belangen en de behoeften van de luchtvaart enerzijds en die van de omwonenden anderzijds te realiseren, werden per luchthaven overlegorganen opgericht. Hierin zijn alle betrokken instanties (**luchthavenoverheid**, luchthavengebruikers, provinciebestuur, gemeentebesturen omliggende gemeenten) en technici (RLW) en Bestuur der Luchtvaart) vertegenwoordigd. Er kan gesteld worden dat daar waar een spanning bestond tussen omwonenden en luchthavenuitbater, deze sterk verminderd is dankzij dit georganiseerd geregeld overleg. Deze vergaderingen resulteerden reeds in een aantal aanpassingen van reglementeringen en vluchtroutes, telkens in wederzijds overleg.

Sinds begin 1991 zijn alle toestellen die de Vlaamse luchthavens aanvliegen, in overeenstemming de Europese geluidsnormeringen. Op de toepassing wordt scherp toegezien.

Rond de luchthaven Antwerpen werden geluidsmetingen verricht die een beeld geven van de geluidsproductie van de meeste toestellen die de luchthaven geregeld aanvliegen. Dit

kan resulteren in een aangepast vergoedingssysteem naar type van toestel, naar analogie met het in 1991 ingevoerde systeem op de luchthaven van Zaventem. Op deze wijze zullen de luchtvaartmaatschappijen aangezet worden tot de inzet van zo geluidsarm mogelijke toestellen op verbindingen met Antwerpen.

Ook voor de luchthaven Oostende zal de situatie geëvalueerd worden. In het kader van de opstelling van het milieueffectenrapport voor de luchthavengebonden industriezone werden ook hier geluidsmetingen uitgevoerd.

Er dient in dit kader ten aanzien van de lokale besturen nogmaals aangedrongen op een verstandige en verantwoorde politiek van ruimtelijke ordening. Dit kan een belangrijke bijdrage leveren tot de beoogde vermindering of voorkoming van conflictsituaties.

HOOFDSTUK 4 — Loodswezen

In de Vlaamse regeringsverklaring wordt m.b. t. het Loodswezen vermeld dat zijn hervorming decretaal zal uitgewerkt worden. Het is de bedoeling een autonoom loodsbedrijf op te richten. Deze zelfstandige entiteit zal in grote lijnen functioneren overeenkomstig de principes opgenomen in de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervormingen van sommige economische overheidsbedrijven. De Vlaamse Havencommissie heeft hard gewerkt aan een ontwerp van structuur, dat daarna door het Vlaams Economisch en Sociaal overlegcomité en door de Vlaamse Executieve werd goedgekeurd.

Thans wordt gewerkt aan het voorontwerp van decreet en de verdeling van de bevoegdheden, de middelen en het personeel tussen het loodsbedrijf en de te behouden overheidsdienst.

2. BESPREKING

Opmerkingen van het Rekenhof

Verschillende leden hebben het hier over de opmerkingen van het Rekenhof. In haar verslag [(stuk 17 (BZ 1992) — Nr. 1) blz. 20] merkt het Rekenhof op dat niet alleen de begroting van „De Lijn” ontbreekt (inmiddels wel overgezonden) maar ook de in het decreet van 31 juli 1990 voorgescreven beheersovereenkomst, die aan het ontwerp van begroting moet worden toegevoegd. Dat is niet gebeurd en meerdere leden vinden dit ontoelaatbaar.

De Gemeenschapsminister repliceert dat de **beheersovereenkomst** in zijn embryonale vorm klaar was. Hij zal deze overeenkomst eerst in deze Commissie voorleggen, zodat de leden hun bedenkingen kunnen geven.

Een lid hierin bijgetreden door andere leden rekt daar ten stelligste op. Hij kan zich eventueel met de laattijdigheid van het voorleggen van dit document verzoenen, want er is ingevolge de verkiezingen een klein machtsvacuüm geweest, en daar heeft hij begrip voor, maar het document over de beheersovereenkomst moet hier zo haast mogelijk en voor het reces op tafel worden gelegd, zodat de leden de juiste inhoud zouden kennen, vooraleer de Executieve een definitieve beslissing neemt.

Een lid citeert ook de opmerkingen van het Rekenhof over de basisallocatie 12.20.85 (blz. 17 van stuk 17 (BZ 1992) — Nr. 1. Op deze basisallocatie moet een hoger krediet worden ingeschreven alsmede op basisallocatie 34.02, ten einde de uitvoering van de begroting niet te bemoeilijken. Wat deze laatste opmerking betreft „repliceert de **Gemeenschapsminister** dat het lidmaatschap van het Vlaamse Gewest aan de „Association Internationale de Signalisation Maritime” kan worden geschrapt.

Door een lid wordt opgemerkt dat de notie „promotie” volgens het Rekenhof zou moeten geschrapt worden uit de basisallocatie 81.2885. Hierop wordt door de Gemeenschapsminister geantwoord dat de Vlaamse Executieve een amendement zal indienen ertoe strekkend de woorden „**met** inbegrip van de promotie” te schrappen uit voormelde **basisallocatie**.

Opsplitsing bevoegdheden

We discussiëren nu opnieuw over verkeer en mobiliteit, na dat gisteren met een andere Minister ook te hebben gedaan, aldus sommige leden, die andermaal de opsplitsing betreuren tussen de verschillende bevoegdheden. Beter was geweest met beide Ministers en vanuit de Executieve een globale nota over mobiliteit in te dienen en ze globaal te bespreken. Gelukkig zijn de uitgangspunten van de beide Ministers ongeveer dezelfde, aldus een lid.

Een lid hierin bijgetreden door een ander lid stelt vast dat er sinds vorige legislatuur toch een verandering van visie is gebeurd, een soort trendbreuk, waarbij men van de traditionele visie over infrastructuur is afgestapt en een ruimere visie heeft ontwikkeld via het neerleggen van een Verkeers- en Vervoerplan Vlaanderen. Spreker verheugt zich daarover maar vraagt zich af of men op het uitvoerende niveau (administratie) ook mee geëvolueerd is. Er is een groot verschil tussen wat het beleid denkt en wat de ambtenarij uitvoert, aldus het lid, dat vaststelt dat er van de beleidstrendbreuk nog niet veel op het terrein is uitgevoerd. Zijn eerste indruk is wel dat deze tekst een poging is om vanuit een **mobiliiteits**-visie de problemen aan te pakken, terwijl de beleidsverklaring van Minister Kelchtermans eerder een visie rond mobiliteit voorstelde vanuit het standpunt infrastructuur.

Aansluitend daarbij vraagt het lid op welke punten de inzichten van deze Minister verschillen van die van Gemeenschapsminister Kelchtermans, en of ter zake de uitvoering ook verschilt wanneer het beleid tot de bevoegdheid van Verkeer behoort en de uitvoering ressorteert onder Minister Kelchtermans.

In verband met het eerste deel van de inleidende nota ziet een lid daar geen kredieten tegenover staan en dat doet dus de vraag rijzen naar de relatie tussen de bevoegdheden van beide Ministers. Wordt het gecoördineerd bv. in de **mobiliiteits**cel ? Spreker haalt ter zake een paar concrete voorbeelden aan. Is het zo dat in verband met de doortochten het deze Minister is die de problemen bekijkt en de oplossingen voorstelt, maar dat het Minister Kelchtermans is die ze uitvoert m.a.w. doet deze Minister alleen het voorbereidend werk. Hetzelfde wat betreft de veiligheid : de Minister van Verkeer heeft de bevoegdheid maar op het terrein voert Minister Kelchtermans die uit. Dezelfde problemen bestaan op het vlak van de afwerking van projecten : wat wordt daaronder verstaan. Vervalt men in de fout van vroeger met de broksgewijze verdere afwerking zonder eindconcept ? Maken beide Ministers daar gecoördineerd een MER- en **MOB**-rapport over ? Of ieder apart het zijne ? Hoe is de samenwerking opgevat ?

Een ander lid vindt heel wat goede intenties in de gestofeerde en goed onderbouwde inleiding, waarvoor hij de Minister gelukwens. Wat de bevoegdheidsverdeling betreft vraagt hij eveneens deze goed toe te lichten en ook het verschil met de nationale bevoegdheden uiteen te zetten.

De Gemeenschapsminister repliceert dat de bevoegdheidsverdeling zijn oorsprong vindt in de discussies en moeilijke start van de Vlaamse Regering. Daaruit volgt dat samenwerking tussen de verschillende leden van de Vlaamse Executieve meer dan ooit nodig zal zijn. Deze Executieve werkt trouwens als een college dat in overleg beslist en uitvoert en dat is ook voor andere materies het geval zoals Buitenlandse Handel.

Wat de trendbreuk betreft, bevestigt de Gemeenschapsminister dat hij vanaf het begin van de vorige legislatuur alle bevoegde en geïnteresseerde krachten in een multidisciplinair team heeft bijeengebracht om na te denken over de mobiliteit en om zodoende een nieuw mobiliteitsdenken te doen ontstaan, geïntegreerd met alle disciplines die erbij te pas komen zoals ruimtelijke ordening, veiligheid, leefmilieu, infrastructuur, e.d.m. Dat is uitgemond in het hier geciteerde Vervoers- en Verkeersplan Vlaanderen en wordt nu bevestigd in een mobiliteitsdenken dat alle betrokken aspecten integreert.

Dat heeft aanleiding gegeven tot de oprichting van de stichting Verkeerskunde, en van een dienst Verkeer in de administratie, van waaruit een mobiliteitscel zal werken waarin het denkwerk ter zake gebeurt en van waaruit het verkeerstructuurplan wordt geconcipieerd en uitgevoerd. Dat wordt door deze Minister op de Vlaamse Executieve ingeleid en in samenwerking met Gemeenschapsminister Kelchtermans, die het terrein beheert, concreet uitgevoerd.

Hierover moet echter nog verder overleg met Minister Kelchtermans gebeuren aldus de Gemeenschapsminister. Voor de bevoegdheidsverdeling verwijst de Gemeenschapsminister naar de bijzondere wet van 1988 en het K.B. van 30 januari 1992.

Wat het mee-evolueren van de administratie met de nieuwe inzichten betreft, meent de Gemeenschapsminister dat daarvan de eerste tekenen op het terrein zichtbaar beginnen te worden bv. in het aanleggen van honderden kilometer aan afgescheiden fietspaden en aan de voorrang van het doortochtenprogramma en de overschakeling van drievakswegen naar tweevakswegen. Men zal echter aan de administratie de nodige tijd moeten laten om mee te evolueren, maar de Gemeenschapsminister ziet daarvan reeds de eerste positieve tekens.

Kredieten openbaar vervoer — Algemeen beleid

Een lid vindt de middelen in de begroting, vooral die voor het openbaar vervoer, aan de krappe kant, ze liggen zelfs lager dan de wensen van Febiac, de vereniging van de autoconstructeurs. Gaat de Gemeenschapsminister meer middelen voorzien voor het openbaar vervoer ? Het lid vindt het pleidooi van Febiac om het openbaar vervoer vanaf de stadsrand te laten aansluiten op „Park and Ride parkings” niet passend in een goed mobiliteitsbeleid want men zuigt het autoverkeer naar die plaatsen, met als gevolg nieuwe knelpunten e.d.m. Het stads- en streekvervoer moet zodanig georganiseerd dat men er onmiddellijk kan instappen. Parkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de woning worden voorzien.

De Gemeenschapsminister geeft toe dat er tussen het te voeren ideale beleid en de beschikbare middelen steeds discrepanties zullen bestaan. Dat verklaart ook sommige maatregelen i.v.m. het afschaffen van sommige verbindingen in de late uren en de weekeinden. Besparing op de loonkost die tot 70 % van de uitgaven van „De Lijn” is gestegen is immers nodig.

De Gemeenschapsminister wijst ook het toegenomen autobezit aan als een oorzaak van de terugval van het gebruik van het openbaar vervoer. Het hoogste aantal auto's vindt men relatief gesproken in Limburg waar buiten de werk- en schooluren weinig of zelfs geen gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer en waar men lege bussen ziet rijden in de daluren.

De opmerking van een lid over het wegvallen van verbindingen in de Noorderkempen (Lijn Turnhout-Antwerpen) en de geringe verbindingsmogelijkheden met andere steden 's avonds, is terecht, maar heeft dezelfde oorzaak als hierboven geschetst. Zolang er weinig middelen zijn voor het openbaar vervoer, kunnen deze verbindingen in de daluren niet worden verantwoord. Terloops deelt de Gemeenschapsminister mee dat „De Lijn” haar uitgaven voor 34 % dekt door eigen inkomsten. In Nederland is dat $\pm$ hetzelfde bedrag maar lager (20 %) voor het streekvervoer.

Bij voldoende middelen kunnen de latere bussen en trams eventueel terug worden ingevoerd. Wel voerde „de Lijn” buiten haar exploitatiebegroting, experimenten in, die gefinancierd werden : $\pm$ 4 miljoen frank extra werd voorzien voor het experiment van de Belbus, waarmee openbaar vervoer werd aangeboden op individuele vraag van de gebruiker. Vanuit de culturele sector is er trouwens heel wat vraag waarop niet kan worden ingegaan en waarvoor specifieke oplossingen dienen gezocht. (Taxibedrijven).

Management — Beleidsontwikkeling en beleidsvoering

Om te komen tot een goed management en een efficiënte beleidsvoering moet er volgens het lid veel meer aan beleidsvorming en aan beleidsevaluatie worden gedaan.

Het lid wil meer professionele evaluatie zien als basis voor het te voeren beleid. Hij vraagt zich ter zake af of er genoeg interne ondersteuning is voor de Gemeenschapsminister en bovendien of die op het niveau ligt van het beleidsniveau. Is er evenwicht tussen de interne ondersteuning binnen het departement en de parallelle ondersteuning van buitenuit, met organisaties als de Stichting voor Verkeerskunde e.d.m. Het lid is ervan overtuigd dat mits een deskundige ondersteuning er degelijke beleidsnota's zullen komen, die moeten leiden tot een beter beleid.

De Gemeenschapsminister onderschrijft dit ten volle : evaluatie en monitoring moeten een goede opvolging en bijsturing meebrengen. Uit wat hij op eerdere vragen meedeelde blijkt dat daar voldoende aanzetten toe gegeven zijn.

Vervoersplannen — Bedrijfsvervoerplannen

De invoering van deze vervoersplannen wordt door een lid toegejuicht als het belangrijkste beleidsinstrument waarin alle aspecten van het vervoer en alle vervoersmodi zijn geïntegreerd. De nieuwe projecten van het gemeenschappelijk vervoer worden best besproken bij de behandeling van het beheerscontract.

In verband met de bedrijfsvervoerplannen is het lid tamelijk ongerust over bepaalde geruchten omtrent een mislukte poging om te komen tot een bedrijfsvervoersplan, een soort NV mobiliteitscentrale, door De Lijn, samen met de **VTB**, Taxistop, Langzaam Verkeer e.d.m. op te richten. Naar verluid zou dit plan door „De Lijn” zijn verworpen of opzij geschoven. Als dat de voorafspiegeling is van het nieuwe mobiliteitsbeleid dan heeft het lid zijn twijfels. Waarom moeten zulke projecten worden gemonopoliseerd door „De Lijn” ?

Het is juist door samen met andere partners te werken, dat de diverse betrokken partijen, vanuit hun verschillende invalshoeken, hun diverse inbreng kunnen doen.

Hieraan worden door de Gemeenschapsminister nuanceringen toegevoegd. Men staat in het departement op het standpunt dat „De Lijn” een bijzondere autonomie ter zake heeft en een heel bijzondere centrale rol moet spelen als voornaamste organisator van vervoer in Vlaanderen. De Lijn moet die mogelijkheden krijgen maar ultraard moet dit gebeuren met het activeren van samenwerkingsakkoorden met andere groepen.

Vervoersregio's

Dit principe wordt teruggevonden in de beleidsverklaring. Zijn dit de vier vermelde regio's op blz. 5 van de nota met name Leuven, Gent, Antwerpen en Vlaams Brabant ? Het lid zou dit graag geconcretiseerd zien en suggereert daarbij dat men zou werken met prioriteiten waarbij hij op basis van goed onderbouwde argumenten, die hij hier niet wil ontwikkelen, Antwerpen als prioritaire Vervoersregio vooropstelt.

De Gemeenschapsminister heeft deze suggestie genoteerd, ook deze van Antwerpen als prioritaire vervoersregio.

De aanzet wordt daartoe vanuit o.m. de vroegere MIVA reeds gegeven.

Adviesraad voor mobiliteit

Op het eerste zicht vindt een lid dat de ministeriële intentie om tot de oprichting van een adviesraad voor Mobiliteit over te gaan indruist tegen het bestaan van de Stichting voor Verkeerskunde, die pas is opgericht. Het lid pleit ervoor integendeel de middelen voor de Stichting voor **Verkeerskunde** op te drijven, gezien het deskundige werk dat op korte termijn met weinig middelen door de Stichting werd gepresteerd.

De Stichting Verkeerskunde heeft meer een vormings- en adviesopdracht naar Deens model aldus de **Gemeenschapsminister**. De op te richten adviesraad daarentegen moet een forum zijn dat de mobiliteit voortdurend toetst aan andere factoren.

Invoering mobiliteitseffectrapport

Dienaangaande blijft een lid vragen dat het **mobilitetsrapport** decretaal zou onderbouwd worden en juist zou omschrijven in welke gevallen zo'n rapport wettelijk wordt verplicht. Ter illustratie geeft het betrokken lid het voorbeeld dat hij ook gisteren bij de begrotingsbesprekingen aanhaalde met name de toestemming om **cen** winkelcentrum te bouwen waarvoor de Gemeenschap dan de noodzakelijke **toegangs-**

wegen moet voor aanleggen. Cofinanciering kan dan wel volgens het lid op voorwaarde dat de betrokken bedrijven dan 90 % van de last op zich nemen en niet omgekeerd.

Hierover deelt de Gemeenschapsminister mee dat de bouwvergunningen langs Gewestwegen voortaan ook zullen worden bekeken vanuit het aspect mobiliteitsproblemen.

Mobiliteitscel

In het Ministerie van Openbare Werken was er vroeger een embryo van zo'n cel werkzaam. Een lid vraagt dat men ook deze mensen zou betrekken bij de oprichting van de nieuwe mobiliteitscel.

Mobiliteitseducatie

Een lid is tevreden met de passus uit de beleidsverklaring ter zake. Hij meent dat de traditionele verkeersopvoeding moet worden uitgebreid naar een mobiliteitseducatie. De Vlaamse Stichting voor Verkeersstudie moet ertoe worden aangezet basisstudies te doen naar de onderwijsnetten en de massamedia toe.

Het concentratiebeleid

Dit begrip vond vroeger veel weerklank aldus een lid maar dan in een andere context als die van de mobiliteit.

Hij vraagt aan de Gemeenschapsminister hoe ver het staat met het deconcentratiebeleid van de Vlaamse Gemeenschap. Worden er veel diensten naar de provincie overgeheveld ?

De Gemeenschapsminister wijst op de deconcentratie van de Vlaamse administratie naar Antwerpen (Copernicus) en Leuven.

In het departement Onderwijs worden er werkstations naar de provincie gedeconcentreerd, maar dat stuit soms op weerstand van het personeel, dat dan zou moeten verhuizen omdat de afstand van huis te groot wordt, gezien deze personeelsleden gebruikers zijn van het openbaar vervoer. Het is de bedoeling in alle provinciehoofdsteden administratieve centra op te richten.

Parkeerbeleid

Het parkeerbeleid is een element voor het sturen van de mobiliteit, aldus een lid. Hoe gaat de Gemeenschapsminister concreet te werk gaan voor het sturen van de mobiliteit door een goed parkeerbeleid. Hoe zal hij voorkomen dat nieuwe parkings in de stadskern worden aangelegd, hoe worden ze gereduceerd en hoe zal de Minister daartoe de onontbeerlijke samenwerking met de gemeenten organiseren ?

Vrijstelling van accijnzen

Een lid herinnert aan het verzoek van de **Gemeenschapsminister** aan de federale Minister van Financiën om het openbaar vervoer vrij te stellen van de heffing van accijnzen op

de brandstof. Het lid vraagt of er al resultaat ter zake is geboekt. Wordt er ter zake rekening gehouden met de verhoogde BTW-tarieven ?

Op deze laatste vraag antwoordt de Gemeenschapsminister bevestigend. Het verzoek aan Minister Maystadt, dat 150 miljoen frank zou besparen werd nog niet beantwoord. Verleden jaar was het antwoord positief en bracht het 98 miljoen frank op.

Ronde punten

Een lid vraagt of deze goede oplossing voor de verkeersafwikkeling ook wordt toegepast in het openbaar vervoer. De Gemeenschapsminister zal deze goede oplossing voor de veiligheid en de verkeersafwikkeling aankaarten bij alle domeinbeheerders zoals de Gewesten, provincies en gemeenten.

B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

De vragen die tijdens de algemene bespreking werden gesteld, maar concreet betrekking hadden op de diverse secties werden hierna bij de desbetreffende sectie ondergebracht. Bij wijze van algemene inleiding volgt eerst een globaal overzicht. Tevens is per sectie een inleiding weergegeven, waarna de bespreking volgt met de vragen en antwoorden.

Globaal overzicht

(in miljoenen frank)

Programma's	Niet- gesplitste kredieten	Vastleg- gings- kredieten	Variabele kredieten	Totalen
82 Havens-Loodswezen & Zee- scheepvaart (partim)	2.393,2	270,0	—	2.663,2
85 Vervoer	8.407,5	2.405,7	—	10.813,2
86 Regionale Luchthavens	80,7	191,7	—	272,4
87 Gebouwen	0,0	179,3	400,0	579,3
TOTAAL	10.881,4	3.046,7	400,0	14.328,1

1. PROGRAMMA 82 — HAVENS, LOODSWEZEN EN ZEESCHEEPSVAART

1.1. Inleiding

De kredieten 1992 van programma 82 die tot de bevoegdheden van de Gemeenschapsminister voor Verkeer behoren, kunnen aan de hand van de uitgavencategorieën, als volgt worden toegelicht.

Personeelsuitgaven : 152,5 miljoen frank, d.i. een stijging van 62,2 miljoen frank t.o.v. 1991 ten gevolge van de stijging van de eigenlijke loonkosten, de indienststelling van de Walradarketen en het uitbreiden van de dienstverlening VTS (Vessel Traffic Service) of Scheldecoördinatiedienst.

Werkingskosten : 730,1 miljoen frank, waarvan 153,9 miljoen frank voor terugbetalingen aan de RMT (basisallocatie 12.41.82.). De inkomsten tengevolge van de conventies met

de nationale overheid i.v.in. de zeevaartpolitie en de douane werden opgenomen in het Infrastructuurfonds. De raming van deze inkomsten bedraagt 510 miljoen frank waarvan 328,9 miljoen frank bijkomend kan worden aangewend voor de terugbetalingen aan de RMT.

Transferten : van de loodsdiensten die in hun totaliteit worden geboekt op de middelenbegroting, dient 120 miljoen frank gestort aan Nederland (cf. basisallocatie 34.08.82).

De investeringen tenslotte omvatten :

a. De **specifieke** uitrustingsgoederen ten belope van 21,7 miljoen frank ;

b. De bouw van varende eenheden (135 miljoen frank) bestemd voor :

— 2 nieuwe motorredboten voor de dienst der Kusthavens ;

— 2 nieuwe vaartuigen voor douanetoezicht in de tussendokken ;

— aankoop van nieuwe werkbaten ;

— aanpassings- en moderniseringswerken aan bestaande vaartuigen.

c. De bebakening van de maritieme toegangswegen waarvan 135 miljoen frank werd ingeschreven, bestemd voor de vernieuwing van drijvende en vaste bakens alsook voor investeringen in verband met het loodseninformatiesysteem (LIS).

1.2. Bespreking

Er worden geen vragen gesteld of opmerkingen gemaakt.

2. PROGRAMMA 85 — GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER

2.1. Inleiding

De evolutie van de kredieten over de periode 1989-1992 is een duidelijke illustratie van de inspanningen die ten behoeve van het gemeenschappelijk vervoer werden gedaan :

	Beleidskredieten (NGK + VK)
1989	8.217,0 miljoen frank
1990 oorspronkelijk	8.297,5 miljoen frank
1990 aangepast	8.656,1 miljoen frank
1991 oorspronkelijk	10.278,9 miljoen frank
1991 aangepast	10.278,9 miljoen frank
1992 voorstel	10.813,2 miljoen frank

De exploitatiesubsidies vanwege het Vlaamse Gewest stegen gedurende deze periode van 6,8 miljard frank naar 8,3 miljard frank, terwijl de investeringen die door het Gewest werden verricht, werden opgetrokken tot 2,4 miljard frank.

De investeringen ten laste van basisallocatie 81.28 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 169 miljoen frank voor verplichtingen uit het verleden en zowat 172 miljoen frank voor bouwtechnisch onderhoud voor de pre-metro te Antwerpen.

In het kader van de verbetering halteaccommodatie wordt 159,2 miljoen frank ingeschreven voor het plaatsen van verbeterde houders voor dienstregelingen, het plaatsen van fietstentstallingen, de beveiliging van de opstapplaatsen en het realiseren van eigen beddingen waarbij tevens het bestaande infotramstelsel 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. Het verder uitbouwen van een eigen bedding te Blankenberge (17,5 miljoen frank) zal, in samenwerking met de wegbeheerders, worden doorgevoerd.

Voor het doortrekken van de tramlijn 21 naar Melle-Leeuw en de verdere realisatie van de tramkoker naast het Sint-Pieters station te Gent — met zijn uitbreidingen richting Zwijnaarde is een bedrag van 82,3 miljoen frank nodig. Bovendien wordt een ruimte van 501,5 miljoen frank voorzien 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. Om de bedrijfszekerheid van de tramexploitatie aan de kust te verhogen wordt dit Jaar de vernieuwing van de elektrische installatie van vijf tractie-onderstellen (110,8 miljoen frank) gebudgetteerd.

De verbetering en modernisering van de stationsomgevingen blijven een erg belangrijk aandachtspunt. In samenwerking met de NMBS wordt de realisatie van de autobusstations te Dendermonde en Oudenaarde vooropgesteld. Het gedeelte van het Vlaamse Gewest zal 13 miljoen frank bedragen. Naar de toekomst toe zullen de nodige kredieten worden vrijgemaakt om onder meer de projecten welke gelauwerd werden ter gelegenheid van de wedstrijd, georganiseerd door de Koning Boudewijnstichting, te helpen realiseren (Mechelen, Kortrijk, . . .).

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 splitsing van het exploitatiegebied inhield — een programma uitgewerkt waarin de renovatie en aanpassing van de stelplaatsen te Kessel-Lo en Leerbeek voor een bedrag van 54,1 miljoen frank aan de beurt komen.

Bovendien worden de werken voor een nieuwe stelplaats te Kortrijk (84,5 miljoen frank) en aanpassingswerken voor de stelplaatsen te Zandvliet (10 miljoen frank) en Heist-op-den-Berg (18,1 miljoen frank) gepland. De programmatie van de werken te Oostende Brandariskaai en **Nieuwpoortse**steenweg voor een bedrag van 109,5 miljoen frank, krijgt een normaal verloop. .

Om „De Lijn” de mogelijkheid te bieden zich, conform de in het decreet en de statuten omschreven — decentrale — wijze, verder te organiseren werd een eerste fase van een vernieuwde, doorgedreven informaticauitrusting op **basal**locatie 81.28 voorzien.

Zowel het elektronisch ontwaardingssysteem als de uitbouw van een radiosysteem zijn blijvende aandachtspunten. **In 1991 werden** de nodige kredieten vastgelegd voor de aankoop van de ontwaardingsapparatuur zodat dit jaar 150 miljoen frank dient voorzien om deze apparatuur te kunnen installeren. Na een eerste marktonderzoek werd de uitrusting

van het wagenpark te Limburg met radio-apparatuur, ten belope van 175 miljoen frank op het programma weerhouden.

Het programma van aanschaf van specifieke, makkelijk wendbare, geluidsarme en milieuvriendelijke stadsbussen met lage vloer wordt verdergezet (cf. basisallocatie 51.30). De vorig jaar geplande tweede fase van de aankoop van 13 stadsbussen voor Gent (100 miljoen frank) zal worden gerealiseerd, terwijl voor Antwerpen de aankoop van 30 dergelijke bussen (248 miljoen frank) wordt gepland.

Teneinde het imago van de kusttramlijn, wie uitgebouwd is tot sneltram, blijvend te kunnen verzekeren, dienen aan de tramvoertuigen dringend verschillende **comfortverhogende** maatregelen doorgevoerd (40 miljoen frank).

2.2. Bespreking

Vooraf betreurt een lid dat voor een van de belangrijkste onderdelen van deze begroting, met name de Vlaamse **Vervoermaatschappij**, er zo'n summier opgesteld document wordt voorgelegd en dan nog te laat.

Voor een begroting van bijna 13 miljard frank mag men toch meer gedetailleerde stukken verwachten. Een ander lid verwondert zich er verder over dat op een stuk dd. 15 april 1992 een brief is afgedrukt aan de Minister van Financiën met als datum 22 april 1992. Dat is supersnel, aldus het lid, die hierover een verklaring vraagt.

Over het algemeen beleid van het Openbaar Vervoer beklagt een lid er zich over dat ondanks de geleverde inspanningen het openbaar vervoer maar een gering succes kent. Het aandeel in het verkeer van de auto is met 20 % gestegen. Kent de Gemeenschapsminister daarvan de reden en wat gaat hij er aan doen ?

Een uitvoeriger nota over De Lijn volgt weldra en in verband met het ontbreken van een echte doorbraak voor het openbaar vervoer, meent de Gemeenschapsminister dat de moeilijke jaren met de dalende inkomsten voorbij zijn. Wij zijn op een keerpunt gekomen, aldus de **Gemeenschapsminister** die wijst op de stijging van de raming van de inkomsten van de Lijn met 130 miljoen frank ten opzichte van de raming die 6 maanden geleden werd gemaakt. In het eerste kwartaal van 1992 kon men een stijging met 2 % van de reizigers noteren. Er zit dus beweging in, die verder zal worden opgevolgd .

Op de vraag van een lid of de Gemeenschapsminister nog steeds voorstander is van het monopolie van „**De Lijn**” bv. inzake nieuwe verbindingen tussen dorpscentra of stadswijken met industrieparken e. d.m., antwoordt de **Gemeenschapsminister** dat hij reeds eerder meedeelde voorstander te zijn van de centrale rol van „De Lijn”. Nieuwe initiatieven zoals bv. de bedrijfsvervoerplannen dienen door de Lijn gecoördineerd in samenwerking met eerdere instanties zoals bv. de bedrijven.

Een lid heeft het over de inbreng van de gemeenten bij „**De Lijn**”, inbreng die decretaal is geregeld. Van deze concrete vormen van samenwerking komt niet veel in huis, aldus het betrokken lid die daarvan geen aanzet, in cijfers uitgedrukt, in de begroting terugvindt.

Hetzelfde lid heeft nog een opmerking over wat een woordvoerder van de Lijn op een bijeenkomst van Energik ten beste gaf. Deze woordvoerder beweerde dat de **coördina-**

tie van het stads- en streekvervoer nog nergens staat en nog jaren zal duren. Het heel jaar door veranderen de dienstregelingen van het stads- en streekvervoer, vaak **onaangekondigd** aldus het lid. Dit zijn ernstige problemen, waaraan dringend wat moet worden gedaan, om de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer te verhogen.

Een lid wil de stand van zaken kennen i.v.m. de integratie van het personeel. Vooral het lager personeel (chauffeurs) blijven op hun honger voor wat betreft hun integratie in het personeel.

Hierover wordt meegedeeld dat voor deze categorie op 6 april jl. een regeling voor advies werd voorgelegd aan de administratie voor ambtenarenzaken. Daarna moet het nog voor akkoord naar de Gemeenschapsministers bevoegd voor Ambtenarenzaken en Financiën. In de loop van de maand mei, en ten laatste begin juni kan een beslissing worden genomen.

Een lid heeft het over de informatieverstrekking van „De Lijn”. Die wordt wel verstrekt, maar niet de informatie over de verbindingen en de aansluitingen op het spoorwegnet. Moet er niet, met het oog op de klantenbinding, vooral van jongeren — gedacht worden aan samenwerking met de NMBS en het lid suggereert speciale pakketten aan jongeren aan te bieden zoals de GO-PASS, en niet alleen voor het school-werk/woonverkeer, maar ook voor het toeristisch verkeer.

De Gemeenschapsminister is akkoord dat een maximale samenwerking met de NMBS, de ruggegraat van het openbaar vervoer, dient te worden gerealiseerd. Daar is een aanvang mee gemaakt. De gemengde abonnementen zijn er en ze worden verder ontwikkeld. Ook de radioverbindingen tussen stads- en streekvervoer enerzijds en de trein anderzijds kunnen nuttig zijn voor de veiligheid in de daluren maar ook voor de aansluitingen. Men kan een aansluitende bus, tram of trein een paar minuten laten wachten opdat een groep reizigers de aansluiting niet zou missen. Die samenwerking wordt verder uitgewerkt.

In verband met de trein-tram-busdag heeft de Gemeenschapsminister gepleit voor de uitbreiding naar een week van het vervoer, waar via een eenmalige betaling een gemengd tram-trein-busticket of zelfs weekabonnement zal worden te koop aangeboden. Dit moet de drempel tot het openbaar vervoer gevoelig verlagen.

Er wordt met het bestuur van de NMBS samengewerkt voor het tot stand komen van gemengde abonnementen maar het organiseren en coördineren van alle overstappen met één ticket of één abonnement is een veel grotere opgave.

Voor de stimulering van het toeristische verkeer wordt voldoende gedaan aldus de Gemeenschapsminister, die wijst op de initiatieven inzake de kusttram.

Over de uitlatingen in verband met de gebrekkige coördinatie tussen het stads- en streekvervoer, duidt de Gemeenschapsminister op de grote moeilijkheden die er zich ter zake inderdaad voordoen. Op het vlak van de loonspanning bijvoorbeeld is er 23 % gemiddeld loonverschil tussen de MIVA en de NMVB. Dat stelt grote problemen op het vlak van de integratie van het personeel. Toch is men erin geslaagd in de stadsgebieden de integratie rond te krijgen en een nieuw elan voor „De Lijn” te realiseren. Daarbij wordt ondermeer gewezen op de tariefhervormingen en de verregaande vereenvoudiging van de overstap streek-stad, de uitbreiding van de stads- en voorstadszones met gratis overstap binnen dezelfde zone, dezelfde huisstijl, de coördinatie van personeel

en de samenvoeging binnen dezelfde werkzetel alsook de invulling van één organigram voor de ganse entiteit.

Verschillende leden hebben het over de gebrekkige informatie over de vele plotse wijzigingen in de dienstregeling van het stads- en streekvervoer.

De Gemeenschapsminister deelt mee dat per 1 juli 1991 een grote wijziging is doorgevoerd samen met de NMBS en deze operatie was ter dege voorbereid. Verder waren er nog wijzigingen die moesten worden doorgevoerd in de maand februari omwille van onverwachte opgelegde besparingen.

Hij zal er over waken dat dit in de toekomst slechts een maal per jaar kan gebeuren. De vraag vanuit de gebruiker wisselt echter veel en de VVM moet daar flexibel op kunnen reageren. Schema's die voor 5 jaar vast liggen, zullen eerder een uitzondering zijn.

De samenwerking met de gemeenten en het stads- en streekvervoer moet geactiveerd worden. In verband met de co-financiering zijn er tot nu toe nog niet veel initiatieven maar de Gemeenschapsminister verwacht dat die weldra zullen toenemen.

De Gemeenschapsminister deelt verder nog mee dat de MER-studie m.b.t. het doortrekken van de kusttram op 15 mei wordt afgerond en voorgelegd.

Voor een vraag van een lid over de afwerking van de spoorwegbrug te Ruisbroek verwijst de Gemeenschapsminister naar de bevoegde Minister voor Openbare Werken, de heer Kelchtermans.

De Lijn heeft goede inzichten en plannen m.b.t. het comfort van de reiziger, aldus een lid. Van de integrale kwaliteitszorg (IKZ) die men vooropstelt is er op het terrein echter weinig terug te vinden. Het ongenoegen van de reiziger is dan ook aanzienlijk.

Deze vraag wordt terecht gesteld aldus de Gemeenschapsminister, die beaamt dat ter zake over het streekvervoer een extra-inspanning dient te worden verricht. In de Westhoek werd gestart met het initiatief van de Belbus, en dat initiatief gaat nu ook van start in Zuid-Limburg. Ter zake zullen nog verdere initiatieven worden genomen.

I.v.m. de verpachting van sommige verbindingen aan particuliere ondernemingen door „De Lijn” wordt door een lid gesteld dat de voorwaarden van die verpachting sinds lange tijd niet meer aangepast zijn, zodat de verpachting zelfs niet meer aan kostprijs gebeurt. Men heeft dat dan opgelost door een soort debudgettering maar de standaardkostprijs is niet langer beheersbaar. Het lid pleit voor een herziening van de aanbesteding die meer open moet worden gemaakt.

Het is de bedoeling van de Gemeenschapsminister in de beheersovereenkomst op te nemen dat een open aanbestedingsvorm moet worden ingevoerd tegen goed gestructureerde prijzen. De kring van de pachters kan aldus worden opengebroken.

Inzake de tellingen vraagt een lid dat men exacte gegevens per lijn zou opstellen. Dat de reizigersaantallen stijgen kan juist zijn voor het geheel, maar niet altijd op alle lijnen en het is zeker onjuist voor wat het streekvervoer betreft, aldus het lid.

De Gemeenschapsminister heeft zelf — na het invoeren van de nieuwe tariefstructuur — betreurd dat de tellingen geen reizigersaantallen betrof maar verkeerstellingen. De exacte tellingen van reizigers zijn nu gestart en mogen over twee jaar verwacht worden.

I.v.m. het leerlingenvervoer en de integratie ervan in „De Lijn” stelt een lid vast dat „De Lijn” hierop zeer voorzichtig heeft gereageerd en een afwachtende houding ter zake heeft aangenomen. De genomen beslissing gaat volgens het lid niet ver genoeg en moet beter en concreter worden uitgewerkt en gespreid over alle netten in alle provincies om zodoende tot een sanering te komen. Proefprojecten dienen volgens het lid niet alleen in West-Vlaanderen maar in alle provincies te worden doorgevoerd.

Het project integratie moet inderdaad door de Lijn verder worden ondersteund, aldus de Gemeenschapsminister, die het eens is om proefprojecten per provincie in te voeren.

Twee leden stellen nog een paar concrete vragen. Een lid suggereert om de informatieverstrekking van „De Lijn” op kringlooppapier te laten drukken. Deze suggestie lijkt niet onbelangrijk.

Een ander lid vraagt of er aan gedacht wordt alle **dienstgegevens** van „De Lijn” ter beschikking te stellen via **computergegevens**.

Hierover wordt meegedeeld dat „De Lijn” als enige vervoermaatschappij is opgenomen in het Europese programma „Drive”, en in dat kader werkt aan een project om alle exploitatiepakketten via de computer op te slaan en later ter beschikking van de gebruiker te stellen. Voor Gent zal er dit jaar een volledig pakket zijn afgewerkt en voor gans Vlaanderen in de loop van volgend jaar. Alle diensten van „De Lijn” en ook die van de NMBS zullen daarin geïntegreerd zijn. De kosten van dit project worden voor 50 % via het EG-programma „Drive” gedragen.

Ingaand op een vraag over de stand van zaken i.v.m. de zogenaamde discobussen (sterrebus), wordt meegedeeld dat die nog in omloop zijn echter met wisselend succes. Er is een duidelijke stijging geweest maar die is nu gestabiliseerd. Een nieuwe actie wordt voorzien na september.

Over de werken in Sint-Pieters Gent (realisatie en timing) wordt op vraag van een lid meegedeeld dat de werken voor de onderdoorgang van het station zullen worden uitgevoerd: het biedt betere mogelijkheden voor de reizigers om snel een verbinding te halen en ook de veiligheid is hierdoor verhoogd, tot ieders tevredenheid. De verwachting is om over 3 jaar met de werken tot in de buurt van het universitaire ziekenhuis te komen, maar daartoe dienen nog de nodige bouwtoelatingen te worden bekomen.

Er staat een laag cijfer in de begroting voor wat betreft het comfort in de wachthuisjes van „De Lijn”, aldus een lid. In de stad Antwerpen is uitgemaakt dat 48,5 % van de wachtplaatsen niet voorzien zijn van een wachthuisje. Vaak zijn ze ontsierd door reclame.

De inkomsten van reclame in en op de bussen bedragen ± 33 miljoen frank per jaar. Voor de bouw van wachthuisjes zorgt „De Lijn” voor 10 % en het Gewest voor 55 % van de middelen en de rest wordt door de gemeente betaald.

3. PROGRAMMA 86 – REGIONALE LUCHTHAVENS

3.1. Inleiding

In het programmadecreet bij de begroting 1992 is de oprichting voorzien van twee diensten met afzonderlijk beheer, nl. „Luchthaven Antwerpen” en „Luchthaven Oostende”. Deze diensten beschikken over een eigen begroting.

De dotatie aan deze diensten met afzonderlijk beheer werden voor 1992 begroot op :

13,1 miljoen frank voor de DAB Luchthaven Antwerpen, en op 60,1 miljoen frank voor de DAB Luchthaven Oostende.

Deze diensten zullen autonoom verantwoordelijk zijn voor de exploitatie van hun luchthaven, met inbegrip van het onderhoud en het patrimoniumbeheer, alsook voor de inning van alle wegens het gebruik van de luchthaven verschuldigde vergoedingen.

Het uitvoeren van nieuwe investeringen en het ontwerpen en de opvolging van buitengewone onderhoudswerken blijft berusten bij het huidige departement Leefmilieu en Infrastructuur (dienst Geregeld Vervoer en Regionale Luchthavens). Deze dienst staat ook in voor het overkoepelend administratief overheidsbeheer.

De nieuwe diensten met afzonderlijk beheer — en meteen ook de beleidsverantwoordelijken zullen op die manier een duidelijk inzicht verwerven in de inkomsten- en uitgavenstructuur. Binnen de bestaande mogelijkheden zal een beleid gevoerd worden volgens de principes van beheer zoals hierboven vermeld.

Met de oprichting van deze diensten wordt tevens tegemoet gekomen aan het reeds in de beleidsbrief van april 1990 aangekondigde principe dat aan de luchthavens een eigen budget zal ter beschikking gesteld worden, dat door de plaatselijke directies zelf besteed kan worden. Uiteraard dient men de balans binnen de perken te houden van de door het Vlaamse Gewest ter beschikking gestelde dotatie.

Wat het investeringsprogramma voor de regionale luchthavens betreft, kan het volgende worden opgemerkt :

1. Luchthaven Antwerpen

Om het karakter van comfortabele zakenluchthavens te benadrukken werd einde 1991 de transithall grondig gerenoveerd. Dit betekende het kroonstuk op de renovatiewerken van het luchthavengebouw. Op de begroting 1991 werden, naast diverse onderhouds- en aanpassingswerken, de nodige kredieten vastgelegd voor de uitbreiding (verdubbeling in oppervlakte) van het huidige brandweergebouw, dat zal omgevormd worden tot een technisch centrum, waarin alle technische luchthavendiensten worden gecentraliseerd. De bouwwerken hiervoor zullen binnenkort aanvangen.

Op de begroting 1992 werden kredieten ingeschreven voor de aanpassing van de elektrische noodgroep (no-break) en de check-in-ruimte, dit conform de door de internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) opgelegde veiligheidsnormeringen (tevens opgenomen in het KB van 3 mei 1991). Hierdoor dienen een aantal infrastructurele aanpassingen te worden doorgevoerd om de controle op het passagiersverkeer en aldus de veiligheid van het luchtverkeer te optimaliseren. De overige kredieten hebben betrekking op de afwerking van de bovenvermelde uitbreiding van het technisch centrum en op diverse (onderhouds)werken.

2. Luchthaven Oostende

De belangrijkste projecten voor de luchthaven Oostende zijn de volgende

a. Verbetering van de accommodatie met het oog op internationale en intercontinentale vluchten voor passagiers en vracht, ook met de grootste vliegtuigtypes (type B 747). Hiertoe wordt de nuttige lengte van de startbaan 08/26 ver-

lengd van 2200 naar 2800 meter. Aan de opgeschoven landingsbaandrempe zal een vernieuwd instrumentenlandingsstels (ILS) worden geplaatst, met inbegrip van een volledig nieuwe naderingsbe bakening. De grootste vliegtuigtipes zullen zo in de toekomst in alle weersomstandigheden, en bij nacht, de luchthaven kunnen aanvliegen. De gedeeltelijke overlaging van de startbaan past eveneens in dit project. De operationaliteit van het nieuwe landingssstels wordt gepland tegen het najaar 1992.

b. De mogelijkheid scheppen voor de inplanting van ateliers voor onderhoud en „up-grading” van grote vliegtuigen, en een vrachtcentrum, eventueel ook te gebruiken door koe-rierdiensten. Hiervoor wordt momenteel de laatste hand gelegd aan de plannen tot ontwikkeling van een luchthavengedonden industriezone ten zuidoosten van de luchthaven, die in verbinding staat met de landingsbaan. Dit project kadert in het impulsprogramma voor de regio Oostende. De infrastructuurkosten worden dan ook deels uit het ter beschikking gestelde fonds gefinancierd. De rolbaan die deze zone ontsluit worden aangelegd door het Vlaamse Gewest.

c. Op deze luchthaven zal ruimte ter beschikking worden gesteld voor de uitbating van allerlei general-aviation-activiteiten. Hiertoe zal alvast ruimte worden voorbehouden voor de bouw van loodsen, en zal een general-aviation-parking worden aangelegd.

d. Voor het overige werden op de begroting 1992 kredieten ingeschreven voor diverse aanpassings-, onderhouds- en renovatiewerken.

3.2. Bespreking

Over de luchthaven van Deurne worden vervolgens heel wat vragen gesteld.

Vooreerst heeft een lid over een standpunt van het studiesyndicaat dat in opdracht van de GIMV een economische doorlichting van de luchthaven van Deurne heeft gemaakt. Dat standpunt leidde dat een ecologische studie van de luchthaven van Deurne niet nodig was en het betrokken lid vraagt zich af wat de reden van zo'n standpunt is.

De Gemeenschapsminister deelt mee dat de ecologische doorlichting van de luchthaven van Deurne reeds was gebeurd door het studiebureau „Team-consult” (De resultaten ervan werden besproken in de Vlaamse Raad, naar aanleiding van de behandeling van de beleidsbrief over de Vlaamse regionale luchthavens). Vandaar dat het studiesyndicaat zulke opmerking maakte.

Vervolgens willen meerdere leden weten wat uiteindelijk de beleidsopties zijn i.v.m. de luchthaven van Deurne. Er zijn verschillende investeringen aangekondigd die wijzen in de richting van een bestendiging en verderzetting van het gevoerde beleid, zoals 23 miljoen frank voor een brandweer-gebouw, 34 miljoen frank voor de uitbreiding van de luchthavenhall, 50 miljoen frank voor werken aan de startbaan.

Dit lijkt neer te komen op een uitbreiding van de luchthaven en de vraag is of die er nodig is, aldus een lid, dat wijst op de sterke daling van het aantal passagiers (15000 in 1991). Wat de rendabiliteit betreft wijst hetzelfde lid op de lagere tarieven van Deurne, vergeleken met andere luchthavens.

I.v.m. de geplande ondertunneling hebben andere leden dan weer vragen. Zijn de plannen ter zake opgeborgen bij gebrek aan kredieten of zijn de beleidsopties veranderd ?

De Gemeenschapsminister deelt mee dat zijn visie ter zake dezelfde is als voorheen : er is geopteerd niet voor de uitbreiding van de luchthaven, maar wel voor een groei met een sterke omgevings- en ecologische verantwoording. Daartoe zijn studies gedaan en maatregelen genomen, reeds eerder uitvoerig in deze Commissie besproken.

Zo is er de vergroting van het luchthavengebouw (15 miljoen frank) en de aanpassing van de elektrische noodgroep (10 miljoen frank).

Voor de ondertunneling van de Krijgsbaan had de Gemeenschapsminister met het oog op de veiligheid van de luchtvaart maar ook van de weggebruiker, een optie genomen om met deze werken te beginnen.

Deze visie is echter niet eenduidig, ook niet in de Executieve. De Gemeenschapsminister stelt dat hij ter zake weinig steun heeft gekregen, wat zich vertaalt in de geringe kredieten, zodat op zijn begroting onmogelijk 0,5 miljard frank kon worden uitgetrokken voor de ondertunneling van de Krijgsbaan. Dat zal moeten gebeuren via kredieten op de begroting van Openbare Werken.

Vervolgens wordt het delicaat probleem aangesneden m.b.t. de leiding van de luchthaven. Een lid heeft het over de gevolgen van wat hij noemt, het politieke gekonkel rond benoemingen.

Dat heeft als gevolg dat de leiding van de luchthaven nu in handen is van een personeelslid van niveau 2. Deze waarnemende Commandant voldoet niet.

Dit is nefast voor de leiding en het bestuur van de luchthaven en een definitieve oplossing wordt zeer dringend. Meerdere leden stellen eveneens de vraag naar een oplossing van dit probleem.

Het volgende antwoord wordt wordt hierbij verstrekt : Op 1 februari 1992 werd men op de luchthaven geconfronteerd met een persoon, die op 30 december 1991 door de federale Minister van Verkeer benoemd was tot **luchthavencommandant** en als dusdanig naar de luchthaven Antwerpen was overgeplaatst door de Regie der Luchtwezen. Dit ter vervanging van een inspecteur die sinds december 1990 de functie van dienstdoend luchthavencommandant waarnam, dit laatste trouwens tot ieders tevredenheid.

De persoon met de graad van luchthavencommandant resorteert echter niet onder voogdij van de Vlaamse Gemeenschap, dit in tegenstelling tot de overige personeelsleden. Voor deze laatsten werd immers m.b.t. de administratieve voogdij een regeling getroffen in de vorm van een **Protocolakkoord**, eind 1991 afgesloten met de Regie der Luchtwezen.

Om deze reden werd het niet opportuun geacht de leiding van een Vlaamse luchthaven te laten uitvoeren door een personeelslid dat nog onder federale voogdij staat. De betrokken persoon met de graad van luchthavencommandant werd daarom, in afwachting van de definitieve regeling inzake de overdracht van de personeelsleden van de Regie der Luchtwezen naar het Vlaamse Gewest, inmiddels ondergebracht in de dienst Geregeld Vervoer en Regionale Luchthavens van het Departement Leemilieu en Infrastructuur. Zodoende werd de betrokken inspecteur opnieuw in zijn ambt bevestigd als waarnemend luchthavencommandant.

De overdracht van het personeel zal binnen afzienbare tijd geregeld worden

Vervolgens wordt het probleem van de sluiting (of heropening) van het vliegveld van Grimbergen, door meerdere leden ter sprake gebracht. Wat is de stand van zaken op dit

ogenblik en wat zijn de vooruitzichten, aldus de vraag van meerdere leden, die ook de intenties van de Vlaamse Executieve willen kennen m.b.t. de nabestemming van de gronden bij eventuele sluiting.

Ingevolge de beslissing van september 1991 tot beëindiging van de uitbating van het vliegveld, gelastte de Vlaamse Executieve op 2 oktober 1991 een werkgroep ad hoc tot uitvoering van een technisch onderzoek naar de mogelijke nabestemming van het terrein. Deze werkgroep vergaderde diverse malen. Tijdens één dezer vergaderingen werd ook een voorstel tot beperkte private exploitatie van een vliegveld besproken. Het verslag van het onderzoek en een voorstel van beslissing werd voorgelegd aan de Vlaamse Executieve en zal besproken worden tijdens de vergadering van morgen 29 april.

Het Brusselse Gewest heeft op 16 april een tweede maal beroep aangetekend tegen de ministeriële beslissing tot sluiting. De eerste maal gebeurde dat op 19 december 1991, op basis van artikel 33 van de gewone wet van 9 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Deze wet regelt de werking van het Overlegcomité Regering-Executieven. Ingevolge het niet bestaan van een ontvankelijkheidsprocedure en het niet bereiken van een **consensus** binnen het Overlegcomité op 7 januari 1992, trad een schorsingstermijn in voege van 120 dagen, dus tot 17 april 1992. Op 17 april liet de **Gemeenschapsminister** dan ook de nodige maatregelen nemen om mijn beslissing van september 1991 ten uitvoer te brengen. Het tweede beroep van het Brusselse Gewest heeft de **Gemeenschapsminister** inderdaad naast zich neergelegd vermits naar het oordeel van menige geraadpleegde juristen een tweede beroep tegen dezelfde beslissing niet mogelijk is.

Hiertegen spanden twee bedrijven een zaak in kortgeding aan, waarbij de heropening van het vliegveld geëist werd. Deze zaak komt vandaag voor en de uitspraak moet dus afgewacht worden.

Wat de nabestemming betreft liggen nog geen gedetailleerde concrete voorstellen op tafel. Morgen zal de Vlaamse Executieve een keuze maken uit twee mogelijkheden : een openruimte bestemming voor het gehele gebied zonder verdere vliegactiviteit, ofwel een openruimte bestemming voor het grootste deel van het gebied met verder onderzoek naar de opportuniteit van verdere vliegactiviteiten op een beperkt deel van het terrein.

Daarna zullen verdere voorstellen m.b.t. de nabestemming uitgewerkt worden.

De vraag van een lid over de stand van zaken over het reserve-vliegveld (**Nato**) te Ussel wordt doorverwezen naar de federale Minister van Verkeer.

4. PROGRAMMA 87 – GEBOUWEN

4.1. Inleiding

De verdere uitwerking van de beleidsbeslissing van de Vlaamse Executieve van 16 juni 1982, nl. het onderbrengen van Vlaamse ambtenaren in een herkenbaar gebouw per provinciehoofdplaats, en de hoofdbesturen in Brussel, werd het voorbije jaar beleidsmatig doorkruist door twee belangrijke gebeurtenissen. De gevolgen ervan zullen eveneens in 1992 bepalend blijven voor het te voeren huisvestingsbeleid.

Vooreerst was er de invulling van de nieuwe structuur van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap op basis van de definitieve affectaties, goedgekeurd door de Vlaamse Executieve op 6 februari 1991.

Het spreekt vanzelf dat het opstarten van zes nieuwe of vernieuwde departementen ernstige herschikkingen met zich heeft gebracht. Zowel in de hoofdstad als in de provinciehoofdplaatsen zijn enorme uitgaven verricht die deze beleidsbeslissing mogelijk moest maken.

Een tweede proces, dat trouwens nog volop aan de gang is, is de overdracht van de Belgische staat aan de Vlaamse Gemeenschap van 'administratieve' gebouwen. Dit gegeven moet worden verwerkt in de studies omtrent de oprichting van Vlaamse Administratie Centra.

In de realisatie van bovenstaande elementen dient bijkomend nog onderscheid gemaakt tussen de situatie in Brussel, en deze van de vijf provinciehoofdplaatsen. In de provinciehoofdplaatsen ligt de nadruk op de toegankelijkheid en de herkenbaarheid van de administratie door de burger, en worden als dusdanig de buitendiensten ondergebracht.

Te Brussel hebben reeds vier van de zes departementen definitief onderdak gevonden in de twee gebouwen gelegen in de Markiesstraat en de Boudewijnlaan. De geplande overdracht van het arcadegebouw (de blokken D en F) van het Rijksadministratief Centrum, goed voor een bruto-oppervlakte van 80.220 m², en de gebrekkige huisvesting van de ambtenaren van de departementen Onderwijs én Leefmilieu en Infrastructuur, zullen in de toekomst de aandachtspunten zijn waarop dit beleid zal toegesplitst worden.

Naast de finalisering van een 'haalbaarheidsstudie', waarin nauwkeurig de functionele, technische en financiële aspecten van het Arcadengebouw zullen worden onderzocht, zal de administratie gelijktijdig het marktonderzoek naar huisvestingsmogelijkheden in de Noordwijk verderzetten. Verwacht wordt dan ook dat tegen medio '92, een voorstel kan voorgelegd worden aan de Vlaamse Executieve.

Met betrekking tot de vestigingsplaats van de Vlaamse Executieve en de huisvesting van haar ministeriële kabinetten op het Martelaarsplein werd op 17 januari 1992 de huurovereenkomst ondertekend met de NV Gimo-Hold. De werken aan de kantoren aan de Oostzijde van het plein zijn ondertussen reeds aangevat, en na de definitieve overdracht van de Staat aan het Gewest van het Noord- en het Zuidgebouw, zal hier ook onmiddellijk de werf starten.

De evolutie van de huisvestingssituatie in de Vlaamse provincies kan samengevat worden als volgt. Door de herstructurering van de diensten werd te Antwerpen in het nieuwe kantoorgebouw in de Copernicuslaan en te Leuven in de Waaistraat, reeds een belangrijke hergroepering doorgevoerd van de diensten. Eveneens wordt de evaluatie van de beschikbare projecten, ingevolge het marktonderzoek te Hasselt, verdergezet. De definitieve vestigingsplaats van een Limburgs Vlaams Administratief Centrum zal nog voor het zomerverlof door de Executieve worden overlegd.

Op relatief korte termijn zal de huisvestingssituatie te Gent worden verbeterd. Daar de Vlaamse Gemeenschap in deze provinciehoofdplaats eigenaar is van een aantal waardevolle gebouwen, wordt hier uiteraard overwogen deze te behouden als Vlaamse Administratie Centra. De administratie bestudeert momenteel deze mogelijkheden. De werkelijke aanzet van de aanpassing en de uitbreiding van de bestaande infrastructuur behoort tot de beleidsintenties van 1992.

De hergroepering van de ambtenaren te Brugge zal voorlopig beperkt blijven tot kleine herschikkingen, en bouwtechnische verbeteringen aan de bestaande situatie. Het onderzoek naar een geschikte inplanting te Brugge zal meer dan elders rekening moeten houden met de aanwezigheid van de historische stadskern.

Bij de keuze van een 'herkenbare' en goed 'bereikbare' huisvesting wordt het effect op de mobiliteitgegeven prioritair gesteld.

Voor het gewone onderhoud van de gebouwen van de Vlaamse Gemeenschap werd onder basisallocatie 14.01.87 een (vastleggings)krediet van 78,3 miljoen frank ingeschreven (Het OK bedraagt 50 miljoen frank).

Voor de uitgaven m.b.t. de faculteit Diergeneeskunde van de RU Gent werden volgende voorzieningen getroffen :

1. via basisallocatie 12.22.87 zullen de erelonen in verband met de vervollediging van dit complex worden gehonoreerd. Deze erelonen werden voor 1992 begroot op 96 miljoen frank ;

2. basisallocatie 61.01.87, in het ontwerp opgenomen met een p.m.-vermelding, zal in de toekomst de financiële lasten moeten dragen verbonden aan de voltooiing van bedoeld gebouwencomplex. Ter zake wordt ook verwezen naar de decreetsbepaling bij dit begrotingsontwerp, welke de Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting machtigt de gewestwaarborg toe te kennen aan een lening van 324 miljoen frank voor dit gebouwencomplex.

Tenslotte dient er op gewezen dat het programmadecreet de mogelijkheden van het Fonds Onroerende Goederen uitbreid ; de middelen van het Fonds dienen aangewend voor verwerving, onderhoud en instandhouding van gebouwen en aanhorigheden. Onder basisallocatie 69 .01 .87 werd hiertoe een variabel krediet ingeschreven dat voor voor 1992 werd begroot op 400 miljoen frank.

4.2. Bespreking

Bij dit programma vestigt een lid de aandacht op het probleem van de voltooiing van de gebouwen van de faculteit diergeneeskunde te Gent, dit ter uitvoering van artikel 44, 1° van het bijzonder decreet van 12 juni 1991 betreffende de Universiteit te Gent. Een door de Vlaamse Gemeenschap aan te duiden rechtspersoon zal een lening van 324 miljoen frank opnemen, zijnde de financiële lasten voor het lopende jaar voor de voltooiing van de faculteit Diergeneeskunde te Merelbeke.

Het betrokken lid vindt dit uitstekend omdat het gebouw dringend in gebruik moet worden genomen, maar wenst te weten welke de aard zal zijn van de rechtspersoon, hoe die zal worden samengesteld en wat zijn preciese taakomschrijving zal zijn. Verder wenst het lid te weten tegen wanneer de voltooiing van bedoelde gebouwen wordt verwacht.

De gebouwen van de faculteit Geneeskunde te Merelbeke was één van de werken, die als „nutteloze werken” was bestempeld, aldus de Gemeenschapsminister. In het begrotingsdecreet is een artikel opgenomen dat de Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting machtigt de gewestwaarborg toe te kennen aan de lening van 324 miljoen frank die door bedoelde rechtspersoon zal worden aangegaan. Over de aard van deze rechtspersoon dient nog overleg gepleegd met de Gemeenschapsminist' er van Onderwijs. **Indien in de**

begroting 1993 een bijkomende inspanning wordt geleverd, zal de termijn bepaald in het decreet van 12 juni 1991, gerespecteerd kunnen worden.

Ten slotte vraagt een lid wat de preciese aankoop- of huurformules zijn voor de gebouwen van de Vlaamse Gemeenschap op het Martelarenplein.

De Gemeenschapsminister verwijst naar de inleiding bij deze sectie en deelt mee dat op 17 januari 1992 de huur-koop-overeenkomst met NV GIMO-HOLD werd afgesloten. Voor sommige delen (panden van het zuidgebouw) dienen nog onteigeningsprocedures afgewerkt. Verwacht wordt de eerste kabinetten in juni 1993 hun intrek kunnen nemen in de gebouwen.

Er worden verder geen opmerkingen gemaakt over de artikelen noch amendementen ingediend. Een lid kondigt een amendement aan in de openbare vergadering met het doel de kredieten voor het openbaar vervoer te verhogen.

C. STEMMINGEN

Ter stemming gelegd worden de aan de Commissie voor Openbare Werken en Vervoer toegewezen decreetsartikelen en programma's (bevoegdheden van Gemeenschapsminister J. Sauwens) aangenomen met 9 stemmen voor en 4 stemmen tegen.

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

De Verslaggever,

J. DE MOL

De Voorzitter,

E. BEYSEN

BIJLAGEN

4

5

6

7

BIJLAGE 1

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu en Infrastructuur

INVESTERINGSPROGRAMMA 1992

Begroting 1992
Deel Openbare Werken

SECTIE 81 : WATERWEGEN EN BINNENVAART

in miljoen fr.

Art. 12.20 : Allerhande uitgaven m.b.t. promotie en commercialisatie van de waterwegen in Vlaanderen. 55,5

Art. 53.01 : Terugbetaling aan Nederland van de door deze Staat verrichte investeringsuitgaven m.b.t. de Schelde-Rijnverbinding. 40,0

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.

— Leie	
Traverse Kortrijk	100
— Afleidingskanaal van de Leie	
Spoorbrug te Landegem — 2e fase deel 1	150
— Albertkanaal	
Modernisering in de provincies Antwerpen en Limburg	150
— Kanaal Brussel-Rupel	
Kanaalomlegging te Hingene	500
— Recreatieve infrastructuur	
Steigers ten behoeve van de pleziervaart. Aanleggen en moderniseren van jaagpaden	40
— Bouwen van kaaimuren	60
— Herstellen en vervangen van kunstwerken	
— Nieuwpoortbrug te Veurne	35
— Zeeschelde. Rolbasculebrug te Temse	125
— Brugge. Nieuwe brug over het bovenhoofd van de Dampoortsluis.	
le fase	35
— Zeeschelde. Brug te Melle	65
— Diversen	61
	1.321

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

— Bestuur der Waterwegen	260
— Dienst voor de Scheepvaart	140
— NV Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel	50
	450

PROGRAMMA 82 : HAVENS, LOODWEZEN EN ZEESCHEEPVAART

in miljoen fr.

Art. 53.01 : Terugbetaling aan Nederland van de, door deze Staat, verrichte **investe-**
ringsuitgaven m.b.t. de Westerschelde en het Zeekanaal Gent-Terneuzen.

— Oeververdediging Westerschelde	200
— Kanaal Gent-Terneuzen	25
— Andere	5
	230

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

— Haven van Antwerpen	260
— Haven van Gent	130
— Haven van Oostende	25
— Haven van Zeebrugge	25
	440

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.

Maritieme toegangswegen :

— Verbeterings- en verdiepingsbaggerwerken in de Zeeschelde afwaarts Ant- werpen	850
— Verdieping en verbetering van de Scheurpas	400
— Verdieping en verbetering van de Pas van het Zand/Ribzand	850
— Cellenprojekt Beneden-Zeeschelde	150
— Ruimen van wrakken	75
— Studies inzake rendement en ecologische impact van baggerwerken	50
— Meet- en plaatsbepalingsapparatuur	50

Haven van Antwerpen :

Rechteroever :

— Afwerken van Berendrechtshuis en aanhorigheden (saldo)	425
— Elektromechanische uitrusting Zandvlietshuis	152
— Verbreding en verdieping van de doorvaartgeul tussen Amerikadok en Albertdok	400
— Verdieping Albertdok — 3de havendok (2de fase)	200
— Containerkaai Noord	25

Linkeroever

— Aanleggen van dokken en ophogen van haventerreinen	200
— Havenring (2de fase)	40

Haven van Gent :

— Verbetering toegang Grootdok (2de fase)	200
— Kaaimuur Petroleumdok (voortzetting)	240
— Ontwikkeling Kluizendok en nieuwe zeeluis	50

Haven van Zeebrugge :

— Toegang voorhaven (1ste fase)	195
— Insteekdok in de Westelijke buitenhaven — containerkaai	660
— Herstellingswerken Leopold II-dam	75

Haven van Oostende :	
— Verbredingswerken vaargeul (2de fase)	240
— Verdiepingsbaggerwerken	70
— Onteigeningen renovatieprogramma (1ste fase)	50
Haven te Nieuwpoort	
— Aanlegsteigers (2de fase)	50
Diversen	109,3
	5.806,3

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

40,0

PROGRAMMA 83 : ZEE- EN RIVIERWATERKERING EN -BEHEERSING

in miljoen fr.

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.

UITVOERING VAN HET SIGMAPLAN

Versterken van dijken	
— Zeeschelde	400
— Beneden-Nete, Grote en Kleine Nete	20
— Durme, Rupel, Dijle en Zenne	50
— Versterken Scheldekaaien Antwerpen	100
— Diversen	40
Waterbeheersingswerken	
— Ringvaart om Gent. Noordervak. Herprofilering voor nieuwe stuw	40
— Gemeenschappelijke Maas. Dijkverhogingen en oeverversterkingen	35
— Dender. Oeverversterkingen	20
— Diversen	10
— Leie. Debietmetingen	20
Kustverdediging	
— Strandsuppletie Bredene-De Haan (2e fase)	140
— Aëroteledetektische registraties	95
— Beplanten van zeeduinen en stranden	10
— Vernieuwing bevoering, rijwegen en leuningen op de zeedijken	10
— Domein van Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Karel	
- Wandelpaden	27
- Elektrische uitrusting	8
— Algemene studie „Kustbeveiliging — Kust 2000 — 2e deel	20
— Strandstabilisatie onder water	60
— Diversen	10
	1.115

Art. 73.06 : Uitgaven voortvloeiend uit de door oorlogsfeiten berokkende schade aan de kust, aan de binnenscheepvaartwegen, alsmede de uitgaven die het gevolg zijn van het geheel of gedeeltelijk afbreken met het oog op het herstellen van het natuur- en stedschoon of bij gelegenheid van het uitvoeren van werken betreffende het Staatsdomein, van buiten dienst gestelde militaire werken, bunkers, antitankmuren, enz. . . . (met eventueel bedelven), opgericht op het openbaar of privaat domein van de provincies, gemeenten en alle andere ondergeschikte besturen, inclusief de afbraak van bunkers op privaat domein.

5,0

Art. 73.21 : Buitengewone onderhoudswerken met inbegrip van de werken voor het herstel der schade veroorzaakt door stormen en overstromingen en van de aankoop of onteigening van gronden voor bedoelde werken.

— Bestuur der Waterwegen 300

PROGRAMMA 4 : WEGEN**VLAAMSE GEWESTWEGEN — INVESTERINGSPROGRAMMA 1992**

in miljoen fr.

BUITENDIENST : WEST-VLAANDEREN**Art. 73.22 : Verkeersleefbaarheid en Verkeersveiligheid**

1. N50	Oostkamp brug „De Rampe”	114,6 M
2. N36	Staden doortocht (+ gemeente)	47,0 M
3. N459	Dentergem doortocht	18,0 M
4. N34	Blankenberge (2de fase) (+ gemeente)	45,4 M
5. N318	Middelkerke ‘t Pleintje (+ gemeente)	6,3 M
6. N34	Knokke-Heist — Kruispunt met N359 en Krommendijk	4,0 M
7. N50	Kortrijk en Spiere-Helkijn — Veiligheidsmaatregelen	15,3 M
8. N34	Zeebrugge — Isabellalaan — Aansluiting met N 300	5,1 M
9. N36	Deerlijk doortocht (+ gemeente)	15,0 M
10. A17	Izegem — brug B53 — Vervangen pijlers	23,6 M
11. A17	Rollegem — Bellegem — herstellen taluds	15,0 M
12. A17	Oostkamp — Zedelgem — aanpassingswerken	10,0 M
13. N39	Veurne — Nieuwpoortbrug vernieuwen in samenwerking met de waterwegen	10,0 M
14.	Veiligheidsstootbanden	2,0 M
15.	Aanpassing kruispunten en ronde punten	35,0 M
16.	Veiligheidsmaatregelen op gewestwegen (versmalling verkeersgeleiders, profielmarkeringen)	30,0 M
17.	Leveren signalisatiemateriaal	17,0 M
18.	Herstellen kunstwerken	25,0 M
19.	Diversen	79,9 M
Totaal :		518,2 M

Reserveprogramma

20. N34	Nieuwpoort Koning Albertlaan 1ste fase (+ Aquafin + gemeente)	30,0 M
21. A10	Oostkamp geluidsschermen	25,0 M
22. N50	Kuurne	15,0 M
23. N337	Brugge Gen. Lemanlaan (+ gemeente)	30,0 M
24. N39	Veurne — De Panne — aanpassingswerken	10,0 M
25. A10	Jabbeke — Grens Oost-Vlaanderen — aanpassingswerken	50,0 M
26.	Funktionele beplantingen — A17/A19	20,0 M

Art. 73.27 : Verkeersafwikkeling en continuïteit

27. A18	Veurne — Franse Grens : Vak N8 — Bergenvaart	199,5 M
28. R32	Roeselare — brug over spoorweg (Bever)	74,0 M
29. R8	Kortrijk — Heule	98,0 M
30. A18	Veurne Vak : Toekomstlaan — N8, signalisatie en stootbanden	16,3 M
31. N382	Wielsbeke — brug over de Leie	171,0 M
32.	Diversen	77,8 M
		636,6 M

Reserveprogramma

33. N35	Omleiding Lichtervelde	70,0 M
34. N50	Omleiding Ingelmunster (laatste fase)	70,0 M
35.	Verkeersontsluiting Haven Zeebrugge. Zuidelijke randweg 1ste fase	100,0 M
36.	Zeebrugge doortocht	25,0 M

Art. 73.28 : Fietspaden

37. N368	Oudenburg — Ichtegem 1ste fase	21,0 M
38. N8	Doortocht Wevelgem + aanleg fietspaden	21,0 M
39. N358	Oudenburg : vak Zandvoordebrug — Geneverpietbrug (+ gemeente)	23,0 M
40. N321	Poperinge Oost-Vleteren (2de fase)	30,0 M
41. N36	Anzegem : vak Ingooigem — Vichte	16,0 M
42. N36d	Harelbeke 1ste fase	10,0 M
43.	Aanpassingswerken fietspaden 1ste distrikt (distrikt Brugge)	10,3 M
44.	Aanpassingswerken fietspaden 2de distrikt (distrikt Kortrijk)	12,4 M
45.	Allerlei werken voor verkeersveiligheid en fietscomfort	10,0 M
46.	Diversen	46,5 M
	Totaal	200,2 M

TOTAAL : art. 73.22 + 73.27 + 73.28 = 1.355 miljoen Fr.

Reserveprogramma

47. N36	Anzegem : vak Tiegem — N382	20,0 M
48. N336	Ieper : vak 331 — Rijselpoort (+ gemeente)	30,0 M
49. N36	Roeselare — Diksmuideweg	8,0 M
50. N37	Tielt — Ruiselede (2de fase)	50,0 M

BUITENDIENST : OOST-VLAANDEREN

Art. 73.22 : Verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid

1. N35	Kruispunt Boomstraat en Krekelstraat te Deinze	4,4 M
2. N43	Deinze : Verbeteringswerken ter hoogte van de brug onder spoorlijn en aanleg riolering deel ten laste van het Vlaams Gewest	8,7 M
3. A10-E40	Herstellen van dwarse uitzetvoegen van ondergelegen bruggen te Merelbeke, Gent en Aalter	19,4 M
4. N57	Kruispunt Bredestraat te Ronse	3,8 M
5. N9	Aanpassingswerken aan oversteekplaatsen en kruispunten met N400 ter hoogte van M.P.1 St. Lodewijk te Wetteren	1,6 M
6. N47	Herinrichting kruispunt Korte- en Lange Minnestraat te Lebbeke	5,8 M
7. A10	Herstel van spoorvorming (vak : grens Brabant-Gent)	175,0 M
8. A14-E17	Wegwerken van spoorvorming	20,0 M
9. A14-E17	Viaduct te Gentbrugge, herstel rijwegverharding	15,0 M

10. N49	Tunnel te Zelzate — dichten voegen 1ste fase — koker	30,0 M
11. N49	Tunnel te Zelzate, renovatie- en brandwerende werken (1ste fase)	100,0 M
12. N9	Vak Aalst — Gent, aanleg van parking voor carpooling en Park & Ride te Gent (Gentbrugge)	12,0 M
13. N45-N406	Churchillsteenweg te Aalst. Aanleg „Rondpunt”	20,0 M
14. N455	Te Sint-Laureins. Duiker over waterloop 8.330 ter hoogte van km6.035 m	4,8 M
15. N9	Beplantingen te Aalst met onderhoudslast t.l.v. de stad	3,0 M
16.	Aanpassingswerken voor het plaatsen van verkeerslichten	5,0 M
17.	Metalen veiligheidsstootbanden als beveiliging van geluidsschermen op het viaduct in de El7 te Gentbrugge	14,0 M
18.	Aanleggen van veiligheidsvoorzieningen in het 6 de distrikt (schoolomgeving)	7,0 M
19.	Aanpassing kruispunten te Geraardsbergen	15,0 M
20.	Diversen	132,1
	Totaal	596,6 M

Reserveprogramma

21. N47	Asse — Lokeren. Aanleggen laterale weg en herinrichten kruispunt Lokerenbaan/Zeleehoek	14,0 M
22. N255	Herinrichting doortocht te Denderwindeke	40,0 M
23. N70	Gent-Antwerpen, doortocht Lochristi	80,0 M
24. N28 en N255	Carpooling te Meerbeke (Ninove, gecombineerde aanneming)	7,2 M
25. N49	Wegwerken spoorvorming op vak Stekene-Moerbeke	30,0 M
26.	Aanleggen veiligheidsvoorzieningen 2 de distrikt	13,5 M

Art. 73.27 : verkeersafwikkeling en continuïteit

27. R2	Herstellen van muur in ventilatiekoker van Beverentunnel te Kallo	3,7 M
28. N49	Zwijndrecht. Aansluiting laterale industrieweg tussen spoorweg en Canadastraat	90,0 M
29. A10	Bouwen van duiker onder zuidelijke brugoprit Calverhagebrug te Melle	3,5 M
30.	Herstellingswerken aan verschillende kunstwerken in de provincie Oost-Vlaanderen	132,0 M
31.	Diversen	93,6 M
	Totaal	322,8 M

Reserveprogramma

32. N41	Te Sint-Niklaas : vak N70 — Tuinlaan	80,0 M
33. R4	Grote Ring rond Gent — Buitenoever Vak N9 — N466 (1ste fase — N9 tot Beekstraat)	60,0 M
34. R40	Dampoort te Gent. Overbrugging Pauwvertakking	20,0 M
35. N49	Omvorming tot autosnelweg Verkeerswisselaar te St. Gillis-Waas	140,0 M
36. R4	Grote Ring rond Gent — Buitenoever Brug over de omgelegde Leie	48,0 M
37. N43	Herinrichtingswerken op het vak St.-Denijs-Westrem — St. -Martens-Latem	188,9 M

Art. 73.28 : Fietspaden

38. N459	Zulte (Olsene) modernisering (herinrichting) van het vak tussen spoorweg en El7 met aanleg van vrijliggende fietspaden en aanleg riolering ten laste van de gemeente	60,0 M
39. N454	Ronse-Zottegem. Herstelling en aanpassing van fietspad en aanliggende rijweg ter verbetering van de veiligheid te Zottegem	4,5 M
40. N47	Aanpassing brug over spoorweg te Dendermonde	15,0 M
41. N9	Brussel-Oostende. Aanpassen van de voetgangers over steekplaatsen ter hoogte van de Tuinbouwschool en R4 te Melle. (km. 47.550 — 47.850)	9,0 M
42. N417	Zuidlaan te Wetteren. Reduceren van het aantal rijstroken met markeringen fietspaden en beperkte fysieke aanpassing	3,5 M
43. R41	Te Aalst. Herinrichting omgeving H. Hartkerk en aanleg fietspaden	15,0 M
44. N405	Aalst-Ninove. Fase 1 : vak industrieweg Erembodegem-Lindestraat te Denderleeuw met rechttrekking bocht	70,0 M
45. N495	Aanleg van fietspaden te Geraardsbergen	4,0 M
46.	Leirekensroute (Aalst-Opwijk). Fase 1. N411 te Aalst tot voormalig station te Moorsele	7,0 M
47.	Diversen	35,1 M
	Totaal	223,1 M

Reserveprogramma

49. A10-E40	Voetgangers- en fietsersovergang tpl. van brug nr. 12 over de Leie te Gent	2,0 M
50. N436	Aanleg fietspaden vanaf Assenede-centrum tot Triest	26,0 M
51. N440	Te Deinze : aanleg fietspad langs Wakkense Heirweg (gecombineerde werken)	4,0 M
52. N35	Zingem-Nazareth : bochtverbetering met aanleg van vrijliggende fietspaden	20,0 M

TOTAAL ART. 73.22 + 73.27 + 73.28 = 1.142,5 miljoen Fr.

BUITENDIENST : VLAAMS BRABANT

Art. 73.22 : Verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid

1. R7	Viaduct Vilvoorde — vernieuwen rolbrug	6,4 M
2. N21	Kampenhout — Toegangsweg industriezone	2,7M
3. R.O.	Verkeerswisselaar met A10 Groot-Bijgaarden. Beplantingen fase 1	10,3 M
4. N9	(Asse-Zellik) Kruispunt met zuiderlaan en op- en afrit RO Brussel	25,0 M
5. N272	Galmaarden : Vollezelestraat (Gecombineerd dossier met Aquafin)	15,0 M
6. N272	Galmaarden : Marktplaats (gecombineerd dossier met gemeente)	16,0 M
7. R.O.	Tunnel „Vier Armen” sanering 1ste fase	82,0 M
8. N202	Mutsaard — Grimbergen. Aanpassing St. Annalaan	29,0 M
9. N278	Vilvoorde — Peutie Aanpassingen Sint-Martinuslaan, Ra- vaartstraat	7,0 M
10. N2	Kortenbergh. Aanpassen doortocht	2,0 M
11. N2	Beplanting Talud tussen A2 en R23	1,0 M
12. N212	Averbode — verbetering doortocht	4,0 M
13.	Vak Scherpenheuvel langs de N10 en de N212 Veiligheidsmaat- regelen	20,0 M
14.	Aanpassingswerken voor de plaatsing van verkeerslichten	5,0 M
15.	Herinrichting kruispunt Aarschotsesteenweg. Toegang A2 te Willele (Gecombineerd dossier Aquafin).	3,0 M
16.	Veiligheidsvoorzieningen op verschillende kruispunten (distrikt Leuven)	4,0 M
17.	Diversen	66,8 M
		299,2 M

Reserveprogramma

18. N227	Zaventem-Sterrebeek : Kruispunt met de Tramlaan	12,0 M
19. N203a	Halle : bochtverbetering t.b.v. de Kromstraat	25,0 M
20. R23	Leuven. Heraanleg kruispunt Diestsestraat Diestsevest — Bondgenotenlaan	10,0 M
21. E40	Bierbeek — Oppervlaktebehandeling	20,0 M
22. A2	Bekkevoort — Oppervlaktebehandeling	22,0 M

Art. 73.27 : Verkeersafwisseling en continuïteit in het wegennet

23. R22	Woluvelaan. Vak N1 Grimbergen	166,5 M
24. RO	Machelen-Zaventem — verplaatsen afrit nr. 3 tussen brug R22 en Hennaulaan	3,6 M
25.	Sanering slib Oude Zenne — 1ste fase	40,0 M
26.	Diversen	50,4 M
		260,5 M

Reserveprogramma

27. A10	Ternat : Kruispunt met provinciebaan N285 (gecombineerd dossier met provincie)	35,0 M
28. RO	Ring om Brussel	100,0 M
29. RO	Zaventem aanpassen van in- en uitrit R22	25,0 M

Art. 73.28 : Fietspaden

30. N227	Steenokkerzeel — Fietspad tussen Perk en N21	32,1 M
31. N21	Kampenhout : Modernisering van de weg met aanleg van fietspaden (gecombineerd dossier met Aquafin en gemeente)	99,0 M
32. N9	Asse — Kruispunt met Vliegwezenlaan	9,1 M
33. N255	Edingen-Ninove te Herne. Aanpassen doortocht met verhoogd dubbelrichtingsfietspad	7,0 M
34. R23	Aanpassen fietspaden	4,0 M
35. N2-R22	Kraainem en Zaventem — Kruispunt met de Oudstrijderslaan met aanleg van fietspaden	32,0 M
36. N47	Opwijk : modernisering tussen kmp. 4 — 5,3 en N411 tussen N47 en provinciegrens met aanleg van fietspaden	61,3 M
37. N211	Meise : Kruispunt met Plasstraat uitrit nr. 3 — A12 met aanleg van fietspaden	21,6 M
38. N2	St. Joris-Winge : Modernisering van de doortocht met aanleg van fietspaden	58,0 M
39.	Leveren verkeersborden voor fietsvoorzieningen	7,9 M
40.	Diversen	58,0 M
		390,0 M

Reserveprogramma

41. N10	Vak Scherpenheuvel-Diest . Modernisering van weg met aanleg fietspaden	40,0 M
42. N6	Halle : fietspaden tussen Alsebergsesteenweg en R. Lariellestraat	12,0 M

TOTAAL : art. 73.22 + 73.27 + 73.28 = 949,7 miljoen Fr.

Art. 63.03 : Cargovil

43. R22	Vilvoorde : ontsluiting Cargovil Havendoklaan	40,6 M
44. R22	Ontsluiting Cargovil (3de fase). Interne wegenis	60,0 M
		100,6 M

BUITENDIENST : ANTWERPEN

Art. 73.22 : Verkeersleefbaarheid en Verkeersveiligheid.

1.	E313	Ranst — Limburg. Noodmaatregelen	230,0 M
2.	N1	Antwerpen — Saneren bovenbouw brug over het rangeerstation NMBS	50,0 M
3.	N116	Ranst Broechem. Herstellen brug over Netekanaal	9,0 M
4.	N118	Geel doortocht — Logenstraat. Herinrichting in coördinatie met de werken Aquafin	8,0 M
5.	N14	Minderhout-Meerle tot N146. Sanering deficiënt wegdek (1ste fase)	15,0 M
6.	E19	Kontich : Geluidsschermen	36,5 M
7.	N132	Beerse : doortocht en aansluiting Janssens-Pharma (opkosten van derden)	P.M.
8.	N177	Antwerpen : Jan Van Rijswijcklaan. Heraanleg kruispunt Markgravelei	2,2 M
9.	N102-110	Meerhout : Herinrichting	18,3 M
10.	R1	R1 Antwerpen : Begeleidende studie file- en verkeerssignaling	10,0 M
11.	N16	Aanpassing kruispunten te Bornem Veiligheidsmaatregelen	5,0 M
12.	N140	Gierle — doortocht	35,0 M
13.		Saneren voetgangersbrug Berchem op de R1 Brug Bl7 Grobbendonk op de E313 Brug Krijgsbaan boven E17 op de N419 Brug boven E17/R1/NMBS op de R1 Brug over R1 te Boom op de A12	23,0 M
14.		Leveren van verkeersborden in de centrale werkplaats	3,9 M
15.		Toepassen richtlijnen wegingdeling en veilige schoolomgeving en kleine ingrepen i.v.m. wegveiligheid Lot 1 Distrikt Geel Grobbendonk Lot 2 Distrikt Deurne-Wilrijk Lot 3 Distrikt Turnhout	90,0 M
16.		Diversen	165,1 M
			701,0 M

Reserveprogramma

17.	N116	Ranst — N14 — sanering deficiënt wegdek	80,0 M
18.	N14	Minderhout — Meerle. Sanering deficiënt wegdek met fietspad (2 de fase)	35,0 M
19.	N16A	Mechelen Zandpoortvest : Herinrichting	25,0 M
20.	E34	Antwerpen (Deurne). Geluidsschermen t . h.v. OCMW-tehuis TOL	25,9 M
21.	N114	Antwerpen (Ekeren) — Herinrichting kruispunt Bilderdijk — Boerendijk	15,4 M
22.	N177	Antwerpen (Wilrijk) Aartselaar Rumst Herinrichten 5 kruispunten : Valkstraat, Broekstraat Helststraat, Gezellestraat, Leugstraat, Bist Pierstraat	25,6 M
23.	R12	Verbetering kruispunten te Mechelen	10,0 M

Art. 73.27 : Verkeersafwikkeling en continuïteit

24. N132	Beerse — Gierle. Vak N12-E34 verbreding rijweg tot normale rijwegbreedte	13,4 M
25. A12	Antwerpen Laageind-Nederlandse grens 3de fase + 4de fase : wegeniswerken nodig voor de openstelling	300,0 M
26. E19	Mechelen NOORD — aanpassen kruispunt	10,0 M
27.	Diversen	102,3 M
		425,7 M

Reserveprogramma

28. R14	Geel — Aanleg Ring	40,0 M
29. N16	Willebroek Puurs : brug over spoorweg	40,0 M
30. A12	Stabroek — Nederlandse grens 4de fase	250,0 M

Art. 73.28 : Fietspaden

31. N18	Mol-Balen — Aanleg fietspad in coördinatie met de werken Aquafin	20,0 M
32. N144	Loenhout — Wuustwezelse weg : aanleg fietspaden in coördi- natie met de werken Aquafin	12,0 M
33. N14	Zoersel — Aanleg fietspaden in coördinatie met de werken Aquafin	16,0 M
34. N12	Turnhout-Poppel — Aanleg fietspad aan de grens	2,6 M
35. N1	Herinrichten kruispunten / N180 Noorderlaan Groenendaal- laan / N129 Noorderlaan — Ijzerlaan	15,0 M
36. N153	Oostmalle — St. Lenaerts (herstel weg + fietspaden)	80,0 M
37. N112	Wijnegem : Fietspaden : aandeel AWiV	5,0 M
38. N14	Hoogstraten — Rijkervorsel : fietspaden	50,0 M
39. N123	Herentals-Lichtaart : aanleg fietspaden 2de fase	22,8 M
40. R11-N112	Aanpassen kruispunten en fietspaden ; co-financiering van 20 % met winkelcentrum te Wijnegem en MAKRO	10,0 M
41. N127	Zammel — Veerle : Aanleg van fietspaden	26,0 M
42.	Diversen	47,3 M
		306,7 M

Reserveprogramma

43. N13	Nijlen-Kessel modernisering met aanleg van fietspaden	61,0 M
44. N117	Brasschaat — Aanleg fietspaden	45,0 M
45. N12	Zoersel : Herinrichting fietspaden	17,0 M
46. N124	Turnhout — Merksplas	15,0 M
47. N123	Retie — Kasterlee : Aanleg fietspaden	25,0 M
48. N11	Antwerpen — Ekeren Heraanleg t. h.v. St.-Michielscollege	13,0 M
49. N12	Weelde — Poppel : Aanleg fietspaden	25,0 M
50. N18	Molderdijk te Mol : Aanleg van fietspaden	8,0 M
51. N19	Geel (Punt) — Zammel	25,0 M

TOTAAL : art. 73.22 + 73.27 + 73.28 = 1.433,4 miljoen Fr.

BUITENDIENST : LIMBURG

Art. 73.22 Verkeersleefbaarheid en Verkeersveiligheid

1. N76	Genk — Hoevezavellaan	19,3 M
2. N723-730	As en N762 Kinrooi : Aanpassen wegingdeling	14,6 M
3. N76	Genk-Torenlaan : Veilige schoolomgeving	12,9 M
4. N716	St.-Truiden — Diesterstraat. Pilotoproject Koning Boudewijn Stichting	31,4 M
5. N79	Borgloon Speelhofplein	1,3 M
6. E314	Metalen stootbalken A — wegen	18,7 M
7. N78	Maasmechelen — Kruispunt Kerkstraat	16,4 M
8. N702	Genk — Fordlaan	34,0 M
9. N712	Lommel — doortocht	28,8 M
10. N29-N72a-N772	Beringen, Marktpluin (centrumontsluiting) Doortocht	26,0 M
11. N730-N744	Zutendaal Kruispunt. Aanpassen allerhande kruispunten en zeer korte wegvakken — Periode 1992-1995	15,9 M 14,0 M
12. N73	Peer : Kruispunt Erperheide	13,5 M
13. N76-N719	Meeuwen — Gruitrode : Kruispunt	23,9 M
14. N712 x N790 x N712a	Overpelt	13,0 M
15. N78	Neerharen, functionele beplanting	4,0 M
16. A2-E314	Functionele beplantingen geluidsbermen	7,0 M
17. E314	Maasmechelen : wegwerken van spoorvorming	30,4 M
18. N719	Houthalen-Helchteren Herinrichting Kazernelaan ; doortocht	32,7 M
19.	Slemlagen binnen bebouwde kommen	13,9 M
20.	Diversen	89,3 M
		455,0 M

Reserveprogramma

21. N78	Maasmechelen, opritten brug Eisden	40,0 M
22. N771	Dilsen, Europalaan — doortocht	26,0 M
23. N2	Bilzen — Brugstraat, doortocht	46,0 M
24. N754	Hasselt — doortocht Stevoort	30,0 M
25. N717	Schulen — doortocht centrum	34,0 M
26. N76	Meeuwen — doortocht	20,0 M
27. N20	Kortessem, kruispunt met N76	10,0 M

Art. 73.27 Verkeersafwikkeling en continuïteit

28. N794	Hasselt : toegang tot Grote Ring — Deel III	81,2 M
29. E313	Herstelling autosnelweg, vak Hasselt Oost — Hasselt Zuid	106,3 M
30. N756	Kortesseem — Borgloon, duiker Mombeek	10,5 M
31. N717	Lummen, parking car-pooling	10,0 M
32.	MER-studie N 74 / Noord-Zuid	2,8 M
33.	Diversen	43,9 M
		254,7 M

Reserveprogramma

34. N717	Lummen — omleiding	60,0 M
----------	--------------------	--------

Art. 73.28 Fietspaden

35. N723	Genk-as. Fietspaden — 3de deel	41,0 M
36. A13	Tessenderlo Brug B50 — Opritten met fietspaden	32,9 M
37. N730	Zutendaal — As	13,0 M
38. N747	Bocholt, kruispunt en fietspaden Kaulille	9,0 M
39. N722	St. - Truiden — Kortembos	10,5 M
40. N747	Hechtel-Eksel, 2de deel	11,4 M
41. N784	Heers — Borgloon, 1ste deel te Heers	24,0 M
42. N73b	Peer, vak Noordelijke Vest — omleiding	24,0 M
43. N705	Diepenbeek, LUC	15,0 M
44. N77	Vervangen fiets- en voetgangersbrug Lanaken	40,0 M
45.	Diversen	59,2 M
		280,0 M

Reserveprogramma

46. N77	Genk-Zutendaal, 2de deel	47,0 M
47. N110- N141	Ham	24,5
48. N79	Borgloon — Tongeren	30,0 M

TOTAAL : art. 73.22 + 73.27 + 73.28 = **989,7** miljoen Fr.

BIJLAGE 2

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu en Infrastructuur

BEGROTING 1991

Overzicht van de gerealiseerde vastleggingen

BEGROTING 1991 : INVESTERINGSPROGRAMMA

Overzicht der vastleggingen

(Bedragen in miljoen fr.)

Artikel	Gestemde begroting	Aangepaste begroting		Def. vastge- legd (31.12.91)	Blijft
		1e aanp. (2)	2e aanp. (4)		
Sectie 81 :					
12.20	40,8(1)	101,5	101,5	46,0	55,5
53.01	40,0	40,0	40,0	40,0	0,0
73.03	1.130,0	1.130,0	1.130,0	1.130,0	0,0
73.21	450,0	450,0	450,0	450,0	0,0
Totaal :	1.660,8	1.721,5	1.721,5	1.666,0	55,5
Sectie 82 :					
53.01	50,0	54,0	54,0	54,0	0,0
63.14	260,0	290,0(3)	280,0	278,2	1,8
73.01	25,0	8	20,0	11,8	8,2
73.04	6.285,3	6.206,3	6.256,3	6.256,3	0,0
73.21	40,0	115,0	115,0	115,0	0,0
74.25	135,0	135,0	120,0	120,0	0,0
74.26	135,0	135,0	115,0	115,0	0,0
Totaal :	6.930,3	6.935,3	6.960,3	6.950,3	10,0
Sectie 83 :					
01.07	1.200,0	1.115,0	1.115,0	1.115,0	0,0
73.06	20,0	5,0	5,0	5,0	0,0
73.21	200,0	300,0	300,0	299,4	0,6
Totaal :	1.420,0	1.420,0	1.420,0	1.419,4	0,6

(1) Overdracht van 1990.

(2) Decreet van 22.04.1991.

(3) Amendement op decreet m.b.t. Investeringsfonds voor de gemeenten.

(4) Ministerieel besluit van 27.12.1991.

SECTIE 81

Art. 53.01 : Terugbetaling aan Nederland van de door het Gewest verrichte **investe-**
ringsuitgaven met betrekking tot de Schelde-Rijnverbinding.

Sectie 81 :

— Schelde-Rijnverbinding. Verrekening van het Belgisch aandeel in kosten van verbetering. Rentenota's 1989 en eerste halfjaar 1990	38,8
— Schelde-Rijnverbinding. Verrekening van het Belgisch aandeel in kosten van verbetering. Rentenota's 2e halfjaar 1990 en 1ste halfjaar 1991	1,1
— Diversen	0,1
	40,0

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

Sectie 81 :

Leie en doortocht te Gent :

— Leie. Doortocht te Kortrijk. Automatisch alternerend scheepvaartverkeer. Bewaking en signalisatie	20,7
— Leie te Menen. Baggeren, reinigen en revaloriseren van baggerspecie. Voorafgaande uitloogproeven t.b.v. OVAM	0,6
— Leie. Bochtafsnijding te Wervik. Aansluiten verlichtingsinstallatie op de nieuwe brug	0,3
— Leie te Gent. Renovatie van de Krommewalbrug	45,2
— Leie-Grensleie. Stabiliseren en verankeren van kaaimuur „ Grensland ” te Menen	23,3
— Leie te Menen. Baggeren, reinigen en revaloriseren van baggerspecie. Proefproject 1	32,6
— Leie te Menen. Baggeren, reinigen en revaloriseren van baggerspecie. Proefproject II	30,0
— Leie-Grensleie. Kalibrering tussen Wervik en Menen. Fase 2 : Grond- en oeververdedigingswerken	117,9

Albertkanaal :

— Verbredingswerken vak Veldwezelt-Gellik. 1e fase. Verrekening Nr. 9	12,0
— Bouwen van een brug in de N 702 te Genk-Sledderlo en aanpassing van de infrastructuur	156,2
— Bouwen van een jachthaven te Riemst-Kanne	20,7
— Dokken te Merksem. Verdieping van het Groot Dok. Proefproject 1	19,9
— Dokken te Merksem. Verdieping van het Groot Dok. Proefproject II	19,9
— Sectie Wijnegem-Antwerpen. Behandelen van metalen damplanken met anti-corrosieve middelen	23,1

Kanaal Brussel-Rupel :

— Kanaalvak Ruisbroek (Puurs) — Hingene (Bornem). Omlegging naar de Schelde. Afwerking. Deelcontract 2A	99,9
--	------

— Omlegging naar de Schelde. Verplaatsen van nutsleidingen	
— Verplaatsen 150 kV-lijn	11,1
— Verplaatsen 70 kV-lijn	18,9
— Plaatsen nieuwe voedingskabel	3,8
— Ontsluiting van het kanaal te Klein-Willebroek. Aanleg wegenis. Studie- en toezichtskosten	2,2
— Omlegging naar de Schelde. Deelcontract 2B	50,8
— Herstelling oevermuur Westdijk te Willebroek	29,9
— Omlegging naar de Schelde. Deelcontract 2C	149,9
— Herstellingswerken t.p.v. de NATO-pijpleiding	3,3

Aanleg van jaagpaden en recreatieve infrastructuur :

— Bovenschelde. Aanleggen van trekweg op R.O. van het Scheldekanaal te Gent	4,2
— Netekanaal L.O. te Lier. Heraanleg van jaagpaden tussen RW. Lier-Herentals en RW. Lier-Aarschot	3,8
— Ringvaart om Gent. Tijarm. Aanleggen van verharding op jaagpad langs RO	7,2
— Aanleggen van jaagpaden als fietspaden langs het Lokanaal en het kanaal Ieper-IJzer	22,5
— Kanaal Ieper-IJzer, rivier de IJzer en het Lokanaal. Plaatsen van veiligheidsstootbanden langs de oevers	6,7

Herstel en vervanging van kunstwerken :

— Demer te Aarschot. Restauratie van 's Hertogenmolens. Overeenkomst	1,0
--	-----

Kanaal Bossuit-Kortrijk :

— Kosten-baten analyse betreffende de afwerking van de sluis te Zwevegem	0,9
— Industrieweg te Stasegem. Wegverlichting	3,1

Afleidingskanaal der Leie :

— Bebossen van baggerstortterrein te Deinze	2,6
— Baggerstortterrein „Callemoeie” te Nazareth. MER-studie	2,2
— Baggerstortterrein „Callemoeie” te Nazareth. Uitvoeren van terrein- en labo-werkzaamheden	0,5
— Biopompen op zware metalen in baggerstorten met integratie van stortzone in landschap	6,4
— Biotesten voor toxiciteitsevaluatie van baggerslib	5,8

Bovenschelde :

— Scheldekaai te Kluisbergen. Bedieningsgebouw sluis. Leveren en plaatsen van airconditioning	0,1
---	-----

Ringvaart om Gent :

— Noordervak. Sluizencomplex El-BI te Evergem. Bouwen van stuw en stuwgeul. Verplaatsen van teletransmissiekabels	1,2
— Noordervak. Onderzoek van monsters baggerspecie. Controle steekproeven andere waterwegen	2,1

Kanaal Charleroi-Brussel :

- Sluiswachterswoning te Lembeek. Elektrische verwarmingsinstallatie 0,1

Boven-Zenne :

- Onderhoudsgebouw te Vilvoorde. Aansluiting op elektriciteitsnet 0,6

Zeeschelde :

- Leveren en plaatsen van bakenlichten en seinverlichting te Dendermonde en Hamme 1,7

Kanaal Bocholt-Herentals :

- Bouwen van brug over sluis nr. 10N te Herentals 2,3

Diversen :

162,8

 1.130,0

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

Sectie 81 :

Administratie Waterinfrastructuur :

Dienst der Kusthavens :

- Kanalen Nieuwpoort-Duinkerke en Brugge-Oostende. Herstellen van stormschade aan oevers en aanhorigheden 11,0
- Kanaal Passendale-Nieuwpoort. Onderhoudsbaggerwerken 45,1
- Onderhoud Waterwegen kust 88-90. le perceel. Staat nr. 19. Vorstschade 1,0

Gentse Zeehavendienst :

- Ringvaart om Gent. Westervak. Herstelling en verbreding spoorbrug S2-W6 te St.-Denijs-Westrem 44,5
- Ringvaart om Gent. Westervak. Grondicht maken van oeververdediging met damplanken in gewapend beton, tussen brug W3 en brug W4 18,9
- Onderhoud rijkswaterwegen 88-91. le perceel. Verharding van dienstweg langs het Scheldekanaal 3,7
- Leopoldskanaal. Onderhoudsverfwerk op 6 bruggen te Oost-Vlaanderen 2,1
- Leie te Gent. Restauratie van de Recollettebrug. Herstellingswerken i.v.m. de geplooid aandrijf-as van het vergrendelmechanisme 0,2
- Leopoldskanaal. Onderhoudsverfwerk op 6 bruggen te West-Vlaanderen 2,8
- Bovenschelde. Vak Zwijnaarde-Asper. Behandelen van damplanken met anti-corrosieve middelen. Deelopdracht 1 26,8

Gentse Zeehavendienst — Kortrijk :

- Leie. Onderzoek kwaliteit van Leiewater na sluiting van de sluis van Astene. Prestaties 1991 0,5

Dienst Tijgebonden Waterwegen :

— Zeeschelde L.O. te Antwerpen. Vlotsteiger St.-Anna. Herstelling loopbrug	11,6
— Zeeschelde R.O. Herstellingswerken aan vlotpont in de steiger van Lillo	7,0
— Moervaart R.O. te Wachtebeke. Uitvoeren van dringende herstellings- en beveiligingswerken	2,5
— Moervaart L.O. te Moerbeke-centrum. Uitvoeren van dringende oever -werken	7,1
— Zeeschelde R.O. te Antwerpen. Herstellingswerken aan kaaimuur 22-23	28,0

Dienst van het Albertkanaal :

— Herstellings- en aanpassingswerken aan het Bailey-materiaal in het depot te Burcht	2,1
— Schelde-Rijnverbinding. Lichten en bergen van autowrakken en van wrak van werkponton langs R.O. te Zandvliet	0,6

Diversen 58,7

Dienst voor de Scheepvaart :

— Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten. Verharden jaagpad en herstellen oeververdediging op R.O. vanaf kom Dessel tot brug 1 Turnhout	15,2
— 1e perceel	17,6
— 2e perceel	
— Albertkanaal. Brug Oelegem II. Herprofileren en vernieuwen van wegdek	0,6
— Albertkanaal. Brug te Genk-Sledderlo (Ford). Uitvoeren van tijdelijke herstellingen	6,1
— Buitengewone onderhoudswerken in eigen regie	50,0
— Albertkanaal te Antwerpen. Vernieuwen wegdek van de Vaartkaai te Merksem	3,6
— Albertkanaal. Bruggen Olen-Hoogbuul, Lummen, Zolder, Hasselt-sluis en Genk-sluis. Herprofileren en vernieuwen van wegdek op en aan bruggen, alsmede van enkele secties van de jaagpaden	2,9
— Albertkanaal. Vernieuwen van wegdek en voetpaden van de brug te Grobendonk	0,7
— Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten. Verharden jaagpad en herstellen oeververdediging op R.O. vanaf brug 9 te St.-Lenaarts tot sluis St.-Job-in-'t Goor	15,8
— Diversen	16,1

NV Zeekanaal en Haveninrichtingen Brussel :

— Kanaal Brussel-Rupel. Vernieuwen van de bedieningscabine van de hefbrug te Willebroek	2,0
— Kanaal Brussel-Rupel. Aanbrengen van een smeersysteem op de vlottende bolders van de sluis te Zemst	10,5
— Buitengewone onderhoudswerken in eigen regie	22,1
— Kanaal Brussel-Rupel. Kabelonderkruising te Willebroek-Boulevardbruggen . Ringsluiting van M . S . -voeding	2,3
— Kanaal Brussel-Rupel. Kabelonderkruising te Willebroek-Boulevardbruggen . Aanpassing liften aan nieuwe wetgeving	3,1
— Diversen	6,7

450,0

SECTIE 82

Art. 53.01 : Terugbetaling aan Nederland van de door deze Staat verrichte investeringsuitgaven m.b.t. de Westerschelde en het Zeekanaal Gent-Terneuzen.

Sectie 82 :

— Zeekanaal naar Gent. Verbetering van het kanaal. Rentenota 1987, 1988 en le kwartaal 1989	0,5
— Westerschelde. Bescherming van de oevers tegen inscharing	53,2
— Zeekanaal naar Gent. Verbetering van het kanaal. Rentenota's	0,3
	54,0

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

Sectie 82

Haven van Gent

— Aanleggen ontsluitingsweg op industrieterrein ten zuiden van de Moervaart	8,3
— Aanpassen kaaibevloering op kaaien nrs. 88 tot 95 op L.O. van het schepen Sifferdok	66,9
— Uitvoeren van wegenwerken aan het Noorddok-oost	2,8
— Aanleggen van verhardingen rond het dienstgebouw in de Farmanstraat	1,8
— Diversen	67,9

Haven van Antwerpen

— Renovatiewerken aan de noordkaaien van het 3e havendok. Grond-onderzoek	1,6
— Renovatie Noordkaai van 3e Havendok. 2e fase	119,9
— Diversen	9,0
	278,2

Art. 73.01 : **Aanschaffings-** en inrichtingskosten van gebouwen, t.b.v. het Loodswezen en bijhorende aanpassingswerkzaamheden.

Sectie 82

— Levering van armaturen en lampen in blok A van de Zandvlietsluis te Antwerpen	0,2
— Leveren en plaatsen van valse plafonds in blok A van de zandvlietsluis te Antwerpen	0,4
— Leveren en plaatsen van vloerbekleding in blok A van de Zandvlietsluis te Antwerpen	0,3
— Wegnemen van plafondpanelen en systeemwanden in blok A van de Zandvlietsluis te Antwerpen	0,5
— Plaatsen van systeemwanden in blok A van de Zandvlietsluis te Antwerpen	0,5
— Leveren en installeren van een keukeninstallatie in de centrale te Zeebrugge	0,1

— Leveren en plaatsen van een oriënteerbare, verticale zonnewering in de lokalen blok A van de Zandvlietsluis	0,4
— Leveren en installeren van een brandinstallatie t.b.v. de technische ruimtes op 6e verdieping van de centrale Zandvliet	0,2
— Leveren van een werfkeet op het domein D.G.S.M., binnenhaven vli-singen	0,5
— Uitvoeren van schilderwerken in lokalen van blok A van de Zandvlietsluis	0,3
— Vervangen van de garagepoort van het Loodsgebouw te Zeebrugge	0,1
— Inrichten van nieuwe keukens in het Loodsgebouw te Zeebrugge	0,3
— Studieopdracht renovatie van het Loodsgebouw te Vlissingen	5,7
— Diversen	2,3
	11,8

Art. 73.04 : Kust, zeehavens en hun maritieme toegangswegen.

Sectie 82 :

Maritieme toegangswegen

— overeenkomst voor het uitvoeren van werken voor het recyclen van bag-gerslib t.b.v. landbouwdoeleinden	5,9
— Studie riviersedimenten (WVO-vergunning Nederland)	4,8
— Onderzoek naar stortplaatsen, stortplaatsinrichtingen en herbruik van baggerspecie ter verhoging van het globaal rendement van onderhouds-baggerwerken	36,1
— Herbouw van het Scheldemodel en afbraak van het bestaande	1,2
— Ter beschikking stellen van arbeiders uit de privé-sector aan het Water-bouwundig Labo te Borgerhout, t.b.v. het Scheldemodel	13,1
— Baggerwerken in de haven te Zeebrugge, in de Pas van het Zand/Ribzand en in de Scheurpas	1.100,0
— Verbeterings- en verdiepingsbaggerwerken in de zeeschelde	825,0

HAVEN VAN ANTWERPEN :

Rechteroever :

— Berendrechtlsuis en aanhorigheden :	
— Deelcontract X, deel 18	142,8
— Deelcontract X, deel 17	32,8
— Deelcontract XI, deel 8	46,8
— Deelcontract IV, deel 10	23,1
— Deelcontract V, deel 4	2,9
— Deelcontract X, deel 16	29,8
— Deelcontract XI, deel 7	21,5
— Deelcontract XII, deel 8	4,3
— Deelcontract VIII, deel 13	31,0
— Deelcontract X, deel 19	41,0
— Levering van reserveonderdelen voor de scheepvaartsignalisatie	0,6
— Berendrechtbrug. Berekening as brug	0,2
— Leveren van reserveonderdelen voor de elektromechanische uitrusting	0,1
— Leveren van reserveonderdelen voor de apparatuur	0,1
— Leveren van reserveonderdelen voor de apparatuur	0,9
— Leveren van reserveonderdelen voor de apparatuur	0,1
— Leveren van reserveonderdelen voor de apparatuur. Programmeer-bare automaat	1,1

— Toegangswegen tot Zandvliet- en Berendrechtsluis. Sturing verkeers-signalisatie	22,2
— Toegangsgemaal tot de Berendrechtsluis. Verlichting van de kaaien	0,7
— Diversen	197,1
— Containerterminal Zuid :	
— Expertise i.v.m. een hydrosubstitutiewand	1,8
— Expertise i.v.m. hydrosubstitutiewand. Aanbrengen steenkegel en betonstop	46,8
— Studie en meetprogramma	0,3
— Aanvullende stabiliteitsberekeningen	0,4
— Diversen	10,2
— Containerterminal Noord :	
— Hydromorfologisch onderzoek. Meetstation Zandvliet	0,2
— Beneden Zeeschelde. Overeenkomst voor het uitvoeren van een hydraulisch, sedimentologisch onderzoek nabij het sluizencomplex Berendrecht-Zandvliet en de in uitvoering zijnde en geplande containerkaaien	28,0
— Verbreding en verdieping van doorvaartgeul tussen Amerika- en 5e Havendok :	
— Renovatie Amerika-, Albert- en 3e Havendok. Verbreding en verdieping vaargeul tussen Amerika- en Albertdok	499,9
— Renovatie. Verdieping Albert- en 3e Havendok. Zandleveringen	92,9
— Zandvlietluis. Vernieuwen van de hydraulische en mechanische uitrusting	180,1

Linkeroever :

— Aanleggen van dokken en ophogen van haventerreinen :	
— Dienstbevel nr. 26	120,3
— Dienstbevel nr. 25. Deel 2	44,4
— Diversen	71,6
— Beveren-Verrebroek. Pompstation “Watermolen”. Elektromechanische uitrusting :	
— Elektromechanische uitrusting	72,3
— Diversen	18,2
— Wegverbinding RW N 426 Scheldedijk — Vluchtweg	70,6
— opspuitingswerken St.-Annahoeve te Kallo-Doel. Aanpassing van 15 kV-luchtlijn. Deel 1	3,1
— Liefkenshoektunnel. Ankerbescherming	201,8

KANAAL GENT-TERNEUZEN EN HAVEN VAN GENT :

— Sluis te Terneuzen en kanaal Gent-Terneuzen. Studies :	
— Proefstort “Geuzenhoek”. Uitloogproef op drainagematten	0,6
— Proefstort “Geuzenhoek”. Tracerproeven	5,1
— Studie i.v.m. afval- en emissiepreventie in waterwegen (PROSA-project)	0,7
— Kosten-batenanalyse van de uitbreidingsplannen voor de haven van Gent L.O.	3,2
— Proefstort “Geuzenhoek”. Analyse van 14 slibmonsters na vulling van velden	3,4
— Oude arm van Langerbrugge. Bouwen kaaimuur aan zuidelijk uiteinde	1,0
Onderzoek onderwatermassief	3,8
— Proefstort “Geuzenhoek”. Detectie en meting van Tracer Na 1	
— Verbetering van de toegang tot het Grootdok	207,1
— Zeekanaal naar Gent. Bouw van kaaimuur t.h.v. Ghent Coal. Uitbreiding opdracht kaaimuur zuidelijke oever van Petroleumdok	110,5

— Zeekanaal naar Gent. Afwerking zuidelijk deel Grootdok. Renovatie wegenrecomplex Hoge Weg	57,3
— Zeekanaal naar Gent. Uitvoeren van plaatselijke oeverversterkingswerken op L.O.	34,4
— Zeekanaal naar Gent. Veer te Terdonk. Plaatsen van een slagboom	0,3
— Zeekanaal naar Gent. Veer te Langerbrugge. Leveren en plaatsen van een mazouttank van 30.000 liter	1,4

HAVEN VAN OOSTENDE :

— Verbredingswerken aan de havengeul van Oostende. 1e fase	165,9
— Verbredingswerken aan de havengeul. 1e fase. Bijakte nr. 1 + verr. nr. 1	37,5
— Verdieping en verbreding van de toegangsgeul tot de haven	120,0
— Renovatie van de haven. Simulatieproeven	2,8

HAVEN TE ZEEBRUGGE :

— Afwerking voorhaven	
— Buitenhaven. Toegang tot de radarcentrale. Plaatsen van een veiligheidsstootband aan de N.-W.-dam	1,4
— Raamovereenkomst. Deelcontract 1. Studie. Geschil Vlaamse Gewest T.V. 2.2.	172,7
— Westelijk Schiereiland. Herstelling en restauratie van de Texaco- en Containerkaai	18,7
— Voorhaven. Herstelling en restauratie van de Leopold II-dam. 3e fase	113,3
— Leopold II-dam. Landingsinrichting voor roll-on/roll-off. Leveren en plaatsen van bijkomende afmeerpaaal met bolder	2,8
— Insteekdok in de Westelijke buitenhaven — containerkaai :	
— Voorhaven. Zuidelijk insteekdok in de Westelijke buitenhaven. Bouwen van zuidelijke kaaimuur. Deelcontract 1	511,1
— Voorhaven. Zuidelijk insteekdok. Bouwen van zuidelijke kaaimuur. MER	0,5
— Telegeleide boring. Kabelverbinding Oost/Westdam	3,4
— Herstellingswerken aan P. Vandammesluis. Staat nr. 37	13,1
— onderhoud haven en kust van Zeebrugge. 4e perceel. Staat nr. 36	13,0
— Cast-terminal. Toegankelijk maken van nieuwe kaaimuur. Bijakte nr. 5	156,3

HAVEN VAN NIEUWPOORT :

— Haven van Nieuwpoort. Plaatsen aanlegvlotter ter herinrichting jachtdok "Voormalige vlotkom" en plaatsen bijkomende vlotter in "Novus Portus". Rivier IJzer. Heien van buispalen t.b.v. aanlegsteigers in spaarbekken	52,3
— Dienstweg rond jachthaven "Novus Portus". Installatie van wegverlichting	3,3
— Diversen	379,0
	6.256,3

Art. 73.21 : Buitengewone onderhoudswerken m.i.v. de werken voor het herstel der schade veroorzaakt door stormen en **Overstro mingen**, alsook de aankopen en onteigeningen nodig voor de uitvoering der werken.

Sectie 82

— Zeekanaal naar Gent. Regularisatie van dringende herstellingen op L.O. Ramingsstaat nr. 1	31,5
— Zeekanaal naar Gent. Veerboot KGT II. Bijkomende werken na verbre- ding van de valbrug tot 5 m	0,8
— Zeekanaal naar Gent. Veerboot KGT IV. Aanpassen van de valbrug	4,4
— Zeekanaal naar Gent. Regularisatie van dringende herstellingen op L.O. Ramingsstaat nr. 2.	29,6
— Onderhoud haven en kust van Zeebrugge. 4e perceel. Staat nr. 29. Storm- schade	6,9
— Onderhoud haven en kust van Zeebrugge. 4e perceel. Staat nr. 32	2,8
— onderhoud haven en kust van Oostende. Staat nr. 18. Stormschade 1990	5,2
— onderhoud haven en kust van Zeebrugge. 4e perceel. Staat nr. 41. Vorst- en ijsschade	3,9
— onderhoud haven en kust van Zeebrugge. 4e perceel. Staat nr. 39	6,5
— Boudewijnkanaal. Herstellen van oeververdediging op de R.O. Opwaarts de spoorwegbrug te Dudzele	4,8
— onderhoud haven en kust van Oostende 87-89. 1e perceel. Staat nr. 26. Stormschade	5,6
— Zeekanaal naar Gent. Veerboot KGT 1. Aanpassingswerken ingevolge opmerkingen Bureau Veritas	1,1
— Diversen	11,9
	115,0

Art. 74.25 : Bouw van varende eenheden m.i.v. de aanpassing, vernieuwing en modernisering van de uitrusting.

Sectie 82

— Leveren en inbouwen van 2 hoofdmotoren a/b van het m.s. “Simon Stevin” te Antwerpen	4,9
— Zeekanaal naar Gent. Veerboot KGT IV. BiJkomende werken na verbre- den van de valbrug	0,9
— Zeekanaal naar Gent. Veerboot KGT IV. Opkuiswerken na inbouw motoren	0,2
— Zeekanaal naar Gent. Veerboot KGT IV. Herstellingswerken na opmer- kingen Bureau Veritas	0,6
— Leveren van een scheepsdieselmotor voor werkjol nr. 15 a/b van de Loodsboot 2 te Oostende	0,3
— Levering van een redeboot t.b.v. de Dienst Kusthavens. Stations Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort	34,5
— Levering van 2 redboten t.b.v. de Dienst Kusthavens. Station Vlissingen	69,7
— Diversen	8,9
	120,0

Art. 74.26 : Bebakening van de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens.

Sectie 82

— Leveren van 2 polyseter boeien t.b.v. de bebakening te Oostende	0,4
Extra voorzieningen i.v.m. de marifonie-installatie op Belgisch grondgebied	3,1
— L.I.S.-uitbreiding betaaldienst Loodswezen Antwerpen. Leveren van bijkomende software	0,5
— Zeekanaal naar Gent. Westsluis te Terneuzen. Elektronisch-nautisch plaatsbepalings- en informatiesysteem	7,0
— Leveren van boeikettingen t.b.v. de bebakening van de Dienst der Kusthavens	3,6
— Leveren van signaalgenerator voor onderhoud aan RDF-installaties Nln video-transmissiesystemen in radarcentrale Zeebrugge	0,5
— Leveren van 34 fotonvoltaïsche systemen voor lichtboeien en 2 fotonvoltaïsche systemen voor lichtbakens t.b.v. de bebakening te Antwerpen	1,8
— Batchkoppeling L.I.S. — I.V.S.	5,5
— Uitbreiding LIS-systeem met geautomatiseerde besteldienst en automatiseren telexbeheer	5,2
— Uitvoeren van bouwkundige, werktuigbouwkundige en elektrotechnische werken in de Belgische Loodscentrale (BEC) te Vlissingen	2,1
— Leveren van 8 boeilichamen van 7,5 m ³ t.b.v. de bebakening te Antwerpen	4,0
— Leveren van 40 elektrische marinelantaarns voor boeien t.b.v. de bebakening te Antwerpen	1,1
— LIS-aanpassing betaaldienst voor het individueel berekenen van de vergoedingen van de Loodsen voor nachten zaterdaguren	0,3
— Meetpaal Westhinder	
— Vervaardigen en plaatsen in zee van 5 stalen draagpalen voor meethuisjes. Ramingsstaat nr. 2bis	8,5
— Uitrusten 5 meetpalen in zee voor de Belgische kust. Ramingsstaat nr. 3	25,1
— Vervaardigen van 5 meethuisjes in zee. Ramingsstaat nr. 3bis	10,4
— LIS-aanpassing betaaldienst voor individueel berekenen van vergoedingen van Loodsen voor zaterdag- en nachturen	0,3
— Aankoop van een AO-potter voor de Antwerpse Zeehavendienst	0,5
— Automatische cartografie (2 dossiers)	7,6
— Studie van de datacommunicatieproblemen tussen Belgische loodsboten en de IVS-computer in radarcentrale Zeebrugge	0,4
— Schelderadarketen. Extra voorzieningen t.b.v. de Belgische Loodscentrale (BEC) te Vlissingen. P.T.T.-leveringen	10,0
— Leveren en plaatsen van verkeersborden in haven van Nieuwpoort	0,9
— Schelderadarketen. Bijkomende Philipsvoorzieningen t.b.v. de Belgische Loodscentrale (BEC) te Vlissingen	16,0
	115,0

SECTIE 83

Art. 01.07 : Waterbeheersingswerken aan de kust, op waterwegen en rivieren al dan niet aan tij onderhevig en hun aan horigheden, inclusief de bijhorende recreatieve in frastructuur, m.i.v. de aankoop of onteigening nodig voor de uitvoering van de bedoelde werken.

Sectie 83

Sigmaplan

— Zeeschelde L.O. Dijkversterkingen te Doel tussen de Kerncentrale en de Verkortingsdijk. Vak afwaarts de haven	54,9
— Zeeschelde L.O. te Rupelmonde. Bouwen van een waterkering langs de Scheldekade en afsluiten van de havenkil	122,2
— Zeescheldebekken. Beheer en onderhoud van de nieuwe dijken	3,9
— Beneden Nete L.O. Afvoersluis 300 m. afwaarts de baanbrug te Walem	4,7
— Zeeschelde L.O. te Wetteren en Destelbergen. Dijkwerken van de Oude Mellebrug tot de Kasteelgracht	41,3
— Zeeschelde R.O. te Dendermonde Baasrode. Werken t. h.v. de scheepswerf Van PraetDansaert	6,8
— Zeeschelde L.O. Dijkversterkingen langs polders van Rupelmonde-Bazel-Kruike. Fase 1. MER-procedure	0,7
— Durme L.O. te Lokeren-centrum. Uitvoeren van dringende bedding- en oeverwerken	1,9
— Sigmadijken. Plaatsen teletransmissiekabel 20 qu langsheen de Scheldelaan, t.h.v. Fort Filip en Boudewijnsluis	3,4
— Sigmadijken. Plaatsen teletransmissiekabel 20 qu langsheen de Scheldelaan, t.h.v. Distrigaz — Finaneste	3,8
— Zeeschelde L. 0. Dijkversterkingen langs polders van Rupelmonde-Bazel-Kruike. 2e fase	28,9
— Zeeschelde te Antwerpen. Dijkversterkingen opwaarts het St.-Anna-strand	93,6
— Zeeschelde L. 0. te Hamme-Moerzeke . Dijkversterkingen opwaarts DriegotenLippenbroek-Naillenbroek	57,3
— Zeeschelde. Realisatie Sigmaplan t. h.v. de Nieuwe Scheldewerven te RupelmondeSteendorp	159,3
— Oude Durme R.O. te Hamme en Waasmunster. Dijkwerken en dijkweg	8,4
— Zeeschelde L. 0. Dijkversterkingen langs de polders van Rupelmonde-Bazel-Kruike. 3e fase	28,3
— Zeeschelde R.O. te Bornem. Dringende versterkingswerken en beveiligingswerken van rondweg aan Sas Oude Schelde	5,3
— Diversen	100,2

Kustverdediging

— Kustbeveiligingswerken voor De Haan. Uitvoeren van een voedingsberm Bijakte nr. 13	61,7
— Aëroteledetektische registraties	95,8
— Verhogen van sommige badstranden aan de Belgische kust.	
— 1e perceel	12,6
— 2e perceel	22,6
— 3e perceel	12,4
— Haven van Oostende. Spuikom. Vernieuwen van de glooiing. 3e fase	20,0

— Zeedijk te Oostende en te Middelkerke. Vernieuwen zeedijkbevloering en schilderen van leuning	24,4
— Domein Z.K.H. Prins Karel te Raversijde. Werken aan wandelcircuit	29,4
— Kustbeveiliging te De Haan. Uitvoeren van profielsuppletie op het strand. Bijakte nr. 8	50,0
— Diversen	22,4
Waterbeheersing	
— Dender. Uitvoeren van nieuwe oeververdediging op L.O. tussen hefbrug en spoorwegbrug van Erembodegem	6,2
— Dender. Uitvoeren van nieuwe oeververdediging en wegeniswerken op L.O. afwaarts de Doorsteeklaan tot aan het Zuiveringsstation te Aalst-Hofstade	9,8
— Dender. Uitvoeren van nieuwe oeververdediging en wegeniswerken op L. 0. te Gijzegem-Hofstade	8,9
— Dender. Uitvoeren van nieuwe oeververdediging op L. 0. tussen de Eli-zabethlaan (Zuiderring) en de Ringlaan (Noorderring) te Ninove	12,0
— Diversen	1,9
	1.115,0

Art. 73.06 : Uitgaven voortvloeiend uit de door oorlogsfeiten berokkende schade aan de kust, aan de binnenscheepvaartwegen, alsmede de uitgaven die het gevolg zijn van het geheel of gedeeltelijk afbreken, met het oog op het herstellen van natuur- en stedschoon of bij gelegenheid van het uitvoeren van werken betreffende het **Gewest**-domein, van buiten dienst gestelde militaire bouwwerken, bunkers, antitankmuren enz. (met eventuele bedelving), opgericht op het openbaar of privaat domein van de provincies, gemeenten en alle anderen ondergeschikte besturen.

Sectie 83 :

— Onderhoud havens en kust 87-89. 4e perceel. Staat nr. 40. Herstellen van oorlogsschade te Knokke-Heist	4,6
— Diversen	0,4
	5,0

Art. 73.21 : Buitengewone onderhoudswerken m.i.v. de werken voor het herstel der schade veroorzaakt door stormen en overstromingen en van de aankoop of onteigening van gronden voor bedoelde werken.

Sectie 83

— Onderhoud haven en kust van Nieuwpoort. 2e perceel. Staat nr. 27. Stormschade 1990	46,9
— Zeeschelde. Vak Brugstraat tot de brug te Temse. Herstellen van stormschade 1990 aan de dijken	37,9
— Zeeschelde L.O. Herstellen stormschade 1990 aan de kaaimuur te Rupelmonde	26,5
— Zeeschelde. Vak Schoonaarde-Gentbrugge. Herstel stormschade 1990 en beveiligingswerken aan waterkeringen	20,6

— Onderhoud domeinduinen te Bredene en Blankenberge. Staat nr. 11. Stormschade 1990	5,2
— Onderhoud domeinduinen te Zeebrugge en Knokke-Heist. Staat nr. 5. Stormschade 1990	3,2
— Dijle-afleiding. Herstel stormschade 1990. Waterdicht maken van de Katelijnepoortbrug	3,6
— Onderhoud domeinduinen 88-91. 2e perceel. Staat nr. 2	2,9
— Onderhoud domeinduinen 88-91. 1e perceel. Staat nr. 9. Stormschade	4,9
— Onderhoud haven en kust van Zeebrugge 87-89. 4e perceel. Staat nr. 31	4,0
— Onderhoud domeinduinen 88-92. 1e perceel. Staat nr. 8. Stormschade	4,3
— Durme. Herstellen stormschade 1990 en uitvoeren van beveiligingswerken aan waterkeringen	14,8
— Beneden-Dijle. Herstellen stormschade 1990 op R.O.	1,5
— Onderhoud domeinduinen 88-91. 2e perceel. Staat nr. 8	3,0
— Onderhoud domeinduinen 89-91. 2e perceel. Staat nr. 4. Stormschade	5,0
— Onderhoud domeinduinen 88-89. 2e perceel. Staat nr. 9	4,6
— Bouwen van een duinovergang t. h.v. de Groenendijkstraat te Bredene	4,2
— Zeeschelde. Herstellingswerken te Bornem, Burcht, Antwerpen L.O. Kal-10 en Hoboken. Stormschade 1990	17,2
— Durme te Zele (Donkerput). Uitvoeren van dringende verdere ruimingswerken	2,2
— Kanaal Leuven-Dijle. Herstellen R-0. en rijweg van Colomabrug te Mechelen	5,8
— Onderhoud haven en kust van Blankenberge. 3e perceel. Staat nr. 5. Stormschade	8,3
— Durme te Zele (Hoek). Uitvoeren van dringende ruimings- en beveiligingswerken	2,0
— Onderhoud haven en kust van Nieuwpoort. 2e perceel. Staat nr. 42. Stormschade	9,1
— Beneden Nete en Netekanaal. Herstellen taludbeschadigingen ten gevolge van pakijs. Periode februari-maart 1991	7,8
— Kanaal Leuven-Dijle. Herstellen van de oevers ten gevolge van ijsschade	12,5
— Kanaal Leuven-Dijle. Herstellen ingestorte oever van voedingskanaal "De Hond" te Leuven	1,1
— Diversen	40,3
	299,4

SECTIE 84 : WEGEN

Antwerpen

1. Programma 1989 — projecten aanbesteed en vastgelegd in 1989

E19	Vernieuwing bovenbouw brug N51 te Kontich	60,0 M fr.
N133	Pilootproject te Wuustwezel	58,0 M fr.
N116	Beplanting langs Boterlaarbaan te Antwerpen	1,5 M fr.
N177	Kruispunt Wipplein te Boom	16,5 M fr.
N19	Geel — Geel-punt : fietspaden	39,0 M fr.
N19	Geel ten Aart-Kasterlee : fietspaden	16,0 M fr.
N19	Beplantingen op het Kasterlee-Turnhout	4,0 M fr.
NI	Beplantingen Kleine Barrel te Merksem	2,0 M fr.
N115	Kopstraat te Schoten, 1 ste fase	58,0 M fr.
N212	Vak Herselt-Blauberg : fietspaden	18,0 M fr.
R13	Ring rond Turnhout : sectie 3	80,0 M fr.
R14	Beplantingen ring te Geel	3,7 M fr.
	N.M.B.S. Honorering aangeane verbintenissen	2,0 M fr.
	Diversen	98,0 M fr.
E19	Geluidsschermen te Kontich	13,0 M fr.
N139	Doortocht Wampenberg te Arendonck	23,0 M fr.
N14	Voetgangersoversteekplaats te Zoersel	1,0 M fr.
N141	Vorst — kleine Vorst : fietspaden	10,0 M fr.
N15/N16	Leveren en plaatsen vert. signalisatie	20,0 M fr.
N171	Noordelijke ontsluiting industrieterrein te Niel	36,0 M fr.
N115	Kopstraat te Schoten : 2 de fase	29,0 M fr.
N174	Laakdal : opritten aan Albertkanaal	17,0 M fr.
N71	Vak Tolmaathoekstraat — Simonsbrug te Mol fietspaden	10,0 M fr.
N13	Kruispunt met Liersesteenweg	7,0 M fr.
N227	Kruispunt Jubellaan -Tervuursestraat-Geerdegemstraat te Mechelen	8,0 M fr.
R11	Fiets- en voetgangerstunnel te Mortsels	10,0 M fr.
N139	Kruispunt “onder d’Eike” te Arendonck	3,0 M fr.
N118	Kruispunt Kloosterb.-Bergen-Schutterstr. te Arendonck	1,0 M fr.
N12	Kruispunten met N14 te Oostmalle	10,0 M fr.
N1	Kruispunt met N11 Kleine Barrel te Schoten	10,0 M fr.
N1	Kruispunt Europalaan-Postzegellaan te Mechelen	10,0 M fr.

II. Programma 1989 — projecten niet aanbesteed en vastgelegd in 1989

N123	Vak Herentals-Lichtaart : fietspaden	61,0 M fr.
N212	Vak Blauberg grens Brabant fietspaden	22,0 M fr.
N12	Vak Schilde Zoersel — Malle fietspaden	50,0 M fr.
A12	Bermbeveiliging op het viaduct te Wilrijk	24,0 M fr.

1. Programma 1990 — projecten aanbesteed en vastgelegd in 1990

	Diverse kruispunten	51,0 M fr.
N10	Vak Lier-Aarschot : Berlaar. Doortocht met fietspaden	20,0 M fr.
N1	Brasschaat : doortocht met fietspaden	50,0 M fr.
N115	Kopstraat te Schoten (2 de fase) rijweg en fietspaden	29,0 M fr.
E19	Afrit naar het industriepark Noord II te Mechelen	20,0 M fr.
N117	Brasschaat — St.-Job. Fietspaden	35,0 M fr.
R11	Borsbeek — Van Putlei : voetgangers- en fietserstunnel	10,0 M fr.
N184	Antwerpen : Plantijn Moretuslei en Van Eycklei : fietspaden	13,0 M fr.
N116	Antwerpen : Stenenbrug-Herentalsebaan-Boterlaarbaan : fietspaden	22,0 M fr.
N152	Westerlo : beplantingen	5,0 M fr.
A12-N16	Willebroek : kruispunt	25,0 M fr.
N125	Val Essen-Huybergen : verbetering rijweg	10,0 M fr.
	Wegbebakening	10,0 M fr.
	Geluidsschermen	50,0 M fr.
	Parking voor “Carpooling” en “Park and ride”	10,0 M fr.

	Toeristische uitrusting	10,0 M fr.
	Veiligheidsvoorzieningen (veilige schoolomgeving) en veilige oversteekplaatsen enz..	15,0 M fr.
	Beplantingen op diverse plaatsen	12,0 M fr.
R1	Antwerpen : aanpassen van de in- en uitritten	20,0 M fr.
R1	Antwerpen L.O. — vierde rijstrook t.h.v. de uitrit van de Kennedytunnel	15,0 M fr.
R1	Antwerpen : 5de rijstrook richting Gent (2de fase)	20,0 M fr.
A12	Antwerpen : Bevrijdingstunnels (2de fase) wegverharding	25,0 M fr.
E34	Deurne : geluidsschermen ter hoogte van O.C.M.W.-tehuis	15,0 M fr.
R1	Antwerpen : 5de rijstrook richting Breda	35,0 M fr.
A12	Antwerpen : Zoomseweg (1ste fase)	200 M fr.
	Wegbebakening	10,0 M fr.
	Beplantingen	5,0 M fr.
	Parking voor carpooling	8,0 M fr.
	Veiligheidsvoorzieningen	12,0 M fr.
R1	Antwerpen : brug over het Albertkanaal herstellings- en onderhoudswerken	10,0 M fr.
E34	Wommelgem : vervanging van brug B4	14,0 M fr.
R10	Antwerpen kruispunt met de Silvertopl.	30,0 M fr.
A12	Antwerpen inrit Beukenlaan en kruisp. Legrellelei	10,0 M fr.
N1-N49	Antwerpen : Tunnelplaats	11,0 M fr.
N1	Antwerpen-Merksem : ringlaan-Merksemheidelaan	5,0 M fr.
N1-N180-N129	Antwerpen : Noorderlaan-Ijzerlaan-Groenendaallaan	12,0 M fr.
N10	Boechout : Gillegomstraat	5,0 M fr.
N16	Bornem : klein Mechelen	3,0 M fr.
N16	Puurs — Pullaersstraat	3,0 M fr.
N16-N17	Puurs : grote Amer	3,0 M fr.
N136	Balen : Kerkstraat-Molenstraat	2,0 M fr.
N17	Mol-Balen : Bankei	3,0 M fr.
N12-N118	Weelde-Ravels : gemeentelaan	3,0 M fr.
N13-N152	Olen	8,0 M fr.

II. Programma 1990 — projecten niet aanbesteed en vastgelegd

N127	Vak Zammel-Veerle	19,0 M fr.
N123	Herentals : fietspaden 2de fase	15,0 M fr.
E313	Modernisering rijweg en pechstrook	250,0 M fr.
E19	Geluidsschermen te Kontich	20,0 M fr.
E19	Beplantingen middenberm : 1 ste fase	10,0 M fr.
N177	Wilrijk — Boom : aanpassing fietspaden herinrichting 5 kruispunten	7,0 M fr.
R6	Mechelen : herinrichting kruispunten met de Liersesteenweg en met Antwerpse steenweg	10,0 M fr.
N12	Doortocht Zoersel : aanleg fietspaden	12,0 M fr.
N117	Brasschaat Brecht (St. Job in 't Goor)	35,0 M fr.
N1	Antwerpen : kruispunt met N180 en N129	12,0 M fr.
N11	Kruispunt ter hoogte van de St. Michielscoll. te Brasschaat	5,0 M fr.
N114	Ekeren : kruispunt Bilderdijk/Boerendijk	3,0 M fr.

1. Programma 1991 — projecten aanbesteed en vastgelegd

E313	Oevel : geluidsschermen	85,0 M fr.
	Diverse kruispunten : lot 3	3,9 M fr.
N10	Vak Lier-Aarschot : Berlaar Modernisering van de doortocht + fietsp.	26,9 M fr.
N12	Vak Schilde-Zoersel-Malle : Zoersel. Modernisering van de doortocht + fietsp.	17,0 M fr.
N1	Brasschaat : Modernisering van de doortocht en fietspaden	62,0 M fr.
N10	Lier (Koningshooikt) aanliggende fietsp.	9,1 M fr.
R11	Borsbeek : Van Pytlei : voetgangs- en fietserstunnel	21,0 M fr.
N184	Antwerpen : Plantijn Moretuslei en Van Eycklei : fietspaden	28,0 M fr.
N116	Antwerpen : Stenenbrug-Herentalsebaan Boterlaarbaan : fietspaden	21,1 M fr.
N1	Antwerpen-Merksem : ringlaan-Merksem-Heidelaan	14,1 M fr.

N10	Boechout : kruispunt Gillegomstraat	9,9 M fr.
N16	Bornem : kruispunt met Klein Mechelen	8,9 M fr.
	Puurs : kruispunt met de Pullaersstr.	
	Puurs : Kruispunt met de Grote Amer	
N12/N118	Weelde-Ravels : gemeentelaan	9,1 M fr.
N17	Mol-Balen Bankei	14,3 M fr.
N13/N152	Olen	
E313	Wommelgem : parking voor carpooling	20,7 M fr.
NI	Beplanting Maria Ter Heide	2,9 M fr.
A12	Verrekening voor het leveren van zand via Dolso	50,0 M fr.
A12	Antwerpen-Wilrijk : beveiliging op viaduct	57,0 M fr.
	Deurne : Luchthaven : signalisatie	1,0 M fr.
N116	Ranst : Statieplein : deel ten laste van het Vlaamse Gewest	5,0 M fr.
E34	Wommelgem : vervanging van brug B4	19,0 M fr.
N12	Vak Ravels-Weelde. Allerlei werken ter verbetering van de verkeersveiligheid	2,0 M fr.
E19	Afrit naar Mechelen-Noord II te Mechelen. Studieopdracht Zoomseweg	5,0 M fr.
N111	Doortocht te Stabroek	344,0 M fr.
N132	Beerse : vak tussen N12 en A21. Verbredingswerken	8,0 M fr.
R1	Antwerpen : herstellen voeg viaduct	5,0 M fr.
	Mechelen : Zandpoortvest : veilige schoolomgeving	38,9 M fr.
R2	Wegbebakening : openstelling Liefkenshoektunnel	10,0 M fr.
		20,0 M fr.

II. Programma 1991 — projecten niet aanbesteed en vastgelegd

	Toepassing richtlijnen inzake wegingdeling loten 1 — 2 — 3	66,0 M fr.
N102/140	Doortocht Meerhout	20,0 M fr.
N13	Nijlen — Kessel : modernisering met fietspaden	42,0 M fr.
N12	Ravels-Weelde : fietspaden	20,0 M fr.
N11	Kruisp. ter hoogte van St. Michielscoll. te Brasschaat	7,0 M fr.
N123	Doortocht Lichtaart : studie	1,5 M fr.
N177	Wilrijk — Boom : aanpassing fietspaden	25,6 M fr.
	Herinrichting 5 kruispunten	
E34	Geluidsschermen te Deurne	15,0 M fr.
N26	Doortocht te Muizen (studie)	2,5 M fr.
R1	Functionele analyse verkeerssignalisatie	5,0 M fr.
N127	Vak Zammel-Veerle	15,0 M fr.
N114	Kruispunt Bilderdijk/Boerendijk te Ekeren	7,3 M fr.
E19	Afrit industriepark Mechelen-Noord : 1ste fase	20,0 M fr.
R12	Zandpoortvest te Mechelen	10,0 M fr.
N14	Minderhout — Meerle : wegwerken van gevaarlijke oneffenheden	2,0 M fr.

Vlaams-Brabant

1. Programma 1989 — projecten aanbesteed en vastgelegd

N261	Aanleg fietspad	54,6 M fr.
A2	Drainerende toplaag	1,6 M fr.
RO	geluidswerende bermen te Wemmel	1,1 M fr.
N202	Beplantingen Grimbergen	0,5 M fr.
N3	Tienen — Aandorenstraat	11,3 M fr.
N25	Geldenaaksebaan — beplantingen	6,5 M fr.
N21b	Begijnendijk — moderniseringswerken	17,9 M fr.
	Distrikt Leuven — autobushaltes	28,1 M fr.
N264	Leuven — fietserstunnel	22,6 M fr.
N272	Vollezele — kruispunt	8,9 M fr.
N3	Tienen — kruispunt N3-Putstraat	2,7 M fr.
N223	Tielt-Winge “Gouden Kruispunt”	16,9 M fr.

II. Programma 1989 — projecten niet aanbesteed en vastgelegd

N9	Asse — doortocht	40,0 M fr.
A3	Vak Leuven-Sterrebeek — omvormen pechstrook	80,0 M fr.
RO	Vilvoorde — vernieuwen uitzetvoegen	70,0 M fr.
RO	Tunnel “Vier Armen” brandwerende bekleding	35,0 M fr.
RO	Hoeilaart . Riolering	1,5 Mfr.
N7	Halle. fietspad + parkeerstroken	32,0 M fr.
N2	St .-Joris-Winge. Modernisering	16,0 M fr.
A2	Wilsele. Vervanging vangrails	16,0 M fr.
R22	St. Stevens Woluwe. Fietspaden	8,0 M fr.
RO	Groot-Bijgaarden. Plaatsen New-Jersey	32,0 M fr.
N278	Vilvoorde. Schuifelaarstraat	10,0 M fr.
A2	Wilsele. Geluidsschermen	20,0 M fr.
R22	Vilvoorde. Woluwelaan	50,0 M fr.
N5	St. Genesius-Rode. Kruispunt	3,0 M fr.
R22	Woluwelaan. Aanpassen kruispunten Kerklaan	5,0 Mfr.
N2	R22. Kruispunt met Woluwelaan-Oud strijderslaan	15,0 M fr.
N2	Herent. Fietspad	50,0 M fr.

1. Programma 1990 projecten aanbesteed en vastgelegd

	Viaduct R7 : vernieuwen uitzetvoegen, fase 1	147,5 M fr.
N278	Vilvoorde. Schuifelaarstraat	6,6 M fr.
R22	Woluwelaan. Houtemsesteenweg-Mechelsestwg.	76,9 M fr.
E19	Zemst. Wegnemen spoorvorming	24,8 M fr.
A10	Groot-Bijgaarden-affligem. Herstellen spoorvorming	43,8 M fr.
N7	Halle. Aanleg fietspaden en parkeerstroken	31,2 M fr.
N202	Grimbergen. Beplantingen	0,5 M fr.
RO	Hoeilaart . Riolering	2,5 M fr.
A2	Wilsele. Vervanging vangrails	18,4 M fr.
A3	Viaduct Kraainem. Vervangen voegen	25,0 M fr.
A2	Leveren en plaatsen geluidsschermen	69,9 M fr.
N9	Asse. doortocht	45,3 M fr.
A2	Aanleg parking voor carpooling	10,1 M fr.
	Veiligheidsvoorzieningen zwakke weggebruikers	13,6 M fr.
R22	Woluwelaan kruispunten N211 luchthaven-Kerklaan	32,9 M fr.
N2	Herent A2-R23	56,2 M fr.
N277	Kruispunt Kapellestraat-Boeckstraat	2,7 M fr.
N3	Tienen. Kruispunt Leuvensebaan-Withuisstr.	13,7 M fr.

II. Programma 1990 — projecten niet aanbesteed en vastgelegd

Wegbebakening	11,0 M fr.
---------------	------------

1. Programma 1991 — projecten aanbesteed en vastgelegd

	Toepassing richtlijnen wegindeling :	
	— Halle	8,2 M fr.
	— Leuven	33,8 M fr.
	— Asse	22,6 M fr.
	Veilige schoolomgeving en oversteekplaatsen	10,5 M fr.
	Aanpassingswerken voor verkeerslichten	8,1 M fr.
N28	Leerbeek. Fietspaden	19,9 M fr.
N8	Dilbeek. Herinrichting	93,9 M fr.
R23	Leuven. Tervuursepoort	28,2 M fr.
N253	Huldenberg. Doortocht	84,0 M fr.
RO	Aansluiting met E40	30,2 M fr.
N2	Herent. Aanpassen kruispunten	23,3 M fr.
N8	Kruispunt op diverse plaatsen	9,7 M fr.
N10	Aarschot. Kruispunt. Terheidelaan	11,3 M fr.
N255	Kruispunt. Patriot	8,6 M fr.
N276	Meise. Fietspaden	16,5 M fr.
N282	Vak St. Pieters-Leeuw-Gooik. Fietspaden	32,2 M fr.

N2	Wegbebakening. Leveren en plaatsen van signalisatieborden	6,9 M fr.
	Bepantingen te St. Joris-Winge	0,9 M fr.
	Studieopdracht aangaande verkeersproblematiek Leuven	4,4 M fr.

II. Programma 1991 — projecten niet aanbesteed en vastgelegd

R22	Vilvoorde. Aanleg vak NI-grens Grimbergen	145,0 M fr.
N47	Opwijk. Modernisering	56,6 M fr.
N227	Perk. Fietspaden	23,0 M fr.
N9	Asse. Kruispunt Vliegwezenlaan	6,0 M fr.
RO	Overijse-Hoeilaart. Welriekende Dreef	34,5 M fr.
N21	Haacht. Toegangen industrieterrein	2,8 M fr.
E40	Zaventem. Aanleg 4de rijstrook	1,6 M fr.

West-Vlaanderen

1. Programma 1989 — projecten aanbesteed en vastgelegd

N327	Wakken : nieuwe brug over de Mandel	14,0 M fr.
N34	Knokke-Oostende-Adinkerke. Herinrichten kruispunt N34-N371 te Blankenberge. 1ste fase. Pilootproject	14,0 M fr.
N37	Leveren en plaatsen van signalisatie op de omleiding van Ruiselede	1,0 M fr.
N35	Omlleiding Lichtervelde Bouwen brug over spoorlijn 66 (Brugge-Kortrijk)	44,0 M fr.
	Leveren en plaatsen van hoge stootbanden in beton van het type New Jersey ter hoogte van de bruggen 4,5 en 7 op de E40/A10 op het grondgebied van Brugge, Zedelgem en Oostkamp	3,0 M fr.
N34	Knokke-Oostende-Adinkerke. Moderniseren van Ney-Yorklaan, Kpt. Fryatstr. te Zeebrugge (Oude Zeesluis-Môle)	29,0 M fr.
A17	Kortrijk. Herstellen afgeschoven taluds aan de bruggen B67 en B68	29,0 M fr.
N34	Knokke-Oostende-Adinkerke. Modernisering in de doortocht van De Panne	41,0 M fr.
N356	Modernisering doortocht Ramskapelle	21,0 M fr.
N8	Ieper (Elverdinge). Herinrichten van het kruispunt met de BGV 110 en 111	5,0 M fr.
N331	Heuvelland. Aanleggen van fietspaden tussen Poperingstraat en de N304	45,0 M fr.
R31	Ring om Oostende. Aanpassen van het kruispunt met de Gistel-sesteenweg te Oostende	8,0 M fr.
A17	Roeselare-Izegem. Vernieuwen verharding en brugvoeg op de brug 046	10,5 M fr.
N368	Beernem. Aanleg fietspad en aanleg open afrit aan de brug over het kanaal Gent-Brugge	14,0 M fr.
N32	Menen. Brug over de Leie. Vernieuwen van de voegen, de afdichtingslaag en de verharding	2,0 M fr.
A19	Wevelgem. Bouwen van de brug 02. Grond- beton- en wegenis-werken	25,0 M fr.
N307	Houtave-Wenduine. Gemeente Zuienkerke (Houtave). Overwelling Noordeede, vervangen van de bovenplaat	12,0 M fr.
N37	Tielt-Ruiselede : aanleg fietspad en bochtverbetering — 1 fase	30,0 M fr.
N365	Mesen. Moderniseringswerken tussen Mesen en de grens met Henegouwen	13,0 M fr.
	Vernieuwen van twee bouwvallige duikers in het 3de distrikt van West-Vlaanderen	4,0 M fr.
N38	Ieper. Herinrichten van de kruispunten van de N38 met de N313 en de A19	5,5 M fr.
N333	Poperinge. In goede staat van berijdbaarheid brengen van het vak tussen Abele en Callicanes	6,0 M fr.
N50c	Noordlaan te Kuurne. Parallelwegen	21,0 M fr.
A14	Verkeerswisselaar Kortrijk-Zuid : brug 5	49,0 M fr.
A14	Verkeerswisselaar Kortrijk k-Zuid brug 6	59,0 M fr.
R8	Bruggen te Heule	150,0 M fr.

A17	Wingene-Lichtervelde. Bouwen van de brug B35 in de Kleine Zwevezelestraat m.i.v. de brugopritten	46,0 M fr.
A18	Grondwerken P.176 — P.161 + op- en afrit + brug 026 over de N8 te Veurne	150,0 M fr.
A17, A18, A19 en A10	: Leveren en plaatsen van metalen en betonnen stootbanden in de doorsteken van de middenberm	12,0 M fr.
A17	Kortrijk-Lichtervelde. — A19 Kortrijk-Ieper. Leveren en plaatsen van metalen stootbanden op verscheidene plaatsen langs de autosnelwegen en brugopritten	10,0 M fr.

II. Programma 1989 projecten niet aanbesteed en vastgelegd

N308	Poperinge. Herinrichten van de Ieperstraat	15,0 M fr.
------	--	------------

1. Programma 1990 — projecten aanbesteed en vastgelegd

A18	Verhardingen vanaf N 330 (Toekosmtlaan) tot aansluiting met de N8 te Veurne	198,0 M fr.
	Kortrijk. Aanleggen van een fietspad op de oude trambedding tussen Belleghem-Rollegem en bouwen van een onderdoorgang onder de A17	10,0 M fr.
N8	Vernieuwen fietspad Veurne-Koksijde	14,0 M fr.
N34	Knokke-Oostende-Adinkerke : toegangsweg naar RMT-complex onder de Smet de Naeyerbrug te Oostende	64,0 M fr.
N50	Aanleggen van de Katelijnestraat tussen de Wijngaardstraat en de Katelijnebrug te Brugge	18,0 M fr.
N308	Poperinge. Herinrichten van de Ieperstraat	13,0 M fr.
N36	Harelbeke. Bouwen van de brug over de Leie	92,0 M fr.
N358	Nieuwpoort-Oudenburg-Oostende. In goede staat van berijdbaarheid brengen van het vak Kalsijdebrug-Snaaskerke te Gistel	20,0 M fr.
	Veiligheidsvoorzieningen	5,0 M fr.
	Beplantingen	5,0 M fr.
N397	Brugge-Zedelgem beplantings- en onderhoudswerken in de berm tussen de rijbaan en het fietspad op het grondgebied van Loppem en Brugge	10,0 M fr.
N370	Beernem. Aanleg van parking voor carpooling aan de oprit van de A10	8,0 M fr.
N31	Brugge-Zeebrugge. Wegwerken van spoorvorming ter hoogte van 5 kruispunten te Brugge	10,0 M fr.
	Herstellen kunstwerken	5,0 M fr.
N36	Deerlijk : kruispunt “Belgiek” moderniseren	22,0 M fr.
N8	Kortrijk. Aanleggen vluchtheuvels op het kruispunt met de Overleiestraat	2,0 M fr.
R30	Ring om Brugge. Kruispunt R30/N9	40,0 M fr.
E17	Overlaging Kortrijk — Fr. grens — fr. grens Kortrijk	48,0 M fr.
E17	Kortrijk-Oost Waregem : rechtse rijstrook	62,0 M fr.
R8	Brug 2 : kompleks Kortrijk-Zuid	59,0 M fr.
R35	Waregem : Oosterlaan	26,0 M fr.
	Leveren van signalisatie voor vernieuwing van de richtings-signalisatie	4,0 M fr.
	Aanbrengen van witte markeringen type C of D en verwijderen van allerhande markeringen op rijkswegen	10,0 M fr.
	Aanleg en onderhoud van beplantingen en bezaaiingen langs de N355 en N39 op het grondgebied van Oost-Duinkerke en Nieuwpoort	5,0 M fr.
N37	Ieper-Zonnebeke. Aanleggen van het vak N8/A19 lot 1	5,0 M fr.
N33-N375	Poperinge-Heuvelland. Herinrichten van de kruispunten van de R33 met de West-Outerseweg en van de N375 met de N372 en de N375	5,0 M fr.

II. Programma 1990 — projecten niet aanbesteed en vastgelegd

N8	Vleteren. Moderniseringswerken in de doortocht van Woesten	43,0 M fr.
N357	Roeselare-Rumbeke. Moderniseringswerken vanaf kmp. 0,651 tot 2,006	40,0 M fr.
	Oostkamp- Waardamme. Rioleringswerken en modernisering aan de N50 en de aanpalende straten te Waardamme-Oostkamp	7,0 M fr.
	Aanleggen van voetpaden langs de N50.	
A10	Oostkamp. Aanbrengen van een geluidswerend scherm langs de zuiderrijbaan in de omgeving van de Walbrugstraat	10,0 M fr.
N37	Ieper-Zonnebeke Aanleggen van het vak N8/A19 lot 2	50,0 M fr.
N50	Meulebeke. Modernisering	16,0 M fr.
N368	Beernem-Hertsberge. Vernieuwen van de KWS-verharding	37,0 M fr.

1. Programma 1991 — projecten aanbesteed en vastgelegd

	Riolerings- en moderniseringswerken aan de N50 en aanpalende straten te Waardamme Oostkamp. Aanleggen van voetpaden langs de N50 te Waardamme-Oostkamp	6,7 M fr.
N8	Vleteren. Moderniseringswerken in de doortocht van Woesten	46,0 M fr.
N368	Beernem-Hertsberge. Vernieuwen K. W.S.-verharding	34,7 M fr.
N50	Meulebeke. Modernisering	13,6 M fr.
N357	Roeselare (Rumbeke) : modernisering vanaf kmp. 0,651 tot 2,006	36,7 M fr.
	Herinrichten van de N326 in de doortocht van Zuienkerke	26,0 M fr.
N31	Brugge. Bouwen van een tunnel onder de Torhoutsestweg	180,0 M fr.
N311	Wervik. Moderniseren van Vlamingenstraat-Leiestraat en St .-Maartenplein	6,0 M fr.
N8	Ieper. Herinrichten Meensestraat en Boterstraat	20,0 M fr.
N321 en		
N38	Poperinge. Aanleg van fietspaden	30,0 M fr.
N367	Brugge-Nieuwpoort. Herinrichten van kruispunt van de N367 en de N368 te Oudenburg	16,0 M fr.
N330	Oostduinkerke (Koksijde). Rioleringswerken en herinrichten van Leopold-II-laan, vak Albert-1-laan — Meiklokjesweg	15,0 M fr.
N43	Harelbeke. “Muziekpleintje” beplantingen	5,0 M fr.
	Herstellen van 5 bruggen in het 3de distrikt	10,0 M fr.
	Veiligheidsmaatregelen op gewestwegen in het 3de distrikt	13,0 M fr.
	Veiligheidsmaatregelen op gewestwegen in het 4de distrikt (N396 te Oostduinkerke en N319 te Alveringem)	8,0 M fr.
N31	Brugge-Zeebrugge : herinrichten van doortocht Lissewege van 2 X 2 rijstroken naar 2 X 1 rijstrook	4,0 M fr.
N34/N50b	Kortrijk. Kruispunt Aalbeeksteenweg/Zandstraat/Minister van den Peereboomlaan/Minister Tacklaan	1,0 M fr.
N36	Deerlijk. Kruispunt met de Pontstraat. Grond- en afwateringswerken en verharding	2,0 M fr.
E17	Kortrijk-Zuid Waregem. Herstellen van de rijstrook van een rijbaan	19,0 M fr.
E17	Wevelgem. Aanpassingswerken	28,0 M fr.
	Verhogen verkeersveiligheid door aanbrengen van antisliplagen	12,0 M fr.
N37	Ieper-Zonnebeke. Aanleggen van het vak N8/A19 lot 2	50,0 M fr.
	Verhogen der verkeersveiligheid door het aanbrengen van anti-sliplagen	12,0 M fr.
N34b	Zeebrugge. Ontdubbeling van de rijweg Straussbrug	12,0 M fr.
	Herinrichten van de N326 in de doortocht van Zuienkerke	33,0 M fr.

II. Programma 1991 — projecten niet aanbesteed en vastgelegd

N382	Waregem-Ingelmunster. Brug over de Leie te Wielsbeke	110,0 M fr.
N36	Anzegem. Vak Tiegem N382 fietspaden	5,0 M fr.
E17	Geluidsschermen (Kortrijk-Marke en Waregem-Nieuwenhove)	20,0 M fr.
A10	Oostkamp. Geluidsschermen zone Walbrugstraat	17,3 M fr.
N368	Oudenburg (Westkerke) — Ichtegem (Eernegem). Fietspaden 1ste fase	16,0 M fr.
A18	Grondwerken vak N8 (Iepersteenweg) Bergenvaart. Bruggen 027 Bulskampstraat + 028 Bergenvaart te Veurne	100,0 M fr.

R32	Roeselare tussen N32 en Onledegoedstraat. Bouwen van een brug over de spoorweg Brugge-Kortrijk	60,0 M fr.
	Aanleg en onderhoud van beplantingen en bezaaiingen langs de N368c te Ichtegem (aanleg) gedeelte van de post beplantingen Autosnelweg AIO. Herstellingswerken aan de viaduct te Oudenburg	0,5 M fr.
N459	Dentergem. Vernieuwen van doortocht gedeelte van de post "wegindeling"	39,0 M fr.
N50	Mons-Brugge. Bouwen van een brug over de spoorlijn L50A (Oostende-Brussel) "Rampe" te Oostkamp en de bijhorende grond- en verhardingswerken voor de opritten	16,0 M fr.
N318	Oostende-Nieuwpoort. Renovatie van 't Pleintje te Middelkerke. Herschikken van het kruispunt met de N325 gedeelte van de post "Wegindeling"	90,0 M fr.
N34	Knokke-Oostende-Adinkerke : herinrichten kruispunt N34 en N359 met de Krommedijk te Knokke-Heist. Aanpassingswerken voor het plaatsen van verkeerslichten	6,0 M fr.
N34	Knokke-Oostende-Adinkerke. Isabellalaan te Brugge (Zeebrugge). Aansluiting naar N300 en naar het Zuidelijk Insteekdok	4,0 M fr.
	Veiligheidsmaatregelen op de N50 te Kortrijk en Spiere-Helkijn gedeelte van de post "wegindeling"	30,0 M fr.
N34	Knokke-Oostende. Doortocht Blankenberge 2de fase	16,0 M fr.
	Herinrichten N36 — doortocht Staden — vak Station huisnr. 179/riolering vak station — café "De Pauw"	40,0 M fr.
		10,0 M fr.

Oost-Vlaanderen

1. Programma 1989 — projecten aanbesteed en vastgelegd

N49	Overlaging met staalvezelbeton van de Zuiderrijbaan tussen R4 en de tunnel te Zelzate	10,0 M fr.
N28 en N45	Ninove-Aalst. Veiligheidsstootbanden in de middenberm	12,0 M fr.
N49	Geluidsschermen ter hoogte van de Heidelaan te Zelzate	42,5 M fr.
N49	Overlaging en aanleg van veiligheidsstroken op de noorderrijbaan te Beveren-Waas en Vrasene	60,0 M fr.
N462	Zottegem-Brakel. Herbouwen van brug over spoorlijn 122 te Erwetegem	27,0 M fr.
N449	Fietspaden te Lochristi (Beervelde)	10,0 M fr.
N37	Fietspaden te Aalter	26,0 M fr.
R41	Modernisering van de Boudewijnlaan te Aalst	35,0 M fr.
N419	Doortocht te Bazel (pilotoproject)	40,0 M fr.
R41	Ring om Aalst : vervangen van leuningen op de viaduct over de spoorweg en N41	7,0 M fr.
	Beplantingen	12,0 M fr.
N49	Overlagen vak tunnel — N448 Assenede	42,0 M fr.
R4	Overlagen Gent-Zelzate	25,0 M fr.
N41	Kruispunt Duivenhoek te Temse	7,5 M fr.
N452	Kruispunt met N60 te Eke en N437 te Nazareth	2,0 M fr.
N47	Koning Boudewijnlaan te Lokeren : kruispunten met Lokerhoutstraat en met Molenstraat	5,0 M fr.
N445-		
N467	Kruispunt "De Klappel" te Overmere (Berlare)	6,0 M fr.
	Bochtverbetering te Deinze (Vinkt)	4,0 M fr.
N42	Wetteren-Geraardsbergen : linksafstrook en fietspad te Wetteren	7,0 M fr.
N9	Massemen : kruispunt "t Strop"	17,0 M fr.
E17	Moderniseringswerken rechterrijstrook vak Nazareth-Deinze	101,0 M fr.
N424	Afwerking van de tunnel ter hoogte van de Hoge Weg te Gent	30,0 M fr.
R4	Beplantingen (Oostakker-Merelbeke)	6,0 M fr.
E17	Zwijnaarde : anti-slipverharding E17/E40	6,0 M fr.

II. Programma 1989 — projecten niet aanbesteed en vastgelegd

N49	Verkeerswisselaar met N403 te Stekene (Kemzeke)	85,0 M fr.
N49	Verkeerswisselaar met N451 te Beveren-Waas (Vrasene)	90,0 M fr.
N462	Zottegem-Brakel. Normaliseringswerken in de Kloosterstraat en de Smissenhoek te Zottegem	49,0 M fr.
N47	Modernisering van de Leopoldlaan te Dendermonde	25,0 M fr.
R40	Rooigemlaan te Gent (pilootproject)	40,0 M fr.
A14	Geluidsschermen te Sint-Niklaas ter hoogte van de Puitvoetstraat	15,0 M fr.
R41	Viaduct te Aalst : vervangen van uitzettingsvoegen	6,0 M fr.
N44/N37	Rond Punt te Aalter en aansluiting Loveld	5,0 M fr.
	Diverse kruispunten te Aalst en Ninove	12,0 M fr.
	Bochtverbetering in de N453 te Wortegem-Petegem	5,0 M fr.
N9	Aansluiting met N455 te Balgerhoeke (Eeklo) en met Oude Staatsbaan te Adegem	9,0 M fr.
E17	Tielrode : geluidsschermen	40,0 M fr.
R4	Geluidsschermen te Gent	15,0 M fr.

1. Programma 1990 — projecten aanbesteed en vastgelegd

N49	Ongelijkvloerse aansluiting met N403 te Stekene	105,0 M fr.
N49	Ongelijkvloerse aansluiting met N451 te Beveren	122,0 M fr.
N419	Doortocht te Kruibeke (1ste fase)	8,0 M fr.
N9	Capucienenlaan en L. De Bethunelaan	43,0 M fr.
N459	Modernisering Centrumlaan te Zulte	12,0 M fr.
R40	Rooigemlaan te Gent	47,0 M fr.
R41	Viaduct te Aalst. Vervangen van uitzettingsvoegen	7,0 M fr.
N465	Melle-Oosterzele afzonderlijke fietspaden te Melle (Gontrode) met riolering	10,0 M fr.
	Veiligheidsvoorzieningen (schoolomgeving, oversteekplaatsen) en wegbebakening	5,0 M fr.
	Herstellen kunstwerken	5,0 M fr.
	Beplantingen op verschillende plaatsen	5,0 M fr.
R4	Grote ring om Gent Bouwen van brug in de R4 over de Ringvaart op het grondgebied van Lovendegem	69,0 M fr.
E17	Gent : aanleggen van bijkomend rijvak tussen de verkeerswisselaar E17/E40 en de N401	7,0 M fr.
E17	Gent : Anti-sliplaan in bocht verbinding N401 naar E17 richting Antwerpen	4,0 M fr.
E17	Geluidsscherm St.-Niklaas-Tielrode	33,0 M fr.
E17	Waasmunster — parking	30,0 M fr.
N44-N37	Rond Punt Aalter. Aansluiting Loveld	5,0 M fr.
	Herinrichting kruispunten in het 5de distrikt	12,0 M fr.
	Herinrichten van kruispunten R4 met Langerbruggestr. te Gent	5,0 M fr.
	Kruispunten R4 met Skalenstraat te Gent	3,0 M fr.
	Aanpassingen aan verschillende kruispunten	4,0 M fr.

II. Programma 1990 — projecten niet aanbesteed en vastgelegd

N419	Doortocht te Bazel (2de fase)	20,0 M fr.
N462	Modernisering in de Kloosterstraat en Smissenhoek te Zottegem met aanleg van riolering	54,0 M fr.
N47	Modernisering Leopoldlaan te Dendermonde	25,0 M fr.
E40	Geluidsschermen te Gent (Afsnee) St.-Denijs-Westrem	21,0 M fr.
E40	Geluidsschermen te Merelbeke (Chrysantenstr.)	40,0 M fr.
	Parking voor "Carpooling en park en ride"	3,0 M fr.
N60	Afsluiten middenbermen	13,0 M fr.
E17	Geluidsschermen te Zwijnaarde	25,0 M fr.
N9	Aanpassingswerken aan aansluiting met de N455 te Balgerhoeke (Eeklo) en te Adegem	13,0 M fr.
	Kruispunt N437 — N452 te Nazareth	2,0 M fr.
N47	Lokeren. Herinrichting van de kruispunten met H. Hartlaan en met de Hovenierstraat	6,0 M fr.

1. Programma 1991 — projecten aanbesteed en vastgelegd

R4	Overlagen rijbaan Zelzate — Gent	27,8 M fr.
N462	Moderniseringswerken in de Kloosterstraat en Smissenhoek te Zottegem	58,5 M fr.
N47	Dendermonde — modernisering Leopoldlaan	26,0 M fr.
N419	Doortocht te Bazel 2de fase	32,6 M fr.
N60	Gent — Ronse. Aanpassingen middenberm	16,0 M fr.
E40	Geluidsschermen te St.-Denijs-Westrem	38,7 M fr.
N368	Fietspad te Knesselare	10,7 M fr.
N9	Moderniseren fietspad Gent-Maldegem	24,0 M fr.
E40	Geluidsschermen te Merelbeke (Chrysantenstraat)	23,0 M fr.
E17	Geluidsschermen Zwijnaarde	28,8 M fr.
N9	Aanpassing aansluiting met N455 te Balgerhoeke (Eeklo) en Oude Staatsbaan te Adegem	17,0 M fr.
N47	Lokeren — Herinrichting kruispunt H. Hartlaan Hoveniersstraat	6,0 M fr.
N462	Blaisantvest te Gent	49,0 M fr.
N419	Doortocht te Kruibeke (2de fase)	20,0 M fr.
N442	Fietspaden te Erpe en Lede	30,0 M fr.
N49	Omvorming tot autosnelweg Brug over N49 ter hoogte van de Canadastraat te Zwijndrecht	65,0 M fr.
N8	Herinrichting kruispunt met Herremansstraat (Driepikkel) te Ninove (Meerbeke)	4,0 M fr.
N70	Aanleg van vrijliggend dubbelrichtingsfietspad te St .-Niklaas (Belsele)	4,0 M fr.
	Toepassing van de richtlijnen betreffende de wegingdeling (bv. Zuidlaan te Wetteren, N43 te Deinze, N9 te Kwatrecht, te Erpe-Mere, Aalst en Eeklo)	70,0 M fr.
N70	Herinrichting van kruispunt met N449 te Lochristi	10,0 M fr.
	Beplantingen	5,0 M fr.
N456	Vak Afrikalaan — Port Arthurlaan te Gent	103,0 M fr.
	Herstellen kunstwerken	28,0 M fr.

II. Programma 1991 — projecten niet aanbesteed en vastgelegd

N60	Beplantingen Oudenaarde-Nukerke	1,4 M fr.
N255	Herinrichting doortocht Denderwindeke	30,0 M fr.
N466	Kruispunt met de N437 te Deinze	2,0 M fr.
N47	Asse-Lokeren. Inrichten van kruispunt Veldeken te Zele	25,0 M fr.
N473	Aanpassing laterale weg ter hoogte van het Instituut M. Engelen te Lokeren	1,0 M fr.
N45/N460	Herinrichting (rond punt) kruispunt Churchillsteenweg te Aalst	20,0 M fr.
N47	Asse-Lokeren : aanleg laterale weg en herinrichten kruispunt met Lokeren-Zelehoek	8,0 M fr.
N35	Kruispunt met de Boomsestraat en de Krekelstraat te Deinze	3,0 M fr.
R43	Ring om Eeklo brug over de N49	45,0 M fr.
N57	Ronse-Lessen : kruispunt met de Bredestraat	2,0 M fr.
	Parking voor carpooling en park en ride te Aalter en te Meerbeke	10,0 M fr.
N41	Brug over de Dender te Denderbelle — grondwerken	40,0 M fr.
N9	Vak Schooldreef te Gent tot Melle-Leeuw	25,0 M fr.
	Opritten brug te Ename	70,0 M fr.
	Kruispunten te Geraardsbergen	10,0 M fr.
	Aanpassingswerken voor het plaatsen van verkeerslichten	5,0 M fr.

Limburg

1. Programma 1989 — projecten aanbesteed en vastgelegd

N73	Wijchmaal-Peer. Fietspaden	29,0 M fr.
A13	Beringen-Lummen	164,0 M fr.
N742	Doortocht Stokkem te Dilsen	10,0 M fr.
N748	Kerkhoven-Lommel — fietspaden	26,0 M fr.
N76h	Bocholt — fietspaden	3,0 M fr.

N71	Hamont — fietspaden	12,0 M fr.
N174	Kruispunt Engsbergen-Tessenderlo	23,0 M fr.
N71	Lommel — kruispunten omlegging	15,0 M fr.
N747	Hechtel-Eksel : fietspaden	20,0 M fr.
N721	Bree : vak tussen Grote en Kleine Ring	11,0 M fr.
N722	Doortocht St. Lambrechts-Herk	25,0 M fr.
N74	Zonhoven — kruispunten omlegging	40,0 M fr.
N78	Dilsen — kruispunten	14,0 M fr.
N722	Doortocht St.-Truiden	13,0 M fr.
R71	Parking Universiteitslaan Hasselt	15,0 M fr.
E314	Wegwerken spoorvorming	24,0 M fr.
R73	Bree — 4de fase kleine ring	15,0 M fr.
N78	Doortocht Neerharen te Lanaken	34,0 M fr.
	Vernieuwen brugvoegen	5,0 M fr.
	Beplantingen verschillende wegen	37,0 M fr.
N75	As-Lanklaar : wildafrastering	3,0 M fr.

II.-Programma 1989 — projecten niet aanbesteed en vastgelegd

N717	Lummen Ringlaan	27,0 M fr.
N79	Borgloon-Tongeren	28,0 M fr.
A13	Riemst : herstellen 0102	9,0 M fr.
N79	Riemst-Herderen — A13	30,0 M fr.
N2	Vak Bilzen-Waltwilder	10,0 M fr.
N77	Zutendaal-Lanaken — 2de fase	35,0 M fr.

1. Programma 1990 — projecten aanbesteed en vastgelegd

N618	Tongeren : doortocht Sluizen	42,3 M fr.
A13	Millen : herstellen brug 0102	5,8 M fr.
N73	Leopoldsburg : pilootproject	41,0 M fr.
N74	Hasselt : (Philips)	97,0 M fr.
A13	Vak Tessenderlo-Beringen	143,2 M fr.
A2	Lummen-Ned. Grens : spoorvorming	30,7 M fr.
N78	Hees : herstelling duiker Hesperwater	6,3 M fr.
	R71/N702 Hasselt : kruispunt CVR	6,0 M fr.
N72/		
N72a	Beringen : kruispunt met de ringlaan	43,0 M fr.
	Metalen schampbalken	20,3 M fr.
N20	Tongeren : kruispunt Zavelberg	21,2 M fr.
N730	Bilzen : stationsstraat	8,0 M fr.
N73	Leopoldsburg : veilige schoolomgeving	14,0 M fr.
R73	Hasselt + N723 As-Bushalten	4,0 M fr.
N80/N702	Hasselt : Kiezelstraat en Steenbergstr.	1,0 M fr.
N78	Millen-Helderen	40,0 M fr.
N750	Genk : kruispunt Fletersde	6,9 M fr.
N78	Lanaken : kruispunt Neergellik-Giddelostraat	28,7 M fr.
N71/N712	Overpelt	9,6 M fr.

II. Programma 1990 — projecten niet aanbesteed en vastgelegd

A2/A13	Lummen : verkeerswisselaar/opp/ beh.	14,0 M fr.
N79	Borgloon-Tongeren	28,0 M fr.
A2	Geluidsvoorzieningen te Heusden-Zolder	46,0 M fr.
	Houthalen-Parking Carpooling	6,0 M fr.
N717/		
N725	Lummen : kruispunt met de ringlaan	41,4 M fr.

1. Programma 1991 projecten aanbesteed en vastgelegd

N793/R73	Bree en N779 Genk	26,0 M fr.
N75	Genk ter hoogte van de Broederschool	2,8 M fr.
N78	a) Borgloon Parking Graethem	5,5 M fr.
	b) autobushaltes N76 Meeuwen en N702 Hasselt	4,0 M fr.

N702	Kiezelstraat te Hasselt	3,8 M fr.
N619	Riemst : doortocht Kanne	15,4 M fr.
A13	Beplantingen Ham-Tessenderlo	3,8 M fr.
N705	Beplantingen fietspad naar LUC	1,8 M fr.
N774	Diepenbeek : parking en busstation	10,5 M fr.
N730/		
N750	Zutendaal : kruispunt	20,5 M fr.
N721	Bree : doortocht te Opitter	8,3 M fr.
N75	Genk : bochtlaan — shopping	16,3 M fr.
N777	Wellen : kruispunt Blijdenhoek	16,7 M fr.
N76	Bree : kruispunt Barrierstraat	3,6 M fr.
N730	Bilzen : afschaffen overweg	100,0 M fr.
N700/730	Bilzen : toegang tot ring	20,0 M fr.
A13	Hasselt West — Hasselt Zuid	183,5 M fr.
N2	Doortocht Kuringen	26,9 M fr.
A2/A13	Verkeerswisselaar Lummen opp. beh.	10,2 M fr.
N79	Borgloon — Tongeren : fietspaden	29,9 M fr.
A2	Geluidsschermen Heusden-Zolder	45,2 M fr.
N715	Parking carpooling Houthalen	6,6 M fr.
N717	Lummen : kruispunt ringlaan	41,4 M fr.
N754	Beplantingen W. Omlegging Borgloon	4,3 M fr.
N75/N78	Afrastering voor wild	2,1 M fr.

II. Programma 1991 — projecten niet aanbesteed en vastgelegd

N723a	As en N762 Kinrooi	14,0 M fr.
N76	Genk : Torenlaan	12,8 M fr.
	Slemlagen binnen bebouwde kom	16,2 M fr.
N730/744	Zutendaal : kruispunt	11,2 M fr.
N716	St.-Truiden — Diesterstraat	21,2 M fr.
N2	Bilzen : Brugstraat	24,0 M fr.
N723	Genk — As — 3de deel	44,0 M fr.
N730	Zutendaal — As	13,6 M fr.
A13	Tessenderlo — oprit B50	33,0 M fr.
N719	Houthalen-Helchteren : Kazernelaan	31,1 M fr.
N73	Peer : kruispunt Erperheide	12,4 M fr.
N79	Borgloon — Speelhofplein	1,0 M fr.

BIJLAGE 3

Opzoekingscentrum voor de wegenbouw (OCW)

Het OCMW is het centrum voor collectief professioneel speurwerk van de wegenbouwsector in België. De instelling is erkend in toepassing van de besluitwet van 30 januari 1947, de zogenaamde „Wet De Groote”. Het OCMW werd ter uitvoering van de genoemde wet in 1952 gesticht op verzoek van het „Verbond der Belgische Aannemers van Wegeniswerken” en met goedkeuring van het Bestuur der Wegen. Het is stichtend lid van de Unie van Collectieve Research Centra (UCRC).

Zijn werkzaamheden komen ten goede aan de Belgische Wegenbouwondernemingen (aantal : ong. 650 ; tewerkgestelde personen : ong. 12.000 waarvan 65 % in Vlaanderen) en de Besturen en opdrachtgevers (gemeenten, provincies, gewesten, staat) maar tevens aan studiebureau's, laboratoria, universiteiten en hogescholen, leveranciers en fabrikan-ten.

Het OCMW heeft als taak wetenschappelijk en technisc h onderzoek te verrichten op het gebied van het ontwerp, de aanleg, het beheer, het onderhoud en de exploitatie van wegen, vliegveldbanen, wegenkunstwerken en wegmeubilair. Deze activiteit omvat ook bepaalde technische aspecten van het verkeer en de verkeersveiligheid. Het OCW werkt ook mee aan Europese onderzoeksprogramma's zoals Brite-Euram, Drive en Sprint.

Een tweede hoogdactiviteit betreft dienstbetoon aan de vakkringen :

- er bestaan momenteel drie technologische adviesdiensten die werden opgericht met de steun van de Gewesten. Gratis worden zodoende jaarlijks vijf- tot zeshonderd adviezen aan alle bij de wegenbouw betrokken partners gegeven ;

- een gratische beheerskundige en organisatorische bijstand (boekhouding, vorde-rinistaten, . . .) specifiek voor wegenbouwondernemingen (drie- tot vierhonderd dos-siers per jaar) ;

- permanente vorming en bijscholingscursussen, studiedagen, tentoonstellingen (FTI, Matexpo . . .) technische publikaties, informatiebrochures, . . . ;

- medewerking aan de opstelling van wegenbouwbestekken en normen, inbegrepen Europese normalisatieactiviteiten ;

- realisatie van tegenproeven en expertises ;

- bevordering van onze export.

Door internationale, bilaterale en multilaterale samenwerking van het OCW met instellingen zoals de Permanente Internationale Vereniging voor Wegencongressen (PIARC), de Réunion internationale des Laboratoires d'Essais et de Recherches sur les Matériaux et les Constructions (RILEM), de International Road Federation (IRF) en de OESO blijft België bij met de vooruitgang, de innovaties en de uitvindingen in het buitenland. Het OCMW is stichtend lid van het Forum of European National Highway Research Laboratories (FEHRL).

Het OCMW stelt momenteel 86 personen te werk waarvan 35 kaderleden. De be-staansmiddelen komen hoofdzakelijk voort van de inning van een bijdrage bij de firma's die onder het Centrum ressorteren van 0,80 % van het totale bedrag van in België uitgevoerde werken aan werken aan wegen en vliegveldbanen. De begroting voor 1992 bedraagt 2671 miljoen.

Voorzitter van het OCMW : ir. R. De Paepe, Secretaris-generaal van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur

Ondervoorzitter van het OCMW : A. Van Gorp, Ondernemingen van Gorp's Moder-ne Wegenbouw n.v.

Organisatieschema van het OCW

