

VLAAMSE RAAD

ZITTING 1988-1989

Nr. 11

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

22 MEI 1989

INHOUDSOPGAVE

Blz.

1. VRAGEN VAN DE LEDEN EN ANTWOORDEN VAN DE MINISTERS

A. Vragen waarop werd geantwoord binnen de reglementaire termijn (R.v.O. art. 69,3 en 4)

G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting	399
N. De Batselier, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie	399
L. Waltiel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting	401
J. Lenssens, Gemeenschapsminister van Welzijn en Gezin	404
R. De Wulf, Gemeenschapsminister van Tewerkstelling	405
T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting	406
P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur	413
D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs	413
L. Van den Bossche, Gemeenschapsminister van Binnenlandse Aangelegenheden en Openbaar Ambt	416
J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer	419

B. Vragen waarop werd geantwoord na het verstrijken van de reglementaire termijn (R.v.O. art. 69,5)

J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer	427
---	-----

11. VRAGEN WAAROP NIET WERD GEANTWOORD BINNEN DE REGLEMENTAIRE TERMIJN (R.v.O. art. 69,5)

P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur	433
D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs	434
J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer	434

1. VRAGEN VAN DE LEDEN EN ANTWOORDEN VAN DE MINISTERS

A. Vragen waarop werd geantwoord binnen de reglementaire termijn (R.v.O. art. 69, 3 en 4)

G. GEENS
VOORZITTER VAN DE VLAAMSE
EXECUTIEVE
GEMEENSCHAPSMINISTER VAN FINANCIËN
EN BEGROTING

Vraag nr. 36
van 17 april 1989
van de heer G. ANNEMANS

Flanders Technology — Waalse stand

Naar verluidt wordt er aan de standhouders van Flanders Technology een huurprijs gevraagd. Deze zou 4.000 frank m² bedragen.

Kan de Minister mededelen of er aan het Waalse Gewest een huurprijs werd aangerekend ?

Kan de Minister tevens mededelen welke de criteria waren om aan het Waalse Gewest toe te staan een zo buitenmate imposante stand op te zetten, waar toch mag worden aangenomen dat men op deze beurs de Vlaamse industrie in de eerste plaats onder de aandacht wil brengen.

Door de omvang en de opzet van de Waalse stand ontstaat hierover minstens enige verwarring.

Antwoord

In antwoord op zijn vraag kan ik het geachte lid het volgende meedelen.

Voor deelname aan Flanders Technology International 1989 wordt door de NV Flanders Expo aan de exposanten een huurprijs aangerekend van 4.200 Belgische frank per m² naakte standruimte. Voor standen met een verdieping wordt door de NV Flanders Expo een supplementair bedrag aangerekend van 1.000 Belgische frank per m² begaanbare oppervlakte in de verdieping. Voor internationale instellingen en Regeringen van staten en regio's wordt op de hogervermelde prijzen een vermindering van 50 procent toegestaan voor dat gedeelte van de collectiefstand dat **niet** door individuele ondernemingen wordt ingenomen.

Aan het Waalse Gewest werd dientengevolge door de NV Flanders Expo volgende huurprijs aangerekend :

Ondernemingen :

- 1.085 m² naakte grondoppervlakte aan 4.200 Belgische frank per m² of 4.557.000 Belgische frank

Executieve van het Waalse Gewest :

- 400 m² naakte grondoppervlakte aan 2.100 Belgische frank per m² (50 procent reductie) of 840.000 Belgische frank

- 82 m² verdieping aan 500 Belgische frank per m² (50 procent reductie) of 41.000 Belgische frank

Totaal : 5.438.000 Belgische frank

Alle aanvragen tot deelname aan de technologiebeurs worden voorgelegd aan een wetenschappelijk selectiecomité. Dit comité beoordeelt de aanvragen tot deelname op hun wetenschappelijke en technologische waarde. Op grond van het door dit comité verstrekt advies wordt de inschrijving aanvaard of geweigerd.

Het basiscriterium dat hierbij gehanteerd wordt, is het volgende.

Elke exposant moet nieuwe technologieën, technieken, producten of processen kunnen voorstellen die door zijn onderneming, instelling of groep tot stand gebracht zijn. De technologie moet zijn gegroeid uit onderzoek en/of ontwikkeling die binnen de onderneming, instelling of groep gebeurd is.

Het selectiecomité behandelt alle aanvragen op dezelfde wijze, onafhankelijk van de regio of het land waar de aanvrager gevestigd is.

N. DE BATSELIER
VICE-VOORZITTER VAN DE
VLAAMSE EXECUTIEVE
GEMEENSCHAPSMINISTER VAN ECONOMIE,
MIDDENSTAND EN ENERGIE

Vraag nr. 23
van 17 april 1989
van de heer P. BERBEN

Kempense Steenkoolmijnen — Sociale enveloppe voor begeleiding sluiting oostelijk mijnbekken

Op 31 december 1986 was er de formele goedkeuring om 28 miljard te voorzien als sociale enveloppe voor begeleiding van de sluiting van het oostelijk mijnbekken.

Gelet op de vervroegde sluitingen van dat oostelijk mijnbekken is er nu een saldo van deze enveloppe overgebleven.

Graag had ik van de Minister een overzicht gekregen van de volgende punten :

1. hoeveel van de enveloppe werd besteed aan exploitatieverliezen, saneringen en diverse studies ?
2. Hoeveel van de enveloppe werd uitbetaald aan sociale uitkeringen ?
3. Hoeveel van de enveloppe voorziet men in 1989 van de twee voorgenomen luiken ?
4. Voor welke doeleinden en voor hoeveel wordt het saldo van deze enveloppe gebruikt ?

Voor wat betreft de drie geïndexeerde enveloppes : de exploitatieverliezen die gesubsidieerd worden, een pakket van tien keren 350 miljoen en een omslag van 2,5 miljard is voorzien dat de KS van iedere frank die men onder de toegestane exploitatieverliezen blijft, een halve frank mag behouden voor diversificatie.

Graag had ik van de Minister het volgende vernomen :

1. exploitatieverliezen : welke zijn de toegestane ;
exploitatieverliezen : welke zijn de effectieve ;
exploitatieverliezen : welke zijn de concrete ;
diversificatieplannen van de KS
2. betreft het pakket van jaarlijks 350 miljoen : welke uitgaven en verbintenissen werden door de KS reeds aangegaan ;
3. enveloppe van 2,5 miljard : welke uitgaven en verbintenissen werden door de KS reeds aangegaan.

In verband met de LIM had ik graag van de Minister het volgende vernomen :

1. een overzicht van de toegekende participatiebedragen in bedrijven ;
2. een overzicht van de toegekende achtergestelde leningen voor kleine bedrijven (klim-op-formule) ;
3. het totaal aantal aanvragen voor participatie ;
4. het totaal aantal aanvragen voor achtergestelde leningen ?

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid volgend antwoord op zijn vraag te verstrekken.

Ingevolge de beslissing van 31.12.1986 met betrekking tot de herstructurering van KS en de overeenkomst tussen het Ministerieel Comité van de Nationale Sectoren in het Vlaamse Gewest, MCVG, het Fonds voor de Herstructurering van de Nationale Sectoren in het Vlaamse Gewest, FNSV, en de NV Kempense Steenkolenmijnen KS werden volgende enveloppes voorzien.

Een eenmalige niet geïndexeerde enveloppe van 28 miljard ter beschikking gesteld aan de KS, waarvan tenminste 9,479 miljard via nationale financiering en het saldo via financiering door het FNSV.

Deze enveloppe heeft betrekking op het **sluitingsprogramma** van het oostelijk bekken.

De aanwending van deze enveloppe is als volgt :

- 7,680 miljard exploitatieresultaten ;
- 9,220 miljard sociale begeleidingsmaatregelen ;
- 11,1 miljard beschikbaar voor reconversie, waarvan drie miljard voor de Limburgse Investeringsmaatschappij LIM.

Voor het Jaar 1989 wordt voor dit luik nog een bedrag van een miljard op de reconversie-enveloppe en 363 miljoen frank op de sociale enveloppe voorzien.

In uitvoering van de beslissing van de Ministerraad van 31.12.1986 worden de vastgelegde maximale jaarlijkse aanvaardbare exploitatieverliezen, in het westen van de concessie, uitgedrukt in constante franken 1986, volledig door het FNSV gefinancierd. De aldus bepaalde enveloppe voor de periode 1986-1996 bedraagt 65 miljard frank. Zijnde acht miljard voor de jaren 1986-1990, zeven miljard voor het jaar 1991, zes miljard voor de jaren 1992-1993, vijf miljard voor de jaren 1994-1995 en vier miljard voor het jaar 1996.

In 1987 en 1988 werden hierop 14.742 miljoen frank exploitatieverliezen aangerekend, zijnde 7.680 miljoen frank voor 1987 en 6.882 miljoen frank voor 1988. Voor het jaar 1989 wordt een exploitatieverlies van 6,3 à zeven miljard voorzien.

Ingevolge hogergenoemde financieringsovereenkomst is de helft van het verschil tussen het exploitatieresultaat en de enveloppe beschikbaar voor diversificatieinvesteringen, hetzij 123 miljoen frank voor 1987 en 655 miljoen frank voor 1988.

Op de jaarlijkse indexeerbare investeringsenveloppe van 350 miljoen frank werden onderhoudsinvesteringen gerealiseerd ten belope van 194 miljoen frank in 1987 en 205 miljoen frank in 1988. Op de enveloppe van 2,5 miljard frank werden in 1987 340 miljoen en in 1988 760 miljoen frank aangerekend. De tussenkomsten hiervoor worden ingevolge hogergenoemde financieringsovereenkomst per jaarlijkse schijf van tien procent gehonoreerd.

Als concrete diversificatieprojecten over 1987 en 1988 kunnen vermeld worden : Diamant Boart Mining NV, CEGEKA NV, NV Belstor, en de aankoop van mijngronden in het oosten en in het westen door KS-Onroerend goed NV en KS-Exploitatie NV, naast de bestaande participaties onder meer in de NV Limburgse Investeringsmaatschappij , LIM.

Na verdere studie en onderzoek heeft de Raad van Bestuur van KS, zijn principiële bereidheid uitgesproken om tot de verwezenlijking van het ERC-project over te gaan.

Tot op 1 mei 1989 werden door de LIM 204 participatieaanvragen behandeld, waarvan 33 goedgekeurd, 43 in onderzoek en 128 stopgezet. Het totaal aan participaties beloopt 952 miljoen frank, waartegenover 2.580 miljoen aan investeringen en een tewerkstelling van 958 personen staat.

Eveneens tot op 1 mei werden 234 aanvragen achtergestelde leningen (klim-op-formule) behandeld, waarvan 86 goedgekeurd, 31 in onderzoek en 114 stopgezet.

Het totaal bedrag klim-op-leningen beloopt 256 miljoen frank waartegenover 530 arbeidsplaatsen staan.

Het geachte lid gelieve hierna de lijst van de LIM-deelnemingen te willen vinden.

Lijst LIM deelnemingen

Bedrijf	Datum	Onderwerp	Lokatie
1. Profilim	07.08.87	Sandwich Panelen	Houthalen
2. Limox	31.10.87	Procesapparatuur	Genk
3. Gico Plastics	31.10.87	Spuitsieten en RIM-nylon verwerking	Zonhoven
4. Diana	05.01.88	Confectie van meubelstoffen	Dilsen
5. Modiwel	03.12.87	Houten ramen, deuren, poorten	Zutendaal
Weldimo	03.12.87	PVC ramen	Genk
Limsit	03.12.87	Salonmeubelen	Zutendaal
6. IDCS	24.11.87	Intelligente data collectie, verwerking en sturing	Hasselt

Lijst LIM deelnemingen

Bedrijf	Datum	Onderwerp	Lokatie
7. Digidab	10.12.87	Digitale basiskaarten	Hasselt
8. Incopack	21.12.87	Slagroom	Dilsen
9. Cometal	21.12.87	Systeembekisting	Genk
10. Eurolim	03.03.88	Golfkarton	Houthalen
11. Dirafrost	11.03.88	Verduurzaamde voedingsmiddelen	Herk-de-Stad
12. Galva Lenssen	21.04.88	Thermische galvanisatie	Genk
13. Artist Screen	21.04.88	Industriële zeefdruk	Dilsen Lanklaar
14. Belstor	03.05.88	Magazijn dienstencentrum	Genk
15. Ter Heide	05.05.88	Bereide vleeswaren	Genk
16. DG1	25.05.88	Isolatie- en veiligheidsglas	Hamont-Achel
17. Ait	27.05.88	Chemicaliën voor micro-elektronica industrie	Genk
18. Lag-bus	17.08.88	Constructie van autocars	Houthalen
19. Tat	29.06.88	Gestuurd boren in de ondergrond	Lummen
20. Govaerts	30.08.88	Drukkerij	Houthalen
21. Confectiecentrum Peer	24.08.88	Confectieatelier	Peer
22. Orthos	20.07.88	Software	Opplabbeek
23. Telecity CD1	10.03.89	CDI-producties	Hasselt
24. World Cones	13.10.88	Biscuits voor ijsroomindustrie	Maasmechelen
25. Elumo	13.12.88	Elektrische installaties en automatisaties	Heusden-Zolder
26. Brouwerij Martens	20.12.88	Brouwerij	Bocholt
27. Matrix Software	03.02.89	Software	Genk

Totaal LIM Deelnemingen : 908,015 mio
Totaal investeringen : 2,579,8 mio
Totaal meertewerkstelling : 958 personen

Klim-op-formule : achtergestelde leningen.

Toestand op 05.04.89 : Goedgekeurde leningen : 83 voor een totaal van 251 mio en goed voor 530 arbeidsplaatsen

Vraag nr. 24
van 18 april 1989
van de heer M. DIDDEN

Tewerkstelling minder-validen — Stand van zaken in Vlaamse Administratie

In het kader van de tewerkstelling van minder-validen

bestaat er zowel in de openbare als in de privé-sector een verplichting om een minimum aantal gehandicapten **tewerk** te stellen, zulks op basis van de wet van 16 april 1964 betreffende de sociale reclassering van minder-validen. Het is mij bekend dat in de nationale besturen besluiten zijn genomen in verband met de tewerkstelling in de openbare sector. In het algemeen zijn deze besluiten trouwens vrij behoorlijk nageleefd, zodat de nationale overheid de globale **tewerkstellings**-quota voor minder-validen in de rijksbesturen en in de instellingen van openbaar nut realiseert.

Gaarne had ik vernomen hoe het in de diverse besturen van de Vlaamse Gemeenschap op dit stuk is gesteld ?

Welke besluiten zijn in dit verband voor de openbare sector in Vlaanderen getroffen en wat is hiervan het resultaat ?

NB. : Deze vraag werd gesteld aan alle Gemeenschapsministers.

Antwoord

In antwoord op zijn bovengenoemde vraag heb ik de eer het geachte lid te verwijzen naar het gecoördineerd antwoord dat zal verstrekt worden door de heer L. Van den Bossche, Gemeenschapsminister van Binnenlandse Aangelegenheden en Openbaar Ambt.

L. WALTNIEL
GEMEENSCHAPSMINISTER VAN
RUIMTELIJKE ORDENING EN HUISVESTING

Vraag nr. 108
van 13 april 1989
van de heer P. BERBEN

Sociale woningbouw — Prioriteitenplan voor Limburg

Uit recente studies blijkt dat in de komende jaren de woningbehoefte in Limburg drastisch zal toenemen en dit in tegenstelling tot de evolutie in tal van andere streken in Vlaanderen.

Deze woningbehoefte is een gevolg van :

- de gestadige bevolkingsgroei in Limburg ;
- de afname van de gemiddelde gezinsgrootte ;
- de lage frictie (leegstand) in Limburg ;
- de afname van de werkloosheid.

Deze tendensen duiden op een grote behoefte aan woningen gaande van 6.000 bijkomende eenheden tot 1990, 3.500 woningen per jaar tot 1995, om tegen het jaar 2000 af te zwakken tot 2.500 nieuwe woningen.

In dit verband verzoek ik de Minister mij mee te delen :

1. welke maatregelen hij denkt te treffen om aan deze behoefte te voldoen ?
2. Hoe hij de grote vraag naar sociale woningbouw denkt te ondervangen ?
3. Of de Minister overweegt een gedifferentieerd beleid in Vlaanderen te voeren ten aanzien van de

sociale huisvesting met hierin prioriteit voor onder andere Limburg ?

Antwoord

In antwoord op de door het geachte lid gestelde vragen, heb ik de eer hem de volgende inlichtingen te verstrekken.

De Administratie voor Huisvesting is belast met het bestuderen van de woonbehoeften in het Vlaamse Gewest.

Een eerste raming, die gebaseerd was op gegevens verstrekt door de GOM's, had betrekking op de periodes 1985-1990 en 1990-1995.

Op grond van die raming wordt het globaal beschikbaar begrotingskrediet evenredig verdeeld over de provincies.

Limburg blijkt aldus goed voor circa dertig procent van de kredieten voor nieuwbouw en voor circa acht procent van de kredieten voor saneringswerken.

De Administratie zal eerlang de ramingen actualiseren voor de periode 1990-1995 en nieuwe cijfers trachten uit te werken voor de periode 1995-2000.

2. De inderdaad grote behoefte naar sociale woningen zal veel kredieten opslorpen. Het is daarom noodzakelijk om naast de prefinanciering andere wijzen van financiering voor deze sector uit te stippelen. Een kabinetswerkgroep heeft deze complexe taak op zich genomen.
3. Het beleid tracht zoveel mogelijk de schaarse middelen toe te wijzen in functie van de meest dringende behoeften. Zulks vergt de instelling van prioriteiten : bevolkingsgroepen met lage inkomens maar ook streken die met permanente of acute sociaal-economische problemen af te rekenen hebben, zullen, binnen de perken van de budgettaire mogelijkheden, prioriteit genieten bij de toewijzing van projecten.

Als „ontwikkelingszone” én als regio waar de herstructurering van de Kempense Steenkoolmijnen diepe sporen nalaat, komt Limburg uiteraard voor dergelijke prioritaire behandeling in aanmerking.

Vraag nr. 110
van 13 april 1989
van de heer L. PEETERS

Ruimtelijke ordening en stedenbouw — Gemeentelijke richtnota inzake bestaande gewestplannen

De Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting heeft de gemeentebesturen gevraagd om tot uiterlijk 1 juni een gemeentelijke richtnota op te stellen en dit in relatie tot de bestaande gewestplannen. Essentieel is hierbij dat er wordt gesteld dat deze onderzoeksgegevens moeten toelaten de vragen tot wijziging of tot afwijking van de gewestplannen gefundeerd te kunnen beantwoorden.

Het Gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse is om meer-

dere redenen zeer specifiek en heeft een aantal supplementaire functies in vergelijking tot de andere gewestplannen.

Kan de geachte Minister mij meedelen :

1. of deze richtnota ook voor Halle-Vilvoorde-Asse de bedoeling heeft om de concrete realisatiegraad voor het gewestplan na te gaan alsook de beleidsinzichten van de gemeenten op ruimtelijk vlak te kennen ;
2. of op basis van de resultaten van het bovenvermeld onderzoek (op het niveau van de gemeentebesturen) ook voor het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse het starten van de procedure tot herziening kan worden overwogen ;
3. of hij bij het stellen van de mogelijkheid dat door deze richtnota's een nieuw elan kan worden gegeven aan een meer dynamisch ruimtelijk beleid, specifiek voor het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse blijft erkennen dat de zgn. Groene Gordel-functie moet behouden blijven ?

Antwoord

In antwoord op de door het geachte lid gestelde vraag heb ik de eer hem het volgende mede te delen.

Het rondschrijven in verband met de gewestplannen — gemeentelijke richtnota — werd aan het College van Burgemeester en Schepenen van alle Vlaamse gemeenten gestuurd, dus ook aan deze behorend tot het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse.

Het antwoord op de vraag of uit deze rondvraag een gedeeltelijke herziening van de gewestplannen kan volgen, is op dit ogenblik voorbarig. Zoals door u gesteld moeten de onderzoeksgegevens in de eerste plaats toelaten de vragen tot wijziging of tot afwijking van de gewestplannen op een gefundeerde wijze te kunnen beantwoorden.

Wat de zgn. „Groene Gordel” betreft, zullen ook de resultaten van het onderzoek moeten uitwijzen of de specifieke functie van dat gebied al dan niet achterhaald is. Gezien het de Vlaamse Executieve is die een gewestplan in herziening stelt, zal zij zich bij eventuele wijzigingsvoorstellen dienen te beraden of haar vroeger standpunt behouden blijft.

Vraag nr. 111
van 18 april 1989
van de heer J. TIMMERMANS

Sociaal grondbeleid — Werking Grondfonds

Bij decreet van 16 juni 1982 houdende maatregelen voor een sociaal grondbeleid (BS 5 augustus 1982) werd er onder de bevoegdheid van de Vlaamse Executieve een Grondfonds opgericht.

Gaarne vernam ik van de geachte Gemeenschapsminister een antwoord op de volgende vragen.

1. Welke grondoperaties werden via dit Fonds sinds 1982 ondernomen ?

2. Onder wiens bevoegdheid ressorteert dit Fonds ?
3. Over welke financiële middelen beschikt het Fonds en hoe wordt het gespijsd ?
4. Welke maatregelen inzake sociaal grondbeleid zullen in de toekomst via het Grondfonds ten uitvoer gelegd worden ?

NB. : Deze vraag werd eveneens gesteld aan de heer G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting.

Antwoord

In antwoord op zijn in rand vermelde vraag heb ik de eer het geachte lid volgende informatie te verstrekken.

1. Sinds 1982 zijn nog geen grondoperaties ondernomen via het Fonds, gezien de uitvoeringsmodaliteiten, overeenkomstig artikel 4 van het decreet, nog niet bepaald werden.
2. Het Grondfonds ressorteert onder mijn bevoegdheid.
3. Voor het begrotingsjaar 1982 was nog 200 miljoen voorzien (art. 60.35.03, fondsen voornamelijk gestijfd door begrotingskredieten). De begroting voor 1988 voorziet deze uitgaven niet meer.
4. Zolang de opportuniteit niet aanwezig is om het Grondfonds operationeel te maken, kunnen er dan ook geen concrete maatregelen in het vooruitzicht gesteld worden.

Vraag nr. 112
van 18 april 1989
van de heer M. DIDDEN

Tewerkstelling minder-validen — Stand van zaken in Vlaamse Administratie

In het kader van de tewerkstelling van minder-validen bestaat er zowel in de openbare als in de privé-sector een verplichting om een minimum aantal gehandicapten tewerk te stellen, zulks op basis van de wet van 16 april 1964 betreffende de sociale reclassering van minder-validen. Het is mij bekend dat in de nationale besturen besluiten zijn genomen in verband met de tewerkstelling in de openbare sector. In het algemeen zijn deze besluiten trouwens vrij behoorlijk nageleefd, zodat de nationale overheid de globale tewerkstellingsquota voor minder-validen in de rijksbesturen en in de instellingen van openbaar nut realiseert.

Gaarne had ik vernomen hoe het in de diverse besturen van de Vlaamse Gemeenschap op dit stuk is gesteld ?

Welke besluiten zijn in dit verband voor de openbare sector in Vlaanderen getroffen en wat is hiervan het resultaat ?

NB. : Deze vraag werd gesteld aan alle Gemeenschapsministers.

Antwoord

In antwoord op zijn bovengenoemde vraag heb ik de

eer het geachte lid te verwijzen naar het gecoördineerd antwoord dat zal verstrekt worden door de heer L. Van den Bossche, Gemeenschapsminister van Binnenlandse Aangelegenheden en Openbaar Ambt.

Vraag nr. 113
van 19 april 1989
van de heer L. VANHORENBEEK

Ruimtelijke ordening en stedenbouw — Lasten verbonden aan verkavelingsvergunning

Artikel 58 van de wet van 29 maart 1962 laat de gemeentebesturen niet toe op basis van de wet op de ruimtelijke ordening en stedenbouw gratis grondafstand op te leggen aan de aanvragers van een verkavelingsaanvraag.

Een decreet van de Vlaamse Raad vulde dit wetsartikel aan om zulks toch mogelijk te maken.

Evenwel heeft het Arbitragehof de Gemeenschappen onbevoegd verklaard inzake onteigeningen.

Betekent zulks dat dit bepaald decreet ipso facto opgeheven is ?

Antwoord

In antwoord op de door het geachte lid gestelde vraag heb ik de eer hem mede te delen dat het Hof van Cassatie bij arrest van 20 februari 1986 (inzake de gemeente Silly tegen Hallet en consoorten) geoordeeld had dat voor onteigeningen ten algemenen nutte door een andere overheid dan de Executieven (bij voorbeeld voor onteigeningen door een gemeente ter uitvoering van een plan van aanleg of een gemeentelijk rooiplan) de Executieven geen bevoegdheid hebben om het onteigeningsbesluit te nemen en dat in die gevallen de onteigening nog steeds bij koninklijk besluit (en dus niet bij besluit van de Executieve) moet worden bevoelen, ondanks het feit dat ingevolge artikel 6, § 1, 1^o en 2^o van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen de bevoegdheid inzake de stedenbouw en de ruimtelijke ordening en inzake de rooiplannen van de gemeentewegen overgedragen werd aan de Gewesten.

Deze opvatting van het Hof van Cassatie kan thans als achterhaald worden beschouwd, vermits de decreetgever bij twee decreten van 13 april 1988 tot bepaling van de gevallen en de modaliteiten waarbij de Vlaamse Executieve kan overgaan tot onteigeningen ten algemenen nutte enerzijds inzake de culturele, persoonsgebonden en onderwijsaangelegenheden en anderzijds inzake de gewestelijke aangelegenheden (BS van 12 mei 1988), de gevallen en de modaliteiten heeft bepaald waarbij de Executieve kan overgaan tot onteigeningen inzake de culturele, persoonsgebonden en onderwijsaangelegenheden (zie artikel 59bis van de Grondwet) en inzake de gewestelijke aangelegenheden (zie artikel 107quater van de Grondwet).

Bij arrest nr. 65 van 15 juni 1988 (rolnummer 71) inzake de prejudiciële vraag gesteld door het Hof van Beroep te Luik bij arrest van 30 november 1987 (BS 23 januari 1988) heeft het Arbitragehof gesteld dat artikel

1 van de wet van 26 juli 1962 „betreffende de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden inzake onteigeningen ten algemenen nutte” aldus moet worden geïnterpreteerd dat het aan de Gemeenschaps- of Gewestexecutieve naargelang het geval, toekomt om, ten aanzien van de aan de Gemeenschappen of de Gewesten overgedragen aangelegenheden, vast te stellen dat de onmiddellijke inbezitting van een of meerdere goederen ten algemenen nutte onontbeerlijk is. Aldus geïnterpreteerd, schendt bedoeld artikel 1 van de wet van 26 juli 1962 niet de regels die door of krachtens de Grondwet zijn vastgesteld voor het bepalen van de onderscheiden bevoegdheid van de Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten (BS 30 juni 1988).

Bij arrest nr. 3/89 van 2 februari 1989 (rolnummer 77) inzake de prejudiciële vraag gesteld door de Vrederechter van het kanton Zandhoven bij vonnis van 9 juni 1988 (BS 29 juni 1988) zegt het Arbitragehof voor recht dat het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 13 april 1988 „tot bepaling van de gevallen en de modaliteiten waarbij de Vlaamse Executieve kan overgaan tot onteigeningen ten algemenen nutte inzake culturele, persoonsgebonden en onderwijsaangelegenheden” de regels die door of krachtens de Grondwet zijn vastgelegd voor het bepalen van de onderscheiden bevoegdheid van de Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten niet schendt (BS 25 februari 1989).

Deze arresten van het Arbitragehof hebben, in tegenstelling met wat door het geachte lid wordt voorgehouden, de Gemeenschappen en de Gewesten niet onbevoegd verklaard inzake onteigeningen.

Hieruit volgt dan ook dat het decreet van 28 juni 1985 houdende aanvulling van artikel 58 van de stedenbouwwet ipso facto niet opgeheven is.

Vraag nr. 116
van 24 april 1989
van de heer G. JANZEGERS

Bescherming monumenten en landschappen — Bescherming donjon Kasteel van Horst in Sint-Pieters-Rode (Holsbeek), instandhoudings- en restauratiewerken

De donjon in het Kasteel van Horst in de Holsbeekse deelgemeente Sint-Pieters-Rode behoort onmiskenbaar tot één van de meest bekende en bezochte toeristische attracties van het Hageland. Daarenboven is deze donjon, blijkens de resultaten van een inventarisatie van alle middeleeuwse donjons in Vlaanderen door de kastellologen Dr. Frank Doperé en Dr. William Ubregts, één van onze gaafst bewaard gebleven exemplaren. Hij kan worden gebruikt als een schoolvoorbeeld, omdat hij beschikt over alle elementen die men klassiek in een donjon mag verwachten. In deze zin wordt de donjon in het kasteel van Horst dan ook door de betrokken specialisten beschouwd als een voor Vlaanderen uniek monument.

Op een voordracht, georganiseerd door de Gidsenbond Oost-Brabant en Interleuven Opbouwwerk op vrijdag 14 april jongstleden in het Kasteel van Horst over „Middeleeuwse burchten, verleden, heden, toekomst”, werd de bouwfysische toestand van de donjon in het Kasteel van Horst, door de genoemde kastellologen ronduit dramatisch genoemd. De donjon vertoont een

barst die loopt van in de funderingen tot praktisch bovenaan. Deze barst neemt progressief toe. Er moeten dus dringend maatregelen getroffen worden om te verhinderen dat deze barst nog verder verbreedt of dat de toren, in het ergste geval, op zeker ogenblik zou uit elkaar vallen. Men pleitte voor een mogelijke oplossing die er in zou bestaan in het plaatsen van ankers tussen de zolderingen van alle verdiepingen. Het probleem zou echter ten gronde moeten behandeld worden door een ingenieur.

Graag vernam ik van de geachte Gemeenschapsminister of hij ter zake dringend de nodige initiatieven zal nemen inzake instandhoudings- en restauratiewerken, eventueel in overleg met andere instellingen.

Zo werd op de voordracht onder meer de Koning Bouwdeijnsstichting vernoemd, omdat men, terecht of niet, vreesde dat het antwoord van de geachte Gemeenschapsminister zou afhangen van eventuele budgettaire beperkingen.

In ieder geval deel ik de mening dat het onverantwoord zou zijn om deze burcht, die niet alleen van belang is voor het Hageland, maar voor gans Vlaanderen, te laten teloorgaan tengevolge van het uitblijven van een noodzakelijke consolidatie en restauratie.

Antwoord

Met betrekking tot de vraag van het geachte lid, kan ik hem meedelen dat dienaangaande een onderzoek zal verricht worden door het Bestuur voor Monumenten en Landschappen van mijn Administratie.

Zodra mij deze gegevens verstrekt zijn, zal ik het geachte lid kunnen antwoorden op de gestelde vraag.

J. LENSSSENS
GEMEENSCHAPSMINISTER VAN WELZIJN
EN GEZIN

Vraag nr. 42
van 8 mei 1989
van de heer A. DENYS

Bijstand aan personen — Neutraliteit dienstverlening

Op bladzijde 148 van de brochure „60+ : Gids voor wie het pensioen nadert of bereikt heeft” (vierde herziene uitgave) lees ik onder de rubriek „gezondheid” dat u bij de adressen voor thuisgezondheidszorgdiensten enerzijds „uw ziekenfonds” vermeldt en anderzijds „Nationaal Secretariaat voor het Wit-Gele-Kruis” met adres en telefoonnummers.

Daar waar u bij de vermelding „uw ziekenfonds” duidelijk maakt dat er diverse (verzuilde) ziekenfondsen bestaan, maakt u daarentegen gewag van één van de thuisgezondheidszorgdiensten namelijk het Wit-Gele-Kruis, uitgesproken behorend tot de katholieke zuil.

Zoals u trouwens bekend is ook Solidariteit voor het Gezin sinds enkele jaren als dienst voor thuisgezondheidszorg erkend en kan zij samenwerkingsverbanden opzetten in het Vlaamse Gewest.

Ik had gehoopt dat u als Minister, verantwoordelijk

voor een sector die — vooral door toedoen van de CVP — verregaand verzuimd is, uiterst voorzichtig zou tewerk gegaan zijn om boven elke verdenking van partijdigheid te staan.

Het voorval is zodanig flagrant dat hier bezwaarlijk van een vergissing kan worden gesproken.

Graag had ik van de Minister vernomen op welke wijze hij het gebeurde zal rechtzetten.

Antwoord

Aan het geachte lid kan ik meedelen dat het hoofdstuk over de „Gezondheidszorg” in de „60+ Gids” integraal uit de vorige editie van december 1987, uitgegeven onder de bevoegdheid van voormalig Gemeenschapsminister Rika Steyaert, werd overgenomen.

Dat hoofdstuk was, wat het inhoudelijk aspect betreft, technisch correct. Op die wijze werd dan ook het adres van het Wit-Gele Kruis mee overgenomen.

Ik kan het geachte lid echter verzekeren dat ik reeds de opdracht heb gegeven om een insteekblad in te lassen waarop de twee volgende adressen worden vermeld, namelijk dat van de Socialistische Vereniging van Vlaamse Gezondheidsinstellingen” en dat van „Solidariteit voor het Gezin”.

R. DE WULF GEMEENSCHAPSMINISTER VAN TEWERKSTELLING

Vraag nr. 14
van 18 april 1989
van de heer M. DIDDEN

Tewerkstelling minder-validen — Stand van zaken in Vlaamse Administratie

In het kader van de tewerkstelling van minder-validen bestaat er zowel in de openbare als in de privé-sector een verplichting om een minimum aantal gehandicapten tewerk te stellen, zulks op basis van de wet van 16 april 1964 betreffende de sociale reclassering van minder-validen. Het is mij bekend dat in de nationale besturen besluiten zijn genomen in verband met de tewerkstelling in de openbare sector. In het algemeen zijn deze besluiten trouwens vrij behoorlijk nageleefd, zodat de nationale overheid de globale tewerkstellingsquota voor minder-validen in de rijksbesturen en in de instellingen van openbaar nut realiseert.

Gaarne had ik vernomen hoe het in de diverse besturen van de Vlaamse Gemeenschap op dit stuk is gesteld ?

Welke besluiten zijn in dit verband voor de openbare sector in Vlaanderen getroffen en wat is hiervan het resultaat ?

NB. : Deze vraag werd gesteld aan alle Gemeenschapsministers.

Antwoord

In antwoord op de bovengenoemde vraag heb ik de eer het geachte lid te verwijzen naar het gecoördineerd

antwoord dat zal verstrekt worden door de heer L. Van den Bossche, Gemeenschapsminister van Binnenlandse Aangelegenheden en Openbaar Ambt.

Vraag nr. 15
van 19 april 1989
van de heer R. BLANPAIN

Arbeidsbemiddeling — Toepassing koninklijk besluit van 1 maart 1976 betreffende de werving van sommige instellingen van openbaar nut

Naar het schijnt worden in de beroepsopleiding van de Vlaamse diensten voor arbeidsbemiddeling (het vroegere RVA) mensen tewerkgesteld met contracten met een looptijd van twee jaar. Sommigen onder hen werken al jaren met dergelijke contracten, die mekaar onafgebroken opvolgen. Het betreft hier onder meer onderhoudspersoneel en instructeurs. Zij zouden onder de toepassing vallen van het koninklijk besluit van 1 maart 1976 betreffende de werving van sommige instellingen van openbaar nut.

Kan de geachte Minister vertellen of mijn informatie correct is ?

Zo ja, wat is de exacte bepaling in het koninklijk besluit van 1 maart 1976 krachtens welke bij voorbeeld instructeurs worden tewerkgesteld aangezien ze, volgens mij, niet kunnen begrepen worden in de opsomming van artikel 5 van bovenvermeld besluit ?

Zo neen, wat is de wettelijke reden om deze werknemers de bescherming geboden door artikel 10 van de wet op de arbeidsovereenkomsten te ontfangen ?

Antwoord

In antwoord op zijn vragen heb ik de eer het geachte lid de volgende elementen ter kennis te brengen.

Krachtens artikel 5, 1° van het koninklijk besluit van 01.03.1976 betreffende de werving van personeelsleden van sommige instellingen van openbaar nut kunnen bij overeenkomst worden aangeworven de personeelsleden belast met de schoonmaak of met de bediening in de restaurants, het is derhalve op deze bepaling dat gesteund wordt voor de aanwerving van het onderhoudspersoneel. Het instructiepersoneel wordt tewerkgesteld in toepassing van artikel 5, 3° gelet op het feit dat deze personeelsleden slechts gebruikt worden in hun specifieke eigen specialiteit en dit voor de periodes waarin de economie een behoefte heeft aan de vorming in die specialiteit. De Minister van Openbaar Ambt en de Minister van Tewerkstelling en Arbeid verleenden hun toestemming om het instructiepersoneel aan te werven in toepassing van artikel 5, 3°.

Volgens artikel 9 van hetzelfde besluit kunnen de bij een arbeidsovereenkomst aangenomen personeelsleden slechts voor ten hoogste twee jaar worden aangeworven. Op grond van deze bepaling is de VDAB verplicht de verdere tewerkstelling van eenzelfde persoon te verzekeren door overeenkomsten voor ten hoogste twee jaar.

Wat het juridisch statuut van deze personeelsleden betreft, worden zij aangeworven op basis van een arbeidsovereenkomst geregeld bij de wet van 03.07.1978.

Derhalve wordt bij een opeenvolging van contracten voor bepaalde duur artikel 10 van de voormelde wet toegepast.

Vraag nr. 16
van 8 mei 1989
van de heer L. PEETERS

Tewerkstellingsbeleid — Weer-werkactie en uitbreiding van de initiatieven

De Weer-werkactie voor langdurige werklozen wordt momenteel opgestart voor de subregio's Turnhout, Hasselt, Gent en Leuven en beoogt de tewerkstellingskansen en de scholingsgraad van de werklozen te verhogen door inspanningen van arbeidsbemiddelings- en beroepsopleidingsdiensten.

De intentie bestaat evenwel om deze actie ook uit te breiden naar andere gebieden die in een economische nood- of probleemsituatie zijn terecht gekomen.

Kan de geachte Minister mij meedelen :

1. welke voorbereidende maatregelen worden gevraagd aan de subregionale tewerkstellingsdiensten van de regio's die niet zijn opgenomen in de lijst van reeds vermelde probleemgebieden ?
2. Welke nieuwe regio's vanaf begin '90 zullen worden betrokken bij de Weer-werkactie ?
3. Of het niet aangewezen is dat de personeelsleden van de dienst 222, die in verband met de uitvoering van opslorplingsprogramma's over een ruime ervaring beschikken, mede worden ingeschakeld om een goede uitvoering van deze actie te kunnen verzekeren.

Antwoord

1. Ter voorbereiding van de uitbreiding van de Weer-werkactie naar gebieden gelegen buiten de vier pilotgebieden werd aan de STD's en STC's gevraagd reeds nu de in hun streek bestaande opleidingsmogelijkheden te prospecteren. Wanneer tot de uitbreiding zal beslist worden zullen de diensten tijdig belast worden met het nemen van de nodige voorbereidingsmaatregelen op het vlak van de materiële middelen evenals het personeelsbestand.

2. De Centrale Coördinatiecommissie, die in feite een werkgroep is van het Beheerscomité van de VDAB, zal in functie van de resultaten van de experimentele fase het aantal uitbreidingsgebieden evenals hun plaats vaststellen. Dit zal evenwel slechts kunnen binnen de financiële ruimte die de begroting 1990 hiertoe voorziet.

In de planning van de Weer-werkactie, opgesteld als een meerjarenplan, is evenwel voor 1990 de uitbreiding tot 12 gebieden (STD's) voorzien.

3. De uitvoering van de Weer-werkactie veronderstelt de inschakeling van personeelsleden in drie van elkaar onderscheiden activiteitsgebieden die elk hun specifieke kwalificatievereisten stellen.

- a. De beroepsopleidingsacties binnen de Weer-werkcentra : hiertoe worden personeelsleden tewerkgesteld die een vorming hebben op het vlak van de psyche-professionele guidance. Dit kunnen psychologische en/of sociaal geschoolde hoger afgestudeerden zijn of ervaren arbeidsbemiddelaars van de VDAB.
- b. De beroepsopleiding van de langdurig werklozen : hiertoe is de aanwezigheid van vakspecialisten vereist.
- c. De tewerkstelling van de langdurig werklozen als gesubsidieerde contractuelen. Voor het onderzoek, de begeleiding van deze projecten evenals de controle erop zullen de personeelsleden van het zogeheten kader „212” ingeschakeld worden. Deze ambtenaren zijn trouwens verder belast bij het Gewest met de activiteiten inzake de tewerkstellingsprogramma's die zij tot voor de bevoegdheidsoverdracht uitvoerden onder de verantwoordelijkheid van de nationale overheid.

T. KELCHTERMANS
GEMEENSCHAPSMINISTER VAN LEEFMILIEU,
NATUURBEHOUD EN LANDINRICHTING

Vraag nr. 203
van 10 april 1989
van de heer D. VERVAET

Landinrichting en natuurbehoud — Bescherming kustlandschap

De laatste tijd valt een bouwwoede aan onze Belgische kust waar te nemen. Volgens de jongste gegevens zijn er thans 7.094 appartementen in afwerking, in opbouw of gepland.

Het is geweten dat de toegewezen bouwterreinen erg schaars zijn.

Acht de Minister het gevaar niet groot dat een wildbouw het natuurgezicht aan de kust onherroepelijk zal schenden en hoe zal hij erop toezien dat dit niet gebeurt ?

NB. : Deze vraag werd eveneens gesteld aan de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting.

Antwoord

In antwoord op zijn bovengenoemde vraag heb ik de eer het geachte lid te verwijzen naar het antwoord dat werd verstrekt door de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting op de identieke vraag nr. 107 van 10 april 1989.

Vraag nr. 204
van 13 april 1989
van de heer A. LARIDON

Afvalstoffendecreet — Bescherming natuureservaat „de IJzermonding”.

Via de pers verneem ik dat het Bestuur der Waterwe-

gen een aanvraag heeft ingediend om 80.000 kubieke meter slib, afkomstig uit het kanaal Plassendale-Nieuwpoort, in het Spaarbekken te dumpen. Het ligt in de bedoeling deze werken nog dit jaar uit te voeren.

Meent de geachte Minister niet :

1. dat het nogal ongebruikelijk is baggerspecie van het ene kanaal in het andere te dumpen ;
2. dat het plan van het Bestuur der Waterwegen lijnrecht indruist tegen de inspanningen voor de herwaardering van de IJzer ;
3. dat het storten van slib zal leiden tot een sneller aanslibben van de Nieuwpoortse havengeul en dus ook van het natuurreservaat, „de IJzermonding” ;
4. dat de overweging van het Bestuur der Waterwegen als zou de kwaliteit van het slib van het kanaal Plassendale-Nieuwpoort beter zijn dan dat van de IJzer zelf, niet opgaat.

Dit juist omdat het slib van de IJzer reeds zwaarder verontreinigd is, het dus niet verantwoord is, deze stroom nog meer te belasten, ook met minder giftig slib ?

NB. : Deze vraag werd eveneens gesteld aan de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer.

Antwoord

Ik kan u bevestigen dat door het Ministerie van Openbare Werken Dienst der Kust in het kader van het Afvalstoffendecreet een vergunningsaanvraag werd ingediend om onderhoudsbaggerspecie afkomstig uit het kanaal Plassendale-Nieuwpoort te storten in het spaarbekken van de IJzer te Nieuwpoort.

Inmiddels werd door de verschillende adviesverlenende instanties een advies geformuleerd. Daarbij dient met alle mogelijke milieuaspecten van de aangevraagde activiteit rekening te worden gehouden.

Een beslissing van de Bestendige Deputatie kan verwacht worden tegen eind mei 1989.

Tenslotte kan ik er op wijzen dat iedere belanghebbende partij, indien zij van oordeel is dat met bepaalde aspecten onvoldoende rekening werd gehouden, overeenkomstig de bepalingen van artikel 27 van het afvalstoffendecreet beroep kan instellen tegen de Deputatiebeslissing.

Vraag nr. 205
van 13 april 1989
van de heer P. BERBEN

Laambeek te Heusden-Zolder — Verontreiniging visvijvers van Terlaemen en maatregelen

De visvijvers van Terlaemen, groot ongeveer vijftig ha, worden door de Laambeek met water bevoorrad. Dit al meer dan honderd jaar. Deze vijvers vormen bovendien een belangrijk biotoop en vogelreservaat.

Sinds een jaar wordt de Laambeek evenwel ernstig verontreinigd door lozingen.

De Rijkswacht van Heusden-Zolder deed ter zake meerdere vaststellingen. Tot op heden werd evenwel geen halt aan de vervuiling toegeroepen.

Daar thans het opvullen van de vijvers met water en vis is aangebroken, en er nu elke dag water uit de Laambeek moet betrokken worden, kan dit ernstige verontreinigingen en schade aan het biotoop tot gevolg hebben.

Mag ik van de Minister vernemen of hij op de hoogte is van deze vervuiling en welke stappen hij dienaangaande op korte termijn denkt te ondernemen ?

Antwoord

In antwoord op zijn vragen kan ik het geachte lid meedelen dat in de Laambeek rioolwaters worden geloosd afkomstig van de woonzones en industrieparken van Houthalen en Zonhoven.

Sedert november 1988 ontving de bevoegde Waterzuiveringsmaatschappij herhaaldelijk klachten met betrekking tot acute verontreinigingen van de Laambeek en van vissterften in de vijvers te Terlaemen. Het onderzoek en de analyseresultaten van een aantal monsters van het verontreinigd water toonden aan dat via de riolering toxische stoffen waren geloosd door een bedrijf gevestigd op het industrieterrein van Houthalen.

De Vlaamse Maatschappij voor Waterzuivering deed de nodige vaststellingen. Inmiddels heeft bedoeld bedrijf de specifieke activiteit die tot de lozing van de toxische stoffen aanleiding hadden gegeven stopgezet. De Vlaamse Maatschappij voor Waterzuivering is dan ook van oordeel dat de acute verontreiniging van de Laambeek hiermee is beëindigd. Ter structurele sanering van de Laambeek wordt de bouw van een rioolwaterzuiveringsinstallatie gepland.

Ondertussen werd reeds een aanvang genomen met de noodzakelijke collectorwerken.

Vraag nr. 206
van 13 april 1989
van de heer P. BERBEN

Waterlopen van derde, tweede categorie en niet gerangschikte waterlopen — Slibruiming en grasruiming

Het onderhoud van genoemde waterlopen is van essentieel belang voor het behoud van de produktiviteit en bewerkingsmogelijkheden van vele laaggelegen percelen. De uitvoering van deze werken, om de twee à vijf jaren, veroorzaakt herhaaldelijk betwistingen vooral bij deze waterlopen, die agrarische en „N” en of beschermde gebieden scheiden.

Omwille van de verschillende interpretaties en desiderata van de eigenaars en gebruikers van deze percelen, omwille van de verschillen bij uitvoering, machinaal of met de hand, wens ik volgende vragen aan de Minister voor te leggen.

1. Kan het machinaal ruimen in „N” en beschermde gebieden verboden worden in niet gerangschikte waterlopen of waterlopen van tweede en derde categorie, daar waar waterlopen van eerste categorie,

gelegen in dezelfde gebieden, wel mechanische onderhoudsbeurten kennen en dit op kosten van de Vlaamse Gemeenschap ?

2. Bij de waterlopen die de grens uitmaken tussen de agrarische en de „N” gebieden ontstaan regelmatig conflicten tussen de belangengroepen betreffende de hoogte van de waterstand. Regelmatig worden waterlopen afgedamd om zo hogere waterstanden te creëren. Zijn de landbouwers verplicht abnormale hoge waterstanden (bij voorbeeld 25 cm onder het maaiveld) te aanvaarden, daar waar een abnormale hoge waterstand fataal kan zijn voor de plantengroei, de gezondheid en de hygiëne van de dieren, de wijze van grondbewerking ?
3. Zijn voor machinale onderhoudswerken, kruid- en slibruiming, bouwvergunningen nodig in „N” gebieden ?

Antwoord

In antwoord op zijn vraag kan ik het geachte lid het volgende meedelen.

1. De aanwijzing als N-gebied in een gewestplan betekent dat het betrokken terrein bestemd is voor het behoud, de bescherming en het herstel van het natuurlijk milieu, zonder dat, behalve wat de constructie van gebouwen betreft, door deze aanwijzing zelf verdere maatregelen worden opgelegd.

Bij de keuze van de wijze van uitvoering van onderhoudswerken (machinaal of in handkracht) is men in de eerste plaats afhankelijk van de afmetingen van de waterloop en van zijn waterdiepte. Zo is het praktisch niet mogelijk een waterloop met een bodembreedte van meer dan twee meter en een waterdiepte van meer dan 0,30 meter, zoals dat bij de onbevaarbare waterlopen van de eerste categorie in regel het geval is, nog behoorlijk in handkracht te ruimen. De bestekken betreffende de ruiming van onbevaarbare waterlopen kunnen het gebruik van sommige werktuigen of methoden verbieden in bepaalde waterlopen.

2. De beheerder van een waterloop dient de waterstand zodanig te regelen dat een waterbeheersing wordt verwezenlijkt, volgens het proportionaliteitsbeginsel en in goed nabuurschap, die alle betrokken belangengroepen kan bevredigen.
3. De onderhoudswerken, kruid- en slibruiming zijn niet vergunningsplichtig volgens artikel 44 van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw.

Vraag nr. 207
van 13 april 1989
van de heer H. LAUWERS

Gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke inrichting — Klassebepaling kunstkibaan te 's Gravenwezel (Antwerpen) en afgifte exploitatievergunning

De eerste kunstkibaan in België werd meer dan 25 jaar geleden gebouwd op het domein Casablanca in 's Gravenwezel (nabij Antwerpen). Vorig jaar werd deze

omgebouwd tot een kunstpiste met imitatiesneeuw en in december opengesteld voor het publiek.

Zulk een kunstsneeuwskibaan omvat een koelinrichting met compressoren en een hoogspanningscabine, die veel lawaaihinder veroorzaken ; er wordt een chemisch procédé gebruikt voor het maken van de kunstsneeuw ; er wordt grondwater opgepompt en het smeltwater moet afgevoerd worden of dringt in de grond.

Graag kreeg ik van de Minister antwoord op volgende vragen.

1. Behoort een kunstsneeuwskibaan tot de hinderlijke inrichtingen eerste of tweede klasse ;
2. kan er een exploitatievergunning worden afgegeven voor een hinderlijke inrichting in een gebied dat volgens het gewestplan natuurgebied is ?

Antwoord

In antwoord op zijn vraag kan ik het geachte lid mededelen dat een kunstsneeuwskibaan als zodanig niet voorkomt op de lijst van de als hinderlijk, ongezond of gevaarlijk ingedeelde inrichtingen (hoofdstuk 11, titel 1, Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming). Wel kunnen toebehoren bij dergelijke inrichting, zoals koelinrichtingen of de transformatoren onder de vergunningsplicht vallen.

Wat zijn tweede vraag betreft, wil ik er op wijzen dat elke bevoegde overheid autonoom over de exploitatievergunningen die zij afgeeft, beslist. Indien deze overheid daarbij de dringende stedenbouwkundige bepalingen inzake aanleg- of gewestplannen niet zou in acht nemen kan dit aanleiding geven tot vernietiging van het vergunningsbesluit door de Raad van State.

Vraag nr. 208
van 13 april 1989
van de heer A. DE BEUL

Afvalstoffenbeleid — Maatregelen tegen milieuhinder door de ISVAG-huisvuilverbrandingsinstallatie te Wilrijk en plaatsing installatie voor rookgaswassing

De omwonenden van deze huisvuilverbrandingsinstallatie beklagen zich al geruime tijd over de milieuhinder die veroorzaakt wordt door dit bedrijf.

Uit uw antwoord op mijn vraag nr. 84 van 9 december 1988 maak ik op dat de ISVAG-verbrandingsoven niet over een rookgaszuivering beschikt, die voldoet aan de huidige normen.

In uw antwoord op mijn vraag nr. 140 van 3 februari 1989 lees ik dat u ook niet zinnens bent de plaatsing van een dergelijke rookgaszuivering af te dwingen tegen uiterlijk 31 december 1990, zoals voorzien in het Besluit van de Vlaamse Executieve.

Op welke wijze wilt u deze omwonenden verlossen van deze reeds jarenlange milieuhinder en „het nodige” doen, zoals u bij brief reeds toezegde ?

Antwoord

In antwoord op zijn vraag kan ik het geachte lid het volgende meedelen.

Door de intercommunale ISVAG is bij de OVAM een studie neergelegd om een rookgaswassing te bouwen.

Bij de OVAM is ondertussen een globale studie betreffende de rookgaszuiveringen op bestaande installaties in Vlaanderen in uitvoering.

Deze studie zal voor augustus beëindigd zijn zodat kan gesteld worden welk type gaswassing dient gebouwd te worden.

In functie van de budgettaire mogelijkheden en van de bepalingen in het Afvalstoffenplan, zal dan beslist worden welke huisvuilovens met welke prioriteit van een rookgaswassing dienen voorzien te worden.

Vraag nr. 209
van 13 april 1989
van de heer A. DE BEUL

Natuurbescherming en natuurbehoud — Bescherming Antwerps „Galgeschoor”

Een van de krachtlijnen in uw beleid, gericht op natuurbehoud, is het maximaal vrijwaren van representatieve, bekende natuurgebieden, met behoud van hun eigen patronen en ecologische processen (Mina Plan 2000, blz. 330).

Hoe kan de geachte Minister deze betrachting waar maken, als zijn collega de Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening in de huidige Vlaamse Executieve van oordeel is dat om het even welke beschermingsmaatregel ongedaan kan worden gemaakt „om in te spelen op de nieuwe noden en zich wijzigende toestanden in onze samenleving”.

Ik wil u daarvoor wijzen naar zijn antwoord op mijn vraag nr. 52 van 23 januari 1989 betreffende het Antwerpse „Galgeschoor”.

Antwoord

Ik wil het geachte lid wijzen op het feit dat de juiste tekst van het antwoord van mijn collega van Ruimtelijke Ordening op zijn vraag van 23 januari 1989 luidt als volgt :

„Een bescherming als landschap, de Conventie van Ramsar, en de Europese richtlijnen houden alle mogelijkheden in om in te spelen op de nieuwe noden en zich wijzigende toestanden in onze samenleving, en in de vertaling daarvan op gebied van de ruimtelijke ordening.”

Deze tekst is niet in strijd met de door mij nagestreefde maximale vrijwaring van representatieve natuurgebieden, waarbij uiteraard rekening wordt gehouden met alle facetten van onze samenleving via collegiale beslissingen van de Vlaamse Executieve.

Deze vaststelling houdt geenszins in dat „om het even welke beschermingsmaatregel ongedaan kan worden gemaakt”, maar wel dat de normale afwegingsmechanismen ook moeten spelen in het belang van het natuurbehoud.

Vraag nr. 210
van 13 april 1989
van de heer A. DE BEUL

Waterbeleid — Optimalisatie waterzuivering door R WZI „Ossemeersen” te Gent

Uit uw antwoord op de vraag nr. 55 dd. 28 november 1988 van collega R. Daems verneem ik dat dit zuiveringsstation, dat bestemd is voor 175.000 i.e., momenteel een geraamde belasting van 120.000 i.e. heeft.

In het noorden van de Gentse randgemeente Merelbeke werd reeds voor nagenoeg honderd miljoen geïnvesteerd in collectoren. Deze lozen nog steeds hun afvalwatervracht rechtstreeks in de Schelde omdat de verbinding nog niet is verwezenlijkt.

Kan de geachte Minister mij meedelen wanneer deze verbinding zal verwezenlijkt worden ?

Antwoord

In antwoord op zijn vraag kan ik het geachte lid bevestigen dat het rioolwater van de gemeente Merelbeke, wijk Liedemeersweg, via een in oktober 1987 in gebruik genomen collector wordt verzameld en vooralsnog ongezuiverd in de Schelde wordt geloosd.

De door de Vlaamse Maatschappij voor Waterzuivering opgemaakt studie „AWP-niveau 3” voorziet dat het voornoemde lozingspunt via het collectornet van de stad Gent, verbonden wordt met de rioolwaterzuiveringsinstallatie „Ossemeersen”. Bij de opstelling van de investeringsprogramma’s door de Vlaamse Maatschappij voor Waterzuivering wordt rekening gehouden met een aantal criteria zoals onder meer de waterwinningsgebieden, de stedelijke centra, de natuur- en recreatiegebieden.

De investeringen nodig om het voornoemde lozingspunt met de rioolwaterzuiveringsinstallatie „Ossemeersen” te verbinden zijn niet direct als prioritair te beschouwen zodat de werken niet voorkomen op het investeringsprogramma 1989-1990 van de Vlaamse Maatschappij voor Waterzuivering.

Vraag nr. 211
van 13 april 1989
van de heer A. DE BEUL

Leefmilieubeleid — Toekenning controlebevoegdheid Bestendige Deputatie inzake naleving exploitatievergunning

In een vraaggesprek met de krant „De Gentenaar” (12 april 1989) verklaart directeur Bernaert van de goed uitgebouwde Provinciale Milieudienst van Oost-Vlaanderen onder meer het volgende :

„Het leefmilieubeleid staat of valt met de controle en dat is inderdaad de zwakke schakel in het beleid.

De Bestendige Deputatie heeft wel de bevoegdheid om een vergunning af te geven en daarin strenge uitbatingvoorwaarden op te leggen, maar daarmee houdt haar macht ook op : ze kan er niet op toezien dat die voorwaarden ook nageleefd worden.

Eigenlijk zou het maar logisch zijn dat ze die bevoegdheid krijgt, zodat de Deputatie zelf kan controleren of haar voorwaarden geen dode letter blijven, maar volgens de bestaande wetgeving kan dat niet."

Wat wil de geachte Minister van Leefmilieu ondernemen om bovengenoemde „zwakke schakel" te verstevigen ?

En welk is zijn mening over de door directeur Bernaert geopperde suggestie om de instantie die de vergunning geeft ook de controlebevoegdheid toe te vertrouwen ?

Kan zoiets ook niet gelden voor de gemeentebesturen ?

Antwoord

In antwoord op zijn vraag, heb ik de eer het geachte lid mede te delen dat in het Mina-plan 2000, waarin mijn beleidsvoornemens zijn vermeld, uitdrukkelijk een versterking en herstructurering van de milieucontrolediensten vooropgesteld wordt.

Daarbij is een belangrijke rol voor de provincie- en gemeentebesturen voorzien, waarbij het de bedoeling is de provinciale en gemeentelijke milieumambtenaren onder welbepaalde voorwaarden bepaalde controle- en vaststellingsbevoegdheden toe te bedelen.

Wat de door het geachte lid vermelde provinciale dienst voor de bescherming van het leefmilieu betreft, wil ik er op wijzen dat deze dienst reeds erkend is om bepaalde milieucontroles uit te voeren.

Vraag nr. 212
van 13 april 1989
van de heer A. DE BEUL

Leefmilieu — Uitvoeringsbesluiten inzake milieuvergunningendeceet

In „Knack" van 22 maart jongstleden, en trouwens ook in de Commissie Leefmilieu van de Vlaamse Raad, hebt u verklaard dat de Voorzitter van de Raad van State u verzekerd had dat het advies over het milieuvergunningendeceet „eind deze maand" (maart) op uw kabinet zou liggen.

Is dit inmiddels gebeurd, en werd het reeds voorgelegd aan de Vlaamse Executieve ?

Antwoord

In antwoord op zijn vraag, heb ik de eer het geachte lid mede te delen dat het op 4 juli 1986 gevraagde advies van de Raad van State over het ontwerp van uitvoeringsbesluit houdende nadere regelen betreffende de milieuvergunning op heden 12 mei 1989 nog niet werd ontvangen.

Vraag nr. 213
van 14 april 1989
van de heer F. VERMEIREN

Waterbeleid — Algemeen Waterzuiveringsplan voor bekken Barebeek en Woluwevallei

Uit inlichtingen verstrekt door de Vlaamse Maatschap-

pij voor Waterzuivering blijkt dat zij op systematische manier het luchthavengebeuren inzake waterzuivering onder controle tracht te krijgen.

Daarbij is sprake van een Algemeen Waterzuiveringsplan voor het bekken van de Barebeek en de Woluwevallei, dat zal worden opgesteld. Ook wordt verwezen naar de uitbreidingsplannen voor de luchthaven voor het jaar 2000.

In dit verband vernam ik graag :

1. welke praktische maatregelen reeds overwogen worden om het probleem van de waterzuivering op de luchthaven onder controle te krijgen ?
2. Wordt er rekening gehouden in het Algemeen Waterzuiveringsplan voor het bekken van de Woluwe met de plannen van de Brusselse Executieve om over te gaan met de aanleg te Oudergem van een wachtbekken om een einde te stellen aan de wateroverlast ? Welke contacten werden in verband met de Woluwevallei reeds gelegd met de Brusselse verantwoordelijke overheid ?
3. Werd de Vlaamse Waterzuiveringsmaatschappij reeds door de Regie der Luchtwegen benaderd met het oog op de uitbreiding van de luchthaven met het oog op het jaar 2000 ?
4. Welke werken zijn op de luchthaven voorzien om de afvalwaters te zuiveren ?

Antwoord

In antwoord op zijn vragen, heb ik de eer het geachte lid mede te delen dat, ter inventarisering van de afvalwaterproblemen in beschouwd gebied, door de Vlaamse Maatschappij voor Waterzuivering een bemonsteringscampagne van de belangrijke lozingspunten werd opgezet. Deze campagne zal eerlang beëindigd worden. Het overslagstation van de brandstofleveranciers werd per lozingspunt vergund. Eerlang zullen door de Vlaamse Maatschappij voor Waterzuivering lozingsvergunningen afgegeven worden voor de Technische Diensten van Sabena en voor de twee cateringbedrijven „Sabena" en „Belgavia". Met betrekking tot het sanitair afvalwater van de vliegtuigen en de beschikbare antivriesmiddelen worden nog testen uitgevoerd. De resultaten van deze testen zijn vooralsnog niet beschikbaar.

In het door de Vlaamse Maatschappij voor Waterzuivering opgemaakte Algemeen Waterzuiveringsplan voor de Woluwevallei wordt geopteerd voor één zuiveringsinstallatie te Machelen. Deze installatie zou alle afvalwaters van zowel het Brusselse als het Vlaamse Gewest verwerken.

Het collectornet van de Woluwe voorziet echter geen enkele scheiding van regenwater en afvalwater. Het gestelde probleem inzake wateroverlast is evenwel een aangelegenheid die in eerste instantie tot de gemeentelijke bevoegdheid behoort.

Met betrekking tot de sanering van de Zenne en de Woluwe kan ik het geachte lid meedelen dat ik reeds een concreet ontwerp van overeenkomst tussen het Vlaamse en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest heb uitgewerkt.

Dit ontwerp wordt eerstdaags aan de Vlaamse Executieve voor principiële goedkeuring voorgelegd als basis voor verdere onderhandelingen met het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

Verder kan ik het geachte lid bevestigen dat met het oog op de eventuele uitbreiding van de luchthaven de Regie der Luchtwegen inderdaad reeds contacten met de Vlaamse Maatschappij voor Waterzuivering had. Definitieve plannen in dit verband werden tot dusver evenwel nog niet overgemaakt.

Tenslotte kan ik het geachte lid mededelen dat volgens de in uitvoering zijnde „AWP-niveau 3”-studie van de Vlaamse Maatschappij voor Waterzuivering de afvalwaters van de deelgemeente Melsbroek evenals deze van de luchthaven die naar die deelgemeente Melsbroek afvloeien naar een eerste nog te voorziene rioolwaterzuiveringsinstallatie zouden worden afgevoerd. De rioolwaters van de deelgemeente Zaventem evenals deze van de luchthaven die richting Zaventem stromen zouden dan, zoals deze van het hele Woluwebekken, naar het te Machelen geplande zuiveringsstation worden afgevoerd.

Vraag nr. 215
van 17 april 1989
van de heer J. CUYVERS

Afvalstoffenbeleid — Verwerking ziekenhuisafval en controle

Besmette afvalstoffen afkomstig van ziekenhuizen dienen volgens de wet op de ziekenhuizen van 23 december 1963 verbrand te worden.

Graag verneem ik van de geachte Minister :

1. hoeveel Vlaamse ziekenhuizen beschikken over een eigen verbrandingsinstallatie en in welke mate die eigen verbrandingsinstallaties nog beantwoorden aan de strengste normen inzake de bestrijding van luchtverontreiniging ?
2. Hoeveel ziekenhuizen hun besmette afvalstoffen laten verbranden door externe diensten en in welke mate beantwoorden deze externe diensten aan de wetgeving inzake verbranding van besmet afval ?
3. In welke mate is de verbranding van besmette afvalstoffen door uw bevoegde diensten de laatste vijf jaar gecontroleerd geworden en welke saneringsmaatregelen heeft u ondertussen genomen ?

Antwoord

De wet der ziekenhuizen dd. 23 december 1963 en meer specifiek het koninklijk besluit van 23 oktober 1964 tot bepaling van de normen die door ziekenhuizen en hun diensten moeten worden nageleefd, bepaalt in punt A van de bijlage Algemene Normen die op al de inrichtingen toepasselijk zijn, meer specifiek onder punt 1 architectonische normen punt A.

Normen voor de algemene hygiëne der gebouwen punt 1.3 dat vaste afval inzonderheid keukenafval moet in hermetisch gesloten recipiënten worden weggevoerd, terwijl bevuilde en besmette verbandmiddelen verplicht moeten worden verbrand.

Deze wetgeving is niet van toepassing op gesloten psychiatrische inrichtingen, op medisch pedagogische inrichtingen en op inrichtingen uitsluitend bestemd om bejaarden of kinderen te herbergen.

Tevens is deze wetgeving niet van toepassing op de medische inrichting van het Ministerie van Landsverdediging .

Voornoemd koninklijk besluit bepaalt niet waar en onder welke omstandigheden deze bevuilde en besmette verbandmiddelen moeten worden vernietigd. Eveneens wordt niet bepaald wat als besmet moet worden beschouwd.

Van de 217 ziekenhuizen in het Vlaamse Gewest (145 acute ziekenhuizen, 40 psychiatrische ziekenhuizen, 32 chronische ziekenhuizen) zijn er in totaal 35 ovens (27 in de acute ziekenhuizen, vier in de psychiatrische en vier in de chronische ziekenhuizen) in eigen beheer vergund in het kader van het decreet van 2 juli 1987 betreffende het beheer van afvalstoffen.

Uit metingen uitgevoerd op ovens kan worden afgeleid dat

- het afval niet altijd volledig wordt verbrand, wat blijkt uit de waarden van de uitbrand en de droge vergistbare bestanddelen in de assen ;
- de emissies tengevolge van een slechte verbranding en de afwezigheid van een rookgaszuiveringsinstallatie, veelal te hoog zijn.

21 procent van het totale geproduceerde ziekenhuisafval (besmet en niet-besmet afval) wordt door derden verwerkt.

Tot op heden is nog niet bepaald wat binnen het totale pakket van ziekenhuisafval als besmette afval moet worden beschouwd. Een specifieke gewestelijke regeling omtrent de vernietiging van besmet ziekenhuisafval werd tot heden niet opgesteld.

Uiteraard gelden wel alle normen die in het kader van bestaande wetten en decreten via exploitatievergunningen werden opgelegd.

Tenslotte kan ik het geachte lid mededelen dat een specifiek besluit inzake de verwijdering van ziekenhuisafval bij OVAM voorbereid wordt.

Het zal zo mogelijk nog voor het zomerreces aan de Vlaamse Executieve ter beslissing voorgelegd worden.

Vraag nr. 216
van 18 april 1989
van de heer M. DIDDEN

Tewerkstelling minder-validen — Stand van zaken in Vlaamse Administratie

In het kader van de tewerkstelling van minder-validen bestaat er zowel in de openbare als in de privé-sector een verplichting om een minimum aantal gehandicapten tewerk te stellen, zulks op basis van de wet van 16 april 1964 betreffende de sociale reclassering van minder-validen. Het is mij bekend dat in de nationale besturen besluiten zijn genomen in verband met de tewerkstelling in de openbare sector. In het algemeen

zijn deze besluiten trouwens vrij behoorlijk nageleefd, zodat de nationale overheid de globale tewerkstellings-quota voor minder-validen in de rijksbesturen en in de instellingen van openbaar nut realiseert.

Gaarne had ik vernomen hoe het in de diverse besturen van de Vlaamse Gemeenschap op dit stuk is gesteld ?

Welke besluiten zijn in dit verband voor de openbare sector in Vlaanderen getroffen en wat is hiervan het resultaat ?

NB. : Deze vraag werd gesteld aan alle Gemeenschapsministers.

Antwoord

In antwoord op zijn vraag deel ik het geachte lid mede dat een gecoördineerd antwoord zal worden verstrekt door de Gemeenschapsminister bevoegd voor het Openbaar Ambt.

Vraag nr. 217
van 21 april 1989
van de heer L. VANHORENBEEK

OVAM — Kapitaalinbreng in de NV Indaver

Voor 1986 werd 170 miljoen Belgische frank vastgelegd om OVAM 32 procent deelname in het kapitaal van de NV Indaver te bezorgen. Voor de periode 1986-1990 dacht men ongeveer tachtig miljoen nodig te hebben, rekening houdende met de te verwachten bijkomende investeringen.

Graag zouden wij van de geachte Minister vernemen :

1. hoeveel is de exacte kapitaalinbreng voor de periode 1986-1990 ;
2. welke zijn de te verwachten bijkomende investeringen ;
3. OVAM heeft ook een controlerende functie. Hoe kan OVAM deze controle objectief uitoefenen als zij voor meer dan 1/3 participeert in dit bedrijf ?

Antwoord

In antwoord op zijn vraag, kan ik het geachte lid meedelen wat volgt.

1. De OVAM participeert op dit ogenblik voor 258.750.000 frank in het eigen kapitaal van Indaver dat thans 866.575.000 frank bedraagt. Haar aandeel belooft dus 29,8 procent en haar stemrecht is beperkt tot twintig procent. OVAM bracht bij de oprichting 171.750.000 frank in en op 10 december 1987 nog eens 87.000.000 frank.

In 1989 wordt geen bijkomende kapitaalinbreng vanwege OVAM voorzien.

2. De daartoe aangestelde ambtenaren van de Dienst Toezicht en Vergunningen, oefenen autonoom toezicht uit op de naleving van de bepalingen van het afvalstoffendecreet.

Deze Dienst en zijn ambtenaren zijn op generlei wijze bij het beheer van Indaver NV betrokken.

Er is geen enkele aanwijzing voorhanden dat zij hun taak niet objectief zouden uitoefenen.

Vraag nr. 218
van 21 april 1989
van de heer G. JANZEGERS

Natuurbehoud en landinrichting — Eventuele aanleg van een hoogspanningslijn te Diest

Een aantal bewoners van de Diestse deelgemeenten Deurne, Engsbergen en Molenstede maakt zich zorgen omtrent de eventuele aanleg van een hoogspanningsleiding, die een vermogen zou hebben van 150.000 volt. Zij vernamen dit plan via een openbaar onderzoek de commode et incommodo.

Deze nieuwe leiding moet Diest met de Antwerpse gemeente Meerhout verbinden. Volgens de elektriciteitsmaatschappij EBES zou ze nodig zijn om de bestaande problemen inzake stroomvoorziening weg te werken om te voorzien in de stijgende vraag naar elektriciteit.

De bedreigde bevolking ziet het echter anders. Op een protestvergadering op 14 april jongstleden beschouwden zij deze geplande aanleg, die nota bene zou komen op veertig meter naast de bestaande leiding, als een directe aanslag op hun leefomgeving. Sommigen zullen de kabels boven hun dak krijgen, waarbij ze de weerslag van het hoogspanningsveld vrezen. Er is sprake van onteigeningen die 29 inwoners zouden treffen en van de verminking van een waardevol natuurgebied. Er vielen bittere woorden over het begrip „openbaar nut” waarbij dan naar de zin van het „openbaar onderzoek de commode et incommodo” gevraagd wordt. Deze bitterheid is niet zonder grond gelet op de antwoorden van de geachte Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting op de vraag nr. 58 van 3 februari 1989 van de heer André De Beul en op de vraag nr. 74 van 14 februari 1989 van mezelf betreffende de mogelijkheden geboden door artikel 20 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de Gewestplannen. In dit artikel rechtvaardigt „de vaststelling van de bevordering van het openbaar belang uitzonderingen inzake bouwwerken voor openbare diensten en gemeenschapsvoorzieningen”. . . Zo een artikel maakt brandhout van de eventuele protesten van een lokale bevolking of een lokaal (gemeente)bestuur !

In een open brief aan de arrondissementale parlementairen dringt het „Comité van Verontwaardigde en Verontruste Diestenaars” aan niet alleen op een negatief advies maar ook op een gesprek tussen alle betrokkenen om te komen tot een aanvaardbaar alternatief.

Graag vernam ik van de geachte Gemeenschapsminister over welke middelen hij beschikt om in dit geval het leefmilieu, de natuur en de landinrichting van de bedreigde streek te vrijwaren ? Tevens zou ik ook willen vernemen welke de mogelijke nadelige gevolgen zijn voor de bevolking, de landbouw en het milieu van de aanleg van hoogspanningslijnen (hoogspanningsveld, lawaaihinder, gebruik giftige verfsorten, . . .) ?

Antwoord

Ik kan het geachte lid mededelen dat de elektriciteitsvoorziening in het algemeen en de aanleg van hoogspanningsleidingen in het bijzonder, het voorwerp uitmaken van een specifieke regeling (de wet van 10 maart 1925 op de elektriciteitsvoorziening).

Met betrekking tot de aanleg van bedoelde leidingen is geen specifieke leefmilieureglementering voorhanden. De voornaamste van de door het geachte lid geïndiceerde aspecten worden overigens onderzocht in het kader van de bouwvergunningaanvraag.

P. DEWAELE
GEMEENSCHAPS MINISTER VAN CULTUUR

Vraag nr. 103
van 18 april 1989
van de heer M. DIDDEN

Tewerkstelling minder-validen — Stand van zaken in Vlaamse Administratie

In het kader van de tewerkstelling van minder-validen bestaat er zowel in de openbare als in de privé-sector een verplichting om een minimum aantal gehandicapten tewerk te stellen, zulk op basis van de wet van 16 april 1964 betreffende de sociale reclassering van minder-validen. Het is mij bekend dat in de nationale besturen besluiten zijn genomen in verband met de tewerkstelling in de openbare sector. In het algemeen zijn deze besluiten trouwens vrij behoorlijk nageleefd, zodat de nationale overheid de globale tewerkstellingsquota voor minder-validen in de rijksbesturen en in de instellingen van openbaar nut realiseert.

Gaarne had ik vernomen hoe het in de diverse besturen van de Vlaamse Gemeenschap op dit stuk is gesteld ?

Welke besluiten zijn in dit verband voor de openbare sector in Vlaanderen getroffen en wat is hiervan het resultaat ?

NB. : Deze vraag werd gesteld aan alle Gemeenschapsministers.

Antwoord

In antwoord op bovengenoemde vraag heb ik de eer het geachte lid te verwijzen naar het gecoördineerd antwoord dat zal verstrekt worden door de heer L. Van den Bossche, Gemeenschapsminister van Binnenlandse Aangelegenheden en Openbaar Ambt.

D. COENS
GEMEENSCHAPS MINISTER VAN ONDERWIJS

Vraag nr. 56
van 10 april 1989
van de heer A. LARIDON

ARGO — Uitvoering politiek akkoord

In verband met de financiering werd in het politiek akkoord betreffende de ARGO het volgende overeengekomen :

„Als nieuw initiatief zal binnen elk net en niveau een solidariteitsmechanisme geschapen worden, namelijk een afwijkingsmechanisme ten belope van één procent per niveau dat gecompenseerd zal worden op het aanbod organiseerbare en subsidieerbare lestijden. De één procent kan worden aangewend over het geheel van de niveaus, en voor zover budgettair neutraal.”

Mag ik van de geachte Gemeenschapsminister vernemen of hij intussen reeds maatregelen heeft uitgewerkt om aan dit punt van het politiek akkoord een praktische uitvoering te geven ?

Antwoord

Als antwoord kan ik het geachte lid mededelen dat eerlang een ontwerp van decreet betreffende het onderwijs zal neergelegd worden in de Vlaamse Raad waarbij onder andere uitvoering zal worden verleend aan dit deelaspect van het politiek akkoord omtrent de ARGO van 9 november 1988.

Vraag nr. 57
van 10 april 1989
van de heer A. LARIDON

ARGO — Uitvoering politiek akkoord

In verband met de financiering werd in het politiek akkoord betreffende de ARGO het volgende overeengekomen :

„Ter ontlasting van de begroting voor de scholen en de scholengroepen van het Gemeenschapsonderwijs, wordt :

— het stelsel van de sociale voordelen herzien.”

Mag ik van de geachte Gemeenschapsminister vernemen hoever het met dit onderdeel van het akkoord staat en of de ondergeschikte besturen reeds onderrichtingen hieromtrent ontvangen hebben ?

Antwoord

Als antwoord ben ik zo vrij te verwijzen naar mijn antwoord verstrekt op de parlementaire vraag nr. 56 van 10 april 1989, gesteld door het geachte lid.

Vraag nr. 58
van 10 april 1989
van de heer A. LARIDON

ARGO — Beperkte kern van meester-, vak- en dienstpersoneel

In het politiek akkoord betreffende de ARGO werd onder meer het volgende overeengekomen :

„In de scholen en scholengroepen van het Gemeenschapsonderwijs zal een beperkte vaste kern vastbenoemd meester-, vak- en dienstpersoneel binnen de gegeven budgettaire middelen voorzien worden.”

Mag ik van de geachte Gemeenschapsminister vernemen of er reeds een aanvang gemaakt werd met de uitvoering van dit onderdeel van het politiek akkoord ?

Antwoord

Ik deel het geachte lid mede dat eerlang een ontwerp van decreet betreffende het onderwijs zal neergelegd worden in de Vlaamse Raad waarbij onder andere uitvoering zal worden verleend aan dit deelaspect van het politiek akkoord omtrent de ARGO van 9 november 1988.

Vraag nr. 59
van 10 april 1989
van de heer A. LARIDON

ARGO — Personeelsformatie

Naar ik verneem zou de personeelsformatie en personeelsomkadering de overheveling noodzakelijk maken van ongeveer vierhonderd personeelsleden van de administratie van het departement onderwijs naar de administratie van de ARGO.

Mag ik van geachte Gemeenschapsminister vernemen :

1. of deze overhevelingsoperatie reeds een aanvang heeft genomen ?
2. Zo ja, hoeveel personeelsleden werden reeds overgeheveld ?
3. Welke criteria worden hier gehanteerd bij de overheveling van de personeelsleden ?
4. Wordt het personeel de keuze gelaten ofwel op het departement onderwijs te blijven ofwel te opteren voor overheveling naar de ARGO ?

Antwoord

Als antwoord op zijn vraag deel ik het geachte lid mede dat het personeel van het Ministerie van Onderwijs thans nog niet is overgeheveld naar de Vlaamse Gemeenschap.

In deze omstandigheden is het niet mogelijk vooralsnog de overhevelingsprocedure van ambtenaren naar de administratie van de ARGO op te starten.

Vraag nr. 60
van 10 april 1989
van de heer A. LARIDON

ARGO — Uitvoering politiek akkoord

In verband met de financiering werd in het politiek akkoord betreffende de ARGO het volgende overeengekomen :

„Ter ontlasting van de begroting voor de scholen en de scholengroepen van het Gemeenschapsonderwijs, wordt :

- de gratuiteit van het vrije-keuze vervoer in het basisonderwijs verzekerd ;
- de kosten van het normaal vervoer door de Vlaamse Executieve overgenomen met evenredige vermindering van de werkingskredieten.”

Mag ik van de geachte Gemeenschapsminister vernemen hoever het hier staat met de praktische uitvoering van dit bepaald onderdeel van het politiek akkoord betreffende de ARGO ?

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid ter kennis te brengen dat eerlang een ontwerp van decreet betreffende het onderwijs zal neergelegd worden in de Vlaamse Raad waarbij uitvoering zal verleend worden aan het politiek akkoord omtrent de ARGO van 9 november 1988 wat de gratuiteit van het vrije-keuze vervoer in het basisonderwijs betreft.

Met betrekking tot het tweede gedeelte van zijn vraag deel ik het achtbaar lid mede dat wanneer de begroting 1990 in de Vlaamse Raad is goedgekeurd, de kredieten voor de ARGO zullen vastgelegd worden. Tegelijkertijd kan dan ook uitvoering worden verleend aan dit onderdeel van het politiek akkoord.

Vraag nr. 61
van 10 april 1989
van de heer A. LARIDON

ARGO — Uitvoering politiek akkoord

In verband met de financiering werd in het politiek akkoord betreffende de ARGO het volgende overeengekomen :

„Ter ontlasting van de begroting voor de scholen en de scholengroepen van het Gemeenschapsonderwijs, wordt :

- de begeleiding van de werkingsmiddelen bij een openbare kredietinstelling (OKI) toegelaten.”

Mag ik van de geachte Gemeenschapsminister vernemen of het in dit verband reeds tot een akkoord gekomen is met de centrale raad van de ARGO en of de Gemeenschapsminister hierover reeds onderrichtingen hebben gekregen ?

Antwoord

Hierbij deel ik het geachte lid mede dat krachtens artikel 35, 7° van het bijzonder decreet van 19 december 1988 betreffende de Autonome Raad voor het Gemeenschapsonderwijs de centrale raad autonoom bevoegd is om de beschikbare financiële middelen van de ARGO te beleggen bij de openbare kredietinstellingen.

Bijgevolg dient er geen akkoord ter zake gesloten te worden met de Gemeenschapsminister van Onderwijs.

Verder wens ik de aandacht van het geachte lid te vestigen op het feit dat de verdeling van de werkingsmiddelen over de scholen en de scholengroepen van het gemeenschapsonderwijs gebeurt door de centrale raad van de ARGO.

Een voorafname van 25 procent op deze werkingsmiddelen is voorzien maar de voorafgenomen reserve dient aangewend te worden volgens een bestedingsplan in uitvoering van het door de Vlaamse Executieve per item vastgelegd boekhoudkundig plan.

Vraag nr. 62
van 10 april 1989
van de heer A. LARIDON

ARGO — Uitvoering politiek akkoord

In verband met de financiering werd in het politiek akkoord betreffende de ARGO het volgende overeengekomen :

„Waar dit thans nog niet het geval is wordt de vrije keuze in de normen opgenomen. Waar dit wel al gebeurd is wordt dit stelsel verfijnd. In afwachting waarborgt de Vlaamse Executieve, op voordracht van het betrokken onderwijsnet, de vrije keuze.

Bijzondere aandacht zal hierbij uitgaan naar het verzekeren van een volwaardig pedagogisch aanbod voor deze scholen en afdelingen waarvoor nog geen specifiek reglement bestaat (bij voorbeeld taalscholen, scholen in de BSD).”

Mag ik van de geachte Gemeenschapsminister vernemen welke maatregelen hij intussen heeft genomen om dit punt van het politiek akkoord in de praktijk uit te voeren ?

Antwoord

In antwoord op zijn vraag deel ik het geachte lid mede dat het door hem opgeworpen probleem kan worden opgelost door de toepassing van één procent en de 0,25 procent regel ten behoeve van alle netten en alle niveaus indien er in de mate kan aangetoond worden dat de vrije-keuze (artikel 4 van de Schoolpactwet) niet verzekerd is.

Daarenboven dient erop gewezen dat bij toepassing van artikel 3, § 3 van de Schoolpactwet in individuele gevallen in het secundair onderwijs afwijkingen kunnen toegestaan worden op de rationalisatienormen. Ook met toepassing van deze bepaling kan de vrije-keuze worden gegarandeerd.

Vraag nr. 63
van 10 april 1989
van de heer A. LARIDON

ARGO — Uitvoering politiek akkoord

In verband met de financiering werd in het politiek akkoord betreffende de ARGO het volgende overeengekomen :

„Een bijzonder rollend fonds werd geopend ten behoeve van alle netten en alle niveaus. Het volume van dit fonds is bepaald op 0,25 procent van de organiseerbare en subsidieerbare lestijden. Dit fonds wordt jaarlijks gespijsd tot op het niveau van het voormeld percentage. De aanwending van dit fonds gebeurt op beslissing van de Vlaamse Executieve, in functie van crisissituaties met het zicht op een oplossing.”

Mag ik van de geachte Gemeenschapsminister vernemen welke maatregelen hij intussen heeft getroffen in uitvoering van dit onderdeel van het politiek akkoord van de ARGO ?

Antwoord

Hierbij deel ik het geachte lid mede dat eerlang een ontwerp van decreet betreffende het onderwijs zal neergelegd worden in de Vlaamse Raad waarbij onder andere uitvoering zal worden verleend aan dit deelaspect van het politiek akkoord omtrent de ARGO van 9 november 1988.

Vraag nr. 67
van 21 april 1989
van de heer A. LARIDON

Schriftelijk onderwijs — Opvulling vacature inspectiekorps en aanwervingsvoorwaarden

Naar ik verneem is er een vacature voor de betrekking van inspecteur schriftelijk onderwijs.

Mag ik van de geachte Minister vernemen of het juist is dat die vacante betrekking niet meer of niet meer uitsluitend toegankelijk zal gesteld worden voor de leerkrachten van het schriftelijk onderwijs van de Vlaamse Gemeenschap ?

Antwoord

In antwoord op zijn voormelde vraag kan ik het geachte lid bevestigen dat er naar aanleiding van de openstelling van een inspecteur voor het schriftelijk onderwijs met ingang van 1 januari 1988 een vacature ontstaan is in het inspectiekorps van het schriftelijk onderwijs die tot dusver nog niet opgevuld werd.

Momenteel is een onderzoek gaande naar het profiel van de inspecteur schriftelijk onderwijs waarvoor de aanwervingsvoorwaarden dienen geconcretiseerd . in een Executievebesluit ter zake.

Deze aanwervingsvoorwaarden dienen eventueel aangepast in functie van de mogelijke vernieuwde doelstelling van het afstandsonderwijs, aangezien hierbij ook gedacht wordt aan cursussen met het oog op de ontwikkeling van de persoonlijkheid (betere sociale-, culturele en beroepsintegratie). Naast de onderwijsdeskundige dient in die optiek ook gedacht aan onder meer de sociaal pedagoog, de mediadeskundige en mogelijk nog anderen.

Vraag nr. 68
van 21 april 1989
van de heer A. LARIDON

Schriftelijk onderwijs — Pedagogische begeleiding leraren-correctoren

Mag ik in verband met het toezicht op de pedagogische begeleiding van de leraren-correctoren van de betrokken vakken van de geachte Minister vernemen of hij de mening toegedaan is dat de directeur van de Dienst Schriftelijk Onderwijs de nodige deskundigheid en onderwijservaring heeft op het niveau hoger secundair onderwijs om de verantwoordelijkheid van bovenvermelde taken op zich te nemen ?

Of moet „onder de verantwoordelijkheid van” verstaan worden dat hij die begeleiding en dat toezicht laat uitoefenen door personeelsleden van de Dienst Schriftelijk Onderwijs ?

Antwoord

De Dienst Schriftelijk Onderwijs evolueert naar multimediaal afstandsonderwijs. Naast de oorspronkelijke schoolse vakken worden nu ook cursussen geconcipeerd waarvan de leerstof buiten het schoolse domein en buiten het niveau van lager secundair en hoger secundair onderwijs ligt.

Deze evolutie zal in de toekomst nog uitbreiden en nog sterker geprofileerd worden.

In afwachting — en om de Dienst Schriftelijk Onderwijs verder naar behoren te laten functioneren —, werd de controlerende, pedagogische opdracht toevertrouwd aan de Directeur van de Dienst, die zo bereidwillig was om — naast zijn algemene coördinerende functie — deze taak ook nog op zich te nemen.

Deze tussentijdse oplossing zal binnen afzienbare tijd vervallen. Na het vooropgestelde onderzoek met betrekking tot het profiel van de inspecteurs, zal de vacante plaats immers kunnen open verklaard worden.

Vraag nr. 70
van 21 april 1989
van de heer E. BALDEWIJNS

Gemeenschapsonderwijs — Toepassing artikel 20 van het koninklijk besluit van 22 maart 1969 inzake vrijstelling van diploma

Het komt meer voor dat personeelsleden in het Gemeenschapsonderwijs ingevolge het artikel 20 van het koninklijk besluit van 22 maart 1969 een vrijstelling van diploma krijgen wat hen toelaat in het hoger secundair onderwijs les te geven met een diploma dat niet aan de normale gestelde eisen voldoet. Wel is het zo dat de beslissing over deze vrijstelling soms laat uitblijft waardoor de betrokken personeelsleden nogal eens nalaten hun kandidatuur voor een nieuw schooljaar te stellen of geen melding maken van het nummer van het ambt waarin zij fungeren maar waarvan zij veronderstellen het bekwaamheidsbewijs niet te bezitten.

Kan het nu zijn, mijnheer de Minister, dat nadat de betrokkenen deze vrijstelling bekomen zij ook met terugwerkende kracht het aantal kandidaturen kunnen laten aanpassen. Wordt dit eventueel ambtshalve uitgevoerd tengevolge van de toekenning van de vrijstelling van diploma's?

Antwoord

Kandidaten voor een tijdelijk wervingsambt die in het bezit zijn van drie opeenvolgende afwijkingen, voor hetzelfde ambt en hetzelfde niveau, zoals bedoeld in artikel 20 van het koninklijk besluit van 22 maart 1969, kunnen worden opgenomen in de lijst van de kandidaten voor een tijdelijk wervingsambt in het Gemeenschapsonderwijs.

Hiervoor is het evenwel noodzakelijk dat de kandidaat, overeenkomstig artikel 24 van het koninklijk besluit van 22 maart 1969, op regelmatige wijze een aanvraag indiende voor het ambt, waarvoor de definitieve vrijstelling op het bezit van de vereiste bekwaamheidsbewijzen werd verkregen.

In overeenstemming hiermee wordt voor de betrokken kandidaten met terugwerkende kracht een correctie van het aantal kandidaturen doorgevoerd vanaf de datum van het in werking treden van het koninklijk besluit tot toekenning van de bedoelde vrijstelling en mits voor de in aanmerking komende schooljaren een geldige kandidatuur voor het ambt van de vrijstelling werd ingezonden.

Indien deze voorwaarden vervuld zijn, gebeurt deze aanpassing ambtshalve of eventueel na eenvoudig verzoek van de kandidaat.

L. VAN DEN BOSSCHE
GEMEENSCHAPS MINISTER VAN
BINNENLANDSE AANGELEGENHEDEN EN
OPENBAAR AMBT

Vraag nr. 55
van 13 april 1989
van de heer A. DE BEUL

Administratief toezicht — Taalgebruik door de gemeentemantatarissen in de Brusselse randgemeenten

Ik moge de geachte Minister in verband met de boven vernoemde vraag verzoeken te willen antwoorden op de volgende bij komende vragen.

1. Hoe is het mogelijk na te gaan dat het taalgebruik in de randgemeenten, gelet op het besloten karakter van de vergadering van het Schepencollege, overtreden wordt, des te meer daar de notulen in het Nederlands worden opgesteld? Dat er geen toegevoegde schepen bestaat is mij wel bekend, doch artikel 3 van de wet van 9 augustus 1988, waarbij artikel 2 van de Gemeentewet met een artikel 2bis wordt aangevuld spreekt in de alinea's 4 en 5 wel van toevoeging en toewijzing van schepenen, doch weliswaar niet in de zin van een speciale toevoeging. Niettemin blijft de vraag gesteld hoe de overtredingen van de taalwet zullen worden vastgesteld?
2. Artikel 89, tweede lid van de Gemeentewet zou in strijd zijn met artikel 3bis van de Grondwet, indien daaruit mag afgeleid worden dat de debatten in het College in het Frans mogen geschieden, als de beslissingen maar in het Nederlands genomen worden.

Kan artikel 89, tweede lid van de Gemeentewet artikel 3bis van de Grondwet ongedaan maken?

3. Hoe kan artikel 3bis van de Grondwet nageleefd worden wanneer de tussenkomsten in de gemeenteraad ongestraft in het Frans mogen gebeuren in de randgemeenten? Hoe zal het bewijs bijgebracht worden?
4. Hoe kan de geachte Minister staande houden dat de Raad van State noch over directe of indirecte sancties uitspraak heeft gedaan, terwijl in het arrest nr. 23.282 inzake Sint-Genesius-Rode uitdrukkelijk vermeld wordt: „De verplichtingen van de wet van 1963 gelden derhalve ook voor overheden en politieke mandatarissen, wat overigens nog blijkt uit de bewoordingen van artikel 57 van de gecoördineerde wetten, waar met sancties gedreigd wordt niet alleen tegen ambtenaren (fonctionnaires) maar ook tegen

gezagsdragers (dépositaires de l'autorité publique) die de taalwet zouden hebben overtreden."

Hetzelfde vindt men ook terug in de andere arresten. Welke betekenis moet men hechten aan de „considerans" van de arresten van de Raad van State ?

Het wil mij voorkomen dat men toch in een omzendschrijven kan schrijven dat wie de taalwet overtreedt zich blootstelt aan sancties. Dit is een totaal vrijblijvende zinsnede die de Minister toelaat alles af te wegen, hoewel, wat er in de randgemeenten gebeurt, moeilijk verschoonbaar is.

Antwoord

Ingevolge de wet van 9 augustus 1988, tot wijziging van de gemeentewet, de gemeentekieswet, de organieke wet betreffende de Openbare Centra voor Maatschappelijk Welzijn, de provinciewet, het Kieswetboek, de wet tot regeling van de provincieraadsverkiezingen en de wet tot regeling van de gelijktijdige parlements- en provincieraadsverkiezingen, in het bijzonder artikel 8 werd in artikel 89 van de gemeentewet tussen het eerste en tweede lid een nieuw lid toegevoegd :

„De vergaderingen van het College van Burgemeester en Schepenen zijn niet openbaar. Alleen de beslissingen worden opgenomen in de notulen en in het register van de beraadslagingen bedoeld in artikel 112 : alleen de beslissingen kunnen rechtsgevolgen hebben". Zoals reeds vroeger werd benadrukt, is dit niets anders dan de wettelijke bevestiging van de hieromtrent bestaande uitspraak van de Raad van State. Het was voordien een gangbare praktijk dat enkel de beslissingen in de notulen worden opgenomen en rechtsgevolgen kunnen hebben.

Die beslissingen mogen alleen maar opgenomen worden in de taal van het taalgebied waarin de gemeente gelegen is. Wat de vaststelling van inbreuken betreft, is het duidelijk dat de toezichthoudende overheid van al haar ter beschikking staande middelen kan gebruik maken om de geldigheid van de handelingen na te gaan.

2. Het spreekt vanzelf dat een wet de Grondwet niet kan wijzigen. Anderzijds moeten alle wetten geacht worden conform de Grondwet gestemd te zijn.

De toetsing aan de Grondwet is slechts mogelijk, in de huidige stand van de Grondwet, voor de artikelen 6, 6bis en 17 van de Grondwet, door het Arbitragehof.

3. Ik verwijs, voor wat het derde onderdeel van de vraag betreft, naar mijn antwoorden sub 1 en sub 2 en mijn antwoord op de vraag nr. 32 van 20 februari 1989 van het geachte lid.
4. Mijn antwoord op vraag nr. 32 van het geachte lid heeft nooit de bedoeling gehad te beweren dat er in de consideransen van de arresten van de Raad van State geen sprake zou zijn van de sancties voorzien in het artikel 57 van de gecoördineerde wetten inzake het gebruik van de talen in bestuurszaken. Dit doet echter geen afbreuk aan de vaststelling dat er in dit verband nog niet een sanctie is uitgesproken.

Het geachte lid wil ik er verder op wijzen dat in dit verband ook het arrest van het Arbitragehof van 26 maart 1986, inzake het beroep tot vernietiging van het decreet van de Franse Gemeenschap van 26 juni 1984, interessante gegevens bevat.

Vraag nr. 56

van 13 april 1989

van de heer L. VANHORENBEEK

Informatieve briefwisseling — Gemeentelijk onderwijs

Mag een gemeenteraadslid zijn begrotingsvoorstellen betreffende het gemeentelijk onderwijs bij brief meedelen aan het schoolhoofd van de gemeenteschool ?

Is het een gemeenteraadslid toegelaten aan het schoolhoofd te vragen deze brief onder de leerkrachten te laten verspreiden ?

Indien het antwoord op beide vragen negatief zou zijn, zou ik graag een verduidelijking krijgen van de rechten en de plichten van een gemeenteraadslid betreffende de briefwisseling met de gemeentelijke scholen. Worden er desbetreffend ook sancties voorzien, wanneer een gemeenteraadslid zich niet strikt zou houden aan de wettelijke beschikkingen ?

Antwoord

Op de door het geachte lid respectievelijk gestelde vragen kunnen de hierna volgende antwoorden worden verstrekt.

1. Een gemeenteraadslid kan niet worden belet brieven te richten, die onder meer kunnen handelen over zijn begrotingsvoorstellen, aan het hoofd van de gemeenteschool.
2. Het is een gemeenteraadslid in die hoedanigheid niet toegelaten welkdanige opdracht ook te geven aan gemeentepersoneel. Bij toepassing van artikel 90 van de Gemeentewet komt deze bevoegdheid uitsluitend toe aan het College van Burgemeester en Schepenen.

Een schoolhoofd dat in deze functie de door u geciteerde informatie wil verspreiden onder zijn leerkrachten, moet daartoe de toestemming hebben van voornoemd college.

3. Uit de voorgaande antwoorden volgt uiteraard dat geen wettelijke beschikkingen bestaan waaruit mogelijke sancties zouden voortvloeien t.a.v. een gemeenteraadslid dat de door hem nuttig geachte informatie verstrekt, onder meer via brieven, aan het hoofd van een gemeenteschool.

Indien het gemeenteraadslid aan het schoolhoofd vraagt hem diensten te verlenen kan hem dat niet worden belet.

Het betrokken schoolhoofd wordt evenwel in deze functie geacht hieraan geen gevolg te geven zonder hiertoe instemming of opdracht te hebben gekregen van het College van Burgemeester en Schepenen. Hij is als lid van het gemeentepersoneel **sanctioneerbaar** indien hij in deze hoedanigheid andere opdrachten zou uitvoeren dan deze die behoren tot de opdrachten die hem door genoemde overheid werden toevertrouwd.

Vraag nr. 57
van 13 april 1989
van de heer J. SLEECKX

Ondergeschikte besturen — Verhuring lokalen aan onderwijsinrichtingen

Het gebeurt dat gemeentebesturen gebouwen en klaslokalen verhuren aan onderwijsinrichtingen, behorend tot het één of andere onderwijsnet.

Graag vernam ik welke richtlijnen of wetgevende beschikkingen van kracht zijn, volgens dewelke objectieve huurprijzen berekend dienen te worden.

NB. : Deze vraag werd eveneens gesteld aan de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs.

Antwoord

Op uw vraag of er, gelet op Schoolpactwetgeving, gemeentewetgeving e.d. bepalingen zijn die een gemeentebestuur verplichtingen opleggen inzake het bepalen van billijke huurprijzen, kan ik u het volgende meedelen.

De Ontvanger van de Registratie bepaalt na schatting de huurwaarde. Bij motivering ervan door de Ontvanger worden zowel de lagere als toezichthoudende overheden geacht zich daaraan te houden.

Als de gemeente de conclusie van de Ontvanger niet metterdaad volgt, dan is het „algemeen belang” geschaad (artikelen 87 en 88 van de Gemeentewet). Door minder huurprijs te vragen worden de gemeentelijke financiën onnodig bezwaard.

Ook de Schoolpactwetgeving geeft geen grond tot afwijking.

Artikel 33 van de wet van 29 mei 1959 stelt dat „financiële tussenkomst van provincies en gemeenten ten laste van het vrij onderwijs beperkt is tot gezondheidstoezicht en aan de leerlingen verleende sociale voordelen”.

Als de gemeente onder de vastgestelde huurprijzen blijft, dan kunnen de toezichthoudende overheden, respectievelijk de provinciegouverneur en ikzelf de beslissing van de Gemeenteraad vernietigen op grond van hoger geciteerde artikelen van de Gemeentewet.

Bij verbreking van de contracten moeten uiteraard de eerder afgesloten termijnen worden gerespecteerd.

Vragen nrs. 59, 38, 24, 112, 36, 14, 216, 103, 25, 66, 122
van 18 april 1989
van de heer M. DIDDEN

respectievelijk tot

de heer L. VAN DEN BOSSCHE, Gemeenschapsminister van Binnenlandse Aangelegenheden en Openbaar Ambt ;

de heer G. GEENS, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting ;

de heer N. DE BATSELIER, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie ;

de heer L. WALTNIEL, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting ;

de heer J. LENSSENS, Gemeenschapsminister van Welzijn en Gezin ;

de heer R. DE WULF, Gemeenschapsminister van Tewerkstelling ;

de heer T. KELCHTERMANS, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting ;

de heer P. DEWAELE, Gemeenschapsminister van Cultuur ;

de heer H. WECKX, Gemeenschapsminister van Volksgezondheid en Brusselse Aangelegenheden ;

de heer D. COENS, Gemeenschapsminister van Onderwijs ;

de heer J. SAUWENS, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer.

Tewerkstelling minder-validen — Stand van zaken in Vlaamse administratie

In het kader van de tewerkstelling van minder-validen bestaat er zowel in de openbare als in de privé-sector een verplichting om een minimum aantal gehandicapten tewerk te stellen, zulks op basis van de wet van 16 april 1964 betreffende de sociale reclassering van minder-validen. Het is mij bekend dat in de nationale besturen besluiten zijn genomen in verband met de tewerkstelling in de openbare sector. In het algemeen zijn deze besluiten trouwens vrij behoorlijk nageleefd, zodat de nationale overheid de globale tewerkstellingsquota voor minder-validen in de rijksbesturen en in de instellingen van openbaar nut realiseert.

Gaarne had ik vernomen hoe het in de diverse besturen van de Vlaamse Gemeenschap op dit stuk is gesteld ?

Welke besluiten zijn in dit verband voor de openbare sector in Vlaanderen getroffen en wat is hiervan het resultaat ?

NB. : Deze vraag werd gesteld aan alle Gemeenschapsministers.

Gecoördineerd antwoord

In antwoord op zijn voormelde vraag betreffende de bestaande reglementering en naleving van de quota inzake tewerkstelling van minder-validen in de rijksbesturen en instellingen van openbaar nut mag ik het geachte lid volgende gegevens verstrekken.

De koninklijke besluiten van 11 augustus 1972 ter bevordering van de tewerkstelling van minder-validen in de rijksbesturen en 5 januari 1976 waarbij de wet van 16 april 1963 betreffende de sociale reclassering van minder-validen alsmede het koninklijk besluit van 11 augustus 1972 op sommige instellingen van openbaar nut toepasselijk worden verklaard, regelen op nationaal vlak de indienstneming van minder-validen.

Overeenkomstig deze besluiten dient een onderscheid gemaakt te worden tussen de tewerkstelling van minder-validen bij het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap en bij de openbare instellingen die onder het gezag of de controlebevoegdheid van de Vlaamse Gemeenschap staan.

1. Het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

In feite zijn er geen betrekkingen voor minder-validen in de personeelsformatie voorbehouden. De minder-validen hebben derhalve principieel toegang tot elke aanwervingsbetrekking. Deze formule laat toe minder-validen aan te werven voor betrekkingen waarvoor zij belangstelling betonen, en vergemakkelijkt enigszins de integratie in het administratief milieu. Indien de Vlaamse Executieve zich zou beperken tot het nemen van vergelijkbare maatregelen zoals deze op nationaal vlak werden toegepast, zouden er 54 minder-validen moeten tewerkgesteld worden. Thans zijn er 53 minder-validen via het Vast Wervingssecretariaat aangeworven. Bovendien zijn er een aantal personeelsleden in dienst die, niettegenstaande ze niet op basis van de minder-validenregeling zijn aangeworven, als minder-valide zijn erkend door het Rijksfonds voor Sociale Reclassering van Minder-validen. Er wordt momenteel dus de facto ruimschoots aan de normen voldaan.

De tewerkstelling van minder-validen bij het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap zal in een besluit van de Vlaamse Executieve worden geformaliseerd.

2. De Vlaamse instellingen van openbaar nut .

De Vlaamse Executieve heeft in haar vergadering van 27 januari 1988 de Voorzitter belast met de uitwerking van een algemene regeling inzake de tewerkstelling van minder-validen welke zal gelden voor alle Vlaamse instellingen van openbaar nut.

Rekening houdend met de bevoegdheidsbesluiten van 22 februari 1989 valt deze aangelegenheid thans onder mijn bevoegdheid.

Hierna volgen per instelling van openbaar nut het aantal betrekkingen die op het kader voor minder-validen zijn voorzien en het aantal tewerkgestelde minder-validen.

	Aantal betrekkingen op het kader voorzien	Aantal tewerkgestelden
Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Antwerpen	0	1
Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij West-Vlaanderen	0	0
Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Oost-Vlaanderen	0	0
Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Vlaams-Brabant	0	0
Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Limburg	0	0
Vlaams Fonds voor de Bouw van Ziekenhuizen en Medisch-Sociale Instellingen	0	0

	Aantal betrekkingen op het kader voorzien	Aantal tewerkgestelden
Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening	0*	6
Vlaamse Waterzuiveringsmaatschappij	4	1
Commissariaat-generaal voor de Internationale Samenwerking :	0	0
Belgische Radio en Televisie :	0	10
Kind en Gezin	0	0
Vlaams Commissariaat-generaal voor Toerisme	0	2
Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen	0	0
Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor Vlaanderen	0	1

Een algemene regeling, vergelijkbaar met deze die geldt voor het departement, ligt momenteel nog ter studie. Deze aangelegenheid zal na overleg met de betrokken Gemeenschapsminister ten spoedigste in een besluit van de Vlaamse Executieve worden geformaliseerd.

J. SAUWENS GEMEENSCHAPSMINISTER VAN OPENBARE WERKEN EN VERKEER

Vraag nr. 102
van 11 april 1989
van de heer M. SCHOETERS

Havens en aanhorigheden — Aanpassingswerken aan het Vijfde havendok en het Amerikadok

In het geheel van de renovatie van het zuidelijk havengebied op de Rechteroever is het dringend noodzakelijk het Vijfde havendok en een stuk van het Amerikadok te verdiepen.

Deze werken zijn nodig om een bedrijf, dat in dit deel van de haven is gevestigd, toe te laten zijn activiteiten te ontwikkelen en om het gebied aantrekkelijk te maken voor nieuwe vestingen.

Nu concrete initiatieven in deze havenzone in het verschiet liggen, moeten dringend de voorafgaande werken door het Gewest uitgevoerd worden vóór het einde van het jaar. Anders dreigt de haven interessante trafieken te verliezen, omdat de bedrijven zich in een andere haven (buitenlandse) zullen inplanten.

Ik hoef niet te zeggen dat zo'n evolutie bijzonder nefast zou zijn voor deze zuidelijke havenzone. De renovatiegedachte zelf zou erdoor op een helling worden geplaatst. Het gaat hier over een trafiek van drie miljoen ton per jaar. Vandaar dat ik erop aandring dat het verdiepen van het Vijfde havendok en het Amerikadok, hetgeen een uitgave van slechts driehonderd miljoen vraagt, nog vóór het bouwverlof in aanbesteding gelegd wordt en besteld wordt. In havenwerken moet nu eenmaal snel gehandeld worden.

Naar ik verneem zal het zand gebruikt worden om dijken te verhogen. Alzo worden besparingen gerealiseerd.

Terzelfdertijd moet ook de leidingentunnel aan de kaaien 102-103 worden gebouwd. Dit werk is al aanbesteed. Het moet dringend besteld worden en in uitvoering gaan.

Gaarne vernam ik een antwoord op de volgende vragen.

1. Wanneer zal het verdiepen van het vijfde havendok en het Amerikadok aanbesteed worden ? Wanneer zal dat werk beginnen en wanneer zal het ten einde zijn ?
2. Welke dijken zullen met het opgebaggerde zand worden verhoogd ?
3. Wanneer zal de bouw van de leidingentunnel kaaien 102-103 beginnen en wanneer zal de bouw ten einde zijn ?

Antwoord

Ik kan het geachte lid verzekeren dat ik besloten ben het renovatieprogramma van het oude gedeelte van de Antwerpse haven verder te zetten. Er zal wel rekening moeten gehouden worden met de beperkte budgettaire middelen, die mogelijk een vertraagde uitvoering als gevolg kan hebben.

Op zijn concrete vragen kan ik het volgende antwoorden.

1. De verdieping van het Vijfde havendok en het Amerikadok is niet voorzien op het fysisch programma van artikel 73.04 van de ontwerpbegroting 1989. Ik ben nochtans bereid om, tesamen met Antwerpen, na te gaan of het prioritair investeringsprogramma van de haven van Antwerpen niet kan herzien worden binnen de perken van het beschikbaar krediet van Antwerpen.

De werken worden door mijn administratie geraamd op 336 miljoen frank.

2. De vrijkomende specie zal gebruikt worden voor het aanleggen van zandvoorraden langs de Schelddijken ten behoeve van de verdere uitvoering van de dijkverhogingswerken in het Sigmaplan. Een eerste zandvoorraad zal aangelegd worden tussen Oosterweel en de vestiging van ESSO en een tweede afwaarts het sluizencomplex van Van Cauwelaert-Boudewijn.
3. De bouw van de leidingentunnel 102-103 werd aanbesteed op 15.12.1988. Ik wacht nu op het advies van de Inspectie van Financiën. Ik neem mij voor de werken zo spoedig mogelijk op te dragen, zo mogelijk vóór het bouwverlof 1989.

Vraag nr. 105
van 11 april 1989
van de heer M. DIDDEN

Openbare infrastructuurwerken — Kosten-batenanalyse

In 1981 werd door uw voorganger op het departement

van Openbare Werken een kosten-batenanalyse uitgevoerd voor ongeveer vierhonderd projecten met betrekking tot openbare infrastructuurwerken. Dit heeft geleid tot een prioritaire rangorde. De opvolger van de heer Chabert heeft evenwel geen gebruik gemaakt van dit rapport.

Experten zijn van mening dat, indien men deze prioritaire rangschikking had gebruikt, het fileprobleem in ons land grotendeels onbestaande zou zijn. Er werden met andere woorden in de afgelopen jaren een aantal verkeerde projecten uitgevoerd.

Mag ik vernemen of u de intentie hebt deze kosten-batenanalyse, alsmede de rangschikking die eruit voortgevloeid is, te hanteren voor de toekomstige infrastructuurwerken ?

Tevens had ik graag vernomen of u van oordeel zijt dat een gelijkaardige kosten-batenanalyse dient opgesteld te worden voor de komende jaren ? Op welke wijze zal deze desgevallend tot stand komen ?

Bovendien zou zulke kosten-batenanalyse de fameuse discussie tussen de verhoogde mobiliteit, de nood aan verkeersveiligheid en de milieubekommernissen kunnen objectiveren. Derhalve had ik dan ook zeer graag geweten welke uw concrete beleidsintenties ter zake zijn, vermits ik deze niet kan vatten aan de hand van uw beleidsnota.

Antwoord

In antwoord op zijn vraag heb ik de eer het geachte lid mede te delen dat ik met de opgestelde beleidsnota, waarnaar gerefereerd wordt, de eerste omtrekslijnen heb willen schetsen van een Vlaams verkeers- en vervoersbeleid zoals overigens in het voorwoord ervan wordt vermeld. Dit beleid moet inderdaad verder worden ingevuld en ondersteund worden door objectieve studies.

Het is overigens ook niet zo dat in het verleden geen rekening werd gehouden met de kosten-batenanalyse waarvan gewag wordt gemaakt. Ze werd overigens ook aangevuld door een multi-criteria-analyse.

Alleszins neem ik mij voor om de vereiste studies te laten uitvoeren die moeten leiden tot een objectivering van de investeringen.

Vraag nr. 106
van 11 april 1989
van de heer G. CARDOEN

Aanleg N208 — Volledige afwerking

Nu de openstelling van het op- en afrittencomplex (nr. 19a) langs de autosnelweg Brussel-Oostende te Affligem sinds half december een feit is, wens ik graag het volgende te vernemen in verband met de aanleg van de N208 (realisatie twee kunstwerken + aan te leggen weg).

1. Aanleg brug over de Dender :
 - aanbesteding vond reeds plaats ;
 - is er hiervoor reeds goedkeuring gegeven om de werken uit te voeren ;

- welke is de begin- en einddatum van de werken ;
 - hoeveel werkdagen zijn er voorzien om dit kunstwerk te realiseren.
2. Aanleg tunnel onder de spoorlijn Brussel-Oostende (in samenwerking NMBS) :
- welke is de aanbestedingsdatum ;
 - welk is de voorziene begin- en einddatum van de werken ;
 - hoeveel werkdagen worden er voorzien om dit kunstwerk te realiseren.
3. Voor de aanleg van de Rijksweg zelf :
- zijn de nodige onteigeningen reeds gerealiseerd ?
Zo neen, hoeveel onteigeningen moeten er nog gebeuren en wanneer zal dit gerealiseerd zijn ;
 - zijn of worden de nodige kredieten voorzien voor de aanleg van deze N208 ;
 - wanneer zal de aanbesteding plaatsvinden, wanneer zullen deze werken uitgevoerd worden en beëindigd zijn ;
 - hoeveel werkdagen worden er voorzien om deze aanleg te realiseren.

Ik stel u deze vraag omdat ik ten zeerste bezorgd ben om de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in deze gemeenten (zeer dichte bevolkingscijfers).

Mag ik u, geachte Minister, vragen mij zo spoedig mogelijk een antwoord op deze vragen te willen bezorgen en mij mee te delen wanneer de N208 in zijn geheel voor het verkeer kan opengesteld worden ?

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid hierna de gevraagde inlichtingen te verstrekken.

1. Brug over de Dender
 - datum van aanbesteding : 17.11.88
 - goedkeuring : zal betekend worden aan de aan-
nemer nadat alle onteigeningen zijn gerealiseerd ;
 - begin- en einddatum : in functie van de goedkeuring ;
 - aantal werkdagen : 300
2. Brug onder de spoorlijn Brussel-Oostende
 - aanbestedingsdatum : 23.11.88
 - begin- en einddatum : 9.5.89 - december '89
 - aantal werkdagen : 120
3. Aanleg N208
 - tot op heden zijn er behalve ter plaatse van hogervermelde kunstwerken nog geen onteigeningen gebeurd ; de procedure is wel gestart. Eind 1990 kunnen alle innemingen gerealiseerd zijn ;
 - de nodige kredieten voor de onteigeningen kunnen worden voorzien in 1990 ;

- de aanbesteding kan ten vroegste verwacht worden eind 1990, Wanneer de werken beginnen in 1991 mag het einde verwacht worden in de tweede helft van 1992 ;
- het aantal werkdagen is nog niet bepaald maar kan geschat worden op ± 300 .

Vraag nr. 108
van 12 april 1989
van de heer J. DE ROO

Expressweg N49 - Maldegem — Aanbrengen van rubberlaag

Reeds geruime tijd beklagen naburige bewoners zich over de geluidshinder langs de expressweg N49 Antwerpen - Zeekust ter hoogte van de gemeente Maldegem.

Gaarne vernam ik van de geachte Gemeenschapsminister een antwoord op de volgende vragen.

1. Waarom kan op de expressweg N49 te Maldegem geen speciale rubberlaag op het betonnen wegdek van de expressweg worden aangebracht zoals dit reeds het geval is langs de autostrade te Wezembeek en te Kraainem ?

Welke criteria worden gehanteerd voor het aanleggen van de rubberlaag op het wegdek ?

2. Waarom kan tegen de geluidshinder op dezelfde plaats geen geluidsscherm worden geplaatst ?

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid mede te delen dat, in april 1984 op oordeelkundig gekozen plaatsen, geluidsmetingen werden uitgevoerd langs de N49 Antwerpen-Knokke te Maldegem.

De eruit voortvloeiende studie wees uit dat het equivalent geluidsniveau van 60 dB (a) op enkele plaatsen werd overschreden en dat de geluidshinder er kan beperkt worden door het oprichten van 636m geluidswerende schermen met hoogte 3m en 708m schermen met hoogte 3,80m.

De plaatsing van deze schermen is, om budgettaire redenen voorlopig niet voorzien op een goedgekeurd programma.

Het overlagen van de N49 te Maldegem met een rubberlaag is, gezien de ongewapende betonverharding geen gebreken vertoont, niet verantwoord.

Vraag nr. 109
van 12 april 1989
van de heer J. DE ROO

Expressweg N49 te Zelzate — Plaatsing van een geluidswerend scherm nabij tunnel

De aanvraag werd gunstig geadviseerd en de vroegere Minister van Openbare Werken beloofde meermaals dat het geluidswerend scherm zal geplaatst worden.

Kan de Minister mij mededelen hoe de administratieve procedure verloopt na dit advies ?

Ik zou graag worden ingelicht over het tijdsverloop bij de verschillende verrichtingen die nodig zijn tot het scherm tegen de geluidsmuur wordt geplaatst.

Kan de Minister mij laten weten wanneer het scherm wordt geplaatst ?

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid mede te delen dat de geluidswerende schermen, langs de noordrijbaan van de N49 Antwerpen-Knokke, tussen de R4 - J. Kennedylaan en de tunnel onder het zeekanaal te Zelzate in aanbesteding werden gesteld op 9 februari 1989. Deze werken zijn voorzien in het programma 1989 van Oost-Vlaanderen.

Vraag nr. 111
van 12 april 1989
van de heer J. DE ROO

Verkeersveiligheid — Toestand arrondissement Eeklo

Uit parlementaire vraag nummer 262 van 15 augustus 1986 bleek dat voor de periode 1 april 1985 tot 31 maart 1986 in het arrondissement Eeklo 16 zwarte punten als gevaarlijk werden bestempeld inzake verkeersveiligheid.

Mag ik u vragen mij voor het arrondissement Eeklo te willen meedelen :

1. waar zich momenteel de zogenaamde zwarte punten bevinden ;
2. welke er in 1988 het aantal ongevallen, doden, zwaar of lichtgewonden waren ;
3. welke initiatieven werden genomen om deze zwarte punten weg te werken of het risico inzake verkeersveiligheid te verminderen ?

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid mede te delen dat voor het arrondissement Eeklo, door de Rijkswacht volgende zwarte punten werden genoteerd voor de periode van 1 januari 1988 tot 31 december 1988 met de hieronder aangegeven gevolgen :

Plaats	Aantal			
	ongeval- len	doden	zwaar ge- wonden	licht ge- wonden
R4 Zelzate. Kruising met N49	4	0	3	11
R4 Zelzate. Kruising met N474	6	1	4	4
R43 Eeklo. Kruispunt met N9	3	0	2	3
N9 Eeklo. Kruispunt Zuidmoer- straat	3	0	2	3
N9 Eeklo. Kmp 69.000	3	0	1	3
N9 Eeklo. Markt	3	0	1	2

Plaats	Aantal			
	ongeval- len	doden	zwaar ge- wonden	licht ge- wonden
N9 Eeklo. Kruispunt met N434 en N499	5	0	3	6
N9 Eeklo. Kruispunt Goethals- straat	4	0	2	2
N9 Eeklo. Kruispunt Brugse- steenweg - H. Grofstraat	3	0	1	2
N9 Eeklo. Kruispunt met N455	4	0	2	5
N9 Maldegem. Kruispunt Hillestraat	3	0	0	5
N9 Maldegem. Kruispunt Stationstraat	5	0	4	7
N9 Maldegem. Kruispunt met N498	3	0	0	5
N49 Zelzate. Kmp. 41.100	3	0	0	4
N49 Eeklo. Kruispunt met N434	4	1	2	3
N49 Maldegem. Kruispunt met N410	5	1	0	6
N434 Sint Lauriens. Kruispunt Sint Jansstraat	4	0	0	4
N436 Zelzate. Kruispunt Kasteelstraat	3	0	0	5
N456 Kaprijke. Kruispunt Ledestraat	3	0	2	2
N456 Kaprijke. Kruispunt met N49 en Koeistraat	3	0	2	4

Volgende initiatieven werden genomen voor de verbetering van de verkeersveiligheid op de aangegeven punten :

- N456 Kaprijke. Kruispunt Vaartstraat - Plein.
- N44 Maldegem. Kruispunt met N44a.
- N9 Eeklo. Kruispunt met N434 en N499.
- N9 Eeklo. Kruispunt met N455.
- N49 Assenede. Kruispunt met N448. Antisliplaag.
- N49 Assenede. Kruispunt met Stroomstraat. Antisliplaag.
- N49 Kaprijke. Kruispunt met N456. Antisliplaag.
- N49 Eeklo. Kruispunt met N434. Antisliplaag.
- N49 Maldegem. Kruispunt met N410. Antisliplaag.
- N49 Maldegem. Kruispunt met N498. Antisliplaag.

Vraag nr. 112
van 12 april 1989
van de heer J. DE ROO

Verkeersveiligheid — Toestand arrondissement Gent

Uit parlementaire vraag nr. 262 van 15 augustus 1986

bleek dat voor de periode 1 april 1985 tot 31 maart 1986 in het arrondissement Gent 16 zwarte punten als gevaarlijk werden bestempeld inzake verkeersveiligheid.

Mag ik u vragen mij voor het arrondissement Gent te willen meedelen :

1. waar zich momenteel de zogenaamde zwarte punten bevinden ;
2. welke er in 1988 het aantal ongevallen, doden, zwaar of lichtgewonden waren ;
3. welke initiatieven werden genomen om deze zwarte punten weg te werken of het risico inzake verkeersveiligheid te verminderen ?

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid mede te delen dat voor het arrondissement Gent, door de Rijkswacht volgende zwarte punten werden genoteerd voor de periode van 1 januari 1988 tot 31 december 1988 met de hieronder aangegeven gevolgen :

Plaats	Aantal			
	Ongeval- len	doden	zwaar ge- wonden	licht ge- wonden
R4 Gent Kmp. 14.800	3	0	2	5
A10 Gent Kmp. 46.300	3	0	0	6
A14 De Pinte Kmp. 44.600	3	0	0	3
A14 Lochristi - Aansluiting met N449	3	0	0	4
R4 Evergem. Kruispunt met N456	4	0	2	7
R4 Evergem. Kruispunt met N458	3	0	0	3
R4 Evergem. Kruispunt Beek- straat	3	0	0	6
R40 Gent. Kruispunt met N422	3	0	1	2
R40 Gent. Kruispunt Brugse- steenweg - Bevrijdingslaan	6	0	0	7
N9 Melle. Kruispunt met N456	4	0	1	3
N9 Melle. Kruispunt met N438	6	0	0	7
N9 Melle. Kruispunt met N447	3	0	0	5
N9 Lovendegem. Kruispunt met Rabatstraat - Lievevragel	4	0	2	9
N9 Lovendegem. Kruispunt Bierstal - Koning Leopoldstraat	3	0	0	4
N9 Lovendegem. Kmp. 57.500	3	0	1	2
N9 Lovendegem. Kruispunt Drongensesteenweg	3	0	0	4
N9 Lovendegem. Kruispunt Oostveldkouter	3	0	1	3

Plaats	Aantal			
	ongeval- len	doden	zwaar ge- wonden	licht ge- wonden
N9 Lovendegem. Kruispunt Bredestraat	5	0	0	7
N9 Waarschoot. Kruispunt Beke	3	0	1	3
N9 Waarschoot. Kruispunt Kere-Schoolstraat	4	0	3	2
N9 Waarschoot. Kmp. 65.600	4	0	0	4
N35 Deinze. Kruispunt Dentergemstraat	5	0	0	9
N35 Deinze. Kruispunt met N409	6	0	4	9
N35 Deinze. Kmp. 69.500	3	0	0	3
N35 Deinze. Kruispunt met N43	4	0	2	6
N35 Deinze. Kmp. 70.800	3	0	1	2
N35 Deinze. Kruispunt Krekelsstraat	3	0	1	7
N35 Gavere. Kruispunt met N60 en N439	3	0	2	4
N43 Sint-Martens-Latem. Kruispunt Golfiaan - Moeistraat	4	0	2	2
N43 Sint-Martens-Latem. Kruispunt Tweedreven - Brandstraat	3	0	0	4
N43 Deinze. Kmp. 14.600	3	0	2	2
N43 Deinze. Kruispunt Molenstraat	5	0	1	8
N43 Zulte. Kmp. 20.900	3	0	5	2
N43 Zulte. Kruispunt met N459	4	0	1	3
N44 Knesselare. Kruispunt met N337	3	0	0	3
N49 Moerbeke . Kruispunt Kruisstraat	5	0	2	7
N49 Wachtebeke. Kruispunt Langelede	4	0	0	6
N60 Gent. Kruispunt Klassestraat - Krekelsstraat	4	1	2	4
N60 De Pinte. Kruispunt Langegroenstraat	8	0	2	11
N60 Nazareth. Kruispunt Eedstraat - Begoniastraat	4	0	0	4
N70 Lochristi. Kruispunt Hoekstraat	3	0	0	7
N409 Deinze. Kruispunt Aarseleweg - Martelarenplein	4	1	3	5
N424 Gent. Kruispunt met N456	3	0	2	2
N437 Deinze. Kruispunt met N466	3	0	0	4

Plaats	Aantal			
	ongeval- len	doden	zwaar ge- wonden	licht ge- wonden
N444 Merelbeke. Kruispunt Langestrepweg - Van Goet- hemstraat	3	0	0	4
N444 Merelbeke. Kruispunt Bergstraat	4	0	1	5
N444 Merelbeke. Kruispunt Fraterstraat - Plataan	3	0	1	5
N445 Destelbergen. Kruispunt Galgemberglaan	4	0	0	5
N449 Lochristi. Kruispunt met N70	3	0	11	3
N449 Lochristi. Kruispunt Toleindestraat - Beerveldedorp	4	0	1	5
N452 Nazareth. Kruispunt Steenweg	8	0	1	12
N459 Zulte. Kruispunt Karreweg	4	0	2	3
N465 Oosterzele. Kruispunt Molenstraat	3	0	3	2
N466 Gent. Kruispunt Mariakerksesteenweg	3	0	1	3
N466 Gent. Kruispunt met N461	4	0	1	8
N499 Aalter. Kruispunt Aalterweg	3	0	0	3
N499 Aalter. Kmp. 15.500	3	0	1	2

Volgende initiatieven werden genomen voor de verbetering van de verkeersveiligheid op de hieronder aangegeven punten :

R40 Gent. Kruispunt met Kortrijkse poortstraat.
R40 Gent. Ter hoogte van de Sint Lievenstunnel.
N60 Gent. Kruispunt Klassestraat-Krekelstraat.
Plaatsing verkeerslichten.

N9 Waarschoot. Kruispunt Beke.
N449 Lochristi. Kruispunt met N70
N35 Deinze. Kruispunt met N43
N35 Deinze. Kruispunt met Brielstraat.
Aanpassing driekleurige lichtsignalisatie.

N43 Zulte. Kruispunt met N459
A10 Gent. Kmp. 51.800
N49 Moerbeke. Kruispunt Kruisstraat.
Antisliplaag en afzonderlijke fietspaden.

N49 Wachtebeke. Kruispunt Langelede.
Antisliplaag.

Vraag nr. 113
van 12 april 1989
van de heer J. DE ROO

Verkeersveiligheid — Arrondissement Gent

Zou de Gemeenschapsminister kunnen meedelen :

1. het aantal zwarte punten in het arrondissement Gent en Eeklo ;
2. het aantal slachtoffers per zwart punt in 1986, 1987 en 1988 en het aantal slachtoffers per arrondissement ;
3. welk bedrag in 1986, 1987 en 1988 werd besteed voor de verbetering van de verkeersveiligheid op deze zwarte punten en welke maatregelen werden genomen in het belang van de verkeersveiligheid ?

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid de gevraagde inlichtingen te verstrekken.

1. Aantal zwarte punten in de arrondissementen Gent en Eeklo op basis van de gegevens van de rijks-wacht.

1986 arrondissement Gent : 27
1986 arrondissement Eeklo : 9
1987 arrondissement Gent : 41
1987 arrondissement Eeklo : 12
1988 arrondissement Gent : 57
1988 arrondissement Eeklo : 20.

2. Aantal slachtoffers op de zwarte punten op basis van de gegevens van de rijks-wacht.

jaar	arrondissement	doden	zwaar gewonden	licht gewonden
1986	Gent	4	91	117
1986	Eeklo	2	16	29
1987	Gent	1	50	176
1987	Eeklo	1	9	34
1988	Gent	2	78	292
1988	Eeklo	5	33	84

3. Bedragen in 1986-1987 en 1988 besteed voor de verbetering van de verkeersveiligheid op de zwarte punten in de arrondissementen Gent en Eeklo en maatregelen genomen in het belang van de verkeersveiligheid.

De initiatieven voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op de zwarte punten zijn weergegeven in de antwoorden op de vragen nrs. 111 en 112 dd. 12.4.1989.

De bedragen besteed voor de verbetering van de verkeersveiligheid zijn meestendeels vervat in de aanbestedingsbedragen van infrastructuur- of onderhoudswerken en zijn niet afzonderlijk gekend.

Vraag nr. 115
van 13 april 1989
van de heer M. DIDDEN

Binnenvaartvloot — Slopingspremie

In uw beleidsverklaring tot uw Commissie van Openbare Werken en Verkeer in de Vlaamse Raad stel ik vast

dat u van oordeel zijt dat in ons land nooit een wezenlijk beleid ter modernisering van de binnenvaartvloot werd gevoerd. In dit verband is het mij bekend dat er een zogenaamde premiereregeling bestaat tot het slopen van de binnenvaartvloot. In feite is dit tegengesteld aan een modernisering van de binnenvaartvloot. Op deze manier kan men nauwelijks verwachten dat er enige herleving mogelijk zal zijn van de binnenvaart in ons land.

Gaarne had ik vernomen welke in de afgelopen jaren, dit wil zeggen sedert 1980, het bedrag is geweest van de premies die zijn betaald in het kader van het slopen van de binnenvaartvloot ?

In dit verband zou ik gaarne de juiste bedragen van de premies kennen die sedert het akkoord omtrent de binnenvaartproblematiek aan de diverse ondernemingen werden uitgekeerd.

Tenslotte zou het mij benieuwen te weten of u van oordeel zijt dat er een einde moet gesteld worden aan dit premiestelsel ?

Op welke manier zal u dit desgevallend willen realiseren ?

Antwoord

In antwoord op zijn vraag, heb ik de eer het geachte lid de volgende inlichtingen mee te delen inzake de toekenning van slooppremies in de binnenvaart.

Sedert 1977 werden volgende bedragen uitbetaald in het kader van de sloopregeling :

1977	31.016.100 F
1978	45.016.800 F
1979	24.329.150 F
1980	376.450 F
1981	21.363.600 F
1982	20.792.900 F
1983	9.096.250 F
1984	19.248.550 F
1985	1.895.000 F
1986	380.950 F

Totaal 173.515.750 F

Deze bedragen werden uitgekeerd op basis van de koninklijke besluiten van 18 mei 1976 en 8 februari 1980.

Volgens artikel 3 van beide besluiten bedraagt de slooppremie :

- voor het casco : een vast bedrag van 200.000 frank, verhoogd met 300 frank per ton, met dien verstande dat het globale bedrag van deze premie niet hoger mag liggen dan 1.600 frank per ton ;
- voor de motor : een vast bedrag van 50.000 frank, verhoogd met 150 frank per paardekracht remvermogen, met dien verstande dat het globale bedrag van deze premie niet hoger mag liggen dan 600 frank per paardekracht remvermogen.

Op nationaal vlak werd een politiek gevoerd ter bestrijding van de overcapaciteit en ter verhoging van het rendement in de binnenvaartsector. Aangezien onze binnenvaartvloot gemiddeld een relatief hoge ouder-

dom had, werd door het invoeren van een slooppactie gepoogd niet-rendabele en overbodige scheepsruimte af te bouwen. Na de schippersstaking van 1975 werd het koninklijk besluit van 18 mei 1976 uitgevaardigd. Dit besluit machtigde de Minister vóór 31 december 1978, slooppremies toe te kennen.

Een tweede slooppactie werd ingevoerd bij koninklijk besluit van 8 februari 1980 waarbij de Minister werd gemachtigd vóór 31 december 1981 premies toe te kennen. Bij koninklijk besluit van 30 augustus 1983 werd de vervaldatum voor het toekennen van de premies op 31 december 1984 gebracht.

De aanvragen werden gerangschikt in functie van de ouderdom van de schepen zodat de oudste eerst in aanmerking kwamen en de beschikbare kredieten evenredig werden verdeeld over de drie scheepscategorieën (droge vrachtschepen, tankschepen, schepen voor eigen vervoer) in verhouding tot hun respectieve globale tonnenmaat op datum van inwerkingtreding van het besluit.

Sedertdien werd op nationaal vlak geen sloopregeling meer ingevoerd.

Om de op Europees vlak vastgestelde overcapaciteit te bestrijden, werd door de Europese Gemeenschap een regeling uitgevaardigd die sedert 1 mei 1989 uitwerking heeft en die het volgende voorziet :

- een in Europees verband gecoördineerde slooppactie vanaf 1 januari 1990 ;
- afremming van verdere toevoeging aan laadruimte door de „oud voor nieuw”-regeling.

Toepassingsmodaliteiten van deze reglementering dienen nog bepaald in overleg tussen de verschillende Gewesten en de nationale overheid, na bekendmaking van de EG-communautaire voorschriften dienaangaande.

Vraag nr. 121
van 17 april 1989
van de heer J. CUYVERS

Schone Kunsten -- Herstellingswerken Koninklijk Museum voor Schone Kunsten

Tijdens een recent bezoek aan het Koninklijk Museum voor Schone Kunsten heb ik vastgesteld dat er in een aantal zalen ernstige vlekken zijn tengevolge van lekende afvoerbuizen.

Kan de geachte Minister mij meedelen :

- wanneer en voor welk bedrag zullen de nodige herstellingswerken worden uitgevoerd ?
- Is er op uw begroting voor 1989 een post „herstellingswerken Koninklijk Museum voor Schone Kunsten” voorzien ?
- In welke andere musea dit jaar nog herstellingswerken zullen worden uitgevoerd ?

Antwoord

Naar aanleiding van bovenvermelde vraag deel ik u mede dat de materie waarop deze vraag betrekking

heeft niet werd overgedragen krachtens de bepalingen van art. 4/11 van de wet van 8.8.1988 tot wijziging van de bijzondere wet van 8.8.1980 tot hervorming der instelling, aan de Gewesten.

De Staatssecretaris voor Institutionele Hervormingen belast met de herstructurering van het Ministerie van Openbare Werken, de heer J. Dupré behoudt de absolute bevoegdheid over deze materie.

Krachtens de bepalingen van art. 88 van het procedureglement van de Kamer dient de vraag gesteld te worden aan de heer J. Dupré, Staatssecretaris voor Institutionele Hervormingen belast met de herstructurering van het Ministerie van Openbare Werken.

Vraag nr. 127
van 19 april 1989
van de heer M. DIDDEN

Waterwegen en hun aanhorigheden — Samenwerkingsakkoord met het Brusselse Gewest inzake verbinding Zeekanaal Brussel tot de Schelde en bouw nieuwe sluis te Hingene

In het kader van de regionalisering stelt zich het specifieke probleem van de verbinding Zeekanaal Brussel tot de Schelde en het opstellen van een samenwerkingsovereenkomst.

Gaarne had ik vernomen hoever dit is gevorderd ?

Zijn de besprekingen ter zake met het Brusselse Gewest reeds gevoerd ? Met betrekking tot de bouw van een nieuwe sluis te Hingene, welke in feite het sluitstuk moet vormen van dit kanaal met de Schelde, zou ik gaarne vernemen in hoever deze werken uitvoering zullen krijgen ? Welke bedragen zijn op dit stuk reeds vastgelegd ? Wordt reeds een lastenboek opgemaakt en hebben reeds aanbestedingen plaats gehad ?

Tenslotte zou het mij benieuwen te weten wanneer deze sluis te Hingene zal voltooid zijn ?

Antwoord

Er zijn reeds contacten geweest met het Brusselse Gewest op kabinetsniveau.

Het samenwerkingsakkoord zal echter moeten onderhandeld worden tussen de Gewesten (cf. Parl. Stuk nr. 516/1).

In de schoot van de Executieve is een commissie belast met de voorbereiding van de oprichting van de Vlaamse organisatie die in de plaats zal treden van de NV Zeekanaal. Ondertussen blijft deze NV bestaan en is belast met de verzekering van de continuïteit in de uitbating.

De gevraagde gegevens in verband met investeringen in het verleden zullen bij de betrokken administratie worden opgevraagd.

Het is de bedoeling de sluis van Hingene in de loop van 1991 operationeel te maken.

Vraag nr. 128
van 19 april 1989
van de heer M. DIDDEN

Waterwegen en aanhorigheden — Samenwerkingsakkoorden inzake Kanaal Charleroi-Brussel en het Zeekanaal van Brussel naar de Rupel

In het kader van de samenwerkingsverbanden is het noodzakelijk dat er onder meer over de waterwegen samenwerkingsakkoorden worden gesloten.

In dit verband zou ik willen vernemen hoe het Kanaal van Charleroi naar Brussel en daarbij aansluitend het Zeekanaal van Brussel naar de Rupel zal geëxploiteerd worden ?

Tot op heden zijn twee diensten, die beiden te Brussel gevestigd zijn, verantwoordelijk voor beide kanalen, met name de Dienst der Kolenafvoerkanalen en de NV Zeekanal en Haveninrichtingen van Brussel. Gaarne had ik vernomen op welke wijze beide instellingen betrokken zullen blijven in het beheer van deze kanalen ?

Bovendien zou ik willen vernemen in welke mate de Vlaamse Gemeenschap op een eigen manier zal deelnemen aan het samenwerkingsakkoord over het beheer van deze beide kanalen ?

Welke Vlaamse dienst zal bevoegd zijn om dit beheer waar te nemen ?

Antwoord

Het gedeelte van het kanaal Brussel-Charleroi op Vlaams grondgebied zal uiteraard verder beheerd worden door het Vlaams Bestuur der Waterwegen (vroeger nationaal).

In de toekomst kan er inderdaad aan gedacht worden de diensten die zich met de exploitatie van de waterwegen bezig houden te herschikken. De Dienst der Kolenafvoerkanalen zal daarbij zeker worden betrokken. Daarentegen geldt voor het gedeelte Zeekanaal Brussel-Rupel dat tot nu toe door de NV Zeekanaal werd beheerd dat eerst de splitsing van de NV Zeekanaal dient te worden doorgevoerd.

Wat de toekomstige exploitatievorm van het globaal waterwegennet betreft, wordt nu reeds ernstig studiewerk verricht.

Het is echter nog te vroeg om hiervoor concrete voorstellen te doen.

Vraag nr. 129
van 21 april 1989
van de heer H. VAN DIENDEREN

Wegen en hun aanhorigheden — Fietspaden langsheen N10 tussen Lier en Heist-op-den-Berg

Sinds jaren belooft men of werkt men alternatieven uit in verband met de aanleg van fietspaden langsheen de N10 tussen Lier en Heist-op-den-Berg. Ondertussen werd de weg reeds tweemaal verbouwd zonder fietspaden.

Kan de heer Minister mij antwoorden op de volgende vraag.

Bestaan er concrete plannen voor de realisatie van veilige dubbele fietspaden tussen Lier en Heist-op-den-Berg ofwel langsheen de bestaande N10 ofwel parallel ermee op korte afstand doorheen landbouwgebied, hierbij gebruik makend van allerlei oude aarden paden ?

Antwoord

In antwoord op zijn vraag heb ik de eer het geachte lid mede te delen dat het de bedoeling is om op het grondgebied van de provincie Antwerpen vrijliggende enkelrichtingsfietspaden te voorzien langs de N10 van Lier tot aan de grens met Brabant.

Ik geef u hiermee de stand van de verscheidene dossiers.

1. Vak Lier tot Koningshooikt, 1,5 km. op uitzondering van enkele details werd de opmeting op het terrein uitgevoerd. Er bestaat echter nog geen ontwerp.
2. Omlegging Koningshooikt lengte + 5 km. Hier bestaan enkelrichtingsfietspaden.
3. Omlegging Koningshooikt tot kruispunt Fabiola, 3,5 km. De opmetingen op het terrein zijn voltooid. Het ontwerp wordt opgemaakt. Er zijn nog geen onteigeningsplannen.
4. Vak kruispunt Fabiola tot grens Brabant, 7 km. Er bestaat een ontwerp. Er is een koninklijk besluit dd. 23.12.88 voor de onteigeningsplannen en de nodige kredieten voor de onteigeningen zijn vastgelegd..

Ter inlichting deel ik u nog mede dat op het reserveprogramma 1989 voor vermelde werken in 140M is voorzien.

B. Vragen waarop werd geantwoord na het verstrijken van de reglementaire termijn (R.v.O. art. 69, 5)

J. SAUWENS
GEMEENSCHAPSMINISTER VAN
OPENBARE WERKEN EN VERKEER

Vraag nr. 15
van 23 januari 1989
van mevrouw N. MAES

Liefkenshoektunnel — Toevoerwegen en sluikverkeer

Tijdens de studie- en informatiedag van 26 september 1986 van de toevoerwegen van de Liefkenshoektunnel kwam duidelijk het probleem van het mogelijk sluikverkeer naar voren indien men de Grote Ring niet zou bouwen. Er werd dan ook aangedrongen op een verijning van de studie van het sluikverkeer.

Graag werd ik op de hoogte gesteld van de resultaten van dit onderzoek alsmede van de resultaten van verkeerstellingen van het verkeer op de E17 naar het industriegebied Linkeroever en omgekeerd.

Kan de geachte Gemeenschapsminister mij zeggen of het mogelijk is het sluikverkeer op te splitsen is :

- a. verkeer dat normaal de Kennedytunnel zou nemen, maar toch de Liefkenshoektunnel neemt via sluikwegen ;
- b. verkeer dat de Liefkenshoektunnel neemt maar niet via het voorgeschreven alternatief rijdt, doch wel via een sluikweg ;
- c. en dit telkens voor de volgende alternatieven :
 - alleen alternatief Linkeroever + Expressweg (als autostrade tot Zelzate) ;
 - alternatief via Antwerpen Linkeroever + Expressweg (als autoweg Zelzate) + Kennedylaan (als autostrade) ;
 - Krijgsbaan + verlengde (als autostrade) met de veronderstelling dat men de N450 sluit voor zwaar verkeer.

Voor het bovengaande gelieve, indien mogelijk, graag ADR-transporten te vermelden,

De mogelijke sluikwegen zijn naar onze mening : N16 - N70 - N450 ; N485 - N70 - N450 ; N219 - N70 - N450 ; N16 - R42 - provinciale weg Sint-Niklaas - Kieldrecht - All.

Antwoord

Gezien de techniciteit van de gevraagde gegevens zal het antwoord rechtstreeks aan het geachte lid worden toegezonden.

Vraag nr. 19
van 23 januari 1989
van de heer M. SCHOETERS

Havenprojecten — Kosten-batenanalyses en resultaten uitgevoerd door het Bestuur der Waterwegen

Sinds enkele jaren zijn door Openbare Werken een aantal kosten-batenanalyses uitgevoerd voor grote infrastructuurprojecten.

Het is volgens mij een goede evolutie die toelaat de overheidsmiddelen zuiniger te besteden.

De wijze waarop deze studies evenwel toegewezen worden, is mij niet duidelijk. Vandaar dat ik graag de volgende informatie had verkregen.

1. Voor welke havenprojecten werd sinds 1983 een kosten-batenanalyse uitgevoerd ?
Welke was de uitgave voor elk van de studies ?
Door wie werd elk van de studies uitgevoerd ?
2. Op welke wijze werden deze studies toegewezen ?
3. Heeft voor elke studie de concurrentie kunnen spelen ?
Zo niet, welke redenen waren er om de concurrentie uit te sluiten ?
Kunnen deze gegevens verstrekt worden voor elke studie ?

Antwoord

In verband met de in opdracht van, of door, Openbare Werken uitgevoerde kosten-batenanalyses kan ik het geachte lid het volgende mededelen.

1. Kosten-batenanalyses door derden uitgevoerd sinds 1983, in opdracht van het Bestuur der Waterwegen, voor havenprojecten :
 - a. Diepwaterkaai in de achterhaven te Zeebrugge.
 Uitgave : 249.799 frank.
 Uitgevoerd door het Westvlaams Economisch Studiebureau en het Bestuur der Waterwegen (Ministerie van Openbare Werken).
 - b. Containerkaai in de westelijke voorhaven te Zeebrugge.
 Uitgave : 1.071.000 frank.
 Uitgevoerd door de PVBA Paradigma.
 - c. Containerkaai langs de Schelde te Antwerpen.
 Uitgave : 2.499.000 frank.
 Uitgevoerd door de PVBA Paradigma.
2. De studies a, b en c werden onderhands toegewezen.
3. De studies b en c werden, gelet op de omvang en de complexiteit van de te bestuderen materie onderhands gegund aan de PVBA Paradigma op basis van artikel 17 § 2, 3° van de wet van 14.07.1976 betreffende de overheidsopdrachten.

De leidinggevende persoon van dit studiebureau is namelijk prof. Blauwens, de specialist in kosten-batenanalyses.

De studie a. was veel beperkter van omvang, zodat deze voornamelijk kon worden uitgevoerd door ambtenaren van het departement.

In het huidige stadium acht ik het nog niet mogelijk om voor het toewijzen van opdrachten inzake kosten-batenanalyses, de concurrentie te laten spelen. Het is wellicht in de eerste jaren beter om dergelijke opdrachten toe te vertrouwen aan verschillende instanties en dan op basis van de opgedane ervaring een doelmatige werkwijze voor het gunnen van dergelijk opdrachten op punt te stellen.

Vraag nr. 45
van 13 februari 1989
van de heer M. DESUTTER

Oude zeesluis Zeebrugge – Aanleg verkeerstunnel

De tweevaksbrug over het Boudewijnkanaal en de kleine zeesluis te Zeebrugge werd beschadigd door een aanvaring. Grondige herstellingswerken zijn nodig en de brug is meerdere weken buiten gebruik.

Hierdoor moet al het drukke kust- en havenverkeer over de kleine zeesluis en gebruik maken van de tweedebrug met slechts één rijvak en beurtelings verkeer.

Eens te meer is bewezen dat het wegennet te Zeebrugge niet berekend is op het groeiend havenverkeer. Re-

gelmatig doen zich kilometerslange verkeersopstoppingen voor op de Kustlaan. Soms moet men meer dan een kwartier aanschuiven, wat de gemeenschap en het bedrijfsleven ettelijke miljoenen kost.

In het verleden heb ik reeds aangedrongen opdat ter hoogte van de kleine zeesluis een verkeerstunnel zou aangelegd worden. Anderen opteren voor het volledig dempen van deze sluis, wat wellicht een te radicale oplossing is.

Daar de bruggen over de kleine zeesluis reeds meer dan gewone sleet vertonen, zal men eerder vroeg dan laat aldaar grote werken moeten uitvoeren.

Daarom vraag ik ook aan de geachte Minister wat de vooruitzichten zijn ter zake en wanneer de oude zeesluis grondig aangepakt wordt.

Antwoord

Ik kan het geachte lid bevestigen dat de draaibrug over het benedenhoofd van de oude zeesluis door een aanvaring zwaar beschadigd werd en dat deze zowel voor het wegverkeer als voor het scheepvaartverkeer meerdere weken buiten bedrijf zal zijn. Dit houdt in dat ook de scheepvaart door de sluis stilligt.

Inmiddels werden de nodige maatregelen genomen zodat thans opnieuw een vlot wegverkeer verzekerd is. De MBZ heeft namelijk onmiddellijk de beslissing genomen om over de sluis een bailey-brug met één rijstrook te plaatsen, waardoor het wegverkeer voor de duur der werken zal kunnen beschikken over twee rijstroken, namelijk de vermelde bailey-brug over het benedenhoofd, met eveneens één enkele rijstrook in de richting Oostende-Knokke. De moeilijke toestand van beurtelings verkeer over de enige beschikbare rijstrook van de Strauszbrug, zoals aangeklaagd in de parlementaire vraag heeft slechts enkele dagen geduurd en is dus reeds achterhaald. Door het plaatsen van de bailey-brug als tijdelijke noodbrug en door het ontbreken van enig scheepvaartverkeer door de sluis verloopt het verkeer tamelijk vlot.

Het ongeval toont nog maar eens aan dat de wegeninfrastructuur rondom de oude sluis niet meer voldoet.

Op de draaibrug van het benedenhoofd, waarop ook een dubbel tramspoor ligt en welke gelegen is in de as van de kustbaan zijn slechts twee rijstroken ter beschikking. Bij onderbreking van de voormelde brug bij versassingen van schepen is er over de brug van het benedenhoofd slechts één rijstrook beschikbaar die bovendien slecht bereikbaar is via een bochtige en smalle wegenlus rondom de sluis.

Sinds de ingebruikname van de nieuwe zeesluis werden minder versassingen uitgevoerd waardoor een vlotter wegverkeer verzekerd was.

Een grondige aanpak van de problematiek dient ervan uit te gaan dat het wegverkeer over en in de nabijheid van de oude sluis met hetzelfde comfort moet kunnen geschieden als dat over de nieuwe zeesluis.

Ik heb de bevoegde diensten opdracht gegeven om een grondige studie te wijden aan deze problematiek en mij zo spoedig mogelijk, in elk geval voor het einde van dit jaar, concrete voorstellen over te maken.

Vraag nr. 48
van 13 februari 1989
van de heer M. DIDDEN

Verkeersknooppunt Groot-Bijgaarden — Aansluiting van de Ring aan het kruispunt Groot-Bijgaarden

Via de pers vernemen we dat u de herinrichting voorziet van het verkeersknooppunt te Groot-Bijgaarden. Het is positief dat u het fileprobleem tracht op te lossen.

Mogen wij vernemen welke bedragen aan deze werken zullen besteed worden ?

Welke kredieten werden vastgelegd ?

Hoeveel is voor dit werk voorzien in de begroting 1989 ?

Welke is de timing voor deze werken ?

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid mede te delen, dat de geplande werken te Groot-Bijgaarden in feite niet om de herinrichting van dit verkeersknooppunt gaan daar dit reeds aangepast is. Het gaat hier echter om de aansluiting van de Ring aan het kruispunt van Groot-Bijgaarden en wel op het vak Groot-Bijgaarden-Wemmel.

Wat de vragen betreft door u gesteld, is het momenteel nog niet mogelijk hierop nauwkeurig te antwoorden daar deze werken nog ter studie zijn en ik kan u ook, slechts het volgende mededelen :

1. de uitgave wordt op 380 miljoen frank geraamd ;
2. de kredieten zijn nog niet vastgelegd ;
3. in principe zal het bedrag onder 1. aangegeven voorzien worden ;
4. de timing kan eerst bepaald worden nadat de nodige studies voltooid zijn, zoals tevens bepaald in het Regeerakkoord.

Vraag nr. 88
van 17 maart 1989
van de heer A. BOURGEOIS

Wegen — Aanleg wegvak Dottignies-Vlaanderen van de A17

In een antwoord op mijn parlementaire vraag nr. 288 van 29 augustus 1986 had ik aan de toenmalige Minister van Openbare Werken een aantal vragen gesteld in verband met de afwerking van de autoweg A17 Doornik-Brugge, meer bepaald in verband met de aanleg van een strook van 3 km. autoweg tussen Aalbeke en Dottignies.

De aanleg van dit stuk autoweg is noodzakelijk voor de openstelling van de verbinding Zeebrugge-Brugge - E3 - Doornik - Route de Wallonie.

De Minister deelde mij toen mede dat de studies met betrekking tot dit wegvak voltooid waren en dat de onteigeningen zo goed als voltooid waren. Ook zouden

de kredieten voor de uitvoering van het werk voor een bedrag van 150 miljoen voorzien geweest zijn.

Kan de Minister mij mededelen :

1. of de onteigeningen nodig voor de uitvoering van dit laatste wegvak nu reeds volledig uitgevoerd zijn ;
2. of de kredieten voor de uitvoering van het werk zelf voorzien zijn en op welke begroting en voor welk bedrag ;
3. welke Minister bevoegd is voor de uitvoering van dit werk, rekening houdend met de regionalisering van de openbare werken ;
4. of er reeds overleg geweest is tussen de bevoegde Ministers van het Vlaamse en het Waalse Gewest en of er reeds afspraken werden gemaakt voor een spoedige realisatie van dit hoogst nodige werk ?

Antwoord

In antwoord op de door hen gestelde vragen, heb ik de eer het geachte lid de volgende bijzonderheden mede te delen.

1. De onteigeningen nodig voor de aanleg van het wegvak Dottignies - Vlaanderen van de autoweg A17 zijn voor 95 procent voltooid.
2. Kredieten voor de uitvoering van dit werk zijn niet opgenomen in het programma voor 1989.

Een eerder gevraagd krediet van tweehonderd miljoen Belgische frank zou echter wel kunnen overwogen worden in het programma voor 1990 als de bouwvergunning die reeds sedert 29.4.1983 aangevraagd is, wordt toegestaan.
3. De bevoegde Minister voor de uitvoering van dit werk is de Minister van Openbare Werken van het Waalse Gewest.

De bevoegde Minister voor het verlenen van de bouwvergunning is de Minister voor Ruimtelijke Ordening van het Waalse Gewest.

4. Overleg tussen de bevoegde Ministers van het Vlaamse Gewest en van het Waalse Gewest heeft nog niet plaats gevonden.

Vraag nr. 89
van 21 maart 1989
van de heer M. DIDDEN

Autosnelwegen — Bouwwerken in de zone „non-aedificandi” en afwijking bepalingen van het koninklijk besluit van 4 juni 1958

Tengevolge mijn vraag nr. 46 van 13 februari 1989 met betrekking tot de zone „non-aedificandi” langs autosnelwegen mocht ik vernemen dat u daarvoor verwijst naar de wet van 12 juli 1956 en zeer in het bijzonder naar het koninklijk besluit van 4 juni 1958. Dit is natuurlijk bekende materie.

Wat mij zeer concreet interesseert is in welke mate tot hiertoe werd afgeweken van deze maatregelen voor-

zien in het koninklijk besluit, welke de motivering tot afwijking van deze maatregelen was en in hoeverre zulks in de toekomst verder zal gerealiseerd worden ?

Zeer in het bijzonder zou ik willen vernemen welke de meer recente bouwwerken binnen de zone „non-aedificandi” zijn langs de autosnelwegen ?

Ik merk op dat onder meer tussen Brussel en Leuven verschillende nieuwe woningen en zelfs appartementsgebouwen geplaatst worden in de onmiddellijke buurt van de autostrades.

Het zou mij derhalve benieuwen te weten of deze bouwwerken in de zone „non-aedificandi” gelegen zijn, alsmede in welke mate en om welke reden van de maatregelen voorzien in de wetgeving en vermeld koninklijk besluit werd afgeweken ?

Antwoord

In antwoord op zijn vraag, heb ik de eer het geachte lid mede te delen dat het koninklijk besluit van 4 juni 1958 voor wat de zone „non-aedificandi” betreft, dit zeer streng wordt nageleefd. Bij de aanvragen tot afwijking langs de A10 Brussel-Oostende en A3 Brussel-Luik wordt steeds een speciale studie gemaakt ; rekening houdend met de eventuele aanleg van een vierde rijstrook.

Een speciale studie werd opgezet voor de aanvraag in de industriezone te Zaventem ; langs de A3 Brussel-Luik, ter hoogte van de Sterrebeeklaan, voor de bouw van een semi-industrieel complex door de firma Brixton Belgium NV.

Vraag nr. 90
van 22 maart 1989
van de heer J. VAN HECKE

Rijksweg Geraardsbergen-Gent — Plaatsing verkeerslichten kruispunt Houtemstraat en Reigerstraat (gemeente Oosterzele)

Momenteel wordt er gewerkt aan de aanleg van de rijksweg Geraardsbergen-Gent (Deel Balegem - aansluiting E40). Volgens de planning zou deze weg tegen juli 1989 kunnen opengesteld worden voor het verkeer.

Het gemeentebestuur van Oosterzele heeft bij uw departement sterk aangedrongen op het plaatsen van verkeerslichten aan het kruispunt met de Houtemstraat en met de Reigerstraat.

Dit is van groot belang omwille van de grote verkeersintensiteit op deze wegen, de onmiddellijke nabijheid van een lagere school en de aanleg van een ambachtelijke zone parallel met de rijksweg.

Graag had ik vernomen of er hieromtrent reeds een beslissing werd getroffen.

Antwoord

In antwoord op zijn vraag heb ik de eer het geachte lid het volgende mede te delen.

De plaatsing van driekleurige verkeerslichten ter hoogte van de beide aangehaalde kruispunten werd voor de eerste maal onderzocht en behandeld door de Bijzondere Commissie voor Verkeersveiligheid in zitting van 16 april 1984.

De plaatsing van verkeerslichten werd een tweede maal onderzocht door de Bijzondere Commissie voor Verkeersveiligheid in zitting van 19 januari 1987.

Telkens achtte de Commissie het plaatsen van verkeerslichten voorbarig gezien niet voldaan was aan het criterium van secundair verkeer (verkeer op de Houtemstraat en op de Reigerstraat) en gezien er slechts één rijbaan van de nieuwe weg wordt aangelegd.

Vraag nr. 92
van 22 maart 1989
van de heer E. BEYSEN

Wegen en aanhorigheden — Bewegwijzering

Enkele jaren geleden besliste uw voorganger om de nummering van onze nationale wegen en autosnelwegen aan te passen aan de Europese richtlijnen ter zake.

Ongetwijfeld zullen toendertijd de lokale en provinciale besturen van deze nummerwijzigingen op de hoogte zijn gebracht met het verzoek de bewegwijzering op wegen en straten welke onder hun bevoegdheid vallen, aan te passen.

In de onmiddellijke omgeving van mijn woonplaats stel ik vast dat op sommige plaatsen nog steeds de oude wegwijzers staan opgesteld. Zo vind ik in het centrum van Edegem nog een aanduiding naar de E10 in plaats van E19. Ook in de gemeente Ranst (deelgemeente Oelegem) staat een verwijzing naar E3 in plaats van E34. Allicht bevinden zich in ons land nog dergelijke wegwijzers welke niet werden aangepast. Deze foutieve aanduidingen kunnen voor verwarring zorgen bij weggebruikers die vreemd zijn aan de streek.

1. Mag ik daarom van de heer Minister vernemen of de lokale en provinciale besturen op geregelde tijdstippen werden herinnerd aan de richtlijnen die indertijd werden verstrekt teneinde de bewegwijzering aan te passen.
2. Zoniet, is de heer Minister het met mij eens dat de gemeente- en provinciebesturen opnieuw zouden herinnerd worden aan de door te voeren wegwijzer-aanpassingen ?

Antwoord

In antwoord op zijn vraag deel ik het geachte lid mede dat de lokale en provinciale besturen van de hernummering van het wegen- en autosnelwegennet tijdig en op afdoende wijze geïnformeerd werden.

Het valt te betreuren dat op sommige plaatsen nog niet vernieuwde wegwijzers staan.

Gelet op de duidelijke informatie, ter gelegenheid van de hernummering van het wegennet verstrekt aan de overige wegbeheerders (provincie, gemeenten) was het allerm minst aangewezen om geregeld te herinneren aan de verstrekte richtlijnen.

Blijkbaar zijn her en der toch nog enkele oude wegwijzers overgebleven.

Alhoewel het om uitzonderingen gaat zal ik de lokale en provinciale besturen uitnodigen na te gaan of langs het door hen beheerd wegennet nog niet — aan de gewijzigde nummering van de wegen — aangepaste richtingssignalisatie is blijven staan.

Vraag nr. 94

van 23 maart 1989

van de heer M. OLIVIER

Ring nr. 8 te Kortrijk — Gevaarlijke gelijkvloerse kruisingen in aanvang bouw bruggen

Met het oog op de realisatie van de Ring rond Kortrijk heeft men in de eerste fase geopteerd voor gelijkvloerse kruisingen boven de onmiddellijke aanleg van de bruggen. Reeds van bij de openstelling van genoemde Ring deden zich zware ongevallen voor. Van de vier uit te voeren bruggen is één brug (Ieperse weg) in uitvoering. Er blijven de bruggen ter hoogte van de Gullegemstraat, de Steenstraat en de Mellestraat. Het verkeer wordt geregeld door verkeerslichten die gesynchroniseerd werken voor het verkeer op de Ring. Dit heeft tot gevolg dat de lichten die het verkeer regelen op de secundaire wegen niet gesynchroniseerd werken. Mede met de moeilijke zichtbaarheid ter plaatse vergissen de gebruikers zich die zich op de secundaire wegen bewegen of nemen zij teveel risico's. Men tracht nog vlug voorbij de tweede lichten te geraken wanneer men voorbij de eerste lichten is.

De ongevallen die hebben plaatsgehad en zich elke week herhalen, hebben zware lichamelijke en materiële gevolgen voor de slachtoffers.

In afwachting van de realisatie van de drie bijkomende bruggen is het, naar mijn bescheiden mening, aangewezen en veiliger de synchronisatie van de lichten uit te voeren voor de gebruikers die zich op de secundaire wegen bewegen. Dit kan met 'n ingebouwd detectieapparaat zodat het verkeer op de Ring 8 niet al teveel gehinderd wordt.

Mag ik dan ook van de geachte Minister vernemen :

1. hoeveel ongevallen op de Ring 8 zich per kruispunt hebben voorgedaan sedert de opening van de Ring ?
2. Of mijn suggestie kan overwogen worden en welke de kostprijs hiervan is ?
3. Wanneer de werken van de bruggen kunnen aanvangen ; wanneer ze beëindigd zullen zijn en hoeveel de budgettaire kost is ?

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid de gevraagde inlichtingen te verstrekken.

1. In de periode 1983-1988 werden volgende ongevallen door rijkswacht en politie geregistreerd.

Kruispunt R8 - Oude Ieperse weg : 4 ongevallen
Kruispunt R8 - Steenstraat : 9 ongevallen
Kruispunt R8 - Mellestraat : 13 ongevallen
Kruispunt R8 - Gullegemstraat : 2 ongevallen.

2. Bij het ontwerp werd overwogen de verkeerslichten te synchroniseren op de parallelwegen der ringlaan R8. Bij uittesten bleek zeer snel dat zulks niet de aangewezen oplossing was. Behoudens deze korte testperiode werd geen synchronisatie toegepast. Gedurende het laatste kwartaal 1988 werd de coördinatie der verkeerslichten op de kruisende wegen bestudeerd en verder op punt gesteld tijdens het eerste kwartaal 1989. De uitvoering ervan mag eerlang verwacht worden.

De kostprijs ervan wordt geraamd op twee miljoen frank voor de drie kruispunten samen.

3. Het aanvatten van de werken aan deze drie bruggen is afhankelijk van de budgettaire mogelijkheden. De kostprijs van de drie bruggen wordt geraamd op 150 miljoen frank. De noodzakelijk bijhorende werken voor de uitgraving van de R8 en de aanleg van de wegenis van de R8 worden geraamd op 106 miljoen frank.

Vraag nr. 95

van 28 maart 1989

van mevrouw T. MERCKX-VAN GOEY

Wegen en hun aanhorigheden — Maatregelen tegen geluidsoverlast langsheen A2 te Wilsele

Wilsele-dorp ondervindt in de buurt van de A2 bovenmatige geluidshinder.

Dit probleem is bij Openbare Werken reeds bekend.

Welke oplossing werd voorgesteld en weerhouden en wanneer wordt effectief uitvoering gegeven aan de uitvoering van de oplossing.

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid mede te delen, dat het probleem van de geluidsoverlast te Wilsele, door mijn departement bestudeerd werd en dat voorzien wordt daartegen maatregelen te treffen.

De uitvoering der werken zelf hangt af van de budgettaire mogelijkheden.

Vraag nr. 96

van 28 maart 1989

van de heer M. DESUTTER

Waterwegen en hun aanhorigheden — Aanpassingswerken aan de Leie in de doortocht Kortrijk en inschakeling Leie in Europees waterwegennet

Sinds jaren vestigen de beheersorganen van de GOM West-Vlaanderen de aandacht op het belang van de inschakeling van de Leie in het Europees waterwegennet.

De Leie is immers de kortste weg te water tussen de industriecentra Rijsel (Het Deûlekanaal), Douai en Bethune (op het kanaal Duinkerke-Valenciennes) en de havens Zeebrugge, Gent en Antwerpen.

Sinds 1985 is de kalibrering van de Leie (op 1.350 ton) tussen Kortrijk en Deinze afgewerkt zodat Kortrijk vanuit Gent kan bereikt worden door 1.350-tonners.

Stroomopwaarts wordt de laatste hand gelegd aan een nieuwe sluis te Menen, waardoor vanaf september-oktober 1989 scheepvaart met 600-tonners zal mogelijk worden vanaf Rijsel tot Kortrijk.

Blijft nog de flessenhals te Kortrijk, waar de doortocht slechts mogelijk is voor schepen van driehonderd ton.

Rekening houdend met de essentiële rol van het waterwegennet in het goederenvervoer, de toenemende bedrijvigheid op dit vlak op het kanaal Roeselare-Leie, en de verschuiving van sommige trafieken van de Leie naar de Bovenschelde, is het dringend noodzakelijk de aangevatte inschakeling van de Leie in het Europees waterwegennet te voltooien, zodat het gebruik volwaardig en veilig kan gebruikt worden.

Benevens het aspect van het scheepvaartverkeer is er ook de waterafvoerende functie die haar beslag dient te krijgen. Het effect van een vernauwing in een rivier is voelbaar in het volledig opwaarts gelegen gedeelte. Het is niet aanvaardbaar dat de opwaarts gelegen gemeenten de negatieve effecten moeten dragen van een gebrekkige toestand in een afwaarts gelegen stad of gemeente. De werken aan de Leie moeten coherent en homogeen zijn.

Antwoord

Als antwoord op zijn vraag kan ik het geachte lid verwijzen naar mijn antwoord op zijn vraag nr. 72 dd. 07.03.1989, handelend over dezelfde materie.

Vraag nr. 98
van 30 maart 1989
van de heer W. CORTOIS

Viaduct over het zeekanaal Brussel- Willebroek — Noodzaak van geluids wanden

De ring rond Brussel is een van de meest drukke verkeersaders van ons land. Hij veroorzaakt inderdaad heel wat luchtverontreiniging en lawaaihinder. Op het viaduct over het zeekanaal Brussel-Willebroek razen dagelijks duizenden personenwagens en vrachtwagens voorbij. Zij veroorzaken een constant en steeds toenemend lawaai dat vooral tijdens de min of meer stille nachturen zeer storend en duidelijk hoorbaar is voor de paar tienduizenden inwoners van de woonhuizen van Vilvoorde, Grimbergen en Neder-Over-Heembeek. Elders op de ring, vooral naar de richting Wezembeek-Oppeem toe, heeft men zware investeringen gedaan om de vooral mooie villawijken enigszins te beschermen tegen het constante verkeerslawaai. Meent de geachte Minister niet dat het de hoogste tijd wordt ook op het viaduct van Vilvoorde een aantal geluidswanden aan te brengen die de schier ondraaglijke nachtelijke geluidshinder voor de aanpalende woonhuizen enigszins beperkt? De huidige toestand verergert met de dag en eist een dringende aanpak. Graag kende ik het standpunt van de geachte Gemeenschapsminister.

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid mede te delen, dat ik aan de bevoegde diensten de opdracht heb gegeven,

de geluidsproblemen in verband met het viaduct van Vilvoorde te bestuderen en een oplossing te zoeken voor het probleem door u aangehaald.

Vraag nr. 99
van 4 april 1989
van de heer J. CUYVERS

Wegen en aanhorigheden — Plaatsing van geluidswerende schermen in Oost- Vlaanderen

Uit een recent kranteartikel verneem ik dat u bestookt wordt door een grote massa aanvragen voor het plaatsen van lawaaiwerende schermen langs drukbereden wegen.

Graag verneem ik voor de provincie Oost-Vlaanderen welke maatregelen u genomen heeft om de lawaaioverlast te reduceren. Meer specifiek zou ik graag nadere gegevens bekomen.

1. Over welke lengte op welke autowegen overweegt u lawaaiwerende maatregelen te nemen?
2. Of die maatregelen bestaan uit :
 - a. een aanpassing van het soort wegdek in functie van de vermindering aan lawaaiproduktie? Zo ja, aan welk soort wegdek geeft u de voorkeur en waarom;
 - b. een aanpassing van de maximumsnelheid in functie van de nagestreefde hoeveelheid (db) geluid overdag en 's nachts;
 - c. het plaatsen van lawaaiwerende schermen langs de weg? Zo ja, welk soort schermen wilt u waarom waar plaatsen?
3. Volgens welke criteria krijgen welke probleemplaatsen de voorrang voor de lawaaireducerende ingrepen?
4. Beschikt u over een meerjarenplan voor de reductie van lawaaioverlast langs de autowegen?
5. Welk gedeelte van uw budget wilt u in 1989 aanwenden voor de reductie van het lawaai?
6. In welke mate werkt u samen met uw collega's om globale reductie van het lawaai te realiseren?

Antwoord

Ik heb de eer het geachte lid antwoord te verstrekken op de gestelde vragen.

1. De gegevens onder dit punt hebben betrekking op autowegen, zoals voorzien onder artikel 2, 4 van het koninklijk besluit dd. 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.
 - N49 Antwerpen-Knokke te Zelzate. Op 9.2.1989 werd een 1,420 m lang geluidwerend scherm aanbesteed langs de noordrijbaan ten oosten van het Zeekanaal Gent-Terneuzen.
 - R4 Grote Ring om Gent. Aansluiting ter hoogte van de Sint-Denijslaan. Groenscherm bestaande

uit betonelementen met beplanting over 320 m wordt overwogen.

2. Aangaande de maatregelen die kunnen genomen worden om geluidsreductie te bekomen, deel ik het geachte lid het volgende mede :

- a. Aanpassing van het soort wegdek : door de overlaging van een bestaand wegdek met een open koolwaterstofverharding wordt een gevoelige verlaging van het rolgeluid bereikt. Het resultaat is echter sterk afhankelijk van de aard van het oorspronkelijk wegdek en van het percentage zwaar verkeer op het betrokken wegvak. De grootste geluidsreductie wordt bekomen bij overlaging van een dwars geribd cementbetonwegdek en bij een gering percentage zwaar verkeer.

In de onder punt 1 geciteerde gevallen is geen aanpassing van het wegdek voorzien.

- b. Aanpassing van de maximum snelheid.

De verlaging van de maximum snelheid kan een probaat middel van geluidsreductie zijn, maar in het verleden is reeds meermaals gebleken dat zonder strenge snelheidscontrole echte resultaten uitblijven.

In de onder punt 1 geciteerde gevallen is geen aanpassing van de maximum toegelaten snelheid voorzien.

- c. Soort schermen.

In het algemeen wordt bij het uitschrijven van algemene offerteaanvragen, voor de plaatsing van geluidswerende schermen de keuze vrijgelaten. Op de kunstwerken worden echter metalen of licht beton schermen opgelegd.

Wel kan de gunstige ervaring met geluidsabsorberende schermen benadrukt worden. Wanneer voldoende ruimte voorhanden is, kunnen in bepaalde gevallen gronddammen weerhouden worden.

3. Criteria

Op acoustisch gebied worden volgende criteria gehanteerd.

Geluidswerende voorzieningen worden nu in overweging genomen voor die zones waar de bebouwing bestond voor de aanleg van de weg. Verder moet het equivalent geluiddrukkniveau (L_{eq}) 65 dB (A) overschrijden overdag en 55 dB (A) 's nachts in gevallen waar de weg geruime tijd geleden werd aangelegd en respectievelijk 60 dB (A) en 50 dB (A) bij een nieuw aangelegde weg.

Tevens moet voor ieder geval een kosten-baten verhouding opgesteld worden zodat die voorzieningen waar deze factor per woonegelegenheid het voordeel ligt prioritair dient behandeld te worden.

Om rekening te houden met de aard van de bebouwing en de eventuele aanwezigheid van ander storende geluidsbronnen wordt een indeling volgens onderstaande gevoeligheidsgraden toegezegd :

gevoeligheidsgraad 1 : zones met scholen, ziekenhuizen, bejaardentehuizen

gevoeligheidsgraad 11 : woonzones zonder hinderlijke bedrijven

gevoeligheidsgraad 111 : woonzones zonder hinderlijke bedrijven die evenwel tevens belast zijn door een andere drukke verkeersweg of een drukke spoorlijn

4. Een meerjarenplan voor de reductie van geluids-overlast is nog niet opgesteld.

5. In het investeringsprogramma 1989 is ongeveer 98 miljoen frank voorzien voor lawaaiwerende schermen in Oost-Vlaanderen.

6. Globale reductie van lawaai veroorzaakt door het wegverkeer kan eveneens verkregen worden door beperking van het lawaai veroorzaakt door het voertuig zelf. Ingrepen op dit vlak vereisen niet noodzakelijk samenwerking.

11. VRAGEN WAAROP NIET WERD GEANTWOORD BINNEN DE REGLEMENTAIRE TERMIJN (R.v.O. art. 69, 5)

P. DEWAELE
GEMEENSCHAPS MINISTER VAN CULTUUR

Vraag nr. 101
van 11 april 1989
van de heer G. CARDOEN

Gemeentelijk wapen en/of vlag — Stand van zaken

Tot mijn grote verbazing verneem ik dat na de fusieoperatie van 1976, actueel nog een aantal gemeenten wachten op de definitieve toekenning van het gemeentelijk wapenschild en/of vlag. Dit zou onder meer het geval zijn van de gemeente Opwijk. De Commissie „Heraldiek” schijnt in de meeste gevallen nogal kieskeurig te zijn.

Graag vernam ik van de geachte Minister hoeveel gemeenten en steden tot op heden nog wachten op de officiële erkenning van hun wapenschild.

Kan mij ook medegedeeld worden welke de precieze reden of oorzaken zijn van deze jarenlange procedure ?

Kan hier niet ingegrepen worden ?

Vraag nr. 102
van 11 april 1989
van de heer A. LARIDON

Toerisme — Reglementering overdekte zwembaden horeca-sector

Sommige instellingen, hotels.. . beschikken over een privé-overdekt zwembad dat, mits betaling toegankelijk is voor het publiek.

Gaarne vernam ik van de geachte Gemeenschapsminister :

1. of een redder noodzakelijk is ;
2. of de noodzakelijkheid van een redder afhankelijk is van het aantal baders, of van de oppervlakte, of van de diepte ;
3. of bij het terbeschikking stellen van het zwembad zonder redder de verantwoordelijkheid overgedragen kan worden aan de verantwoordelijke van de bezoekende groep ;
4. of het zwembad gratis ter beschikking kan gesteld worden aan scholen ;
5. of er in die materie een welomschreven reglementering bestaat voor West-Vlaanderen ?

D. COENS
GEMEENSCHAPSMINISTER VAN ONDERWIJS

Vraag nr. 64
van 12 april 1989
van de heer J. DE ROO

Schoolbevolking en werkgelegenheid — Regio Gent-Eeklo

In de loop van de vorige jaren werd de onderwijswetgeving gevoelig gewijzigd.

Kan de Gemeenschapsminister mij, voor de regio Gent en Eeklo, de stand van de schoolbevolking en van de tewerkstelling per 1 oktober 1988 meedelen.

J. SAUWENS
GEMEENSCHAPSMINISTER VAN
OPENBARE WERKEN EN VERKEER

Vraag nr. 101
van 11 april 1989
van de heer M. SCHOETERS

Wegen en aanhorigheden — Verkeerssignalisatie

Het verhogen van de verkeersveiligheid op onze wegen is een belangrijk objectief van de huidige Regering. Uit recente verklaringen van de bevoegde Ministers meen ik te moeten besluiten dat een aantal extra beperkende maatregelen aan de weggebruikers zal opgelegd worden.

Nochtans ben ik van oordeel dat, misschien zelfs als eerste, de overheid zelf het nodige zou moeten doen om de infrastructuur en de signalisatie te verbeteren. Het onderhoud van de wegen, de gebrekkige inrichting van kruispunten en het laten bestaan van gevaarlijke bochten en wegvakken, zijn evenzeer oorzaak van vele ongevallen.

Daarbij worden vaak opmerkingen gehoord over gebrekkige, of overbodige, of onduidelijke of soms overdadige signalisaties die langs onze wegen worden aangebracht. Zo'n handelwijze vanwege de overheid heeft een dubbel negatief effect op de weggebruikers :

- het werkt verwarrend op de automobilist, zodat deze niet gepast reageert ;
- het is negatief voor de geloofwaardigheid en de betrouwbaarheid van de signalisatie, hetgeen dus hoegenaamd geen natuurlijke stimulans is voor de weggebruiker om de aanduiding van de signalisatie nauwgezet op te volgen.

Ik wens hier als voorbeeld de autoweg Brussel-Luik aan te geven waar in de richting van Luik, bij het verlaten van Brussel ter hoogte van de viaduct van Kraainem plots de snelheid beperkt wordt tot 60 km per uur en dit midden op een autoweg met drie rijstroken.

Zo'n onbegrijpelijke houding van de overheid, waar een zware snelheidsbeperking wordt opgelegd zonder enige schijnbare reden, is onverantwoord en holt de waarde die aan de snelheidsbeperking moet gegeven worden sterk uit.

Graag had ik vernomen :

1. welke maatregelen de Minister overweegt om de signalisatie langs onze wegen te herwaarderen ?
2. Of er maatregelen kunnen worden genomen om de signalisaties beter te uniformeren naar de omstandigheden toe, dit wil zeggen dat elk verkeersbord op de juiste plaats komt te staan en aan echte reële noden beantwoordt.

Vraag nr. 103
van 11 april 1989
van de heer M. SCHOETERS

Havens en hun aanhorigheden — Bouw kaaimuur in de achterhaven van Zeebrugge, kostprijs en financiering

Door de MBZ werd onlangs het initiatief genomen om in de achterhaven de aanbesteding uit te schrijven voor het bouwen van een kaaimuur. De bouw van deze kaaimuur zou volledig ten laste worden genomen door de MBZ, zodat het Gewest schijnbaar geen geld zou dienen te geven om de bouw te financieren.

Dit initiatief roept bij mij echter ernstige vragen op, waarover ik graag het standpunt van de Minister zou willen kennen.

Tijdens zijn laatste bezoek aan Antwerpen op 10 maart 1989 lichtte de Minister een aantal beginselen toe waarop hij zijn havenbeleid zou willen steunen. Deze principes van openheid en gelijke behandeling tussen de havens in Vlaanderen kunnen mijn goedkeuring wegdragen. Ik wens hier trouwens te verwijzen naar mijn reeds vroeger medegedeelde standpunt ter zake, waarbij het opstellen van een moratorium op de haveninvesteringen en het uitvoeren van economische studies om het reële belang van de havens in de economie te kennen, centraal staat om de financiële inbreng van de Staat te bepalen.

Dit alles kan leiden tot een betere verstandhouding tussen de havens en zou kunnen de aanleiding zijn om op termijn als één geheel te gaan functioneren. De hedendaagse praktijk is jammer genoeg anders. In plaats van te werken in openheid wordt nog vaak de indruk gewekt als worden essentiële beslissingen genomen in duistere beslotenheid.

Ik had graag vernomen in hoeverre de beslissing van de MBZ kadert in de beginselen voor een havenbeleid die door de Minister te Antwerpen werden kenbaar gemaakt.

2. Op hoeveel wordt de bouw van de kaaimuur geraamd ?
3. Welke regeling werd getroffen om de bouw te financieren ?
4. Heeft de MBZ de door haar verschuldigde gelden reeds terugbetaald aan de Staat ? Het Rekenhof heeft hierop reeds bij herhaling aangedrongen, alsook de Minister van Begroting.
5. Welk standpunt is bij het nemen van de beslissing in de MBZ ingenomen door de Raad van Beheer, door de Regeringscommissaris en door de afgevaardigde van de Minister van Begroting ?

Vraag nr. 104
van 11 april 1989
van de heer M. SCHOETERS

Havens — Bouw van een containerhaven op de Linkeroever van de Schelde

Het aanleggen van het Baalhoekkanaal is en blijft de meest voor de hand liggende en de beste manier om het havengebied op de Linkeroever van de Schelde te Antwerpen tot zijn volledige ontplooiing te brengen. De verwezenlijking van dit kanaal en zeesluis is geheel afhankelijk van de houding die de Nederlanders hier- tegenover innemen.

Tot op heden heeft Vlaanderen geen toelating om deze werken op Nederlands grondgebied uit te voeren. Of op korte termijn een doorbraak kan worden bereikt is niet duidelijk.

Indien een vergelijk gevonden wordt, zal het bouwen van kanaal en sluis vele jaren in beslag nemen en zeer vele kredieten opsorpen. Het ogenblik dat de voor- deur van de haven op de Linkeroever kan gebruikt worden, is dus zeker niet meer voor deze eeuw.

Tot zolang zal de haven op de Linkeroever slechts gedeeltelijk tot ontplooiing kunnen komen. Daarom zou ik het gepast vinden om alternatieve ontwikkelingsmogelijkheden voor de Linkeroever te onderzoeken. Eén daarvan acht ik het bouwen van een containerdok op de Linkeroever aan open Scheldewater.

Dit dok maakt het mogelijk dat Antwerpen zich verder ontwikkelt als een snelhaven met een Linkeroeverge- gebied dat in de richting van de kanaaltunnel goede ver- bindingen heeft. De ruimte, die op de Linkeroever aanwezig is, is groot genoeg om rond dit dok een vol- ledige containerhaven te ontwikkelen.

Dit project zou, in afwachting van de aanleg van het Baalhoekkanaal, de kans op ontwikkeling van de Lin- keroever verbeteren.

Graag had ik van de Minister een antwoord gekregen op de volgende vragen.

1. Recent voerde de Minister een aantal gesprekken met zijn Nederlandse ambtgenote. Welke resultaten

hebben deze gesprekken opgeleverd ? Is de Minister van mening dat een doorbraak op het vlak van de waterverdragen mogelijk is ? Wat is zijn indruk ?

2. Acht de Minister het aangewezen om in afwachting van de bouw van het Baalhoekkanaal naar alterna- tieven te zoeken om de Linkeroever te ontwikke- len ?
3. Is de Minister bereid om de bouw van een conti- nerdok op de Linkeroever van de Schelde grondig te laten onderzoeken. Indien ja, op welke termijn kan dit gebeuren ?
4. Indien het resultaat van het onderzoek positief is, is de Minister dan bereid om dit dok binnen een kort tijdbestek te laten bouwen ?

Vraag nr. 107
van 12 april 1989
van de heer J. LOONES

Loodswezen — Taalgebruik

Ik verneem dat de Nederlandse Verkeersdienst, Bou- levard De Ruyter 22, 4381 KA Vlissingen, de loodsen op de vaarwaters van de Westerscheldemonding vanaf Vlissingen naar zee toe, binnen de territoriale wateren, ten alle tijde het gebruik van de Engelse taal wil opleg- gen. Deze beleidsmaatregelen, die reeds in een ver- gevorderde fase zijn, zouden gelden voor zowel ge- sprekken tussen de loodsen als voor de gesprekken met de Nederlandse en Vlaamse verkeersdiensten.

De Vlaamse Staatszeeloodsen, als Vlaamse ambtena- ren bij een Vlaams Ministerie en op de Vlaamse taalrol ingeschreven, protesteren heftig tegen deze maatregel. Zij eisen dat de taalwetten worden toegepast en aan- vaarden niet dat zij een vreemde taal moeten hanteren.

De gevolgen kennende van de taalstrijd in België vin- den zij het onaanvaardbaar dat de Nederlanders, die nota bene Nederlands spreken, de Vlamingen zouden opleggen met die Nederlanders Engels te spreken.

De Engelse taal kan alleen gebruikt worden door lood- sen wanneer zij de onbeloofde vaart vanuit een radio- station naar binnen of naar buiten beloodsen (= lood- sen op afstand). Dat gebeurt bij gestaakte loodsdien- sten en ook wanneer een gesprek moet gevoerd worden met een schip waar geen loods aan boord is.

Het is voordeliger en veiliger het Nederlands te gebrui- ken tussen de loodsen onderling en met de verkeersbe- geleiding aan de wal. De loods op de brug vertaalt de van de wal ontvangen berichten in een eenvoudig ver- staanbaar Engels voor de kapitein en/of zijn officier van wacht die veelal de Engelse taal niet voldoende beheersen.

Bij calamiteiten is het veel eenvoudiger de eigen Ne- derlandse taal te gebruiken in plaats van te zoeken naar de geschikte woorden in een vreemde taal. Veel bemanningsleden van de kleinere schepen, zoals sleep- boten, vissers, baggervartaartuigen, pleziervartaartuigen, enzovoort verstaan de Engelse uitdrukkingen niet.

Gaarne vernam ik van de geachte Gemeenschapsminis- ter een antwoord op de volgende vragen.

1. Is de Minister op de hoogte van de betreffende maatregel van de Nederlandse Verkeersdienst ?
2. Kan de Nederlandse Verkeersdienst Vlaamse loodsen verplichten Engels te praten met de Nederlandse loodsen ?
3. Meent de Minister niet dat zo de Vlaamse loodsen Engels moeten spreken, er dan een loopje wordt genomen met de Belgische taalwetten ?
4. Welke maatregelen stelt de geachte Minister voor opdat de Belgische taalwetgeving in deze aangelegenheid in geen geval zou overtreden worden ?

Vraag nr. 110
van 12 april 1989
van de heer J. DE ROO

Wegen en aanhorigheden — Elektriciteits- en elektronica werken programma 1988-1989 Arrondissement Gent-Eeklo

Kan de Gemeenschapsminister mij opgave doen van de werken die gepland of zullen uitgevoerd worden in de loop van 1989 in verband met wegverlichting, verlichting van bruggen en verkeerssignalisatie in de arrondissementen Gent en Eeklo, zo mogelijk met opgave van datum van de aanvang van de werken, aanbestedingsbedrag, aanbestedingsdatum, voorziene termijn voor uitvoering en vermoedelijke aanvangs- en einddatum ?

Het betreft zowel de werken uitgevoerd en voltooid in 1988 als werken voorzien op het fysisch programma 1989.

Vraag nr. 114
van 13 april 1989
van de heer A. LARIDON

Kanaal Plassendale-Nieuwpoort — Maatregelen tegen dumping baggerslib in het Nieuwpoorts Spaarbekken

Via de pers verneem ik dat het Bestuur der Waterwegen een aanvraag heeft ingediend om 80.000 kubieke meter slib, afkomstig uit het kanaal Plassendale-Nieuwpoort, in het Spaarbekken te dumpen. Het ligt in de bedoeling deze werken nog dit jaar uit te voeren.

Meent de geachte Minister niet :

1. dat het nogal ongebruikelijk is baggerspecie van het ene kanaal in het andere te dumpen ;
2. dat het plan van het Bestuur der Waterwegen lijnrecht indruist tegen de inspanningen voor de herwaardering van de IJzer ;
3. dat het storten van slib zal leiden tot een sneller aanslibben van de Nieuwpoortse havengeul en dus ook van het natuurreserveaat, „de IJzermonding” ;
4. dat de overweging van het Bestuur der Waterwegen als zou de kwaliteit van het slib van het kanaal Plassendale-Nieuwpoort beter zijn dan dat van de IJzer zelf, niet opgaat.

Dit juist omdat het slib van de IJzer reeds zwaarder verontreinigd is, het dus niet verantwoord is, deze stroom nog meer te belasten, ook met minder giftig slib ?

NB. : Deze vraag werd eveneens gesteld aan de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting.

Vraag nr. 116
van 13 april 1989
van de heer M. DIDDEN

Automatische verkeerstellingen grensverkeer — Stand van zaken 1988

Zeer onlangs kregen we de beschikking van de automatische verkeerstellingen 1988. Aan de hand van de tabellen is het evenwel onmogelijk uit te maken welke het grensverkeer langs de autowegen is. Teneinde een grensverkeersbeleid te kunnen voeren, alsmede tegemoet te komen aan één van de doelstellingen uit uw beleidsnota met betrekking tot de opening van de Europese grenzen, is het belangrijk ter zake de juiste cijfers te kennen.

Mag ik voor Vlaanderen derhalve vernemen welke in 1988 het resultaat is van de automatische verkeerstellingen aan de grensovergangen langs de autowegen en langs de gewone rijkswegen ?

Vraag nr. 117
van 13 april 1989
van de heer L. PEETERS

Verkeersveiligheid — Preventieve actie in verband met het spookrijden

Teneinde de verkeersveiligheid te verbeteren is het ongetwijfeld een noodzaak dat op onze belangrijkste autowegen speciale maatregelen worden getroffen om „het zgn. spookrijden” met alle mogelijke middelen te voorkomen.

In de handel is er momenteel gespecialiseerde apparatuur ter beschikking teneinde dergelijke spookrijders via visuele en acoustische waarschuwingssignalen op hun foutief rijgedrag attent te maken.

Kan de geachte Minister meedelen of :

1. ter zake in ons land reeds experimenten zijn uitgevoerd waarbij deze preventieve technische installatie wordt gebruikt om het spookrijden te voorkomen ;
2. hij overweegt deze apparatuur te laten opstellen op onze belangrijkste autowegen.

Vraag nr. 118
van 13 april 1989
van de heer J. VAN EETVELT

Verkeersveiligheid op de RW N16 te Temse-Breendonk — Stand van zaken

Met mijn schriftelijke vragen dd. 9 mei 1986, 5 december 1986 en 28 juni 1988, heb ik de aandacht gevraagd

van de bevoegde Minister voor rijksweg N16 Breen-donk-Temse, meer bepaald voor het toenemend verkeer en vooral de verkeersveiligheid.

Hierbij werd door mij gevraagd een globale studie te maken over de verkeersveiligheid van de RWN16, gezien het toenemend verkeer en het aantal verkeersongevallen.

In zijn antwoord verwees de Minister, dat de kans bestaat dat het verkeer nog zal toenemen, maar aangezien de verkeersintensiteit, een gemiddeld dagelijks verkeer van 20.000 voertuigen nog niet bereikt, het niet verantwoord is een studie te laten opmaken waarbij dient uitgemaakt welke maatregelen moeten genomen worden om de veiligheid te verbeteren.

Onderwijl is de toestand nog geëvolueerd en doet men volgende vaststellingen.

1. Alleen op het grondgebied Bornem, werden door politie en rijkswacht in 1987 op hogervermelde rijksweg, 60 verkeersongevallen vastgesteld waarvan 31 met gekwetsten en in 1988, 69 verkeersongevallen waarvan 26 met gekwetsten.
2. Op het grondgebied Puurs, werden in 1986 bij verkeersongevallen op hogervermelde rijksweg, 26 gekwetsten genoteerd en in 1987, 30 gekwetsten.

Behalve deze belangrijke reeks ongevallen, stellen zich vooral problemen aan kruispunten met de A12 Antwerpen-Brussel en de kruispunten met verschillende verbindingswegen naar Bornem en Puurs. Vooral rond de spitsuren, is het heel gevaarlijk en moeilijk om toegang te krijgen tot de RWN16 en op bepaalde plaatsen om hem te verlaten.

Hierbij stellen zich vooral veiligheidsproblemen voor de meest zwakken in het verkeer : de fietsers en voetgangers.

Het ADR-vervoer (gevaarlijke stoffen) mag eveneens niet aan de aandacht onttrokken worden.

Gedurende enkele jaren is de tunnel te Antwerpen verboden voor dit soort van vervoer. Dit gevaarlijk vervoer wordt omgeleid via de N16 Temse-Breendonk om de verbinding tussen de A12 en E17 te verwezenlijken.

Bij deze vaststellingen wens ik nog een belangrijk nieuw element te voegen.

De bouw van de Liefkenshoecktunnel zal binnen afzienbare tijd een feit zijn en de toegangswegen naar de tunnel zullen door de overheid dienen gewaarborgd tegen juli 1991.

Deze nieuwe tracés van wegen zullen ook het verkeer op bepaalde andere aansluitende wegen, omwille van nieuwe en gemakkelijke verbindingsmogelijkheden, in ruime mate beïnvloeden.

Zo zal de N16 een belangrijke verbindingsweg worden tussen de E17 Sint-Niklaas-Antwerpen en de rijksweg A12 Antwerpen-Brussel (over Boom).

Mag ik dan de Minister vragen of deze nieuwe gegevens nu uiteindelijk geen aanleiding zijn, om dringend werk te maken van een grondige studie voor de rijksweg Temse-Breendonk, in samenspraak met de gemeentebesturen.

Graag vernam ik bovendien, welke invloed op de verkeerstunnel van de N16, het totstandkomen van de Liefkenshoecktunnel, met zijn nieuwe tracés zal hebben.

Vraag nr. 119

van 13 april 1989

van mevrouw M. DE MEYER

Wegvervoer — Controle vervoer gevaarlijke produkten

Onlangs gebeurde in Beveren alweer een ongeval met een vrachtwagen vol chemische produkten, die uit zichzelf ontvlamden.

De bestrijding van de vuurhaard leverde heel wat moeilijkheden op, omdat op de vrachtpapieren een ander produkt was vermeld dan wat de eigenlijke inhoud was, waardoor de brandweer ondoelmatige blustechnieken toepaste.

Graag vernamen we van de geachte Minister hoe het gevaarlijk zwaar vervoer eigenlijk gecontroleerd wordt en welke maatregelen de Minister ter zake kan nemen om de toestand te verbeteren.