

VLAAMSE RAAD

ZITTING 1989-1990

28 NOVEMBER 1989

ONTWERP VAN DECREET

houdende de begroting van de Vlaamse Gemeenschap
voor het begrotingsjaar 1990

VERSLAG

namens de Commissie voor Openbare Werken en Verkeer
uitgebracht door de heer M. Desutter
aan de Commissie voor Financiën en Begroting

Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer J. De Seranno.

Vaste leden : de heren J. Ansoms, G. Cardoen, J. De Seranno,
M. Desutter, M. Didden, T. Van Parys ;

de heren W. Content, V. Peuskens, A. Schellens, M. Schoeters ;

de heren E. Beysen, H. De Croo, J. Vandermarliere ;

de heren H. Candries, P. Van Grembergen.

Plaatsvervangers :

de heren F. Aerts, P. Dumez, C. Marchand, mevrouw L. Nelis-
Van Liedekerke, de heer M. Olivier, mevrouw M. Tyberghien-Van-
denbussche ;

de heren M. Bartholomeeussen, W. Beckers, M. Gesquière, G.
Mommerency ;

de heren Jozef Bosmans, D. Van Mechelen, F. Vermeiren ;

mevrouw F. Brepoels, de heer D. Vervaet.

Zie :

8-B (1988-1989)

— Nr. 1 : Ontwerp van decreet + Bijlagen

— Nrs. 2 tot 6 : Amendementen

— Nr. 7-A : Verslag namens de Commissie voor Buitenlandse en
Externe Aangelegenheden

- Nr. 7-B : Verslag namens de Commissie voor Cultuur
- Nr. 7-C : Verslag namens de Commissie voor de Media
- Nr. 7-D : Verslag namens de Commissie voor Onderwijs en Vorming
- Nr. 7-E : Verslag namens de Commissie voor Welzijn en Gezondheid
- Nr. 7-F : Verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden en Openbaar Ambt
- Nr. 7-G : Verslag namens de Commissie voor Economie, Energie en Tewerkstelling
- Nr. 7-H : Verslag namens de Commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting
- Nr. 7-I : Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud

6-B (1988-1989)

- Nr. 1 : Toelichtingen

INHOUD

	Blz.
A. Algemene bespreking	4
1.1. Algemene inleiding : verkeers- en vervoersbeleid	4
1.2 Inleidende toelichting van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer bij de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotings- jaar 1990	16
2. Bespreking	
2.1. Algemene problematiek	24
2.1.1. Stads- en streekvervoer	41
2.1.2. Waterwegen en havens	44
2.1.3. Luchthavens	54
2.1.4. Wegen	56
2.2. Concrete problematiek	67
2.2.1. Stads- en streekvervoer	67
2.2.2. Waterwegen en havens	68
2.2.3. Luchthavens	78
2.2.4. Wegen	78
B. Artikelsgewijze bespreking	92
C. Stemmingen	92
Bijlagen	95

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken en Vervoer heeft gedurende 3 vergaderingen de haar toegewezen artikelen en secties van het ontwerp van decreet houdende de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990 besproken en goedgekeurd.

A. ALGEMENE BESPREKING**1. INLEIDING****1.1. Algemene inleiding : Verkeer+ en vervoersbeleid****1.1.1. Vooraf**

Inzake infrastructuur en vervoer werden de doelstellingen waarop het beleid zal gericht zijn, reeds aangeduid in de beleidsnota „Mobiliteit in de jaren ‘90 : van produktie naar kwaliteit”. Deze beleidsnota is noch allesomvattend noch definitief. De sector verkeer en vervoer is immers voortdurend in evolutie. Vorig jaar nam het verkeer op onze autosnelwegen met maar liefst 11 % toe onder invloed van de sterke economische groei en de daling van de brandstofprijzen.

Het ongeremd uitbreiden van de infrastructuur om de toenemende mobiliteit te ondervangen is niet langer haalbaar. Niet alleen omwille van de beperkte financiële middelen en de beperkte open ruimte, maar ook omwille van de negatieve maatschappelijke gevolgen. Daarom dienen wij te streven naar een betere kwaliteit en rendement van het verkeer en het vervoer en niet naar louter produktie van infrastructuur.

De verwezenlijking van de globale sociaal-economische en maatschappelijke objectieven dient ondersteund te worden door een samenhangend en geïntegreerd vervoer- en infrastructuurbeleid, dat afgestemd is op de reële behoeften en kadert binnen de vooropgestelde beleidsprioriteiten inzake mobiliteit.

1.1.2. Omschrijving van de taken en de doelstellingen**a) op maatschappelijk vlak :****Ruimtelijk-ecologisch kader**

In ruimtelijk-ecologisch opzicht wenst de Gemeenschapsminister dat ten volle rekening wordt gehouden met de verkeersveiligheid, de verkeersleefbaarheid, de bezorgdheid om de ecologische aspecten en de oordeelkundige aanwending van de beperkte open ruimte.

Men heeft namelijk te lang en te eenzijdig infrastructuur aangelegd zonder de brede maatschappelijke context te beschouwen.

Het onderzoek naar de behoefte aan infrastructuur samen met de behoefte aan verplaatsingen, rekening houdend met de ruimtelijke ordenings- en milieuaspecten die inherent het verkeer zijn, zal een belangrijk onderdeel vormen van het mobiliteitsbeleid.

Het van meet af aan betrekken — zowel bij de probleemstelling als bij het formuleren van mogelijke oplossingen — van de ruimtelijke organisatie en structuren, die enerzijds mede oorzaak zijn van verplaatsingen en anderzijds het gevolg van bestaande infrastructuren, zal de kwaliteit van de ruimte en de organisatie van alle soorten verplaatsingen ten goede komen.

Een geïntegreerde aanpak biedt niet alleen de mogelijkheid om milieuhinder en milieugevaar te verminderen, maar

ook om preventief voor verkeersvraagstukken oplossingen te zoeken die gunstig zijn voor het milieu.

Socio-economisch kader

De taak van de overheid in onze gemengde economie is nu wellicht complexer dan ooit tevoren. Enerzijds is de overheid aanbieder van collectieve goederen en diensten, waarvan de produktie veelal grotendeels gefinancierd wordt met gemeenschapsgelden. Inzake openbare werken en verkeer betekent dit dat de overheid ernaar moet streven om een verkeersinfrastructuur en een openbaar vervoer aan te bieden die zo goed mogelijk beantwoorden aan de wensen van de bevolking : onder andere de minimum bereikbaarheid van de essentiële bestemmingen, de eisen inzake kwaliteit en kostprijs die éénieder stelt aan de verplaatsingen, en zo mogelijk individuele keuzevrijheid inzake vervoerswijze.

Anderzijds is het ook de taak van de overheid om op te treden wanneer de werking van het vrije marktmechanisme ongewenste neveneffecten met zich meebrengt. Wat verkeer en vervoer aangaat, houdt dit in dat de overheid een inzicht moet verschaffen in de negatieve aspecten van de (auto-) mobiliteitsgroei en maatregelen moet treffen om deze te milderen. Deze negatieve aspecten zijn intussen algemeen gekend : steeds langer worden de files tijdens de spitsuren, er is een drastische stijging van het aantal verkeersongevallen en een groeiende milieuhinder.

Bovendien moeten deze taken uitgevoerd worden binnen een context van budgettaire beperkingen. Door de financieringswet zijn de Gewesten en Gemeenschappen immers verplicht om bij te dragen tot de sanering van de openbare financiën. Het totale investeringsprogramma voor 1990 werd vastgelegd op 90 % van het investeringsprogramma van 1989. Een grondige evaluatie van de beleidsprioriteiten is dus nodig om optimaal gebruik te maken van de beschikbare financiële middelen.

Geïntegreerde aanpak

Ecologische, ruimtelijke, sociale en economische gegevens ineenpassen op het vlak van verplaatsingen vormt de grote uitdaging.

De geïntegreerde aanpak van het mobiliteitsbeleid staat daarbij centraal en kan als volgt nader omschreven worden.

Gegeven een bepaalde vervoersvraag, welke vervoers- en verkeersmaatregelen dragen bij én tot een betere bereikbaarheid van stad en platteland, én tot een grotere veiligheid, en tot een aangename omgeving voor gebruiker en passant, en tot een zuiverder leefmilieu voor iedereen.

Het verkeers- en vervoersplan Vlaanderen zal de omtreklijnen schetsen van een nieuw mobiliteitsbeleid dat het vervoer, de infrastructuur, het leefmilieu en de ruimtelijke ordening geïntegreerd benadert.

Hiertoe is recent opdracht gegeven voor de 1^e fase van het verkeers- en vervoerplan Vlaanderen met name het opstellen van een indicatief meerjarenprogramma voor het Vlaamse Gewest, dat voor de periode 1989-1993 een overzicht zal geven van de te starten uitvoerings- en studieprojecten met betrekking tot het mobiliteitsbeleid. Hierbij zal een inventaris van de zware knelpunten op het vlak van verkeersafwikkeling, veiligheid, leefbaarheid, milieuhinder en bereikbaarheid worden opgemaakt. Personenvervoer, goederenvervoer en informatieoverdracht worden geïntegreerd behandeld.

Dit programma moet uitmonden in een samenhangend pakket van maatregelen voor de beheersing van de mobiliteit, dat in een periode van ongeveer vijf jaar vruchten moet

afwerpen. Deze maatregelen moeten tevens passen in een te ontwikkelen lange termijnperspectief tot het jaar 2010.

Deze eerste fase van het verkeers- en vervoersplan Vlaanderen wordt afgerond na 6 maand.

b) Op administratief vlak

De Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer heeft de uitdaging opgenomen de optimale samenwerking te organiseren tussen de geregionaliseerde diensten van het Ministerie van Openbare Werken en van Verkeerswezen, dit in samenwerking met de Gemeenschapsminister bevoegd inzake Openbaar Ambt.

In een eerste fase heeft hij rond concrete projecten de diensten samengevoegd die zich nu sectorieel bezighouden met verkeer. Dit heeft geleid tot een totale aanpak van het mobiliteitsvraagstuk openbaar vervoer enerzijds en wegen anderzijds in concrete situaties.

Een optimale samenwerking vereist een geheel nieuwe structuur van het departement. Dit is nog geen realiteit. De diensten zijn nog niet effectief overgeheveld en er is nog geen nieuw departement. Bij de voorbereiding gaat wel volledige aandacht naar een structuur die een geïntegreerd mobiliteitsbeleid mogelijk maakt en bevordert.

De nieuwe entiteit waarin Openbare Werken en Verkeer samen met Leefmilieu en Ruimtelijke Ordening is vervat biedt daartoe nieuwe kansen.

De Minister pleit dan ook voor een goed uitgebouwde studiedienst die de integratie- en coördinatieproblemen op een wetenschappelijke wijze en vanuit verschillende disciplines op een permanente wijze bestudeert en beleidsvoorstellen formuleert en die het directiecomité waarin de ambtenaren-generaal van de verschillende besturen vertegenwoordigd zijn, ten dienste staat.

Voorbeelden van projecten met gemeenschappelijke aanpak van mobiliteitsvraagstuk zijn :

- verlenging van de belangrijke tramlijn 1 te Gent ten zuiden van het Sint-Pietersstation binnen de concrete ruimtelijke omgeving ;

- uitbouw van een sneltramlijn van Morselt station „Oude God” naar linkeroever in eigen bedding en met maximale inzet van verkeerslichtenbeïnvloeding en integratie in een parkeer- en rijsysteem ;

- project „Hasselt levendig Stadscentrum”, waarbij door optimalisering van het parkeerbeleid en uitwerken van een verkeerscirculatieplan getracht wordt de stad zo aantrekkelijk en verkeersveilig mogelijk te maken ;

- optimale integratie van het openbaar vervoer in Antwerpen in de verkeersafwikkeling wordt bestudeerd door het Studiebureau Sobemap, in samenwerking met MIVA, NMVB, NMBS, Stad Antwerpen en Ministerie van Openbare Werken ;

- een overlegstructuur in verband met Verkeers- en Vervoersplan Gent gericht op integratie van het openbaar vervoer in de globale verkeersafwikkeling werd opgezet bestaande uit vertegenwoordigers van de stad Gent, MIVG, NMVB, MOW en AROL ;

- een analoge structuur werd opgezet in het kader van het Verkeers- en Vervoersplan Limburg ;

- verschillende projecten ter verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer in de steden Antwerpen en Gent door middel van eigen tram- en busbanen, verkeerslichten beïnvloeding, aanpassing van de wegprofielen en ingrepen in de verkeersafwikkeling.

Daarnaast blijven bij de nieuwe organisatie van de werkzaamheden van het departement volgende criteria centraal staan :

- verbetering van de doeltreffendheid : Dit zal gerealiseerd worden o.a. : door het opstellen van meerjarenplannen getoetst aan de doelstellingen en beleidsopties. In eerste instantie heeft het departement begrotingsvoorstellen opge maakt voor de eerstvolgende vijf jaren zodat een inzicht op spreiding van de investeringen mogelijk wordt ;
- verbetering van een doelmatige werking :
 - door verbreden van de taakomschrijving van sommige diensten. De coördinatiegroep van de pilootprojecten voor de herinrichting van doortochten heeft een verruimde taakomschrijving naar een volledig programma voor leefbare bebouwde kommen dat van toepassing is op alle doortochten ;
 - door het verbeteren van de openbaarheid van bestuur en de dienstverlening aan de burgers. Op dit vlak heeft de Minister opdracht gegeven dat de buitendiensten meer informatie zouden verschaffen aan de plaatselijke bevolking over de werken die in uitvoering gaan en de mogelijke hinder die dit tijdelijk kan veroorzaken. In de definitieve structuur van het departement wordt de uitbouw van een ombudsdienst onderzocht ;
 - door het stimuleren van bijscholing, specifiek betreffende het verkeerskundig onderricht en de inzichten in het mobiliteitsvraagstuk (samenwerking met de Stichting Verkeerskunde). De deelname van een aantal ambtenaren aan het postgraduaat verkeerskunde is een concreet voorbeeld ;
 - door verhogen van de mobiliteit van de ambtenaren voor wat de uitvoeringstaken betreft (soepel inspelen op plaatselijke noden) enerzijds en anderzijds door het verzekeren van continuïteit in bestuur en kennis overdracht op vlak van de studie- en planningstaken.

1.1.3. Algemene omschrijving van het mobiliteitsvraagstuk

De vraag naar vervoer is essentieel een afgeleide vraag. Vervoer is een productieve dienst omdat er ruimtelijke verschillen zijn in de waarde van bepaalde goederen en diensten. Zo bereiken goederen pas hun hoogste nut wanneer ze de volledige weg van producent tot consument afgelegd hebben. Aldus hebben de allocatie van de produktiefactoren en de ruimtelijke ordening in het algemeen een grote invloed op de aard en de omvang van de vervoersvraag. Zo kan men de dagelijkse pendelbewegingen in zekere zin beschouwen als het vervoer van de produktiefactor arbeid dat tengevolge van de ruimtelijke scheiding tussen wonen en werken.

Vervoer is echter niet alleen waardecreërend, het werkt ook kostenverhogend. Het optimalisatievraagstuk bestaat erin de creatie van toegevoegde waarde af te wegen tegen de kosten die het vervoer met zich meebrengt. Het spreekt vanzelf dat vervoer als gevolg van een slechte localisatie dient te worden vermeden. Mobiliteit is dus geen behoefte op zich, maar volgt uit de behoefte aan goederen en diensten, aan ontspanning en aan sociale contacten.

Uit de nationale rekeningen blijkt dat het aandeel van de vervoerssector in de vorming van het BNP tussen 1980 en 1987 vrijwel constant gebleven is op ongeveer 8 % . Hetzelfde geldt voor het aandeel van het vervoer in de private consumptie, dat over de beschouwde periode voortdurend ongeveer 12,5 % bedroeg. Dit betekent dat de toename van het verkeer en vervoer hoofdzakelijk gedetermineerd wordt door de economische groei en dat er zich — althans over de beschouwde periode — geen autonome mobiliteitsgroei voor-

doet. Met andere woorden, de mobiliteit is in absolute termen wel gestegen, maar in relatieve termen ten opzichte van het BNP of de private consumptie constant gebleven.

Er hebben zich echter wel belangrijke verschuivingen voorgedaan in de verdeling van de bruto toegevoegde waarde en van de vervoersvraag over de verschillende vervoerswijzen. De bruto toegevoegde waarde van het vervoer per spoor is (in constante prijzen van 1981) tussen 1981 en 1987 met bijna een derde gedaald. Die van het wegvervoer, het luchtvervoer en de telecommunicatie zijn daarentegen met respectievelijk 28,7 %, 25,3 %, en 21,9 % gestegen. Het aandeel van de scheepvaart is min of meer constant gebleven.

Ook bij de private consumptie vindt men deze uiteenlopen- de tendenzen terug. Terwijl de aankoop en het gebruik van eigen vervoermiddelen tussen 1981 en 1987 met respectievelijk 24,5 % en 4,4 % zijn gestegen, is de vraag naar stads- en streekvervoer met 18,6 % gedaald en de vraag naar spoorvervoer met 10,4 % gedaald.

Om deze verschuiving te verklaren kunnen een aantal oorzaken aangehaald worden. De conjuncturele heropleving en de hiermee gepaard gaande stijging van de koopkracht hebben sinds 1986 een forse toename van het autobezit veroorzaakt. Tegelijkertijd deed er zich een daling van de brandstofprijzen voor, waardoor het privé-weggebruik goedkoper werd in vergelijking met andere vervoersprijzen. Dit effect wordt nog versterkt door het feit dat de autogebruiker doorgaans slechts de variabele kosten van zijn verplaatsing in aanmerking neemt.

In de jaren '60 en '70 heeft men in ons land het dichtste wegennet ter wereld uitgebouwd. Jarenlang volstond de capaciteit van dit wegennet om de mobiliteitsgroei op te vangen. Mede door de benarde toestand van de overheidsfinanciën heeft dit ertoe geleid dat de modernisering van het openbaar vervoer verwaarloosd werd. Nu de mobiliteit ingevolge de gunstige conjunctuur sterk toegenomen is en de capaciteit van een gedeelte van ons wegennet oververzadigd raakt, doet de behoefte aan een snel en comfortabel openbaar vervoer zich gevoelen. Het openbaar vervoer is echter niet meer aangepast aan de strengere kwaliteitseisen van de consument. Bovendien heeft de uitbouw van een dicht wegennet een sterk verspreide bebouwing mogelijk gemaakt, waardoor het openbaar vervoer onmogelijk alle potentiële bestemmingen op een rendabele wijze met mekaar kan verbinden. De infrastructuur moet daarom ontworpen worden als schakel en integraal deel van de totale ruimtelijke structuur.

Aandeel van de vervoerssector in de vorming van het BNP

1980 = 100	1981	1987	1981 = 100	1981	1987
Spoor	112.90	76.49	spoor	100.00	67.75
weg	86.11	110.80	weg	100.00	128.67
scheepvaart	97.17	96.56	scheepvaart	100.00	99.37
havens	97.60	95.89	havens	100.00	98.25
luchtvervoer	117.25	146.88	luchtvervoer	100.00	125.27
NTT, radio, TV	103.90	126.68	PTT, radio, TV	100.00	121.92
Totaal vervoer	97.86	105.36	totaal vervoer	100.00	107.66
BNP	98.60	107.74	BNP	100.00	109.27

Aandeel van de vervoersvraag in de private consumptie

	1980 = 100	1981	1987	1981 = 100	1981	1987
aank. eigen vv	88.88	110.66	aank. eigen vv	100.00	124.50	
gebruik eigen vv	103.00	107.54	gebruik eigen vv	100.00	104.41	
stads- en streekvv	99.87	81.29	stads- en streekvv	100.00	81.40	
spoorvv	101.53	91.01	spoorvv	100.00	89.64	
andere	100.97	104.56	andere	100.00	103.56	
R.T.T.	106.47	129.22	P.T.T.	100.00	121.37	
Totaal	98.70	108.61	totaal	100.00	110.04	

1.1.4. Beleidsopties in het programma 1990.

A. Wegen

Bij de start van het geregionaliseerde departement Openbare Werken en Verkeer heeft de Gemeenschapsminister, in tegenstelling tot de vroegere beleidsoptie, resoluut gekozen voor andere oriëntaties bij de investeringspolitiek op het vlak van wegeninfrastructuur.

Ondanks de vermindering die aan het investeringsprogramma in zijn totaliteit werd opgelegd, stijgt het investeringsprogramma van de wegen, zelfs ten aanzien van het bedrag opgenomen in de oorspronkelijke begroting (van 4,3 miljard frank naar 4,8 miljard frank).

Vlaanderen is en blijft een draaischijf in de Westeuropese verkeers- en vervoersstromen. Daarbij moet men uiteraard binnen de beleidsoptie gebruik maken van de beperkte beschikbare financiële middelen. Dat de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruiker moet bevorderd worden, is voor iedereen duidelijk.

1) Het is in dit verband nogal logisch dat de bestaande investeringskredieten juist gericht zijn op het bestaande wegennet. In 1990 worden de inspanningen op het vlak van fietspadenprojecten verdergezet. In een aantal provincies bestaan ter zake uitgebalanceerde planningsvoorstellen, die als basis dienen. De provinciale verkeersstudies (inventarisering van de bestaande studies, verzameling en actualisering van basisgegevens en de beleidsmatige aanzet van infrastructuurplanning) zullen hierop een verfijnd antwoord geven. Uiteraard liggen tussen het principieel besluit en de feitelijke uitvoering van een fietspad een groot aantal stappen (modernisering van een weg, gecombineerd dossier, veelvuldige ont-eigeningen enzovoort). Het blijft onze overtuiging dat deze inspanningen moeten worden verder gezet. Daarbij zullen in alle provinciale diensten, in het kader van onderhoudskredieten, alle bestaande fietspaden jaarlijks 8 X gereinigd worden. Een fietsvriendelijke infrastructuur rechtvaardigt ook dit soort werkzaamheden.

2) In 1989 werden de zogenaamde pilootprojecten bebouwd en komen opnieuw opgestart. De projecten Rillaar, Kessel-Lo, Blankenberge, Wuustwezel en Bazel werden uitgevoerd. Het is een duidelijke nieuwe beleidskeuze geweest die in 1990 op meerdere terreinen zal worden verder gezet.

Niet alleen de zogenaamde pilootprojecten maar alle moderniseringswerken die betrekking hebben op doortochten in bebouwde kommen worden in functie van de zwakke weggebruiker en de randbewoners aangepast. Met andere woorden datgene wat als pilootproject is opgestart, wordt nu een vanzelfsprekendheid in het beleid. De automobilist past blijk-

baar enkel zijn snelheid aan ten aanzien van het beschikbaar wegprofiel en ten aanzien van de aanwezige bezetting op de weg.

Het heraanpassen van de wegen in doortochten vraagt evenwel zeer belangrijke financiële middelen. Uit de meeste vaststellingen blijkt dat de borden Fl (bestaande kom) praktisch geen invloed meer hebben op het rijgedrag van de weggebruiker. Vandaar dat met haalbare middelen op korte termijn de afbakening van de bebouwde kom zal verbeterd worden.

Als experiment opgevat werken mijn diensten aan de herinrichting van drie vaksbaan en vier vaksbaan.

Vaak zijn de zwakke weggebruikers niet in staat om op een veilige manier een weg over te steken. Door middel van beveiligde oversteekplaatsen op de middenberm zijn hier verschillende mogelijkheden aanwezig. Bij voorbeeld. In Vroenhoven-Riemst, is de toestand drie vaksbaan terug gebracht naar twee vakken, met vrijliggende fietspaden. Driebaanswegen in doortochten worden door middel van zogenaamde verkeersdruppels plaatselijk terug gebracht tot twee baansvakken.

3) Gevaarlijke kruispunten

In de begroting 1990 blijft het krediet van de zogenaamde gevaarlijke COV-kruispunten gehandhaafd. De continue zwarte punten zijn die kruispunten waarop gedurende drie opeenvolgende jaren minstens 3 ongevallen met lichamelijk letsel werden vastgesteld.

In een aantal gevallen wordt tevens gestreefd naar de verbetering van de verkeersafwikkeling op wegvakken met talrijke verkeerslichten door synchronisatie en aanduiding van de groene golf in combinatie met aangepaste kruispunten.

4) Geluidsschermen

De werken die de geluidsoverlast langs onze wegen moeten beperken zijn onder meer de plaatsing van geluidsschermen. In dit verband heeft de administratie een eerste inventaris opgemaakt van de grootste knelpunten langs autosnelwegen. De Minister heeft inmiddels de opdracht gegeven om dit ook uit te breiden naar de andere wegeninfrastructuur. Hierdoor beschikt men over een instrument om op basis van objectieve criteria de investeringen te plannen van de voorzieningen ter vermindering van de geluidsoverlast.

5) Grote projecten

Momenteel zijn er twee grote infrastructuurprojecten in de voorbereidende fase

* de verbinding tussen Antwerpen en Bergen op Zoom via de autosnelweg A12. In het kader van de toegangswegen Liefkenshoektunnel worden zowel op de Linkeroever (Liefkenshoektunnel — N49/A1 1) als op de Rechteroever (Liefkenshoektunnel — A12 (Rond Punt) de toegangswegen aangelegd. Vanaf het Rond Punt tot aan de Nederlandse grens moet een laatste schakel aangelegd worden van de autosnelweg A 12, die de verbinding vormt met de Nederlandse autosnelweg tot Bergen op Zoom ;

* de verbinding Veurne-Franse grens via de autosnelweg A18. Deze schakel zal aansluiting geven op het Franse autowegennet onder meer op de verbinding Duinkerken Rijsel.

Voor beide werken is een EG-tussenkomst toegekend. Hierbij mag benadrukt worden dat deze werken duidelijk passen in een betere en snellere ontsluiting van de havens.

Uiteraard zijn er de bestaande autosnelwegen die gemoerniseerd moeten worden omwille van het zeer intensieve gebruik. In Limburg wordt de modernisering van de autosnelweg E313 verdergezet. In Antwerpen zal met de modernisering van de autosnelweg E313 vanaf Ranst worden gestart. De omvorming van de bestaande expresweg N49 tot autosnelweg A11 wordt eveneens verdergezet.

B. Openbaar vervoer

Het investeringsprogramma Gemeenschappelijk Vervoer wordt verhoogd ten opzichte van 1989 (1.297 miljoen frank in oorspronkelijke begroting 1989, terug gebracht tot 1.037 miljoen frank).

In 1990 wordt dit bedrag uiteindelijk 1.396 miljoen frank, waarvan 1.297 miljoen frank van de normale investeringen. Het nieuwe artikel 81.30.85. bevat een bedrag van 99 miljoen frank voor uitgaven met betrekking tot de autobus-snelwegen ter bestrijding van de file-problemen en de aanschaf van rollend materieel, met inbegrip van de bijhorende infrastructuurwerken alsmede het milieu-vriendelijker maken van het rollend materieel.

In 1989 werden de kredieten geplafonneerd op 1.037 miljoen frank, waarvan het grootste gedeelte werd vastgelegd voor de afwerking van de pre-metro Antwerpen, in bijzonder de verbinding Linkeroever.

Door de inschakeling van een aantal medewerkers BSD-MIVA bij de samenstelling van investeringsdossiers bovengronds openbaar vervoer kunnen in 1990 een aantal grote projecten opgestart worden.

* Uitbouw van de sneltramlijn Linkeroever — Mortsel te Antwerpen.

In deze lijn zal het. pre-metro vak Linkeroever-Belgiëlei geïntegreerd worden. Bovengronds zal dit project over praktisch volledige lengte in eigen bedding lopen. De voornaamste kruispunten zullen worden uitgerust met automatische lichtenbeïnvloeding door het openbaar vervoer.

Te Mortsel wordt de bestaande lijn 7/15 doorgetrokken tot het NMBS-station Oude God, waar een overstap voorzien wordt tussen tram, bus, trein en privé-wagen.

* Verlenging van de tramlijn 1 ten zuiden van Sint-Pietersstation te Gent

In eerste fase wordt een doorsteek onder Sint-Pietersstation aangelegd, waardoor een ideale overstap trein-tram gecreëerd wordt, alsook een vlottere en meer eenvoudige verkeersafwikkeling mogelijk wordt op het Maria Hendrikaplein.

* Verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer in de grote steden.

In samenwerking met de stadsbesturen wordt getracht het openbaar vervoer te stimuleren door het als bevoorrechte weggebruiker te behandelen. Oplossingen als eigen tram- en busbanen en verkeerslichtenbeïnvloeding worden hier voorzien.

* Pre-metro Antwerpen

Een groot deel van de investeringsmiddelen gaat in 1990 nog naar de verdere afwerking van de pre-metro vak Linkeroever-Groenplaats.

* Verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer binnen het kader van dit investeringsprogramma.

verbetering van halte-accommodatie en autobusstations

- snellere en betere informatie naar de reiziger toe ;
- verdere uitrusting van bussen met radiocommunicatie-apparatuur.

Stand van zaken in verband met de Vlaamse Vervoermaatschappij

Op korte termijn zullen wij het ontwerp van decreet en de statuten aan uw commissie voorleggen. De inhoud is gebaseerd op de nota die door de Commissie eveneens besproken werd en die op 14 juni door de Vlaamse Executieve principieel werd goedgekeurd.

In het Vlaamse Gewest wordt aldus één publiekrechtelijke vereniging (dus slechts één rechtspersoon) opgericht bestaande uit centrale diensten en vijf subregionale entiteiten met een verregaande autonomie op het gebied van de exploitatie. Het personeel van de MIVA en de MIVG alsook de overgedragen personeelsleden van de NMVB gaan over naar de nieuwe maatschappij. Deze zal ook de overeenkomstige rechten en verplichtingen overnemen.

Na het advies van de Inspectie van Financiën zullen de ontwerpen aan de Executieve worden voorgelegd. Na goedkeuring door de Executieve zal vervolgens het advies van de SERV en de Raad van State worden gevraagd.

Aan de Raad van Bestuur van de MIVA en van de MIVG werd opdracht gegeven te beginnen met de vereffening van hun respectieve maatschappij. Voor wat de NMVB betreft, werden ter zake al de nodige initiatieven genomen door de nationale overheid.

Bij de herstructurering staat tevens de bezorgdheid voorop voor het verbeteren van de kwaliteit van de dienstverlening aan de reiziger, voor een meer rationele werking alsook voor het vermijden van conflictsituaties tussen meerdere exploitatiemaatschappijen, die in eenzelfde gebied opereren.

Teneinde bij deze herstructurering advies te verstrekken en de invoering ervan te begeleiden om aldus de beoogde doelstellingen optimaal te realiseren, werd door ons beroep gedaan op Hay Management Consultants om een projectvoorstel dienaangaande uit te werken en voor te stellen.

De studie heeft tot doel, binnen de krachtlijnen bepaald door de Vlaamse Executieve en de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, het verstrekken van advies in verband met het opbouwen van een structuur voor het op te richten Vlaams Openbaar Vervoerbedrijf en in een latere fase eventueel te voorzien in een aangepaste begeleiding voor de invoering van de door de Minister goedgekeurde structuur. Meer concreet heeft de uiteindelijke doelstelling betrekking op :

- het uitwerken van een organisatiestructuur ;
- het aanduiden van de functiedoelstellingen en het vastleggen van concrete resultaatsverantwoordelijkheden voor de onderscheiden directie- en kaderfuncties ;
- het bepalen van de wenselijke functieprofielen voor deze functies ;
- het vastleggen van de belangrijkste besluitvormingsprocessen en de bijhorende structuren ;
- het uittekenen van de voornaamste bedrijfsprocessen ;
- het verstrekken van advies in verband met aangepaste managementsprocessen en optimale inzet van het menselijk potentieel ;

- het geven van adviezen en het verzorgen van de nodige begeleiding voor wat betreft de gewenste wijzigingen in verband met de ondernemingscultuur.

Deze elementen dienen op een zodanige manier uitgebouwd en/of aangepast te worden dat zij synergetisch bijdragen tot de vooropgestelde basiskennmerken voor het nieuwe Vlaamse Openbaar Vervoerbedrijf, namelijk :

- een klantgerichte opstelling (kwaliteit van dienstverlening is één der belangrijkste aandachtspunten) ;
- een resultaatsgericht beheer ;
- een professionele bedrijfsvoering (management-technieken en professioneel leiderschap) ;
- een zorg voor de dynamisering en motivering van het personeel ;
- optimaal kunnen inspelen op de veranderende in- en externe omgeving.

Eind mei 1990 zal deze studie volledig afgerond zijn.

C. Havens en de Waterwegen

Havens

De ontwikkeling van onze havens werd de laatste decennia voornamelijk beïnvloed door de schaalvergroting van de schepen, de evolutie in de goederenbehandeling en de industrialisatie van de havengebieden.

Teneinde aan deze nieuwe behoeften tegemoet te komen, werd sedert 1950 massaal geïnvesteerd in de uitbouw van de haven van Antwerpen, de ontwikkeling van de Linkerschelde-oever, de voor- en achterhaven van Zeebrugge, de modernisering van het kanaal Gent-Terneuzen.

In dit havenareaal wordt meer dan 130 miljoen ton goederen per jaar behandeld.

Vlaanderen beschikt hiermee over een aantal troeven die het moeten toelaten de groeiende concurrentie het hoofd te bieden en tevens ook in te spelen op de nieuwe mogelijkheden die gecreëerd worden door het vervagen van de Europese grenzen vanaf 1992.

Deze vervaging treedt niet enkel op door de structurele hervorming van de EG, maar ook door technische realisaties zoals de kanaaltunnel en het Rijn-Mainz-Donaukanaal die omstreeks dezelfde tijd operationeel zullen worden.

Niet enkel omdat een verdere gelijktijdige uitbouw van alle Vlaamse havens budgettair niet haalbaar is, maar vooral omdat Vlaanderen tussen Oostende en Antwerpen als één enkel havengebied moet beschouwd worden, is een coherent havenbeleid noodzakelijk.

Vlaanderen dat binnen zijn grenzen tevens de administratieve hoofdstad van Europa omvat, moet zijn havens als een geheel naar buiten brengen als de toegangspoort naar het verenigd Europa. Hierbij moet vooral de complementariteit van onze havens benadrukt worden. De (zopas opgerichte) havencommissie kan hierbij een leidende rol spelen.

De begroting 1989 diende nagenoeg volledig besteed aan de verdere afwerking van reeds aangevatte projecten.

Voor Antwerpen zijn dat de Berendrechtshuis en de containerkaai op de Schelde, evenals het Vrasenedok op de linker-oever.

In Zeebrugge dienden de beschikbare kredieten voor de verdere afwerking van het raamcontract.

In Gent wordt een aanzet gegeven aan de bouw van een kaaimuur in het Petroleumdok en in Oostende werd een eerste fase aanbesteed van de renovatie van de voorhaven met het oog op de komst van de nieuwe generatie RMT-schepen.

Ook in 1990 zal het grootste deel van de kredieten nodig zijn voor de laatste werken aan de Berendrechtsluis en de containerkaai te Antwerpen en het afronden van het raamcontract te Zeebrugge.

In Gent zal de bouw van de kaaimuur in het Petroleumdok worden voortgezet en de toegang tot het Grootdok worden verbeterd.

In Oostende wordt de renovatie van de voorhaven verdergezet. In Oostende wordt tevens in samenwerking met het stadsbestuur gezocht naar een efficiënter havenbeheer door het aanpassen van de beheersstructuur.

Zoals bekend slorpt het onderhoud van de maritieme toegangswegen naar onze zeehavens een belangrijk deel van de kredieten op. De optimalisatie voor de baggerwerken moet dan ook de allereerste prioriteit zijn.

Men dient er hierbij van uit te gaan dat een verdere relatieve stijging van de baggerkosten ten opzichte van het totaal beschikbare krediet onaanvaardbaar is.

Waterwegen

Waar het in het verleden blijkbaar opportuun geacht werd de modernisering van nagenoeg alle bevaarbare waterwegen, gelijktijdig aan te vatten, blijkt nu dat na meer dan twintig jaar moderniseringswerken de meeste waterwegen nog niet geschikt zijn voor de scheepstypes waarvoor ze ontworpen zijn.

De beperkte middelen laten niet toe alle aangevatte moderniseringsprojecten verder te zetten.

Prioriteit wordt gegeven aan de verbinding van de havens met het hinterland.

Binnen deze prioriteit gaat de voorrang naar de meest bevaren waterweg die tevens zijn voltooiing nadert, namelijk het Albertkanaal. Hier zullen de werken versneld worden verdergezet.

Op de tweede belangrijkste waterweg, het Zeekanaal naar Brussel, zal de sluis van Hingene verder afgewerkt worden. De beschikbare financiële middelen volstaan echter niet om dit werk, waarvoor nog 2,5 miljard frank nodig is, op korte termijn af te werken.

Daarom zal een alternatief financieringsvoorstel aan de Executieve voorgelegd worden waardoor de werken zouden kunnen worden versneld.

De derde belangrijkste as wordt gevormd door de Schelde en de Leie. De modernisering van de Bovenschelde is nagenoeg voltooid. Op de Leie daarentegen moeten nog zeer omvangrijke werken uitgevoerd worden in de doortocht van Kortrijk en op de Grensleie.

Daar het budgettair onmogelijk is deze werken op korte termijn uit te voeren, zullen de beperkte middelen aangewend worden om een laatste knelpunt op te lossen ter plaatse van de spoorbrug van Landegem en om in Kortrijk met elektronische hulpmiddelen het scheepvaartverkeer zo te regelen dat de schepen elkaar niet meer kruisen, waardoor 600-tonschepen met lage bovenbouw de stad zouden kunnen doorvaren.

ten belangrijke inspanning zal geleverd worden om het vervoer te water te promoten en de waterwegen maximaler te benutten. In dit verband werd reeds een proefproject opgezet om de pleziervaart te bevorderen door het openstellen van sommige sluizen op zon- en feestdagen.

In het raam van de sanering van de binnenvaart zullen middelen vrijgemaakt worden om marketingacties te voeren en te coördineren en om acties te ondersteunen die nieuwe trafieken kunnen aantrekken.

D. Luchthavens

Vooraleer een beleid in welke zin dan ook kan uitgewerkt worden, dient men uiteraard te beschikken over een nauwgezette inventaris van de bestaande toestand van alle elementen die het onderwerp zijn van dit beleid. Daarenboven werd er in het Vlaamse Regeerakkoord van 14 februari 1989, overeengekomen dat een grondige doorlichting van de regionale luchthavens diende doorgevoerd alvorens een beleidsnota dienaangaande op te stellen.

De doorlichtingsstudie van de Vlaamse regionale luchthavens, met name de luchthaven van Deurne en Oostende, en het vliegveld Grimbergen werd toevertrouwd aan de Britse firma Airports U.K. Ltd.

Deze studie bestaat uit een analyse van het huidige verkeer bij de drie betrokken luchthavens en het bepalen van het marktpotentieel, alsook een analyse van de huidige stand van zaken wat betreft de exploitatierekeningen, het personeel en de infrastructuur.

Zoals u hieruit kan opmaken worden er in deze studie geen concrete voorstellen gedaan op vlak van de investeringen of een beheersformule. De bedoeling is echter een inzicht te krijgen in de reële bestaande toestand om een algemeen beleid te kunnen uitwerken.

Tijdens de eerste maanden van 1990 zal een tweede studie uitgeschreven worden die als onderwerp heeft een onderzoek naar een optimale beheersformule, personeelsformatie en investeringsvoorstellen. Hierin zal uitdrukkelijk aandacht besteed worden aan de effecten voor mens en milieu.

Huisvesting

De huisvesting van de diensten van de Vlaamse Gemeenschap behoort eveneens tot de bevoegdheid van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer.

In Brussel is het gebouw gelegen aan de Markiesstraat reeds in gebruik genomen door een deel van de Vlaamse ambtenaren. Een tweede kantoorgebouw, eveneens gehuurd door de Vlaamse Gemeenschap, ligt ter studie met het oog op de bezettingsklare afwerking.

De Vlaamse Executieve heeft zich eveneens tot doel gesteld in de verschillende provinciehoofdplaatsen een Vlaams Administratief Centrum op te richten. Deze decentralisatie zal de administratie dichter bij de burger brengen.

Antwerpen bezit reeds zijn eerste fase, een kantoor opgericht aan de Copernicuslaan. Na negen jaar huurkoopformule wordt dit gebouw eigendom van de Vlaamse Gemeenschap.

Voor '90 wordt de aanvang gepland van de volgende fase van dit project, en zullen gelijkaardige gebouwen worden opgericht in de andere provincies.

1.2. Inleidende toelichting door de heer Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer bij de begroting 1990

De ontwerp-begroting 1990 in verband met de materies die in de Begroting 1989 tot de sectoren Openbare Werken en Verkeer werden gerekend is uitgesplitst over de programma's 14 (gedeeltelijk) en 81 tot en met 88.

Programma 14 — Centrale Diensten bevat een totaal aan kredieten van 5.760 miljoen frank welke tot mijn bevoegdheid behoren. Het gaat inzonderheid om wedde-, werkings- en uitrustingskosten van Openbare Werken — Wegenfonds en Verkeerswezen, met uitzondering van het varend personeel. De kredieten in verband met dit laatste zijn opgenomen in Programma 82.

De kredieten in verband met de programma's 81 tot en met 88 kunnen als volgt worden onderverdeeld : (in miljoen frank)

Niet gesplitste +
vastleggingskredieten.

81 — Waterwegen en Binnenvaart	2.983,8
82 — Havens, Loodswezen en Zeescheepvaart	9.497,3
83 — Zee- en rivierwaterkering en beheersing	1.274,2
84 — Wegen	9.624,9
85 — Gemeenschappelijk vervoer	8.297,5
86 — Regionale luchthavens en vliegveld	63,1
87 — Gebouwen	216,3
88 — Algemeen	275,2
Totaal	32.332,3

INVESTERINGSPROGRAMMA

1. ALGEMEEN

Het investeringsprogramma 1990 met betrekking tot de materies Openbare Werken en Verkeer bedraagt 16.948,9 miljoen frank.

De onderverdeling hiervan per programma geeft volgend resultaat :

(in miljoen frank)

Programma's	Niet-ge-splitste kredieten	Vastleggingskredieten	Totalen
81 -Waterwegen en binnenvaart	6,8	1.824,3	1.831,1
82 — Havens, Loodswezen-Zeescheepvaart	38,1	5.973,6	6.011,7
83 -Waterbeheersing	2,7	965,5	968,2
84 -Wegen	111,7	6.318,6	6.430,3
85 — Vervoer	—	1.395,8	1.395,8
86 — Regionale luchthavens	—	—	—
87 — Gebouwen	—	216,3	216,3
88 — Algemeen	55,5	40,0	95,5
	214,8	16.734,1	16.948,9

2. BESPREKING PER PROGRAMMA

A. Programma 81 : Waterwegen en binnenvaart

Bij het uitstippelen van het programma voor de volgende jaren werd prioriteit verleend aan de afwerking van de modernisering van het Albertkanaal op 9.000 ton. Voor 1990 wordt een krediet van 600 miljoen frank ingeschreven dat in hoofdzaak moet toelaten de sluis van Wijnegem te voltooien en de verbredingswerken te Eigenbilzen verder te zetten.

Ook de modernisering van het kanaal Brussel-Rupel wordt voortgezet. Voor 1990 wordt hieraan 300 miljoen frank besteed. Dit krediet is hoofdzakelijk bestemd voor de voortzetting van de werken te Hingene, meer bepaald de aansluitingen van de sluis op de Schelde en op het bestaande kanaal naar Brussel.

Naast deze hoofdbrok worden ook gelden uitgetrokken voor het inpassen van het kanaal in zijn omgeving en voor het voortzetten van de moderniseringswerken aan de oude kaaimuur te Willebroek. Deze financiële inspanning volstaat echter niet om de sluis van Hingene op een redelijke termijn klaar te krijgen. Er dient immers nog 2,5 miljard frank te worden geïnvesteerd. Daarom zal een alternatief financieringsvoorstel aan de Executieve worden voorgelegd waardoor de uitvoering der werken zou kunnen worden versneld.

Een andere hoofdvaartweg is de scheepvaarts tussen het Gentse en Frankrijk.

De Leie moet op 1.350 ton verruimd worden. Het afleidingskanaal der Leie, vak Deinze-Schipdonk, dat hierop aansluit is reeds op 1.350 ton gebracht. Enkel het knelpunt ter hoogte van de spoorwegbrug te Landegem in de lijn Oostende-Brussel, moet nog weggewerkt worden. Dit werk, waarvan de eerste fase enkele jaren geleden werd aangevat, wordt voltooid.

Voor 1990 wordt hiervoor een krediet van 150 miljoen frank uitgetrokken.

Vanaf 1990 zal ook effectief werk gemaakt worden van het opruimen van het knelpunt Kortrijk op de Leie. Voor 1990 is een krediet van 15 miljoen frank ingeschreven voor het invoeren van een elektronische sturing van de sluizen die met een aantal beperkingen de scheepvaart op 600 ton moet mogelijk maken. Het verder zetten van de werken aan de grensleie wordt afhankelijk gemaakt van de vordering in het verbeteren van de doortocht van Kortrijk.

Ten behoeve van de recreatie wordt voorzien in de Westhoek voor 5 miljoen frank steigers te bouwen. Op deze wijze kan de waterweg, die zich reeds uitstekend leent voor een recreatieve taak, nog aantrekkelijker gemaakt worden. Dit sluit aan op het pilootproject aldaar met betrekking tot het bedienen van de sluizen en bruggen in deze regio op zonen feestdagen tijdens de zomerperiode.

Voor de betaling aan Nederland van de door onze noorderburen in het kader van het Tractaat over de Schelde-Rijnverbinding gedane uitgaven wordt een krediet van 114,3 miljoen frank ingeschreven.

Voor buitengewone onderhoudswerken en het herstellen van schade veroorzaakt door overstromingen en stormen wordt een krediet van 415 miljoen frank voorbehouden. Van dit krediet wordt 75 miljoen frank bestemd voor de buitengewone onderhoudswerken op het kanaal Brussel-Rupel en 140 miljoen frank op de kanalen beheerd door de Dienst voor de Scheepvaart.

Deze kredieten zijn essentieel en een strikt minimum voor het operationeel houden van de bestaande infrastructuur.

B. Programma 82 : Havens, Loodswezen en Zeescheepvaart

(1) Maritieme toegangswegen

— Het onderhoud van de maritieme toegangswegen naar de zeehavens moet aangevuld worden met investeringskredieten om lokale verbeteringen en verruiming van de waterdiepte, die verloren ging, opnieuw te herstellen. In 1990 is voor dergelijk baggerwerk in de Scheurpas, de Pas van Zand-Ribzand en de Zeeschelde afwaarts Antwerpen, een totaal bedrag van 1.300 miljoen frank voorzien.

— In de toegangspassen naar de zeehavens bevinden zich nog een aantal hinderende wrakken. In 1990 is voor deze wrakkenruiming 50 miljoen frank voorzien.

— De kostprijs van de onderhoudsbaggerwerken kan gereduceerd worden door, enerzijds een algehele verbetering van de waterkwaliteit en anderzijds door het uitvoeren van een aantal studies en proefnemingen, die als doel hebben zowel het volume van de onderhoudsbaggerwerken als de eenheidsprijzen te reduceren. In 1990 is voor dit laatste 60 miljoen frank ingeschreven, een bedrag dat ook in de volgende twee begrotingen zou dienen opgenomen.

De onderhoudsbaggerwerken kunnen eveneens gereduceerd worden door het uitvoeren van betere dieptemetingen en plaatsbepalingen. In 1990 wordt voor de 2e fase van de baggergraaf, die de onderhoudsbaggerwerken in de Schelde moet sturen, een bedrag van 40 miljoen frank voorzien. Voor de komende jaren wordt jaarlijks voor de installatie van meetapparatuur, plaatsbepalingssystemen en studie langs de Vlaamse kust en de Schelde een bedrag van 60 miljoen frank voorzien. Deze installaties zullen in toenemende mate aangewend worden voor nautische begeleiding.

— Aan de bebakening van de maritieme toegangswegen ten slotte zal in 1990, 57 miljoen frank worden besteed.

(2) Haven van Antwerpen

* Rechteroever :

— Absolute prioriteit gaat naar de afwerking van de Berendrechtssluis, die reeds sinds april 1989 in gebruik is. In 1990 en 1991 moet de laatste hand gelegd worden aan de dienstgebouwen, de inrichting van het sluisplateau met wegeninfrastructuur, het aanbrengen van fenders en het afwerken van de bochtverruiming van kanaaldok B2-B3 om de in- en uitvaart van het sluiscomplex aan dokzijde te verbeteren. In 1990 is hiervoor 600 miljoen frank voorzien.

— Een grote prioriteit geniet de afwerking van de containerkade ten zuiden van de Berendrechtssluis. Eind 1989 zullen reeds de eerste kaailengtes in gebruik kunnen genomen worden. De volledige afwerking voorziet in 1990 een saldo van 480 miljoen frank, inbegrepen de verdere ophoging van het terrein van de containerterminal.

— Het renovatieprogramma van het centrale havengedeelte moet de vaart voor schepen met een diepgang tot 40' naar het Albertdok met zijn insteedokken toelaten. Voor de verbreding van de smalle duwvaartgeul tussen het Amerikadok en het Albertdok ter hoogte van de kaaien 102-103 is in 1990 een krediet van 650 miljoen frank ingeschreven.

— Veel beweegbare bruggen in de haven van Antwerpen bevinden zich in een slechte staat. Vervanging of structurele herstelling dringt zich op. In 1990 is hiervoor een bedrag van 200 miljoen frank ingeschreven.

— Voor de verdere studie van een tweede containerkaai wordt 30 miljoen frank uitgetrokken.

* Linkeroever :

— Eind 1989 zal het Vrasenedok afgewerkt zijn met een beperkte waterdiepte van 14,50 m. In 1990-1991 zal nog een aanvullend bedrag van ca. 300 miljoen frank noodzakelijk zijn voor het uitvoeren van allerlei baggerwerken om het 1ste havengedeelte op de linkeroever af te werken.

— In 1989 werden de voorbereidende grondwerken uitgevoerd voor de aanleg van een vluchtweg in de Melselepolder. In 1990 wordt voor de eigenlijke aanleg een bedrag van 80 miljoen frank ingeschreven.

(3) Haven van Gent

In de eerste jaren gaat de prioriteit naar de verdere afwerking van het investeringsprogramma in uitvoering voor de bouw van de kaaimuur in het Petroleumdok en de verbetering van de toegang naar het Grootdok. Deze renovatiewerken worden om budgettaire redenen gespreid over de jaren 1989 tot en met 1993. Voor de kaaimuur in het Petroleumdok wordt een bedrag van 200 miljoen frank voorzien in de begroting 1990 en voor de toegang naar het Grootdok eveneens 200 miljoen frank in 1990.

Na volledige voltooiing van deze werken is dan ook het laatste deel van de nog moeilijk uit te voeren renovatiewerken in de Gentse haven voltooid.

(4) Haven van Zeebrugge

De absolute voorrang gaat naar de afwerking van de voorhaven, meer in het bijzonder de afwerking van het raamcontract. Het krediet van 400 miljoen frank voorzien in 1990 moet tevens toelaten de bestaande aanneming ook boekhoudkundig af te ronden

Voor de bouw van een containerkade in het zuidelijk insteekdok in de voorhaven te Zeebrugge, deel ten laste van het Gewest, wordt in 1990 een bedrag van 600 miljoen frank ingeschreven.

Voor de bouw van een kaaimuur voor de nieuwe vissershaven is een bedrag van 200 miljoen frank ingeschreven.

In 1990 wordt verder 40 miljoen frank voorzien voor de renovatie van de oude Leopold II-dam met gebruikmaking van „zachte” restauratietechnieken.

(5) Haven van Oostende

Het driejarenprogramma voorziet in de uitvoering van een gedeelte van het bestaande renovatieplan van de haven van Oostende namelijk de noodzakelijke aanpassing van de tijhaven om de vaart en het aanmeren van de nieuwe grote Jumboschepen van de RMT mogelijk te maken. In 1990 wordt de havengeul verbreed ; hiervoor is 190 miljoen frank ingeschreven.

De andere gedeelten van het renovatieplan worden ondertussen economisch en technisch verder onderzocht.

In 1990 is een krediet van 30 miljoen frank (saldo) voorzien voor de zachte renovatie van het Montgomerydok, gelegen nabij het toeristisch centrum van Oostende.

(6) Gewestsubsiëring havenwerken

Voor de werken die de havenbesturen wensen uit te voeren

op eigen initiatief op terreinen die hun eigendom zijn, worden door het Gewest subsidies verstrekt.

Op de begroting is hiervoor een bedrag voorzien, dat in 1990, 290 miljoen frank bedraagt.

Het is aan de havenbesturen om dit programma concreet in te vullen.

(7) Diversen

— Voor buitengewone onderhoudswerken en het herstellen van schade veroorzaakt door stormen wordt een krediet van 30 miljoen frank voorbehouden.

— Voor het afwerken van de radarketen op de Schelde is een bedrag van 140 miljoen frank opgenomen in de begroting 1990.

— De vervanging van varende eenheden vereist voor 1990 een krediet van 85 miljoen frank.

C. Programma 83 : Zee- en rivierwaterkering en beheersing

— Voor de periode 1990-1992 en in het bijzonder voor 1990 is voorzien in de voortzetting van de grote lijnen van het tot nog toe gevolgde beleid. Zo worden de werken van het Sigmaplan voortgezet. De bedoeling is op zo kort mogelijke termijn te komen tot een sanering van het volledige dijkenbestand. Voor 1990 wordt daarvoor een krediet van 450 miljoen frank uitgetrokken.

De grootste inspanning zal moeten geleverd worden voor de Zeeschelde waar onder meer de dijken langs de polders van Bazel-Kruikebeke-Rupelmonde zullen worden versterkt, alsook de dijken te Dendermonde en afwaarts Antwerpen tussen Oosterweel en Kruisschans.

— Buiten de aan tij onderhevige rivieren, zal ook aandacht besteed worden aan de waterbeheersing op de andere waterlopen. Voor de komende drie jaar zou telkens 25 miljoen frank per jaar dienen uitgetrokken voor de verhoging en versterking van de winterdijken langs de Gemeenschappelijke Maas in Limburg. Ook op de Dender zullen de oevers verder worden verbeterd, waarvoor een jaarbedrag van 30 miljoen frank wordt voorzien.

— Voor de kustverdediging wordt in 1990, 320 miljoen frank uitgetrokken. Deze gelden zullen besteed worden aan het bouwen van strandhoofden te Lombardsijde, het opvolgen van de evolutie van de kuststrook, het vernieuwen van zeedijkbevloeringen te Nieuwpoort en de bescherming van de duinen en het tegengaan van de kusterosie.

Tevens worden een aantal kleine werken voorzien die de aantrekkelijkheid van de kuststrook moeten verhogen (vb. overschrijdbaarheid van strandhoofden verbeteren, dijkbevloeringen vernieuwen, aankoop zeewerende duinen enz..).

— Voor de herstelling van schade veroorzaakt door oorlogshandelingen en voor het afbreken van hinderende oorlogsconstructies, wordt in 1990 een krediet van 15 miljoen frank uitgetrokken. In hoofdzaak is het bestemd voor het afbreken van bunkers op openbaar en privé-domein.

D. Programma 84 : Wegen

Ondanks de vermindering die aan het investeringsprogramma in zijn totaliteit werd opgelegd, stijgt het investe-

ringsprogramma van de wegen, zelfs ten aanzien van het totale bedrag opgenomen in de oorspronkelijke begroting 1989.

De volgende tabel verduidelijkt zulks (in miljoenen frank) :

Art.	Basisallocatie	Begroting 1989	Vrijgave (80 %)	Begroting 1990
73.22	Aanleg wegen	4.329,7	3.463,8	4.863,4
73.23	BEE-investeringen	768,0	614,4	1.020,0
73.24	Modernisering kruispunten	393,0	314,4	393,0
73.25	Regieposten	42,3	33,8	34,0
74.01	Uitrusting	124,1	99,3	111,7
Totalen		5.657,1	4.525,7	6.422,1

De investeringen die op basisallocatie 73.22 worden aangerekend, worden op hun voorrang getoetst vanuit diverse oogpunten :

- het in bebouwde kommen leefbaarder en voor zwakke weggebruikers verkeersveiliger maken van hoofdwegen ;
- het buiten de bebouwde kommen ingrijpend verbeteren van de verkeersveiligheid en eventueel de verkeersvlotheid ;
- het herstellen van hoofdwegen of onderdelen ervan ;
- de aanleg van effectief veilige fietspaden d.w.z. vrijliggende fietspaden ;
- voorzieningen ter vermindering van filevorming (o. a. bijkomende rijstroken) ;
- specifieke voorzieningen ter verbetering van de veiligheid der weggebruikers : betonnen schampkanten, metalen schampbalken, brandwerende bekleding, enz.. .) ;
- bezaaien en beplanten van bermen en taluds.

De belangrijkste componenten van dit programma worden hierna besproken :

1. Fietspaden :

Ook hier blijven de inspanningen verder gezet ten bate van de zwakke weggebruiker.

In 1989 werd de aanzet gegeven van niet minder dan 22 eigenlijke fietspadprojecten. In 1990 wordt deze beleidslijn verdergezet.

2. Pilootprojecten :

De herinrichting van gewestwegen in bebouwde kommen werd aanvankelijk aanzet door middel van pilootprojecten.

In 1989 werden de werken in Rillaar, Kessel-Lo, Blankenberge, Wuustwezel, Bazel aangevat.

Pilootproject Neerharen wordt aanbesteed in 1989.

Niet alleen de zogenaamde pilootprojecten maar ook moderniseringswerken die betrekking hebben op doortochten in bebouwde kommen worden in functie van de zwakke weggebruiker aangepast.

In 1990 zullen ondermeer volgende projecten aanbesteed worden :

Asse, Gent (Rooigemlaan, Blaisantvest), Aalbeke, Ber-

laar, Huldenberg, Nieuwpoort, Lochristi, Kruibeke, Leopoldsburg, Brasschaat, Sint-Truiden.

3. Geluidsschermen :

Op basis van objectieve criteria wordt verder gewerkt aan het plaatsen van geluidsschermen.

4. Grote projecten :

In het kader van de doelstelling dat reeds gedane investeringen door versnelde voltooiing kunnen gerentabiliseerd worden, zijn er in dit verband eveneens de nodige werken voorzien :

- A12 : Rond punt tot Nederlandse grens ;
- R8 : Ring Kortrijk ;
- N49 : Omvorming tot autosnelweg A11 ;
- E313 : Modernisering van de vakken zowel in Limburg als in Antwerpen ;
- A18 : Veurne — Franse grens le fase.

De stijging van het artikel 73.22, namelijk de investeringen van het Bestuur Elektriciteit en Elektromechanica op de wegen, is inzonderheid een gevolg van de werken aan de toegangswegen tot de Liefkenshoektunnel.

Voor de aanpassings- en moderniseringswerken van de punten die door de Commissie Ongevallen in het Verkeer (COV) als gevaarlijk worden beschouwd, werd een bedrag van 393 miljoen frank aan vastleggingskredieten ingeschreven. Met andere woorden de inspanningen van 1989 worden ook in 1990 verdergezet en verhoogd.

Basisallocatie 73.25 bevat de kredieten voor de inrichting, de verwerving, de verbouwing en de geschiktmaking van de gebouwen voor het exploiteren en onderhouden van autowegen. Ook hier werden de inspanningen verhoogd.

Op de uitrustingskosten (art. 74.01) werd een vermindering met 10 procent opgelegd omdat zij worden beschouwd als behorend tot het investeringsprogramma.

E. Programma 85 : Gemeenschappelijk vervoer

Ook het investeringsprogramma „Gemeenschappelijk vervoer” werd verhoogd ten opzichte van 1989.

Het programma 1989, namelijk 1411,4 miljoen frank, bevatte immers de werkingskosten van de bijzondere studiediensten (114 miljoen frank). Die werkingskosten werden in de begroting 1990 geïntegreerd in de toelagen aan de maatschappijen.

In vergelijking met het uiteindelijk weerhouden programma 1989 stijgt het programma Gemeenschappelijk vervoer met 350 miljoen frank.

Het programma 1990 bevat tevens een nieuw artikel namelijk 81.30.85 waarop een bedrag van 99 miljoen frank is ingeschreven voor allerlei uitgaven met betrekking tot de autobus-snelwegen ter bestrijding van de file-problemen en de aanschaf van rollend materieel, met inbegrip van de bijkomende infrastructuurwerken alsmede het milieuvriendelijk maken van het rollend materieel.

Naast dit nieuwe initiatief bevat het programma Gemeenschappelijk Vervoer volgende componenten :

1. Grote projecten

a. ' Uitbouw sneltramlijn Linkeroever-Mortsel te Antwerpen. In deze lijn zal het premetro vak Linkeroever-Belgiëlei geïntegreerd worden. Bovengronds zal dit project over praktisch de volledige lengte in eigen bedding lopen. De voorname kruispunten zullen worden uitgerust met automatische lichtenbeïnvloeding door het openbaar vervoer.

Te Mortsel wordt de bestaande lijn 7/15 doorgetrokken tot het NMBS-station Oude God, waar een overstapstation voorzien wordt tussen tram, bus, trein en privé-wagen.

b. Verlenging tramlijn 1 ten zuiden van Sint-Pietersstation te Gent.

In een eerste fase wordt een doorsteek onder Sint-Pietersstation aangelegd, waardoor een ideale overstap trein-tram gecreëerd wordt, alsook een vlottere en meer eenvoudige verkeersafwikkeling mogelijk wordt op het Maria Hendrikaplein.

2. Verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer in de grote steden

In samenwerking met de stadsbesturen wordt getracht het openbaar vervoer te stimuleren door het als bevoorrechte weggebruiker te behandelen.

Oplossingen als eigen tram- en busbanen en verkeerslichtenbeïnvloeding worden hier voorzien.

3. Premetro Antwerpen

Een groot deel van de investeringsmiddelen gaat in 1990 nog naar de verdere afwerking van de premetro vak Linkeroever-Groenplaats.

4. Verbetering van de kwaliteit van het Openbaar Vervoer binnen het kader van dit investeringsprogramma

- verbetering van halte-accomodatie en autobusstations ;
- snellere en betere informatie naar de reiziger toe ;
- verdere uitrusting van de autobussen met radiocommunicatieapparatuur.

F. Programma 87 : Gebouwen

Het investeringsprogramma Gebouwen bevat vooreerst de kredieten (191,3 miljoen frank) voor de bezettingsklare afwerking van het Boudewijnlaancomplex te Brussel, dat bestemd is voor de huisvesting van de Vlaamse administratie. Daarnaast wordt nog een bijkomend krediet ingeschreven van 25 miljoen frank voor de aankoop of het bouwen, verbouwen en geschiktmaking van gronden, gebouwen en aanhorigheden.

G. Programma 88 : Algemeen infrastructuur- en verkeersbeleid

Dit programma omvat de kredieten die niet uitsluitend kunnen worden toegewezen aan één van de specifieke programma's inzake het infrastructuur- en verkeersbeleid.

Wat de investeringen betreft zijn dat :

- uitrustingskosten (74.01) ten belope van 55,5 miljoen frank ;
- toelagen aan de gemeenten en verenigingen van gemeenten voor de verplaatsingen van gas- en elektriciteitsinstallaties en rioleringen die worden opgelegd door het Gewest ten behoeve van de uitvoering van Openbare Werken.

2. BESPREKING

2.1. Algemene problematiek

Een aantal leden maken vervolgens een reeks diverse opmerkingen en stellen vragen van algemene aard. Een lid is van mening dat de parlementairen, bij ontstentenis van een fysisch programma, geen duidelijk inzicht meer hebben in de begroting. Bij de toelichting van de uitgavenbegroting van de Gemeenschapsminister wordt dit inzicht zeker niet vergroot. De Minister krijgt als het ware een blanco check van de parlementairen bij goedkeuring van de motie.

Verschillende leden sluiten zich aan bij de vraag om over het fysisch programma te beschikken.

Door het ontbreken van een fysisch programma en de onduidelijkheid van de algemene toelichting kunnen de vele beloften die de Gemeenschapsminister in de pers, aan gemeentebesturen en drukkingsgroepen heeft afgelegd nu niet meer duidelijk gecontroleerd worden om na te gaan in hoeverre hij deze vele beloften kan waarmaken. Het betrokken lid vraagt of het niet mogelijk is de stand van de investeringen telkens op het einde van het jaar te kennen.

Uit een recente studie van verkeerseconoom Edwin Jacobs blijkt dat het mobiliteitsprobleem niet opgelost is door een verhoogde functionaliteit van het openbaar vervoer. Het zal belangrijk zijn dat weg-, lucht-, water- en spoorverkeer op elkaar afgestemd worden. Het lid wijst in dat verband op de grote wijzigingen die er thans optreden in het goederenvervoer : het just-in-time-concept leidt tot afkorting van het stockeren maar ook tot een intensifiëring van het vervoer, dat meer en meer wordt ingeschakeld in het ganse productieproces. Ook het luchtvrachtvervoer stijgt exponentieel, en alle beslissingen die inzake vervoersreglementering, infrastructuur en dergelijke meer worden genomen hebben automatisch een weerslag op de densiteit en de intensiteit van het verkeer, dat dan weer sterk afhangt van de industriële activiteit. Los van de vele beleidsverklaringen die de Minister hieromtrent heeft afgelegd vraagt hetzelfde lid wat de Minister nu concreet gaat doen aan dit ingewikkeld probleem van coördinatie, want al deze verschillende verkeersmodi hebben hun specifieke voogdijminister en zijn dan nog eens grensoverschrijdend. Hoe gaat de Gemeenschapsminister dat allemaal coördineren, aldus de vraag van het lid.

Hetzelfde lid heeft het dan ook over het openbaar vervoer. Hij stelt voor dit concept te herdenken in de richting van een concept „collectief vervoer”. Het lid meent dat er dringend moet gedacht worden aan een collectief vervoer, georganiseerd door particulieren. Experimenten zouden kunnen tot stand worden gebracht door particuliere-initiatieven toe te laten op bepaalde knelpunten (Bertem-Brussel/Affligem-Brussel). Als deze initiatieven niet zouden lukken, dan valt dit alleszins niet ten laste van de overheid, aldus het lid. Inzake de SST steunt het betrokken lid verder nog de macro-economische visie van Verkeersminister Dehaene en vraagt tevens welke rol de Gemeenschapsminister nog kan spelen in dit dossier ?

Het lid besluit zijn algemene opmerkingen met een oproep te doen : het gevoerde beleid inzake verkeer, moet zo worden gevoerd dat de burger zijn vertrouwen in de mobiliteitsmogelijkheden kan behouden.

Een ander lid sluit zich bij deze vragen aan, meer in het bijzonder over het verzoek om tijdig het fysisch programma te kunnen inzien. Het betrokken lid wijst op het belang van mobiliteitsproblematiek, wellicht het vraagstuk van het volgende decennium. Gezien de omvang en de hoogdringend-

heid van deze problematiek, die repercussies zal hebben op alle sectoren van de samenleving, dient hier een grondig debat daarover te worden gevoerd, waaruit de hoofdlijnen van het te voeren beleid dienen te worden afgeleid. Dit fundamenteel verkeersvraagstuk, aldus spreker, is tevens een sociaal probleem, gegeven het feit dat nu reeds aan 1/3 van de mobiliteitsbehoefte niet kan worden beantwoord. Het is ook een ruimtelijk vraagstuk : wij leven in het land met het dichtste wegnnet. Is het dan nog aangewezen om nog meer wegen aan te leggen ? Het zijn de verkeerde oriëntaties, inzake ruimtelijk beleid (verspreide bebouwing onder meer) die opnieuw moeten herdacht worden.

Er is ook een financieel probleem : komt er niet een nieuwe golf van afbetalingen op ons af, die nog weinig beleidsruimte overlaat, en is het derhalve niet aangewezen omzichtig om te springen met de nieuwe uitgaven, aldus spreker. Tenslotte is er nog het milieuaspect van deze problematiek en het veiligheidsaspect : het individueel vervoer zorgt voor zoveel uitstoot van schadelijke stoffen dat de bossen verzuren. De weg eist ook zijn tol : 2.000 doden en 18.000 gewonen jaarlijks dienen tot nadenken te stemmen.

En dat denken dient grondig en fundamenteel te gebeuren en spreker vraagt zich af of de oriëntaties van de begrotingen '89 en '90 zoals die reeds impliciet zijn genomen, ons niet in de verkeerde richtingen leiden. Zo bij voorbeeld kan de vraag worden gesteld of gezien de nieuw gegroeide inzichten het individueel autoverkeer niet aan banden dient gelegd te worden en congruent daarmee het collectief vervoer niet aantrekkelijker dient te worden gemaakt. Zijn dan de huidige kredieten bij voorbeeld voor wegen niet verkeerd geörienteerd, aldus nog steeds hetzelfde lid. Dient er misschien in die context in de toekomst niet te worden gedacht aan het invoeren van een mobiliteitseffectrapport, want elke belangrijke beslissing kan verregaande effecten hebben op de mobiliteit.

Het lid besluit vervolgens met het kader te schetsen waarin wij met betrekking tot het mobiliteitsvraagstuk moeten denken, daarbij grotendeels aansluitend bij wat het vorig lid heeft opgemerkt. Ten eerste dienen de „zachte” vervoersmodi aangemoedigd, ten tweede is het ten eerste aangewezen de verschillende verkeersmodi op mekaar complementair af te stemmen en dit alles moet tenslotte gecoördineerd gebeuren op internationaal, nationaal, gewestelijk en gemeentelijk vlak, aldus spreker.

De Gemeenschapsminister antwoordt vervolgens op deze fundamentele vragen, maar stipt in verband met het fysische programma, dat onmiddellijk aan de leden wordt rondgedeeld, aan dat dit programma onder licht voorbehoud wordt verstrekt. Omwille van de beperking door de Executieve tot 80 % van het programma zal het evenwel nog dienen bijgestuurd (Bijlage 1).

Bovendien verduidelijkt de Gemeenschapsminister op vraag van verschillende leden dat niet uitgevoerde prioriteiten in '89 bv. met dezelfde prioriteit opschuiven naar het fysisch programma van '90 enz. Het niet uitvoeren van sommige onderdelen kan te wijten zijn aan allerlei factoren zoals bv. de noodzaak van een voorafgaandelijke MER, de vertraging in de bouwtoelating. De volledige stand van het investeringsprogramma 1989 zal aan de leden worden meegedeeld.

De Gemeenschapsminister merkt op dat in de inleidende beschouwingen van veel leden een aantal tegenstrijdigheden zijn te constateren. Er zijn leden die aandringen op meer autowegen, anderen willen juist in de richting van het laten vastlopen van het verkeer opdat men terug zou overstappen naar het openbaar vervoer.

De Gemeenschapsminister gaat vervolgens fundamenteel akkoord om in de Commissie een breed en grondig debat te houden over de mobiliteitsproblematiek waaruit de krachtlijnen van een degelijk onderbouwd verkeers- en vervoersbeleid dienen te worden afgeleid.

Het zou inderdaad verkeerd zijn nu reeds verregaande beslissingen te nemen die zouden tegenstrijdig zijn met de grote krachtlijnen van een breed en degelijk onderbouwd Verkeers- en Vervoerplan Vlaanderen. De Gemeenschapsminister kan ter zake de verontruste leden geruststellen : deze begrotingen gaan nog niet de richting uit van een definitief concept. Alleen worden sommige grote begonnen werken voltooid, die reeds ver waren gevorderd. Het is de intentie van de Gemeenschapsminister van verder op een aantal punten af te remmen in afwachting van het totstandkomen van een Verkeers- en Vervoerplan Vlaanderen.

Het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen zal de omtreklijnen schetsen van een nieuw mobiliteitsbeleid dat het vervoer, de infrastructuur, het leefmilieu en de ruimtelijke ordening geïntegreerd benadert.

Hiertoe is recent opdracht gegeven voor de 1^e fase van het verkeers- en vervoerplan Vlaanderen met name het opstellen van een indicatief meerjarenprogramma voor het Vlaamse Gewest, dat voor de periode 1989-1993 een overzicht zal geven van de te starten uitvoerings- en studieprojecten met betrekking tot het mobiliteitsbeleid. Hierbij zal een inventaris van de zware knelpunten op het vlak van verkeersafwikkeling, veiligheid, leefbaarheid, milieuhinder en bereikbaarheid worden opgemaakt. Personenvervoer, goederenvervoer en informatieoverdracht worden geïntegreerd behandeld.

Dit programma moet uitmonden in een samenhangend pakket van maatregelen voor de beheersing van de mobiliteit, dat in een periode van ongeveer vijf jaar vruchten moet afwerpen. Deze maatregelen moeten tevens passen in een te ontwikkelen lange termijnperspectief tot het jaar 2010.

Deze eerste fase van het verkeers- en vervoersplan Vlaanderen wordt afgerond na 6 maand.

De Minister herinnert er aan dat hij met dit doel een stuurgroep heeft opgericht. De opdracht van deze stuurgroep, waarvan de samenstelling is verstrekt in bijlage 2, was vooreerst de opdracht te omschrijven. Dat is ondertussen (na 8 maanden) gebeurd.

Er is thans aan het studiebureau DAV een studieopdracht gegeven (kostprijs : 6 miljoen frank) met het doel tegen eind mei '90 de bredere gegevens voor een grondig mobiliteitsdebat geordend voor te stellen. Het is aan de hand van dit rapport dat dit grote debat hier kan worden aangevat, waarbij dan meteen is tegemoetgekomen aan de vrees van sommige leden dat niet genoeg wordt rekening gehouden met het samenspel van alle verschillende factoren van de mobiliteit en een eventueel gebrek aan coördinatie van alle gegevens en samenwerking tussen de verschillende niveaus van besluitvorming. Wat dit laatste betreft verzekert de Gemeenschapsminister dat de dialoog tussen Gewesten, nationale overheid en zelfs de buitenlandse contacten zeer vlot verlopen. Zo wordt er bij voorbeeld zeer vlot naar een oplossing toegewerkt voor de ring om Brussel, de verbinding Doornik-Kortrijk-Rijsel, de waterverdragen en dergelijke meer.

Een lid maakt vervolgens nog een aantal opmerkingen bij het document „Verkeers- en vervoersbeleid begroting 1990” van de Gemeenschapsminister.

Hij citeert (op blz. 2 van de nota) : „het streven om een infrastructuur en een openbaar vervoer aan te bieden die zo goed mogelijk beantwoorden aan de wensen van de bevolking : onder andere de minimum bereikbaarheid van de essentiële bestemmingen . . .” Het betrokken lid vraagt zich af of de term „minimum bereikbaarheid van de essentiële bestemmingen” juist niet het autogebruik aanmoedigt ? Wanneer men opteert voor een politiek te voeren om het autogebruik te ontmoedigen moet men toch zorgen voor een maximale bereikbaarheid van de bestemmingen via het openbaar vervoer.

Nog in dezelfde nota (blz. 3) leest het betrokken lid dat in het kader van een geïntegreerde aanpak de Gemeenschapsminister stelt dat de maatregelen moeten passen in een te ontwikkelen lange termijnperspectief tot het jaar 2010. Hij vraagt zich af of het dan niet zinvoller is om eerst een grondig, gefundeerd lange termijnperspectief te ontwikkelen alvorens over te gaan tot concrete maatregelen waarvan de Gemeenschapsminister zelf zegt dat deze moeten passen in een lange termijnperspectief. Met andere woorden de Gemeenschapsminister heeft te weinig aandacht besteed aan dat globaal perspectief.

Een lid houdt vervolgens een aantal algemene beschouwingen betreffende de perspectieven van de mobiliteit. In het eengemaakte Europa van 1993 zullen 320 miljoen Europeanen zich vrij kunnen bewegen. De mobiliteit zal evolueren naar die van de USA, waar men in een dag beslist van de Oost- naar de Westkust (3.000 km) te verhuizen. Dit probleem zal, aldus dit lid, niet worden opgelost met nog meer baanvakwegen.

Een strakke reglementering van het individuele verkeer met een sanctionering van het autoverkeer en een belonen van het gebruik van het collectief vervoer zal nodig zijn. Het kostprijsgegeven zal daarin een zeer belangrijke rol spelen.

Men zal moeten streven naar één geïntegreerd vervoersbeleid waarin het bestaande wegsysteem wordt gecoördineerd met het openbaar vervoer. Tussen de verschillende vervoermaatschappijen zal het moeten komen tot een groot geïntegreerd vervoersbeleid.

In verband met de havenproblematiek stelt het lid vast dat er meer lobbying is van de diverse havens dan samenwerking. Spreker meent dat het algemeen belang hier moet prevaleren en doet dan ook een oproep in die zin.

Hetzelfde lid, hierin bijgetreden door een aantal leden, heeft het vervolgens over de deconcentratie en de decentralisatie. Er is nog steeds een overconcentratie te Brussel en in andere grote centra. De dagelijkse files zijn daar een tekenend bewijs van. Spreker ziet onder meer een oplossing voor deze problematiek door de veranderde technieken : de communicatiemogelijkheden zijn nu in die mate vergemakkelijkt (fax, telecommunicatie) dat men de werkorganisatie moet herdenken.

Het grote argument om alles te concentreren in één stad is nu niet meer geldig. Men kan de verkeersproblemen reduceren door het verkleinen van de mobiliteit van de ambtenaren ten voordele van een grotere mobiliteit van de gegevens, de data. Het lid pleit ervoor dat men de inplanting en herinplanting van departementen en administraties in het licht van deze nieuwe gegevens herdenkt.

Een ander lid sluit zich daarbij aan. Hij pleit ervoor administratieve diensten bij voorkeur nabij de stations in te planten. Uit gegevens uit het buitenland blijkt dat hieruit een verhoogd gebruik van het openbaar vervoer voortvloeit.

Een ander lid stelt in verband met deze problematiek vast dat in het programma 14 voor de centrale diensten 5.760 miljoen frank is voorzien. Hij vraagt zich af hoe zulks in overeenstemming is te brengen met de algemene aanvaarde stelling dat er meer moet gedeconcentreerd worden onder meer met het oog op het oplossen van de verkeersdrukte.

Een lid maakt, namens zijn fractie, een aantal algemene opmerkingen over de begroting. Hij vergelijkt daarbij de cijfers van '89 en '90 in de verschillende sectoren.

a. Algemeen

In totaal is 32.332,3 miljoen voorzien in '90 voor niet-gesplitste- en vastleggingskredieten. Niet inbegrepen zijn de kredieten voor wedde-, werkings-, en uitrustingskosten van Openbare Werken, Wegenfonds en Verkeerswezen. (Totaal 5.760 miljoen frank) Wel inbegrepen zijn deze kosten voor het loodswezen :

art. 11.03	wedden en toelagen	1.304,5
art. 11.14	tegemoetkomingen	13,8
art. 12.01	werkingskosten	97,1
art. 14.40	werkingskosten ter beschikking gesteld aan de Nat. overheid	202,2

Totaal : 1.617,6 milj.fr.

Voor '90 is dus 32.332,3 miljoen frank – 1.617,6 miljoen frank = 30.714,7 miljoen frank voorzien voor niet gesplitste en vastleggingskredieten.

			NGK + VK	Kosten personeel
'89 :	totaal :	38.928	32.721	6.206
'90 :	totaal :	38.092,3	5.760	
			1.617,6	7.377,6
Evolutie :	(- 2,2 %)	(- 6,2 %)		(+ 18 %)

Het betrokken lid noemt dit geen gunstige start, want de personeelskosten stijgen te veel, de eigenlijke uitgaven dalen, wat een vermindering van de beleidsruimte tot gevolg zal hebben.

b. Wegen

1. Investerings (in milj. frank)		'89	'90
art. 73.22	aanleg —	4.329,7	4.863,3
art. 73.23	electrische inr.	725,0	1.020,0
art. 73.24	kruispunten	393,0	393,0
art. 73.25	gebouwen	34,0	42,3
art. 74.01	materieel	211,0	111,0
		5.692,7	6.430,3
		(Stijging van 12,9 %)	
2. Onderhoud			
art. 14.01	beheer	2.275,1	2.135,9
art. 14.07	electrische inr.	1.104,0	925,7
		3.379,1	3.061,6
		(Daling met 9 %)	
Totaal 1 + 2 :		9.071,8	9.491,9

De grootste stijging situeert zich bij de elektrische inrichtingen, aldus het lid terwijl de kredieten voor de gevaarlijke punten niet worden verhoogd.

c. Gemeenschappelijk vervoer

1. Investerings (in milj. frank)		'89	'90
art. 81.28	bevordering van schuilplaatsen	13,2	6,0
art. 81.30	filebestrijding + milieu	0,0	99,0
		1.424,2	1.392,1
		(Daling met 2,3 %)	
2. Toelagen en tussenkomsten			
art. 22.01	toelage maatschappijen	6.508,9	6.886,8
art. 55.11	tussenkomst signalisatie overwegen	4,9	3,7
		6.513,8	6.890,5
		(stijging van 5,7 %)	
Totaal 1 + 2 :		7.938,0	8.282,6
		(Stijging van 4,3 %)	

Hier stelt een lid vast dat — in tegenstelling tot de fraaie intenties van de Gemeenschapsminister — er een daling bij de investeringen valt te noteren.

d. Waterwegen en havens

In begroting '90 is een opsplitsing gemaakt naar secties :

sectie 81.: Waterwegen en Binnenvaart

sectie 82 : Havens

sectie 83 : Zee- en rivierwaterkering

1.	Investerings (in milj. frank)	'89	'90
art. 71.05. sectie 81	aankoop gronden	—	0,0
art. 71.05. sectie 82	aankoop gronden	45,0	0,0
art. 71.05. sectie 83	aankoop gronden	—	0,0
art. 73.01. sectie 82	gebouwen	10,0	10,0
art. 73.03. sectie 81	werken waterwegen	1.200,0	950,0
art. 73.04. sectie 82	werken havens + maritieme toegangswegen	5.220,0	5.361,6
art. 73.05. sectie 82	ruiming wrakken	1.000,0	0,0
art. 73.06. sectie 83	oorlogsfeiten (schade)	15,0	15,0
art. 73.08. sectie 82	haven van Zeebrugge	1.760,0	0,0
		(raamkontraakt)	
art. 73.15. sectie 81	installaties van informatie en automatisatie	43,0	0,0
art. 73.19. sectie 81	buitengewone onderhoudswerken : elektrische en elektromechanische installaties	60,0	50,0
art. 73.21. sectie 81	buitengewone onderhoudswerken + herstel stormschade	545,0	30,0
art. 73.21. sectie 83	buitengewone onderhoudswerken + herstel stormschade	—	100,0
art. 74.01. sectie 81	materieel	—	6,8
art. 74.01. sectie 82	materieel	27,3	38,1
art. 74.01. sectie 83	materieel	—	2,7
art. 74.17. sectie 82	raderketen	400,0	140,0
art. 74.25. sectie 82	varende eenheden	220,0	85,0
art. 74.26. sectie 82	bebakening maritieme toegangswegen	38,0	57,0
art. 01.07. sectie 83	waterbeheersingswerken	640,0	850,5
		11.223,0	8.106,7
		(Daling met 27,8 %)	

2. Onderhoud

art. 14.03. sectie 81	waterwegen	—	630,0
art. 14.03. sectie 82	havens	2.298,0	1.382,0
art. 14.03. sectie 83	dijken	—	306,0
art. 14.04. sectie 81	electromech.	242,0	192,0
art. 14.06	exploitatie windturbinepark	6,0	6,0
		2.546,0	2.516,0
		(Daling met 1,2 %)	

Ook hier is er een zeer sterke daling te noteren, vooral in verband met de grote waterwegen.

3. Subsidies, toelagen en transferten.

art. 32.04. sectie 81	dienst scheepvaart	226,4	226,4
art. 41.06. sectie 81	fonds sannerings Vlaamse binnenvlood	77,0	77,0
art. 51.05. sectie 81	investeringsstoelage	204,0	300,0
art. 53.01. sectie 81	terugbetaling aan Nederland van Schelde-Rijnverbinding	395,0	114,0
art. 61.05. sectie 81	toelage dienst voor regeling binnenvaart	0,1	0,1
art. 81.04. sectie 81	terugvorderbaar voorschot NV Zee-kanaal	27,2	27,2
art. 12.38. sectie 82	terugbetaling Nederland voor werken op Westerschelde	59,0	186,0
art. 12.42. sectie 81	terugbetaling R.M.T.	279,0	279,0
art. 34.01. sectie 82	jaarrente onderhoud kanaal Terneuzen	0,1	9,4
		1.267,8	1.219,1
		(Daling met 3,9 %)	
Totaal 1 + 2 + 3 :		15.036,8	11.841,8
		(Daling met 21,3 %)	

Een lid stelt dat het zeer moeilijk is om — gezien het gewijzigde begrotingssysteem — de jaren '90 en '89 te vergelijken met elkaar. Hij vraagt of het niet mogelijk is een soort conversietabel te geven.

De Gemeenschapsminister belooft deze tabel te verstrekken.

Deze tabel werd met de nodige uitleg verstrekt en vindt men in bijlage 3.

Een lid, hierin bijgetreden door verschillende leden wat er reeds is verwezenlijkt van het fysische programma '89. De stand van zaken van de investeringen '89 wordt aan de leden overgemaakt. Een ander lid vraagt een overzicht van de studies in opdracht van de Gemeenschapsminister. Deze zijn terug te vinden in bijlage 4.

Een ander lid maakt vervolgens ook nog een aantal algemene opmerkingen en stelt daarbij aansluitend nog een aantal vragen.

Het voorliggende ontwerp van begroting 1990 steekt schril af tegen het beleid dat door de Minister 6 maand geleden werd geschetst. De budgettaire middelen die voor het realiseren van de voor Vlaanderen levensnoodzakelijke infrastructuur nodig zijn, worden niet vrijgegeven. De prioriteiten binnen de Vlaamse Regering liggen blijkbaar gans anders. Het economisch belang van de infrastructuur voor het vervoer en dus de handel en de nijverheid wordt volkomen genegeerd. De noodzaak om het privévervoer terug te dringen en het collectief vervoer te bevorderen, wordt volkomen onderschat, aldus het lid.

De gunstige invloed die een terugdringen van het wegverkeer ten bate van het transport via het water kan hebben op het leefmilieu en de verkeersveiligheid wordt miskend.

Het betrokken lid vraagt welke redenen hebben ertoe geleid de kredieten voor investeringen in het Vlaamse Gewest op het huidige ondermaatse niveau te zetten en welke prioriteiten heeft de Vlaamse Regering zich gesteld ?

De Gemeenschapsminister verduidelijkt dat in het kader van de begroting 1990 de Vlaamse Executieve duidelijk een aantal richtlijnen heeft vooropgesteld in verband met het toelaatbare tekort. De vooropgestelde kredieten 1990 bedragen 90 % van de oorspronkelijk goedgekeurde begroting van 1989.

De prioriteiten door de Vlaamse Regering gesteld zijn terug te vinden in het goedgekeurde regeerakkoord van de Vlaamse Regering.

Vermits in de financieringswet van 16/1/1989 een vast pakket van kredieten gebaseerd op de nationale investeringen van 1988 werd overgedragen en de uitgaven voor wegen, waterwegen en havens in 1989 en 1990 nog lager liggen dan het in het Parlement erg aangevochten krediet van 1988, is het duidelijk dat binnen de Vlaamse begroting een deel van de gelden oorspronkelijk bestemd voor wegen, waterwegen en havens, naar andere posten zijn gegaan, aldus nog hetzelfde lid.

In het licht van de wetenschap dat de gelden uitgetrokken voor wegen, waterwegen en havens veel te weinig zijn, is zo'n politiek in feite spijtig te noemen.

Het betrokken lid wenst te vernemen hoe de investeringsmiddelen van 1989 1990 voor het Vlaamse Gewest zich verhouden tegenover het in 1988 door de nationale overheid overgedragen budget in de materie wegen, waterwegen en havens ? Waar zijn in voorkomend geval de verschillen geïnventeerd ?

Hierop wordt het volgende antwoord verstrekt :

De begroting 1989 werd opgemaakt op basis van de sommen overgeheveld door de financieringswet van 16 januari 1989.

De begroting 1990 (waarvan de investeringskredieten geflankeerd werden op 90 % van de oorspronkelijke begroting 1989) heeft een verschuiving van de investeringskredieten ten bate van de wegen en het openbaar vervoer tot gevolg gehad.

De verschillen zijn geïnventeerd op diverse posten. Deze operatie is in detail af te lezen op de omzettingstabel vertrekt op vraag van diverse andere leden (zie bijlage 3).

In de beleidsnota van de Minister en in de Regeringsverklaring van de Vlaamse Regering werd de vaste wil uitgesproken om het verkeer via de waterwegen te bevorderen en om de knelpunten weg te werken en in het bijzonder maatregelen te nemen om het tijdsverlies weg te werken. In plaats van deze politiek vertaald te zien in een daadwerkelijke en ernstige verhoging van de kredieten voor de rivieren en de kanalen, moet een lid vaststellen dat net het omgekeerde gedaan wordt. De kredieten dalen. Hij vraagt dan ook hoeveel voor de binnenvaart-scheepvaartwegen voor Vlaanderen werd uitgegeven in 1980, 1985, 1989 en 1990.

De uitgaven voor de binnenvaart-scheepvaartwegen zijn voor 1980 2.532 miljoen frank, voor 1985 3.375 miljoen frank.

voor 1989 2.210 miljoen frank en voor 1990 1.824,3 miljoen frank. De gedetailleerde omschrijving van de programma's vindt het geachte lid bij de verstrekte inleiding (programma 81).

PERSONEEL

Een lid houdt vervolgens een uitgebreide tussenkomst over de personeelsproblematiek.

De overdracht van de bevoegdheden naar de Gewesten en Gemeenschappen betekent ook dat het personeel dat nu met de uitvoering van de gewesttaken belast is, effectief naar de gewesten overkomt. De overdracht van dit personeel moet nog gebeuren, maar dit zou op zeer korte termijn gebeuren. Het overkomen van al het personeel betekent dat de Vlaamse overheid een opvangstructuur klaar heeft om aan al de ambtenaren de nodige rechtszekerheid te bieden. Het lijkt volgens dit lid moeilijk denkbaar dat het Gewest bij de overdracht niet zou weten hoe dit personeel moet georganiseerd worden, welke zijn precieze opdrachten zouden zijn en waar het moet gehuisvest worden. Tenslotte heeft men reeds van oktober 1988 de tijd gehad om dit alles op punt te stellen.

Het betrokken lid is van mening dat de overdracht van het personeel enkel kan gebeuren met behoud van de door elk personeelslid verworven rechten. Aan dit fundamenteel vakbondsprincipe kan niet getornd worden.

Het organiseren van een nieuwe administratie en het zorg dragen, opdat deze op een efficiënte wijze zou gaan werken, is geen eenvoudige opdracht en zeker geen materie waar de Vlaamse overheid zich kan veroorloven fouten te maken. Dit moet zeer weloverwogen gebeuren.

Een goede werkwijze zou erin bestaan dat met de basis contact wordt opgenomen om hun ideeën te kennen. Dit wil zeggen dat de vakbondsorganisaties rechtstreeks bij het overleg zouden moeten betrokken zijn.

Ook is het betrokken lid van mening dat de nieuwe administratie die zal gebouwd worden uit de as van de oude, de nationale, zo veel mogelijk de goed werkende onderdelen van de oude administratie moet behouden. Daarnaast zal de nieuwe administratie die zich bezig houdt met infrastructuur meer dan ooit aandacht moeten besteden aan het leefmilieu en de inspraak van de burger en de diverse autoriteiten in dit land, in het beleid én de uitvoering ervan. Het lid meent dat dit het best gebeurt via een decentralisatie en deconcentratie van het bestuur en het uitwerken van regels voor de openbaarheid van bestuur.

Een werkbare structuur betekent voor het lid een duidelijk afgelijnde structuur met klare bevoegdheidsomschrijvingen en weinig of geen zogenaamde horizontale interferenties. Het lid heeft immers moeten vaststellen dat zulke „horizontale” besturen in de Vlaamse administratie sinds 1980 in het algemeen slecht werken. Er is geen noodzaak om zoiets nu over te doen. De coördinatie in het beleid voor Vlaanderen is een duidelijke taak voor de Executieve en dus ook de diverse Kabinetten.

Men moet er zich immers voor hoeden niet op alle niveaus aan coördinatie te gaan doen. In een goede en werkbare structuur, hetgeen toch de bedoeling is om op te bouwen, is het de top die coördineert. In een privé-bedrijf is dit de taak van de General Manager ; in het staatsbestel dus de Minister en zijn omgeving. Onder dat niveau is de voornaamste taak de uitvoering.

In de nieuwe administratie voor Openbare Werken zal meer aandacht moeten besteed worden aan het economisch aspect en dat in 't algemeen de grondslagen waarop de beleidsbeslissingen genomen worden, beter moeten ondersteund worden en dit in alle sectoren — wegen, waterwegen, gebouwen, havens. Voor de havens is de zaak geregeld via de Havencommissie. Voor de andere sectoren zal een voor elk geëigende oplossing moeten gevonden worden. Wanneer men dicht bij de burger staat, zal het „waarom” van het nemen van een beslissing immers kritischer worden bekeken en dus beter moeten gefundeerd zijn.

Het nieuwe Openbare Werken zal ook dynamischer moeten optreden dan vroeger. Dichter bij de burger staan, wil zeggen dat sneller zal moeten gereageerd worden en gepast ingespeeld worden op al de zich voordoende ontwikkelingen. Dit vergt de inzet voor de ambtenaar die dus zal moeten gemotiveerd worden. Motivatie van dit ambtenaar is niet alleen een kwestie van bezoldiging, maar ook een van appreciatie en erkenning.

De nieuwe structuur en de nieuwe constellatie van taken binnen het Gewest maakt dat de beambten zich de inspanningen zullen moeten getroosten om zich daaraan aan te passen. Het lijkt het lid noodzakelijk, dat zij die bereid zijn dynamisch en positief mee te werken en verantwoordelijkheid op te nemen, de mogelijkheid moeten krijgen dit ook effectief te doen.

In dit verband wenst het lid aan het begrip mobiliteit een nieuwe dimensie te geven. Meer nog dan de horizontale mobiliteit waarbij een herverdeling van de ambtenaren op de plaatsen waar dit volgens het werkvolume vereist is, wordt nagestreefd, moet ook een verticale mobiliteit en een mobiliteit inzake het werkvolume zelf mogelijk worden.

Een verticale mobiliteit moet beletten dat een vastroesten in een' bepaalde functie, vaak aan de top, zich voordoet, hetgeen tot sclerose van het overheidsapparaat leidt. De enige oplossing hier lijkt mij het loskoppelen van de noties functie en graad. Binnen redelijke grenzen moet hier mobiliteit mogelijk worden. Het behoud van de graad en het behoud van de koppeling wedde-graad, laat toe hier voor het individu de rechtmatig verworven rechten te behouden. De loskoppeling functie-graad laat het bestuursapparaat toe „the right man on the right place” te zetten. Iedereen heeft daar voordeel bij.

Mobiliteit inzake werkvolume wil zeggen dat, binnen de aan elke dienst toegemeten taken, het toegemeten werkvolume moet kunnen variëren. Voorbeeld : op dit moment is het investeringsvolume van het Gewest, in vergelijking met het begin van de jaren tachtig zeer gering — minder dan de helft. Nochtans zijn ongeveer alle diensten ter plaatse gebleven en is enkel een zekere natuurlijke personeelsafvloeiing gebeurd.

Inzake opdrachten zijn deze diensten dus onderbezet. Hun orderboek is dus niet vol. Langs de andere kant zal het Gewest in de komende jaren meer investeringen gaan doen, bij voorbeeld in de sector waterzuivering. Voor deze projecten zouden de overheidsdiensten van de sector waterwegen gemakkelijk kunnen ingeschakeld worden. Ook voor de wegenwerken van de steden en gemeenten zouden de wegen-diensten van Openbare Werken kunnen ingeschakeld worden. Zo'n mobiliteit inzake het werkvolume laat toe dat de capaciteit van de overheidsdiensten op elk ogenblik ten volle benut wordt. Dit kan alleen het Gewest zelf ten goede komen en belet terzelfdertijd dat het personeel uit de diensten noodloos moet overgeplaatst worden.

Het betrokken lid heeft gemeend over dit niet-zuiver infra-structureel aspect van de ministeriële bevoegdheid ruim te moeten uitwijden omdat het hem nu eenmaal een zéér belangrijke taak lijkt voor het Gewest die moet geconcretiseerd worden in 1990. Het al dan niet welslagen van deze taak zal bepalend zijn voor de goede werking van Openbare Werken en Verkeer voor de komende decennia en een niet onaanzienlijke invloed hebben op de werkingskredieten die aan deze kant zullen moeten besteed worden en op de inkomsten die eruit kunnen gehaald worden. Politiek zal het al dan niet slagen in deze opdracht in de ogen van de burger een ernstige waardemeter zijn voor de door ons doorgevoerde regionalisatie en mede bepalend zijn voor zijn appreciatie van zowel de Gewestinstellingen als het werk dat de politici hebben geleverd.

Het lid stelt ten slotte de volgende vragen :

Wat is de mening van de Minister als lid van de Vlaamse Executieve over deze aangelegenheid ?

Wanneer zal de overdracht van het personeel gebeuren ?

Is de nieuwe structuur van Openbare Werken al opgebouwd ? Wat is tot op heden de precieze stand van zaken ? Met welke principes wordt rekening gehouden ?

Worden de vakbonden geraadpleegd ? Werken zij mee aan het uittekenen van het nieuwe Openbare Werken en Verkeer ?

Gebeurt de overdracht van het personeel met behoud van alle verworven rechten ?

Zal op het ogenblik van de overdracht een nieuw kader en een nieuw statuut bestaan, zodat de ambtenaren rechtszekerheid zullen hebben ?

Blijft de geconcentreerde structuur van Openbare Werken met zijn vele diensten in het Vlaamse land bestaan

Wat is de mening van de Minister over de inbreng van het economische in zijn nieuwe administratie ?

Wat is de mening van de Minister over de motivatie van de ambtenaar ?

De Gemeenschapsminister deelt de bezorgdheid van het lid in verband met de efficiëntie en de coördinatie van de nieuw op te richten diensten binnen de administratie van de Vlaamse Gemeenschap. De motivatie van de ambtenaren zal maximaal worden ondersteund. Wat al de andere vragen van het lid betreft is het voorbarig hierop te antwoorden, omdat er door de Vlaamse Executieve daartoe een Studie- en Begeleidingscommissie voor de structuering van de Diensten van de Vlaamse Executieve is opgericht. Alle door het lid aangehaalde problemen zullen door deze Commissie worden bestudeerd. Het is uiteraard niet de bedoeling klakkeloos de Belgische situatie over te nemen. De Gemeenschapsminister kan onderstaande stand van zaken meedelen.

1. In haar vergadering van 19 juli 1989 belastte de Executieve de Studie- en Begeleidingscommissie voor de structurering van de Diensten van de Vlaamse Executieve uitvoering te geven aan de tweede fase van haar opdracht met name :

1.1. Tegen 15 oktober 1989 een tussentijds rapport voor te leggen met als elementen :

— de gedetailleerde structuur van elk ministerie, rekening houdend met de analyse van de bestaanbaarheid van de bestaande en de over te dragen instellingen, diensten, parastaten en organisaties ;

— de uitwerking van de horizontale bevoegdheden en de werkingsmodaliteiten ;

1.2. tegen 31 december 1989 een rapport voor te leggen met als elementen :

- de personeelsformaties ;
- de organieke reglementen ;
- de concentratie/decentralisatie ;
- de rol van de coördinerende secretaris-generaal ;
- de rol van het college van secretarissen-generaal ;
- de organisatie en werking van de directieraden ;
- de informatica ;
- de statutaire onderbouw (geldelijk en administratief statuut).

2. Voor de uitvoering van deze opdracht werd de commissie ondersteund door twee audit-bureaus en werd er per ministerie gewerkt met een projectteam, samengesteld uit een externe consultant en een aantal ambtenaren.

Verschillende leden vragen wie is gehuisvest in het gebouw gelegen aan de Copernicuslaan te Antwerpen en welke administraties in de andere provincies zullen worden gehuisvest.

De Gemeenschapsminister verwijst naar de uitgave nr. 8 van de Vlaamse Raad van 3 april 1989 — Vragen en Antwoorden : vraag nr. 50 — Die geeft reeds een gedeeltelijk antwoord op deze vraag.

„Het Copernicusgebouw, en bijgevolg ook de „Vlaamse, Huizen” in de andere provinciesteden huisvesten en de Provinciale Directies van hiernavolgende administraties :

- Administratie voor Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu (met uitzondering van de Houtvesterijen) ;
- Algemene Technische Diensten ;
- Inspectiediensten van de Administratie voor gezondheidszorg ;
- Provinciaal Secretariaat voor Huisvesting ;
- Inspectiedienst van de Administratie voor Sport en Openluchtrecreatie.

In de provincies Limburg en Oost-Vlaanderen wordt daarenboven de Dienst Natuurlijke Rijkdommen en Energie en de Dienst Werkgelegenheid — Migratie van de Administratie voor Economie en Werkgelegenheid toegevoegd.

Per provincie voorzag de toenmalige personeelsformatie volgende totalen

Antwerpen	122
Brabant	101
Limburg	114
Oost-Vlaanderen	114
West-Vlaanderen	100

Volgende opmerkingen van de provinciale diensten zijn algemeen geldend :

1. De houtvesterijen, met uitzondering van deze die in de provinciehoofdplaatsen gelegen zijn, en het beheerspersoneel (de boswachters) blijven territoriaal verspreid en komen dus niet in aanmerking voor centralisatie.

2. De comités voor Bijzondere Jeugdzorg worden bij voorkeur in afzonderlijk kleine gebouwen ondergebracht omwille van hun specifieke taken in de sociale sector en worden bijgevolg principiëel niet in een administratie& centrum ondergebracht.

Ten gevolge van de regionalisering zullen deze personeelsbestanden nog fors worden uitgebreid met ambtenaren van de centrale besturen. De Minister vermeld hier speciaal de departementen van Openbare Werken en Verkeer, en Onderwijs.

Het is uiteraard moeilijk nu reeds in cijfers uit te drukken welke diensten rechtstreeks invloed zullen hebben op de grootte van de Vlaamse Administratieve Gebouwen.

Om die reden dient in fazen gewerkt, en is het noodzakelijk dat deze gebouwen vatbaar zijn voor uitbreiding. De Gemeenschapsminister meent echter dat in de mate van het mogelijke steeds moet gestreefd worden naar een zo groot mogelijke decentralisatie. Het vooropgezette doel — de administratie dicht bij de burger brengen — blijft nog steeds het hoofddoel.

MILIEU-EFFEKT-RAPPORTEN

Een lid wil een overzicht van de studieopdrachten met betrekking tot de MER. Gevraagd wordt welke MER's er zijn gevraagd, wie de opdrachten kreeg, voor welke bedragen, en welke de timing is.

Slechts een beperkt aantal projecten die door het departement van Openbare Werken werden gepland, zijn volgens de EG-richtlijn en de richtlijnen van de Vl. Executieve dd. 23 maart 1989 mer-plichtig. Het zijn :

- Toegangswegen Liefkenshoektunnel (R2)
- A12-Havenweg
- Verbinding Veurne-Franse grens (A18)
- Noord-Zuid verbinding-Limburg.

Volgens de richtlijn van de Executieve moet het MER opgemaakt worden door externe deskundigen, die erkend zijn door de Minister bevoegd voor Leefmilieu, en eventueel aangevuld door deskundigen aangesteld door de opdrachtgever.

Voor deze richtlijn van de Executieve van kracht was werden reeds MER's aangevat door mijn eigen administratie.

De kostprijs voor het opmaken van MER's door externe deskundigen is thans nog niet gekend. De kosten worden verrekend in het investeringskrediet voor het bepaald project.

PARKEERRUIMTEN

Het ligt in de bedoeling van de Minister aan de rand van bepaalde steden en zo dicht mogelijk bij een halte van het openbaar vervoer op sommige toegangswegen, al dan niet nieuw aangelegd, verbreed of verbeterd, parkeerruimten te voorzien of parkeerruimten aan te leggen (park en ride systeem). Ter zake wordt thans werk gemaakt van Antwerpen Linkeroever en Hasselt.

Worden ook andere gemeenten, die ter zake initiatieven nemen, van overheidswege gesteund, aldus de vraag van een lid, hierin bijgetreden door andere leden.

Is het ook niet enigszins de taak van de overheid om op het einde van de nieuw aangelegde of verbeterde rijkswegen parkeerruimten aan te leggen of initiatieven in die zin te steunen, of wordt dit volledig aan de gemeenten overgelaten ?

De Gemeenschapsminister ontwikkelt hierover volgend standpunt.

Een parkeerruimte op zich, aan de rand van een stad met fileproblemen, haalt niets uit zonder een goed openbaar vervoersysteem, dat deze plaatsen verbindt met de belangrijke attractiepolen binnen het stadscentrum.

Een automobilist zal nooit zijn wagen laten staan op een dergelijke parking en overstappen op tram of bus, indien dit park and ride systeem hem niet sneller op de plaats brengt waar hij moet zijn.

Het succes van dergelijke systemen hangt dus af van de performantie van het openbaar vervoer binnen het stadsgebied ten opzichte van het gebruik van de eigen wagen.

Gemeenten met verkeersproblemen, die een aangepast parkeerbeleid willen voeren en een verkeerscirculatieplan uitwerken, waarin het openbaar vervoer van doorstromingsfaciliteiten geniet ten opzichte van het privé autoverkeer, scheppen gunstige voorwaarden voor het welslagen van een park and ride systeem.

Onder deze voorwaarden is de aanleg van strategisch gelegen parkeerplaatsen op invalswegen een goede investering, die zeker zal gesteund worden.

Het is dus duidelijk dat deze problematiek gezamenlijk moet aangepakt worden door de gemeentelijke overheden, het Ministerie van Openbare Werken en de vervoermaatschappijen.

WATERVERDRAGEN — SAMENWERKINGSAKKOORDEN

Een lid hierin bijgetreden door verschillende andere leden handelt vervolgens uitgebreid over de waterverdragen en koppelt daaraan een aantal vragen van diverse aard.

Het lid stelt vast dat de Minister i.v.m. de waterverdragen een aantal lovenswaardige initiatieven heeft genomen en heeft meegeholpen aan het opnieuw leven brengen in dit dossier. Na deze start lijkt het dossier terug stil gevallen. Nochtans zal door de Belgen in dit dossier nog zeer veel werk moeten geleverd worden.

Vooreerst zal er een Vlaams standpunt moeten geformuleerd worden, dat vervolgens met de visies van de andere gewesten zal te confronteren zijn. Indien dit tot een resultaat leidt, zal de onderhandelingsdelegatie met een duidelijk mandaat met de Nederlanders de gesprekken kunnen aanknopen. Een lid wil weten of er reeds een standpunt van de Vlaamse Executieve bestaat.

Eerstdaags wordt een uitgebreide nota met een ontwerp van standpuntbepaling van de Vlaamse Executieve voorgelegd aan de Vlaamse Executieve. Zodra dit standpunt zal zijn ingenomen, zal het ook aan de commissie bekend gemaakt worden, aldus de repliek van de Minister hierop.

Elke andere werkwijze is van bij de aanvang tot mislukken veroordeeld, stelt het eerste lid. Een zeer belangrijk punt bij dit alles zal de houding van het Waalse Gewest zijn en de mogelijkheden die zullen geboden worden voor de Maas, zowel op kwalitatief als op kwantitatief vlak. Voor het kwalitatief aspect is het noodzakelijk dat België zo snel mogelijk de Europese richtlijn op dit vlak in daden echt toepast. Voor het kwantitatief aspect kan het Vlaamse Gewest een echte ernstige bijdrage leveren. Dit kan door in het Limburgse

Maasland spaarbekkens aan te leggen in de verlaten grintgaten en door besparingsmaatregelen te nemen voor het verbruik van Maaswater via het Albertkanaal.

In verband met deze laatste aangelegenheden stelt het betrokken lid een paar vragen.

Welke besparingsmaatregelen kunnen genomen worden op het Albertkanaal ? Welk is het minimale debiet dat van de Maas te Monsin moet afgetapt worden ?

Op hoeveel zijn de investeringen te ramen voor het besparen van Maaswater ?

De Gemeenschapsminister repliceert dat niet alleen op het Albertkanaal besparingsmaatregelen kunnen worden genomen. In het stroomgebied van de Maas zelf (Wallonië) zijn er belangrijke waterverliezen door de bodem. Deze saneringswerken vallen evenwel onder bevoegdheid van de Waalse Executieve. De besparingsmaatregelen op het Albertkanaal betreffen hoofdzakelijk waterverliezen aan de sluizencomplexen en voornamelijk ten bate van de overgang : Albertkanaal-Antwerpse haven.

Het betrokken lid heeft het dan in zijn verder betoog over de relatie met Nederland, en de Watervedragten.

In het dossier Watervedragten moet het duidelijk zijn dat zowel de verdieping van de Westerschelde als de aanleg van het Baalhoekkanaal topprioriteiten zijn voor Antwerpen en voor gans het Vlaamse Gewest, aldus het lid.

De verdieping van de Westerschelde moet de vaart op Antwerpen vergemakkelijken en aan de schepen meer faciliteiten verlenen.

De aanleg van het Baalhoekkanaal moet de Linkeroever tot een volwaardige moderne haven maken. Het is dan ook uit den boze al de Nederlandse eisen aan één dossier te koppelen, bij voorbeeld de verdieping van de Westerschelde. Vlaanderen kan toch niet aanvaarden dat voor het verdiepen van de Schelde :

- én de kosten voor het verdiepen en de oevers
- én de kosten voor het instand houden van de diepte
- én de verbetering van de kwaliteit van het Scheldewater
- én de sanering van de onderwaterbodem

moeten betaald worden.

Indien Vlaanderen hierop zou ingaan, wat zal men Nederland nog bieden voor hun akkoord voor het Baalhoekkanaal ? De uitverkoop van de Linkeroever misschien ? Zo'n houding kan niet. De verdieping van de Westerschelde en de aanleg van het Baalhoekkanaal moeten één pakket blijven waar tegenover Vlaanderen bepaalde toegevingen en toezeggingen kan doen. Dit wil zeggen dat de beide verdragen tegelijkertijd moeten tot stand komen. Nadien kan nog gezien worden hoe de uitvoering van de werken gefaseerd wordt.

Het betrokken lid stelt vervolgens hierover een reeks vragen.

Hoe ziet de Minister de relatie : verdieping van de Schelde/Baalhoekkanaal ?

Indien van Nederlandse zijde groen licht bekomen wordt, hoe zal het uitvoeren van de verdieping én het Baalhoekkanaal bekostigd worden ?

Heeft het Vlaamse Gewest voldoende geldmiddelen ?

Over welke periode zullen die werken gerealiseerd worden ?

In verband met de eventuele bouw van een brug over de Westerschelde, vraagt het lid of Nederland hiervan definitief heeft afgezien ?

Welk is de Vlaamse houding aangaande de toegangswegen op Vlaamse bodem naar de Westerschelde-Oeververbinding ?

Zal het Vlaamse Gewest bij akkoord onmiddellijk de beide werken aanvatten ? Met andere woorden is de principiële beslissing tot uitvoering van deze werken al genomen, zodat intern dit punt niet meer moet bediscussieerd worden ?

De Gemeenschapsminister stelt in verband met de verdieping van de Schelde en de aanleg van het Baalhoekkanaal vast dat de verdieping van de Schelde van belang is voor de Rechterover van de Haven van Antwerpen (cf. Berendrecht-, Zandvlietsluizencomplex) terwijl het Baalhoekkanaal enkel de ontsluiting van de Linkeroever beoogt.

De Minister deelt echter de mening van het geachte lid dat beide projecten één geheel vormen en beide verdragen het best tegelijk tot stand zouden komen.

De fazering van de werken dient zijn inziens door Vlaanderen (als vragende partij) te worden begeleid.

De financiering van beide werken vraagt eerst en vooral een juiste, geactualiseerde raming, die rekening houdt met alle technische parameters, en voorwaarden welke vanuit Nederlandse zijde zouden worden gesteld.

Hoe dan ook mag men de volgende voorlopige cijfers voorstellen :

	voorlopige ramingen in miljoen frank (basis : 1989)
a) Verdieping (baggerwerken in de monding van de Schelde)	1.605
b) Verdiepingswerken Westerschelde tussen Vlissingen en Zandvliet/Berendrecht	1.386 (min) à 1.848 (max)
c) Berging van wrakken	1.100 (min) à 1.250 (max)
d) Oeververdedigingswerken	2.525 (min) à 2.925 (max)
Algemeen totaal voorlopige raming	6.116 (min) à 7.628 (max)

Hierbij dient rekening gehouden met een verhoging van de onderhoudsbaggerkost van ca. 50 %, in zowel het mondingsgebied als de Westerschelde zelf. Dit zou een jaarlijkse kost vertegenwoordigen van ca. 2.031 miljoen frank.

Volledigheidshalve dient aangestipt dat voornoemde raming rekening houdt met het terugstorten in het estuarium van alle verdiepingsspecie, hetgeen bagger-technisch de goedkoopste oplossing is. Het moet duidelijk dat andere stortlocaties voor de baggerspecie (bij voorbeeld aan de wal) de kostprijs van het project beduidend zullen doen stijgen.

Het zal in voornoemde context moeten zijn dat de financiering van deze werken zal dienen bepaald.

Met de huidige budgettaire middelen zal het onmogelijk zijn deze werken te realiseren, temeer daar deze werken kunnen worden gerealiseerd op de volgende termijnen.

a) verdieping van de Schelde + toegevoegde werken : ca. 2 jaar.

b) Baalhoekkanaal + sluis : ca. 7 jaar.

SAMENWERKINGSAKKOORDEN

Een lid herinnert er aan dat de Gemeenschapsminister bij de bespreking van de vorige begroting heeft gezegd dat een inventaris gemaakt zou worden van de wegen die gelegen zijn in meer dan één Gewest en waarvan een gedeelte beheerd wordt door een buitendienst die onder een ander Gewest ressorteert, en tevens dat een inventaris zou gemaakt worden van de bevaarbare waterwegen op de welke panden liggen die de grenzen van een Gewest overschrijden. Verder zou ook een inventaris gemaakt worden van de panden van de waterwegen die beheerd worden door een dienst die gevestigd is in een ander gewest dan dat van het betrokken pand.

Zijn deze inventarissen thans reeds klaar ? Zijn de onderhandelingen om tot een samenwerkingsakkoord te komen reeds begonnen ?

In verband met de telecommunicatie- en telecontrolewerken wie het lid vernemen of de onderhandelingen die in juni bezig waren om tot een samenwerkingsakkoord te komen ter zake, reeds zijn afgerond ?

De Gemeenschapsminister deelt volgende gegevens mee. Wat betreft de samenwerkingsakkoorden inzake grensoverschrijdende tracés van de wegen, waterwegen en telecommunicatie en telecontrole-netwerken heeft het overlegcomité Regering-Executieve in uitvoering van artikel 94 § 2b van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen in haar vergadering van 11 april 1989 lijsten goedgekeurd die de beschrijving inhouden van de status quo met betrekking tot het beheer van de grensoverschrijdende tracés der betreffende waterwegen, wegen of telecommunicatie en telecontrole-netwerken.

Deze lijsten werden verder aangevuld en goedgekeurd op het overlegcomité Regering-Executieve van 13 juni 1989 wat betreft de waterwegen met een kaart waarop de plannen van de waterwegen voorkomen die de grenzen van het gewest overschrijden.

Aanvullend werd in het bijzonder met betrekking tot de Ring R 0 een lijst van installaties gelegen naast de ring en beheert door de uitvoeringsdienst BEE-Brussel eveneens door het overlegcomité goedgekeurd. Bovendien werden in de schoot van de interministeriële conferentie Openbare Werken en Verkeer werkgroepen opgericht teneinde te komen tot de wijziging van de status quo-toestand en de herverdeling van de beheersopdrachten tussen de gewesten wat betreft de grensoverschrijdende tracés van de wegen en de waterwegen.

In het bijzonder wat de telecommunicatie en de telecontrole-netwerken betreft vereist de bijzondere wet in artikel 92bis § 3 een verplicht samenwerkingsakkoord en daartoe werd er ook in de schoot van deze interministeriële conferentie Openbare Werken en Verkeer vooruitgang gemaakt met betrekking tot de regionalisering van het beheer van deze netwerken, doch door blijvende aarzeling van de nationale overheid ter zake verlopen deze besprekingen moeizamer dan verwacht, maar moet men tegen 1 januari 1990 tot een definitief samenwerkingsakkoord kunnen komen.

2.1.1. Stads- en streekvervoer

INDICATIEF MEERJARENPROGRAMMA

Op een desbetreffende vraag van een lid wordt meegedeeld dat de Firma DHV Raadgevend Ingenieursbureau BV werd gelast met het opstellen van een Indicatief Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer voor het Vlaamse Gewest.

De kostprijs van deze studie is 5.950.000 BEF excl. BTW en de duur van de studie zal 6 maanden belopen.

VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ

Verschillende leden stellen hierover diverse vragen. Hoe evolueert de herstructurering van het Stads- en Streekvervoer ? Quid met de oprichting van één Vlaams Openbaar Vervoerbedrijf ?

De teksten van voorontwerp van „Decreet van oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij” opgesteld door een Interkabinettenwerkgroep, werd overgemaakt voor advies aan de Inspectie van Financiën.

Volgende stappen zijn nog te doen :

— adviezen van Gemeenschapsminister Van den Bossche voor Openbaar Ambt en Geens van Financiën en Begroting.

— Executieve

— Raad van State, SERV

— Executieve

— Vlaamse Raad

Verder wordt er een nieuw eenvormig en eenvoudig tariefstelsel ontwikkeld (met overleg tussen Vlaams, Waals en Brussels Gewest.) (contacten met NMBS volgen).

Tevens startte onlangs een studieopdracht in verband met de nieuwe operationele structuren en werking van de Vlaamse Vervoermaatschappij. Deze studie werd opgedragen aan het bureau HAY management consultants. (zie bijlage 4).

Op gebied van de exploitatie streven werkgroepen in Gent en Antwerpen naar een betere integratie van de lijnen van de NMVB met respectievelijk deze van MIVG en MIVA.

Een lid kan zich niet van de indruk ontdoen dat er onvoldoende bijsturing is naar het openbaar vervoer toe, en kan dat aflezen uit de onvoldoende middelen, die daartoe zijn voorzien. Hij vraagt ook dat men zou denken aan het milieuvriendelijk maken van het materiaal.

Een ander lid meent dat er iets gebeurt dat niet helemaal kan verdedigd worden. Men heeft te maken met een failliet bedrijf (Buurtspoorwegen) dat men gaat fusioneren met gezonde bedrijven. Als zulk een operatie de kern van de samenvoeging is dan start men bij voorbaat met verkeerde kaarten, aldus het lid.

Er worden verder, aldus nog hetzelfde lid heel wat verwachtingen geopend naar het openbaar vervoer maar men wordt nu ineens geconfronteerd met besparingen. Er zullen ter zake ernstige bijsturingen nodig zijn, want anders zal men af te rekenen hebben met ernstige moeilijkheden.

Een lid vraagt vervolgens wat er is bedoeld met de samenwerking tussen de vervoermaatschappijen. Wat zal dat meebrengen qua tarieven, coördinatie en dienstverbetering ?

Het betrokken lid meent dat men in ieder geval tot één structuur moet komen maar dat de drie maatschappijen ook hun eigenheid dienen te behouden.

De Gemeenschapsminister verduidelijkt dat de bedoeling van het samenbrengen van de 3 Vlaamse vervoermaatschappijen, namelijk MIVA, MIVG en het Vlaams gedeelte van de Buurtspoorwegen is, het opzetten van één coherente, goed doorzichtige en uniforme dienstverlening op het gebied van het Stads- en Streekvervoer.

Dit zal zich op termijn uiten in onder andere in één tariefsysteem, één reglementering en duidelijke informatiekanaalen.

De lijnvoertuigen en dienstregelingen van Stads- en Streekvervoer zullen geïntegreerd worden.

In verband met het oprichten van één enkele Vlaamse Vervoermaatschappij wenst een lid te vernemen welke bestuursorganen worden voorzien en hoe deze zijn samengesteld, met het oog op een evenwichtige vertegenwoordiging van alle ter zake betrokken belangen, onder andere vakverenigingen en beroepsverenigingen van exploitanten ?

De Gemeenschapsminister kan hierop volgende informatie medelen.

In uitvoering van een beslissing van de Vlaamse Executieve werd een Interkabinettengroep samengeroepen door de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, met als opdracht een voorontwerp van decreet tot oprichting van een Vlaamse Vervoermaatschappij op te stellen.

Deze werkgroep ad hoc is samengesteld uit een vertegenwoordiger van elk lid van de Vlaamse Executieve, alsook uit een vertegenwoordiger van elke politieke fractie.

Aan deze tekst van voorontwerp van decreet wordt op dit ogenblik de laatste hand gelegd, alvorens zij aan de Vlaamse Executieve zal voorgelegd worden.

In dit voorontwerp worden de volgende bestuursorganen voorzien

de Algemene Vergadering, samengesteld uit de eigenaars van de aandelen ;

— de Raad van Bestuur, bestaande uit bestuurders benoemd door de Vlaamse Executieve. 2 bestuurders worden voorgedragen door de representatieve vakorganisaties.

— de Directeur-generaal.

GEBRUIK VAN OUDE TRAMSTELLEN

Teneinde het openbaar vervoer in de steden te stimuleren, vraagt een lid of niet de mogelijkheid kan worden onderzocht om tweedehands tramstellen in hergebruik te nemen, of om oude tramstellen te renoveren.

Hierop wordt door de Gemeenschapsminister volgend o m - standig antwoord gegeven.

Indien de MIVG bijkomende trams wenst aan te schaffen om bepaalde exploitatieredenen, dan dient dit te gebeuren op haar eigen begroting.

Aankoop van rollend materieel dient steeds door de maatschappijen zelf te worden verricht en kan niet gebeuren op het bestaande investeringsartikel 81.28 van Bevordering Stedelijk Vervoer.

Op dit ogenblik bespreekt de MIVG met het Stadsbestuur van Gent enkele praktische maatregelen, waardoor de doorstroming van de trams op enkele cruciale punten eenvoudig kan verbeterd worden. De hieruit resulterende verhoging van de commerciële snelheid, alsook de verbetering van de regelmaat kunnen de huidige spitsuurproblemen oplossen.

De MIVA voorziet een grondige renovatiebeurt van 105 trams gespreid over 6 jaar. Het betreft hier de jongere reeksen met een gemiddelde ouderdom van 20 jaar.

Deze renovatie omvat de gewone technische revisie om de 10 jaar, het volledig brandvrij maken, het inbouwen van moderne elektronische apparatuur met het oog op de verbetering van het comfort, een vermindering van het energieverbruik, de verhoging van de bedrijfszekerheid en de commerciële snelheid.

Door deze ingreep zullen deze voertuigen terug aangepast zijn aan de moderne exploitatieeisen voor de volgende 20 jaar.

De 66 oudere trams van MIVA komen niet meer in aanmerking voor deze aanpassing en dienen op de middellange termijn (5 à 10 jaar) vervangen te worden.

VRIJSTELLING VAN ACCIJNZEN

Ten einde het openbaar vervoer te stimuleren, vraagt een lid wat de stand van zaken is met betrekking tot de oproep aan Minister Maystadt om de accijnsverhoging voor diesel voor de buurtspoorwegen ongedaan te maken.

In verband met de vrijstelling van accijnzen legt de Gemeenschapsminister uit dat in het kader van het budget 1990 van de openbare vervoersbedrijven in Vlaanderen, de stijging van de accijnsrechten sinds de regionalisering van het Stads- en Streekvervoer een bijkomende uitgave van 94 miljoen frank/jaar betekent.

Deze accijnsrechten komen terecht in de nationale schatkist. De Gewesten krijgen hier echter geen compensaties voor van de nationale Regering, zodat deze verhoogde uitgaven dienen gecompenseerd te worden door een aanpassing van de aangeboden diensten.

Daar dit totaal onlogisch is, werd de vraag gericht aan de heer P. Maystadt, Minister van Financiën, om de vrijstelling te bekomen van de accijnsrechten op dieselbrandstof, gebruikt voor het openbaar vervoer.

Hier gaat per jaar een bedrag van 325 miljoen BEF mee gepaard. In het kader van het besparingsplan, opgelegd door de Vlaamse Executieve aan de openbare vervoermaatschappijen, zou deze tegemoetkoming door de nationale Regering, toelaten het aangeboden pakket diensten maximaal te behouden.

Dit besparingsplan voorziet namelijk dat de maatschappijen met een toegekende werkingstoelage gelijk aan die van 1989 hun exploitatierekeningen in evenwicht dienen af te sluiten voor 1990.

Door vooral de stijging van index en nieuwe CAO's, alsook van de accijnsrechten op brandstoffen, wordt het tekort voor 1990 op 900 miljoen frank geraamd.

Zopas liet de heer Maystadt weten dat er niet op deze vraag kan ingegaan worden.

Er wordt op dit ogenblik getracht om de heer Maystadt alsnog op zijn standpunt te laten terugkomen.

OPENBAAR VERVOER IN RURALE GEBIEDEN

Sommige rurale gebieden blijven totaal verstoken van enig openbaar vervoermiddel. Als voorbeeld geeft een lid de toestand in het Pajottenland. Welke zijn terzake de vooruitzichten ? Wordt er ook gedacht aan betere aansluiting op het NMBS-net (hoofdstations) ?

De Gemeenschapsminister geeft het volgend antwoord.

De echt landelijke buslijnen hebben een zeer lage dekingscoëfficiënt. Het is te zeggen de ontvangsten van vervoerbewijzen staan niet in verhouding tot de kosten. De verspeide bewoning maakt een snel en frekwent openbaar vervoer praktisch onmogelijk en onbetaalbaar, tenminste in de huidige vorm.

Hier wordt getracht de verantwoordelijkheden van de gemeentebesturen te stimuleren en samen met de vervoermaatschappijen lokale busbedieningen op te zetten, die aansluiting geven op snellere en meer rechtstreekse busdiensten.

In de vroege en late uren kan in de toekomst ook complementair beroep gedaan worden op taxidiensten. Dit wordt moementeel onderzocht door de vervoermaatschappijen.

Het is duidelijk dat alle aandacht besteedt wordt aan de aansluitingen met trein en bus in functie van de behoeften.

Tevens startte onlangs een studieopdracht in verband met de nieuwe operationele structuren en werking van de Vlaamse Vervoersmaatschappij.

Op gebied van de exploitatie streven werkgroepen in Gent en Antwerpen naar een betere integratie van de lijnen van de NMVB met respectievelijk deze van MIVG en MIVA.

SST

Op vraag van een lid welke de rol is van de Gemeenschapsminister in verband met de planning en aanleg van de SST verduidelijkt deze laatste dat zowel het MER als de bouwtoelating tot de bevoegdheid van de Vlaamse Executieve behoren.

Tot nu toe heeft de Gemeenschapsminister daar nog geen inzicht in gekregen. Zo gauw dit gebeurt krijgen ook de leden van de Vlaamse Raad hierover informatie. De Gemeenschapsminister wijst er op dat de SST zal dienen te passen in het Verkeers- en Vervoerplan Vlaanderen.

2.1.2. Waterwegen en havens

INVESTERINGEN PROGRAMMA 82 : HAVENS

Een lid heeft vervolgens een vraag over de investeringen onder programma 82 : Havens, Loodswezen en Zeescheepvaart. Daar vindt men volgende bedragen :

Haven Antwerpen : Rechter oever :	1.960 miljoen
Linker oever :	380 miljoen
Haven Gent :	400 miljoen
Haven Zeebrugge :	400 miljoen
	(raamkontrakt)
	600 miljoen
	(containerkade)
	240 miljoen
Haven Oostende :	220 miljoen
Totaal :	4.200 miljoen

In de begroting is echter in totaal in 5.361,6 miljoen voorzien. Het betrokken lid wenst te weten hoe het verschil van 1.616,1 miljoen te verklaren is.

De Gemeenschapsminister verduidelijkt dat hier enkel de grote projecten zijn vermeld. De ontbrekende kredieten zijn in extenso opgenomen in het investeringsprogramma.

VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

Verschillende leden stellen hierover diverse vragen, die er op neer komen de stand van zaken te kennen.

Een lid vergelijkt de 2 voorstellen van de Gemeenschapsminister in verband met de Havencommissie. Hij citeert : “Opdracht van de Vlaamse Havencommissie (voorstel van de Gemeenschapsminister) : „algemene beleidsobjectieven in concrete infrastructuurplannen en projecten voor het geheel van de havens”. (cfr. voorstel van de Minister, Executievevergadering 28/7/1989).

Nieuwe versie van de Gemeenschapsminister (25/10/1989) : „het uitbrengen van een advies over een indicatieve meerjarenplanning wat betreft de grote haveninvesteringen en dit op verzoek van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer”. Toevoeging van nieuwe opdracht : „ontwerpen van voorstellen ter bevordering van het complementair karakter van de zeehavens door een grotere specialisatie inzake trafiek en overslag en een versterkte samenwerking tussen de havens”.

Het betrokken lid stelt dat de Gemeenschapsminister heeft moeten inbinden. In hoeverre staat hij nu achter de goedgekeurde versie in verband met de Vlaamse Havencommissie ? Welke waren de argumenten van de Executieve om zijn oorspronkelijk voorstel niet goed te keuren ?

De Gemeenschapsminister stelt dat het de bedoeling is zo spoedig mogelijk de Vlaamse Havencommissie te installeren. Er wordt betracht zich te houden aan de driedigdigheid (24 leden waarvan 8 voor elke grote haven). Uiteraard zal de Havencommissie zich nog moeten uitspreken over de lopende dossiers van meer dan 300 miljoen frank van 1989.

ZEEHAVENNOTA

Op vraag van verschillende leden deelt de Gemeenschapsminister mee dat de 1-ste Zeehavennota-Vlaanderen tegen 1 december in ontwerp klaar zal zijn. Zij zal evenwel eerst voor advies aan de nieuwe havencommissie worden voorgelegd.

MARITIEME TOEGANGSWEGEN

Een lid wenst ter zake te vernemen welke concrete resultaten er reeds zijn bereikt ten gevolge van de gemaakte studies in verband met het uitbaggeren van de haventoeengangen.

De Gemeenschapsminister antwoordt dat wat de maritieme toegangswegen betreft, het nu reeds blijkt dat de optimalisatiestudies zich praktisch hetzelfde jaar al laten terugverdienen. Daardoor wordt ook voor 1990 verwacht dat er 100 miljoen minder zal moeten uitgegeven worden dan in 1989, niettegenstaande de inflatie.

De in 1990 voorziene studies hebben hoofdzakelijk op het oog een optimale stortplaats te vinden zodat het terugkerend volume minimaal is, in functie van de vervoersafstand.

Nog in verband met het onderhoud van waterwegen en de toegangen tot de havens stelt een lid vast dat er ter zake weinig verbetering in de begroting '90 is te verwachten. Is een beter resultaat in het verschiet, aldus nog een lid.

De **Gemeenschapsminister** antwoordt dat de **onderhouds-kredieten** op artikel 14.03 ook in 1990 niet zullen volstaan om de baggerwerken te betalen zodat opnieuw **investerings-kredieten** zullen moeten aangewend worden.

Om begrotingstechnische redenen is het evenwel niet mogelijk hierin op korte termijn verandering te brengen tenzij de kredieten op 14.03 gevoelig worden opgetrokken.

BINNENSCHEEPVAART

Een lid stelt vast dat gebrekkige scheepvaartwegen nadelig zijn voor onze havens, die nog altijd de belangrijkste centra zijn voor de binnenschepen. Vanuit deze havens vertrekken de ladingen of zij komen er toe, uit een gebied dat de grenzen van ons gewest ver overschrijdt. Het is dus van belang de scheepvaartwegen als zeer belangrijke internationale transportassen te zien. Het wegwerken van knelpunten, wat een zeer goed idee was van de Vlaamse Regering, moet in een ruime zin worden uitgevoerd.

Als grote knelpunten ziet het betrokken lid de stoppen van Wijnegem, Kortrijk en Blauwe kei te Lommel. Het wegwerken van deze hindernissen zal een zegen zijn voor het scheepvaartverkeer en getuigen van de vaste wil van de Vlaamse Regering om de daad bij het woord te voegen.

Hetzelfde lid stelt hierover volgende vragen : Ziet de Minister deze punten ook als prioritair ? Hoeveel werd in 1989 aan deze drie knelpunten uitgegeven ? Hoeveel is hier in 1990 voor voorzien ?

De **Gemeenschapsminister** verstrekt volgend antwoord.

De stop van Wijnegem wordt samen met de doorsteek Eigenbilzen bij voorrang afgewerkt teneinde de afwerking van het kanaaltracé te bespoedigen.

De stop van Kortrijk maakt het voorwerp van een bijzondere studie, waarvoor op de begroting 1990 respectievelijk 15 en 35 miljoen werden voorzien voor de verkeerssignalisatie in de traverse van Kortrijk en de bouw van een nieuwe brug over de oude Leie te Kortrijk. Dit laatste is een eerste aanzet in de richting van de aanpassing van de verkeersinfrastructuur in het kader van de waterweg-doorstroming door Kortrijk.

De stop voor de Blauwe Kei is heden niet prioritair alhoewel aan de studie van het ontwerp verder wordt gewerkt, voornamelijk in het licht van de milieuaspecten in deze zone (cf. 3 sluizen vervangen door 1 of 2 nieuwe sluizen).

Volgende bedragen werden in 1989 aan deze drie knelpunten uitgegeven :

— voor het Albertkanaal werd in de begroting 1989 ingeschreven : 500 miljoen frank (Eigenbilzen en Wijnegem) ;

— voor de studie van de traverse Kortrijk : 9 miljoen frank
— voor Blauwe Kei : nihil.

In 1990 zijn volgende bedragen voorzien :

— voor het Albertkanaal
Wijnegem : 400 miljoen frank
Eigenbilzen : 150 miljoen frank

- Traverse van Kortrijk :
- 75 miljoen frank (verkeerssignalisatie)
- 35 miljoen frank (nieuwe brug over de oude Leie)

SANERING BINNENSCHIEPVAART

Een lid stelt vast dat reeds 2 jaar geleden de ITB (Instituut Transport Binnenvaart) een plan heeft uitgewerkt voor herstructurering van de Belgische binnenvaart met het oog op haar overleven na 1992. De toestand wordt met de dag erger, aldus het lid. Hoe zal de Minister hier trachten aan te verhelpen ? Zoniet zal een bijna gratis infrastructuur voor de buitenlandse exploitanten ontstaan.

Moeten de vaarrechten niet worden herzien ? Zowel de binnenvaart als de spoorwegen gaan in neerwaartse spiraal inzake inkomsten, dit ten voordele van vervoerders en verladers, aldus het lid.

De Gemeenschapsminister deelt volgende gegevens mee.

Op 26 oktober 1989 werden door de Vlaamse Executieve een pakket maatregelen goedgekeurd ter sanering van de binnenvaart.

1. De sloopregeling in uitvoering van de EG-verordening.
2. Sociale begeleidingsmaatregelen.
3. Oprichting van een fonds ter sanering van de binnenvaart.

Op dit ogenblik wordt zeker geen verhoging van de vaarrechten overwogen voor de binnenscheepvaart. Wel wordt onderzocht of de dienstverlening aan de pleziervaart kan verbeterd worden via invoering van een vignet.

HAVENBESTUREN

Met betrekking tot de Gewestelijke subsidie voor werken van havenbesturen op eigen initiatief is 290 miljoen frank voorzien. Een lid wil weten hoe dit bedrag zal verdeeld worden over de verschillende havenbesturen ?

Hiervoor wordt verwezen naar het fysisch programma (bijlage 1).

RMT

Een lid stelt vast dat men in de haven van Oostende moet overgaan tot het aanpassen van de tijhaven om de vaart en het aanmeren van de nieuwe grote Jumboschepen van de RMT mogelijk te maken.

Is het RMT-systeem nog rendabel na de „Chunnel” aldus dit lid. De ontwikkeling in de RMT-veerdiensten wordt echter op nationaal niveau behandeld. Is er hierbij een concrete samenwerking met de nationale Regering en zo ja wat zijn de huidige resultaten van deze samenwerking, aldus de vraag van een lid.

Hierop antwoordt de Gemeenschapsminister dat hier inderdaad concreet moeten worden samengewerkt met de nationale overheid. Er is een krediet van 150 miljoen frank voorzien onder 2 opschortende voorwaarden met name het toekennen van een scheepskrediet en het verdiepen en versterken van de kade.

LOODS- EN BEBAKENINGSDIENSTEN, REDDINGS- EN SLEEPDIENSTEN OP ZEE

Het materieel van de loods- en bebakeningsdiensten, van reddings- en sleepdiensten van het Bestuur van het Zeewez- en, in één woord de gehele vloot van de dienst vaartuigen, is dringend aan modernisering en vernieuwing toe, aldus het lid.

Ter zake deelt de Gemeenschapsminister aan het lid mee dat ter vervanging van Motorredeboot 22 & 23 van de standplaats Antwerpen twee nieuwe redebotten in aanbouw waren, alsook een nieuwe sleepboot ter vervanging van de „Zeetijger” van de standplaats Oostende. Wanneer zullen deze nieuwe schepen in gebruik genomen worden ?

Daarnaast was voor dit jaar ook de bestelling gepland van één hydrografisch schip en van twee redebotten ter vervanging van verouderde eenheden te Antwerpen. Heeft deze bestelling ondertussen reeds plaats gehad ?

Verder werd op voorstel van het Bestuur van het Zeewez- en door de administratie een vijfjarenprogramma 1990-1994 ingediend, waarbij voor 1990 voorzien werd in de vervanging van de Motorredeboot 8 (politieboot Oostende) en twee motorredboten voor de Kust. De realisatie ervan is afhankelijk van de beschikbare budgettaire middelen. Werden voor 1990 de nodige gelden hiervoor voorzien ?

Door de Gemeenschapsminister wordt volgend omstandig antwoord verstrekt.

1) De MRB22 en MRB23 — redebotten met standplaats Antwerpen, worden vervangen door :

- MRB 33 — voorziene leveringsdatum 20/11/1989
- MRB 34 — voorziene leveringsdatum 21/11/1990

— De zeesleepboot „Zeetijger” Oostende zal worden vervangen door de zeesleepboot „Zeehond” — voorziene leveringsdatum juli/augustus 1990

2) vervangingen dit jaar :

- 2 redebotten Antwerpen : dit dossier is voor goedkeuring onderweg naar de Minister
- hydrografisch schip : dit dossier wordt eerstdaags ingediend.

3) voorziene vervangingen in 1990 :

- gevraagd bij het indienen van de begroting :
 - vervanging MRB8 (politieboot) : 40 miljoen frank
 - vervanging 2 redebotten Kust : 60 miljoen frank
-
- 100 miljoen frank
- goedgekeurd voor 1990 : . 85 miljoen frank
- Dit bedrag zou kunnen volstaan voor de vervanging van 1 politieboot + 1 redeboot.

OPVANG AFVALOLIE IN HAVENS

Een lid wil weten hoeveel havens in het Vlaamse land uitgerust zijn met een opvang voor afvalolie van zee- en binnenschepen.

Ten einde illegale olielozingen op zee en op de binnenwateren te vermijden, is het zijns inziens dringend noodzakelijk dat alle havens over een dergelijke installatie beschikken.

Graag verneemt het lid het standpunt van de heer Gemeenschapsminister ter zake. Zijn er reeds initiatieven genomen ter zake ?

Indien de Minister goed is ingelicht, heeft de Staatssecretaris van Leefmilieu de havenbesturen opdracht gegeven de nodige maatregelen te nemen. De opvang van de afvalolie is immers duidelijk een verantwoordelijkheid van de havenbesturen zelf.

OPRUIMING WRAKKEN EN OUDE MUNITIE

Regelmatig wordt er voor onze kust gebaggerd, aldus een lid. Hierbij stoot men soms op wrakken of oude munitie. Welke planning wordt er voorzien voor het verder verwijderen van scheepswrakken of oude munitie voor onze kust ? Verschillende leden willen hierover meer informatie.

Waarheen werd het afgevoerd ? Van welke aard was deze munitie in 1989 en in welke hoeveelheid ?

Welke gegevens zijn bekend over de oude opslagplaatsen van munitie uit de eerste wereldoorlog voor de kust van Duinbergen ?

Hierop geeft de Gemeenschapsminister het volgende antwoord.

Er liggen minstens een paar honderd wrakken op het Belgisch continentaal plat.

Slechts die wrakken worden weggenomen die een hinder vormen.

Zo dienen een viertal wrakken verwijderd om de toegang voor Oostende voor de nieuwe RMT-schepen mogelijk te maken. Daarvoor wordt 50 miljoen gereserveerd op art. 73.04.

Wat de munitie betreft die tijdens werken wordt gevonden, die wordt door de ontmijningsdienst van het leger behandeld.

In dit verband heeft Minister Coëme laten weten dat een eventuele ontmanteling van de chemische munitie die zich voor de kust van Duinbergen bevindt, niet gratis kan uitgevoerd worden en aan de aanvrager zal gefactureerd worden. Het departement van Openbare Werken is hier evenwel geen vragende partij.

SLUIZEN — VERGOEDING PERSONEELSLEDEN

De pleziervaart kan dit jaar genieten van toegankelijke sluisen.

Het succes van de pleziervaart dit seizoen zal eenieder zeker overtuigen van de noodzaak de sluisen en bruggen ook op zondag open te houden.

Volgens ingewonnen inlichtingen, hebben er zich wel problemen gesteld met de beloofde vergoedingen aan het personeel.

De voorziene 2.000 frank per vaartuig kon niet geïnd worden bij gebrek aan een decreet ter zake en anderzijds blijken er ook problemen te zijn om de geïnde rechten te gebruiken om het personeel te vergoeden.

Het lijkt het lid aangewezen spoedig besprekingen aan te vatten met de vakbonden zodat er zich ter zake geen discussies meer stellen voor het jaar 1990.

Meent de Gemeenschapsminister niet dat de administratieve rompslomp enerzijds en de controle anderzijds ruim het bedrag van 200 frank zal kosten aan de Gemeenschap.

Ware het niet beter een eenmalig recht van bij voorbeeld 2.000 frank voor alle Vlaamse sluizen en bruggen te vragen, geldig voor één jaar ?

Deze vraag sluit aan op de vraag over het watertoerisme.

De voorkeur van de Minister gaat eveneens uit naar een eenmalig recht. Ondermeer daarom en om reden van promotie werd afgezien van het innen van tolgeld aan elke sluis.

De vergoeding van het personeel vraagt geen bijzondere bespreking omdat deze vergoedingen wettelijk geregeld zijn voor de ambtenaren die vrijwillig aan het project meewerkten.

WATERTOERISME

Bij de bespreking van de vorige begroting vroeg een lid reeds aandacht voor het watertoerisme dat in het Vlaamse land in volle expansie is. België zou ongeveer 2.000 km bevaarbare rivieren, stromen en kanalen bezitten. Nochtans wordt er van overheidswege te weinig aandacht besteed om deze vaarroutes maximaal open te houden, te verbeteren of aan te passen aan het watertoerisme, dat zeker geen grote infrastructuurwerken, diepgang enzovoort vraagt. Zo werd bij voorbeeld het kanaal Damme-Brugge afgedamd en worden de draaibruggen niet meer hersteld.

Bij de bespreking van de vorige begroting bevestigde de Gemeenschapsminister dat het inderdaad uw bedoeling was, in navolging van Groot-Britannië, Nederland en Frankrijk, het openhouden van de Vlaamse waterwegen te maximaliseren.

Als eerste stap in deze richting werd besloten om de kunstwerken in het IJzerbekken ook tijdens rust- en verlofperiodes te bemannen. Zo de resultaten van dit experiment positief uitvielen, zou een uitbreiding van het experiment overwogen worden.

Welke zijn de resultaten van het experiment ? Welke de conclusies ?

In de inleidende toelichting van de Minister bij de begroting 1990 wordt gesteld dat ten behoeve van de recreatie in de Westhoek 5.000.000 frank voorzien wordt voor de bouw van steigers. Waar zullen deze ingeplant worden ?

Wordt ook in andere streken van Vlaanderen herstel van kunstwerken voorzien om het watertoerisme te bevorderen, bij voorbeeld in Damme ?

In antwoord op de eerste en laatste paragraaf van deze vraag vestigt de Gemeenschapsminister er de aandacht op dat het kanaal Brugge-Damme eigendom is van de provincie West-Vlaanderen en niet van het Vlaams gewest.

Het bestuur der Waterwegen werd belast met het opmaken van een evaluatierapport betreffende de pleziervaart op zon- en feestdagen. Zonder daarop vooruit te lopen, kan de Gemeenschapsminister wel medelen dat er bij voorbeeld op het kanaal van Lo en een deel van de IJzer meer scheepvaart was op deze zon- en feestdagen dan in de rest van het jaar.

Het experiment wordt algemeen positief ervaren. Het Bestuur werd opdracht gegeven voorstellen uit te werken om het systeem uit te breiden en tevens zelfbedruipend te maken.

STORTEN BAGGERSLIB – VERDIEPING HAVENGEULEN

Om de begroting 1989 werd een bedrag van 75 miljoen uitgetrokken voor een serie proefstorten, waarbij een tiental bergingssystemen zouden uitgetest worden.

Verschillende leden wensen te vernemen of er reeds resultaten bekend zijn van deze onderzoeken.

Vooraleer dit omvangrijk proefstortenprogramma aan te vatten, werd dit project voorgelegd aan de werkgroep ad hoc die zich bezig houdt met de berging van baggerslib. Het is immers wenselijk dat dit dure project ook zijn vruchten afwerpt voor de andere departementen die in deze problematiek betrokken zijn, namelijk Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu, aldus het antwoord van de Gemeenschapsminister.

Een aantal voorbereidende werken zijn reeds uitgevoerd. Dit project zal verder worden afgewerkt in 1990.

De hogergenoemde werkgroep ad hoc, ondersteund door technische werkgroepen, zal tegen eind februari 1990 een eerste verslag uitbrengen aan de Vlaamse Executieve betreffende de problematiek van het bergen van baggerslib.

Er dient echter nogmaals op gewezen dat er voor het bergen van vervuild baggerslib geen mirakeloplossingen bestaan en dat er moet naar gestreefd worden de waterbezoeiding uit te schakelen zodat het baggerslib opnieuw als vruchtbare ophogingsgrond kan aangewend worden.

Deze informatie is ook belangrijk voor de vraag van een lid in verband met het uitbaggeren van toegangsgeulen en havengeulen voor de kust. Men moet de baggerwerken zo uitvoeren dat de verzanding tot een minimum wordt herleid. Dit behoort ook tot de taken van hoger genoemde werkgroep, aldus de Gemeenschapsminister.

INTEGRATIE VAN ZEE- EN RIVIERLOODSEN

Bij de bespreking van de begroting 1989 verklaarde de heer Gemeenschapsminister geen principiële bezwaren te hebben tegen de integratie van de zee- en rivierloodsen. Om tot deze integratie te komen, was evenwel overleg met betrokkenen en de met administratie van het Zeewezen noodzakelijk.

Graag verneemt het betrokken lid of dit overleg reeds tot stand gekomen is en hoever de integratie gevorderd is. Werd een studie gemaakt over een eventuele privatisering, analoog met de situatie in Nederland ? Welke zijn de eventuele conclusies ?

In verband met de integratie van zee- en rivierloodsen deelt de Gemeenschapsminister mee dat het de bedoeling is begin 1990 een studie te laten uitvoeren in verband met de werking van de loodsdiensten (in 1989 waren hiervoor geen kredieten beschikbaar). Deze studie zou alle mogelijkheden open laten gaande van een gewone reorganisatie tot het onderzoek van een eventuele privatisering. Daarbij zal uiteraard ook het probleem van de integratie van de zee- en rivierloodsen aan bod komen.

GIFGAS GEDUMPT IN DE NOORDZEE

Het is algemeen gekend dat op bepaalde plaatsen grote hoeveelheden munitie en gifgassen worden gedumpt in de Noordzee. Naar schatting zou er tenminste 750.000 ton gifgas gedumpt zijn in Europese wateren, aldus het lid dat graag

vernam welke maatregelen op korte en lange termijn zullen genomen worden om de gedumpte gasbommen en andere munitie te verwijderen ?

Het eventueel verwijderen van munitie en gifgas dat zich op het Continentaal Plat bevindt, behoort tot de bevoegdheid van de nationale Regering.

De Gemeenschapsminister is wel bevoegd voor het uitvoeren van alle activiteiten die noodzakelijk zijn om zijn bevoegdheden zoals opgesomd in de wet van 8 augustus 1988, uit te oefenen, met inbegrip van de nodige baggerwerken.

Indien er zich munitie bevindt in de te baggeren geulen, wordt zij uiteraard verwijderd.

SIGMA-PLAN

In verband met de stormvloed- en rivierwaterkering zijn er volgens een lid 3 mogelijke oplossingen. Men kan de dijken verhogen, polders aanleggen of de stormvloedkering Oosterweel aanleggen.

Voor dit laatste zijn er studieopdrachten gegeven.

Het lid, hierin bijgetreden door een ander lid, wil weten aan wie die studieopdrachten zijn gegeven en wat ermee gaat gebeuren.

De Gemeenschapsminister wijst er op dat het Sigma-plan uit twee grote luiken bestaat.

1. De verhoging van de dijken afwaarts Oostenveel tot esta (+ 11,0) en de verhoging opwaarts Oosterweel tot esta (+ 8,0) Verhoging van dijken gaat uiteraard ook gepaard met verbreding en versterking van de dijken.

2. Het uitbouwen van een stormvloedkering te Oosterweel.

De volledige voltooiing van deze eerste fase is een absolute noodzaak om een redelijke veiligheid aan de bevolking achter de dijken te verschaffen. Daarom is het absoluut noodzakelijk hieraan prioriteit te geven vooraleer aan een stormstuw wordt gedacht.

De dijken op (+ 8,0) houden inderdaad geen absolute zekerheid in tegen overstroming maar de verbrede dijken moeten bestand zijn tegen een tijdelijke overstroming zonder dat ze doorbreken. Het zijn immers dijkdoorbraken die rampzalig zijn.

Om dit doel zo snel mogelijk te bereiken werd ook afgezien van de aanleg van dure bijkomende potpolders. Het investeren van 500 miljoen fr in een potpolder vertraagt immers de noodzakelijke dijkversterkingen op andere plaatsen. Potpolders bieden immers ook zeer belangrijke nadelen en slechts beperkte voordelen.

Bij het bouwen van een potpolder wordt de Scheldedijk immers niet verhoogd maar verlaagd zodat een groot gebied relatief dikwijls overstroomt ook wanneer dit niet echt nodig is.

Bij zeer hoge waterstand loopt de tijdgolf die, in geval er een potpolder zou zijn, lichtjes zou worden afgetapt, verder door en kan op meerdere plaatsen gedurende korte tijd over de versterkte dijken vloeien. Daardoor wordt de eventuele last van de overstroming over een veel grotere afstand verspreid en worden de lasten verdeeld. De versterkte Sigma-dijken zijn immers bestand tegen kortstondige overstromingen.

Het totale volume water wat over de Scheldedijk stroomt is hierbij zelfs kleiner dan in het geval van een potpolder waar de dijk verlaagd werd.

Een definitieve beveiliging kan slechts geleverd worden door een stormvloedkering. Het oorspronkelijk ontwerp is ondertussen evenwel volledig veranderd en wordt door niemand meer verdedigd. Zodra er uitzicht is op de voltooiing van de eerste fase dient ook de studie van de stormvloedkering terug opgenomen te worden. Vooraf wenst de Minister evenwel te onderzoeken of het raamcontract dat voor de bouw van deze stormstuw door een van zijn verre voorgangers werd ondertekend aan alle wettelijke normen voldoet.

Nog in verband met het Sigma-plan stelt een lid nog een aantal vragen.

Is dit krediet wel voldoende om snel alle werken te beëindigen. Wanneer zal het werk aan het St. Annastrand voltooid zijn ? Hoe staat het met het vervolg aan het St. Annastrand ? Is dit voor 1990 ? Wat is de mening van de Minister over de stormstuw ? Is dit werk volgens hem nodig ? Wanneer zal het gebouwd worden ?

De Gemeenschapsminister verwijst naar zijn hierboven verstrekt antwoord en deelt mee dat voor het afwerken van het Sigmaplan op prijsbasis 1989 nog ca. 5,5 miljard frank noodzakelijk is exclusief een stormstuw te Oosterweel. Op de begroting 1990 kan evenwel slechts 450,5 miljoen frank worden voorzien.

Dit krediet is dus duidelijk onvoldoende om snel alle werken te beëindigen. De Minister overweegt dienaangaande de Vlaamse Executieve om bijkredieten te verzoeken.

De tweede fase van het werk aan het St.-Annastrand zal na de winter (begin 1990) worden gestart. Streefdatum voor het beëindigen van het stuk „Molen — Strandjutter” — ligt vóór het toeristisch seizoen 1990.

Voor het vervolg van de werken aan het St. Annastrand zijn theoretisch twee uitbreidingen mogelijk : in afwaartse richting en in opwaartse richting (rond de „Molen”, in de richting van de stad Antwerpen).

Deze mogelijkheden worden technisch onderzocht maar zullen ten vroegste vanaf 1991 kunnen worden gerealiseerd.

De stormstuw (te Oosterweel) werd in 1976 mee opgenomen in het Sigmaplan als het sluitstuk van dit project.

De Minister meent dat de beveiliging tegen overstromingen (waarvan de stormstuw) een belangrijk onderdeel dient te worden in een drieledige context, met name :

- a) de beveiliging tegen overstromingen aan de Kust,
- b) de beveiliging tegen overstromingen langs de Westerschelde (inclusief Antwerpen),
- c) de beveiliging tegen overstromingen en de waterafvoer van de regio Gent en Brugge.

De bouw van een stormstuw te Oosterweel kan enkel een oplossing geven met betrekking tot punt b. Dit betekent dat voor de Kust, de regio Gent en Brugge andere maatregelen moeten worden overwogen.

De Gemeenschapsminister is van mening dat de noodwendigheid van een stormstuw te Oosterweel verder dient onderzocht, liefst in combinatie met een tunnel ten behoeve van een nieuwe verkeersverbinding onder de Schelde.

Hij zal op korte termijn zijn definitieve beslissing kenbaar maken, met betrekking tot de verdere studie van dit project alsook de problemen vermeld onder punt a en c, hiervoor geciteerd.

De bouw van een stormstuw zal ca. 10 jaar in beslag nemen, afhankelijk van de uiteindelijke ontwerp-keuze.

Gelet op wat voorafgaat is het heden nog onmogelijk een datum van aanvang voorop te zetten.

2.1.3. Luchthavens

LUCHTHAVEN ANTWERPEN

Een lid wijst omstandig op het grote belang van de luchthaven voor de verdere ontwikkeling van Antwerpen als wereldhaven en metropool. Buitenlandse zakenlui stellen dat, als Antwerpen geen luchthaven zou hebben, men er een zou moeten aanleggen. Toch doken er onlangs nog geruchten op dat men de lijn Antwerpen-Londen zou schrappen. Gelukkig werden die geruchten formeel tegengesproken, maar zo'n onzekerheid over de toekomstkansen van de Antwerpse luchthaven kan volgens het betrokken lid niet worden getolereerd.

Het interregionaal luchtverkeer, zal bij de nog verdere uitgroei van Zaventem en in het kader van de trend tot decentralisatie, zeker zijn belang behouden. We staan ter zake voor een nieuwe uitdaging, aldus het lid.

Naar buiten uit moet dus ten volle de kaart van de mogelijkheden van de Antwerpse luchthaven worden uitgespeeld, gezien haar noodzaak voor handel en economie. Het betrokken lid wil dan ook weten waarom de Gemeenschapsminister aan een Engels studiebureau (zoals blijkt uit krantenartikels) de opdracht heeft gegeven om een doorlichtingsstudie te maken over de regionale luchthavens.

Twee leden sluiten zich bij deze argumentatie aan om de door het vorige lid vermelde redenen. Een lid meent dat de aangevoerde milieu- en veiligheidsargumenten die voorheen een eventuele uitbreiding van Deurne-luchthaven in de weg stonden (lawaaï, langere startbanen), nu nog wel grondig dienen bekeken te worden, maar dat de evolutie van de technologie met name de uitbouw van de zogenaamde flui-sterjets deze bezwaren grotendeels kunnen wegnemen. Ook de Minister beaamt dit, want hij heeft de nieuwe jets reeds zelf uitgeprobeerd. De keuze van het bureau Air port U.K. (zie bijlage 4) gebeurde om louter technische redenen, aldus de Gemeenschapsminister.

Vooraleer een beleid in welke zin dan ook kan uitgewerkt worden, dient men uiteraard te beschikken over een nauwgezette inventaris van de bestaande toestand van alle elementen die het onderwerp zijn van dit beleid. Daarenboven werd er in het Vlaamse Regeerakkoord van 14 februari 1989, overeengekomen dat een grondige doorlichting van de regionale luchthavens diende doorgevoerd alvorens een beleidsnota dienaangaande op te stellen.

De doorlichtingsstudie van de Vlaamse regionale luchthavens, met name de luchthaven van Deurne en Oostende, en het vliegveld Grimbergen werd toevertrouwd aan de Britse firma Airports U.K. Ltd.

Deze studie bestaat uit een analyse van het huidige verkeer bij de drie betrokken luchthavens en het bepalen van het marktpotentieel, alsook een analyse van de huidige stand van zaken wat betreft de exploitatierekeningen, het personeel en de infrastructuur.

Zoals men hieruit kan opmaken worden er in deze studie geen concrete voorstellen gedaan op vlak van de investerin-

gen of een beheersformule. De bedoeling is echter een inzicht te krijgen in de reële bestaande toestand om een algemeen beleid te kunnen uitwerken.

Tijdens de eerste maanden van 1990 zal een tweede studie uitgeschreven worden die als onderwerp heeft een onderzoek naar een optimale beheersformule, personeelsformatie en investeringsvoorstellen. Hierin zal uitdrukkelijk aandacht besteed worden aan de effecten voor mens en milieu.

Verschillende leden stellen verder nog vragen over de problematiek van de luchthavens.

Een lid meent dat er onvermijdelijk coördinatieproblemen zullen komen tussen het nationale en het regionale niveau. De Sabena zal, ondanks de trekkingsrechten van de regionale luchthavens, graag haar overwicht behouden. Zijn de plannen voor de regionale luchthavens in overeenstemming met die van de nationale luchthaven aldus nog een lid. Quid met de beperkingen van het luchtruim ? Wie haalt het laken naar zijn kant ?

Een ander lid stelt ook een 3-tal algemene vragen over de regionale luchthavens.

Door de Staatshervorming werden de regionale luchthavens overgeheveld naar de Gewesten. De veiligheid zou ten laste van de nationale Overheid blijven, de infrastructuur en de exploitatieworden aangerekend op de regionale begrotingen. Een overgangsregeling is voorzien. Het lid wil weten wat deze juist inhoudt ? Laat deze toe de exploitatiekosten te dekken ? Op het programma '90 is 63,1 miljoen voorzien, met als investeringen nihil. Volstaat dit ?

2. De Minister heeft in zijn mobiliteitsplan jaren '90 een rendabiliteitsstudie aangekondigd. Hoeveel staat deze ?

3. Het monopolie van Sabena werd doorbroken voor een aantal verbindingen. In hoeverre heeft dit reeds zijn weerslag gehad of kan dit zijn weerslag hebben voor de toekomst ?

De Gemeenschapsminister geeft hierop het volgende antwoord.

1. In toepassing van het artikel 75 paragraaf 4 van de bijzondere wet betreffende de financiering van de Gemeenschappen en Gewesten zal de Regie der Luchtwezen in 1989 het totale bedrag van het exploitatietekort dragen van de regionale luchthavens, in 1990 bedraagt haar tussenkomst 2/3 van dit bedrag, en in 1991 tenslotte 1/3 ervan.

Wat de investeringen betreft werd een trekkingsrecht toegekend dat werd vastgesteld op een jaarlijkse schijf van 50 miljoen frank, en dit gedurende drie jaar. In functie van de doorlichtingsstudie met betrekking tot de Vlaamse regionale luchthavens die momenteel wordt uitgevoerd, zal het investeringsprogramma van de luchthavens in de toekomst bepaald worden.

2. Deze studie wordt zoals hoger vermeld momenteel uitgevoerd door het Britse studiebureau Airports U.K., en deze firma zal haar eindrapport afleveren midden januari 1990.

3. Het ontwerp van wet betreffende de statuten van Sabena werd, na het inwinnen van het advies van de Gewesten voorgelegd voor advies aan de Raad van State.

2.1.4. Wegen

VERKEERSVEILIGHEID — VERLICHTING

Een lid houdt hierover een omstandige uiteenzetting.

De veiligheid op onze wegen is een thema dat meer en meer aandacht krijgt in onze media en dus ook van de beleidsmensen. Terecht wordt daarbij gewezen op de verantwoordelijkheid die elke weggebruiker draagt en op de bijdrage die hij kan leveren om ons verkeersgebeuren veiliger te maken. Om diezelfde weggebruiker tot meer voorzichtigheid aan te zetten, legt de overheid allerhande, vaak zeer strenge, regels op aan de burgers en treedt zij repressief op. Dit leidt soms tot een chaos van verkeersborden langs onze wegen, die dikwijls niet aan de reële situatie beantwoorden. Deze inflatie aan verkeersborden leidt ertoe dat de weggebruiker de signalisatie niet meer au sérieux neemt, aldus de stelling van een lid.

Daarbij wordt ook nog de verlichting op de wegen genoemd. Hierbij negeert men volgens het lid de verkeersstudies die duidelijk hebben aangetoond dat duistere wegen het aantal verkeersdoden sterk doet toenemen. Een mensenleven is toch heel wat waard.

Het lid stelt hierop volgende vragen.

Heeft het gemoduleerd doven van de wegverlichting reeds verkeersslachtoffers gemaakt ? Welke inspanningen zullen gebeuren om de wegen beter te onderhouden en de gevaarlijke kruispunten weg te werken ? Acht de Minister het niet nuttig om de waarde van de verkeersborden te revalueren door een systematisch onderzoek van al de geplaatste borden en een uniformisatie in gebruik conform de plaatselijke gesteldheid ?

Op deze laatste vraag antwoordt de Gemeenschapsminister bevestigend.

In verband met de wegverlichting deelt de Gemeenschapsminister volgende gegevens mee.

Vermits het aanbrengen en in bedrijfhouden van de verlichting van de autosnelwegen en wegen zeer kostelijk is, moet afgewogen worden waar en wanneer ze nodig is. Daarom wordt ze tot op heden beperkt tot volgende gevallen :

— op de autosnelwegen wordt de verlichting ambtshalve ingeschakeld tussen het invallen van de duisternis en 22 h en tussen 6 h en zonsopgang. Tussen 22 h en 6 h blijft de verlichting ingeschakeld wanneer de verkeersdensiteit in ten minste één rijrichting hoger ligt dan 200 voertuigen per uur ;

— voor de andere wegen geldt het criterium dat de wegen met een gemiddelde dagelijkse verkeersdensiteit van ten minste 6.000 voertuigen in aanmerking komen om verlicht te worden. Bovendien dit criterium, kunnen ook sommige wegvakken in aanmerking komen ingevolge bijzondere kenmerken van het wegtracé zelf, zoals scherpe bochten, discontinuïteiten, gevaarlijke kruispunten. De verlichting wordt ambtshalve ingeschakeld vanaf het invallen van de duisternis tot zonsopgang.

De minimumcriteria voor de aanleg van een wegverlichting werden dus bepaald in functie van hogergenoemde verkeersdensiteiten. De gunstige invloed van de verlichting op de verkeersveiligheid dient dus eveneens te worden betrokken op deze normale verkeerscapaciteit. Voor de periode van de nacht echter, waarin het verkeerspatroon niet meer overeenstemt met deze normale capaciteit, kan daarentegen overwogen worden de verlichting te verminderen of zelfs te doven.

— de gewestwegen beschikken niet over automatische tel-apparatuur, zodat het niet mogelijk is daar de in- en uitschakeltijden van de wegverlichting aan de werkelijke verkeersbehoeften aan te passen. Globaal genomen kan men nochtans aannemen dat gedurende de periode van 0 h. 30 tot 5.30 h., de verkeersdensiteit op de gewestwegen ver beneden de capaciteit ligt die overeenkomt met het minimumcriterium voor de aanleg van een wegverlichting. De Minister heeft daarom beslist om op deze wegen de wegverlichting te doven van 0 h. 30 tot 5.30 h. langs de wegvakken die buiten de bebouwde kommen gelegen zijn. In de bebouwde kommen kan zo'n maatregel niet overwogen worden omdat de verlichting daar niet alleen een rol speelt voor de verkeersveiligheid, maar ook instaat voor de veiligheid van de personen op straat.

Beide maatregelen geven een totale jaarlijkse besparing van 57.000.000 frank, of 11 % van de totale exploitatiekosten. Ze zullen toegepast worden op korte termijn, na uitvoering van de nodige technische aanpassingen aan de schakel-apparatuur van de installaties.

Op langere termijn, heeft Minister Sauwens aan het Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica opdracht gegeven om nieuwe types van toestellen en lampen uit te testen, en nieuwe technologieën voor de voeding van de installaties te laten ontwikkelen, zodat met een kleiner vermogen en dus een groter rendement van de installaties, dezelfde prestaties op het gebied van wegverlichting kunnen bekomen worden.

Bovendien zal Minister Sauwens proeven laten uitvoeren om na te gaan of op het gebied van de autosnelwegverlichting deze nieuwe ontwikkelingen toelaten dezelfde resultaten te bereiken, wanneer de afstand tussen de palen vergroot wordt. Een positief resultaat van deze studie zou immers toelaten het aantal palen en verlichtingstoestellen te verminderen, zodat niet alleen het verbruik, maar ook de kostprijs van de aanleg van de nieuwe installaties kan gedrukt worden.

Wat de gewestwegen betreft, gaf Minister Sauwens de opdracht om te onderzoeken of in de installaties de techniek kan toegepast worden die erin bestaat het niveau van de verlichting gedurende sommige uren van de nacht te verminderen. Dit zou toelaten, de verlichting in de bebouwde kommen te behouden zoals reeds eerder gezegd, maar dan op beperkt niveau tijdens een gedeelte van de nacht, zodat op nieuw energie kan gespaard worden.

PILOOTPROJECTEN

Verschillende leden wensen meer te vernemen over de pilootprojecten.

Een lid stelt vast dat op het programma 1990 de verwezenlijking van een aantal pilootprojecten is voorzien voor de herinrichting van gewestwegen. Dit is een heel goede zaak, maar deze projecten hebben meestal een reeds jarenlange lijdensweg achter de rug. Zijn hieruit besluiten getrokken? Zo ja, dewelke op gebied van coördinatie, vooruitgang en besluitvorming. Zal de heer Minister, in de toekomst hieraan verder prioriteit schenken?

De Gemeenschapsminister deelt volgende gegevens mee.

De herinrichting van gewestwegen in bebouwde kommen werd aanvankelijk aangezet door middel van pilootprojecten. In 1989 werden de werken in Rillaar, Kessel-Lo, Blankenberg, Wuustwezel en Bazel aangevat.

Het pilootproject Neerharen wordt aanbesteed in 1989. Niet alleen de zogenaamde pilootprojecten, maar ook moderniseringswerken die betrekking hebben op doortochten in bebouwde gebieden worden in functie van de zwakke weggebruiker aangepast.

Er worden via de coördinatiegroep „leefbare doortochten” nieuwe richtlijnen gegeven aan de buitendiensten van Openbare Werken die enerzijds een inhoudelijke kwaliteit beogen en anderzijds een operationele werking van de plaatselijke stuurgroepen die het vooronderzoek en het ontwerp vormgeven. Voor de projecten voorzien op de begroting 1990, zal worden rekening gehouden met de beperkte voorbereidingstermijn, zolang zijn de betreffende dossiers niet aanbestedingsklaar in 1990.

Op langere termijn is een meerjarenprogramma noodzakelijk om een continuïteit in de besluitvorming en een voldoende lange voorbereidingsperiode te kunnen garanderen. Beide aspecten zijn belangrijk om tot een inhoudelijk kwalitatief ontwerp te komen.

Deze werken hebben ook in de toekomst prioriteit.

In 1990 zullen ondermeer volgende projecten aanbesteed worden : Asse, Gent (Rooigemlaan, Blaisantvest), Aalbeke, Berlaar, Huldenberg, Nieuwpoort, Lochristie, Kruibeke, Leopoldsburg, Brasschaat, Sint-Truiden.

DOORTOCHTEN

In verband met de gevaarlijke kruispunten of doortochten wijst een lid op de maatregelen die kunnen genomen worden. Van waarschuwborden verwacht hij niet veel. Het zijn eerder de wijzigingen in het wegprofiel en de sfeer die duidt op het naderen van een bewoonde kern, die resultaten afwerpen.

Het lid vraagt in welke zin de Gemeenschapsminister deze maatregelen ziet.

In verband met de pilootprojecten wenst hetzelfde lid ook de stand van zaken te kennen in verband met de inspraakmogelijkheden van de bevolking.

In verband met de doortochten dient volgens de Gemeenschapsminister bij de aanpak van de doortochten via de volledige herinrichting een totaal concept uitgewerkt, waarbij de weg visueel en functioneel ingepast wordt in zijn stedenbouwkundige context.

Zowel het groenconcept, het wegprofiel, de visuele vormgeving, de oversteekbaarheid komen aan bod. Mogelijkheden als het creëren van een effect worden gehanteerd.

Naast volledige herinrichting worden ook alle andere „moderniseringswerken” getoetst aan de doelstellingen van de doortochten. Deze moderniseringswerken zijn doorgaans minder kostelijk (onderhoudskredieten) en beogen onmiddellijk effect op vlak van verkeersveiligheid, leefbaarheid, inpassing van de weg in de concrete bebouwde situatie.

Bij elk pilootproject (of beter doortocht project) wordt een plaatselijke stuurgroep opgericht waarin via de lokale besturen de informatie en inspraak met de bevolking geregeld wordt en dit vanaf de voorstudie tot en met het definitieve ontwerp. Daarenboven worden alle herinrichtings- en veiligheidsmaatregelen, die door „derden” aan de Minister voorgelegd worden, voor advies en bespreking aan de betrokken administratie overgemaakt.

Algemene aspecten van inspraak worden voorgelegd aan de „coördinatiegroep leefbare doortochten”, die binnen het hoofdbestuur van de administratie de opvolging en coördinatie van het hele programma waarneemt.

ZWARTE PUNTEN

Jaarlijks maakt de Rijkswacht een ongevallenstatistiek op, waaruit dan de zogenaamde zwarte punten langs onze rijkswegen worden gedistilleerd.

Kan de heer Minister per arrondissement de lijst geven van de zwarte punten en mededelen welke maatregelen er voorzien worden om deze weg te werken.

In antwoord op de vraag naar de maatregelen die voorzien worden om de zwarte punten langs de geregionaliseerde rijkswegen weg te werken, kan de Gemeenschapsminister mededelen dat bij het opstellen van het wegeninvesteringsprogramma uiteraard ermee rekening wordt gehouden. Hierbij wordt vooral aandacht besteed aan de zwarte punten die elk jaar terugkomen.

De rijkswacht stelt jaarlijks per provincie een computerlijst van de zwarte punten op. Deze computerlijst, opgesteld op basis van het wegnummer, geeft per zwart punt :

- de exacte localisatie op de weg ;
- voor de zwarte punten op een kruispunt de andere wegen die het kruispunt vormen ;
- de gemeente ;
- het aantal verkeersongevallen met lichamelijk letsel ;
- de gevolgen (doden, zwaar gewonden, licht gewonden).

Naar verluidt is het vooralsnog niet mogelijk deze lijst per arrondissement op te stellen omdat er hiervoor geen computerprogramma voorhanden is.

De Gemeenschapsminister zal de per provincie opgestelde computerlijsten voor het jaar 1988 over maken. (De lijsten liggen ter inzage op het secretariaat van de Vlaamse Raad)

WEGRESERVERINGEN

In verband met de grote projecten bestaan er nieuwe en bestaande wegreservatiezones op het gewestplan, aldus een lid.

Welke wegreserveringen zijn beslist ?

1. In antwoord op deze vraag wordt volgende informatie meegedeeld :

1. Alle wegreserveringen zoals voorzien op de verschillende kaarten van de gewestplannen blijven hun juridische waarde als „reservering” behouden zolang het betreffende gewestplan niet in herziening gesteld is volgens de geëigende procedure. Hiervoor verwijst de Minister naar de bevoegdheid van zijn collega L. Waltniel. Het gewestplan Antwerpen en het gewestplan St. Truiden-Tongeren zijn vorig jaar in herziening gesteld met betrekking tot bepaalde reserveringen voor wegen en waterwegen infrastructuur. Ook deze gewestplannen maken voorwerp uit van het overleg onder punt 3.

Beslissingen tot uitvoering van bepaalde wegen worden genomen in het kader van het fysisch programma dat de Gemeenschapsminister opstelt naar aanleiding van de jaarlijkse begroting.

3. Ter voorbereiding van een eventuele wijziging van de verkeersinfrastructuur in het gewestplan wordt thans overleg

gepleegd tussen zijn diensten en de diensten bevoegd voor ruimtelijke ordening aangaande een aktualisering van de thans voorziene reserveringen voor infrastructuur. Dit overleg heeft nog niet geleid tot konkrete voorstellen.

4. Voor het projekt SST/E40 is tot op heden geen initiatief genomen tot in herzieningstelling van de betreffende gewestplannen in het Vlaams Gewest.

ONDERHOUDSKREDIETEN

Zonder in het provincialisme te willen vervallen, is het een lid bijzonder opgevallen, hoezeer Vlaams Brabant, zowel inzake investeringen als inzake onderhoudskredieten op het achterplan geraakt. Welk is de oorzaak hiervan ?

De Gemeenschapsminister repliceert dat de verdeling van de onderhoudskredieten per provincie voor 1990 nog niet is vastgesteld.

WAGENPARK — LENGTE VAN WEGEN — ONGEVALLEN

Een lid vraagt of het mogelijk is voor Vlaanderen een onderverdeling te krijgen per Provincie voor wat betreft :

- bevolking
- voertuigenpark
- aantal ongevallen
- lengte rijkswegen
- lengte A-wegen
- de ventilatie van het investeringskrediet over de verschillende Vlaamse provincies (uitgedrukt in procenten — begroting 1990).

Deze gegevens worden, voor zover beschikbaar, in bijlage 5 meegedeeld.

SCHOLEN — VEILIGHEID

Bij herhaling heeft een lid de aandacht van de beleidsverantwoordelijken gevestigd op het feit dat heelwat onderwijsinrichtingen (scholen) hun vestiging hebben langs rijkswegen. Deze toestand brengt bij de toegang en de uitgang groot verkeersgevaar mee.

Het lid vraagt niet dat overal lichtsignalisatie wordt aangebracht maar minstens zou men toch moeten voor een betere beveiliging kunnen zorgen.

Hij dringt aan bij de Minister om hiervoor enig begrip te krijgen.

Met betrekking tot de verhoging van de veiligheid ter hoogte van scholen, heeft de Minister op het programma 1990 in een post ten bedrage van 12 miljoen frank voorzien (post 21 — veiligheidsvoorzieningen — veilige schoolomgeving).

ONTEIGENINGSDOSSIER

Het valt een lid ook op dat de onteigeningsdossiers, die meestal in de weg staan om een betere beveiliging in de hand te werken, bijzonder lange tijd in beslag nemen. Hij kent gevallen waarvan de dossiers reeds 2 à 3 jaar in behandeling zijn. Waar ligt de oorzaak ?

Kan er ook enig inzicht verkregen worden over aantal en tijdsduurspanne die de behandeling van de onteigeningsdossiers meebrengt. Meestal kost deze lange duurtijd veel geld aan de Vlaamse begroting, aldus het betrokken lid.

De Minister zal met het Ministerie van Financiën contact opnemen om na te gaan op welke manier de onteigeningen kunnen worden bespoedigd.

WEGEN — KOSTEN-BATENANALYSE

In verband met de prioriteiten voor de wegen zijn door diverse ministers (onder meer Minister Chabert) studieopdrachten gegeven, in verband met de kosten-batenanalyse. Doet men daar iets mee ?

De door het geachte lid bedoelde kosten-batenanalyse van 1981-1982 werd door de voorgangers van de Gemeenschapsminister niet gebruikt om verschillende redenen, zo onder meer omdat de best gerangschikte projecten vooral in Vlaanderen gelegen waren, omdat de milieueffekten niet mee in rekening gebracht werden en omwille van de kritiek op de methode zelf.

Het Vlaams Regeerprogramma voorziet het opstellen van een globaal mobiliteitsplan in uitvoering waarvan een infrastructuurplan voor Vlaanderen zal worden opgesteld.

Dit zal het planmatig kader vormen voor een doelmatig en evenwichtig investeringsbeleid. De opdracht daartoe werd gegeven. Verder voorziet het Vlaams regeerakkoord dat, om de beschikbare (beperkte) budgettaire middelen zo oordeelkundig mogelijk te gebruiken, de maximale maatschappelijke rentabiliteit van de investeringen in infrastructuur en voermiddelen moet bekomen worden. Voor nieuwe projecten wordt dus een evaluatie gemaakt van de rentabiliteit, de bijdrage tot het BRP en de terug vloeieffekten naar de gemeenschap.

OVERDRACHT EN OVERNAME RIJKSWEGEN

In verband met de overdracht en overname van rijkswegen door de gemeenten voor het arrondissement Brugge vraagt een lid welke rijkswegen zouden kunnen overgedragen worden binnen de steden en bebouwde kommen enerzijds en buiten de steden en bebouwde kommen anderzijds.

Graag verneemt het lid tevens voor hetzelfde arrondissement welke gemeentewegen door het rijk zouden kunnen overgenomen worden in een nabije of verdere toekomst.

Voor het antwoord op deze vraag verwijst de Gemeenschapsminister naar het antwoord op de vraag nr. 254 van het geachte lid van 27 september 1989.

RECLAME LANGS DE RIJKSWEGEN

Er bestaan koninklijke besluiten die de publiciteit en de reclame langs de rijkswegen regelen.

Graag verneemt een lid wie er nu voor deze reglementering bevoegd is.

Daar hij veronderstelt dat dit onder de ministeriële bevoegdheid valt, wenst het lid te vernemen welke politiek ter zake in de toekomst zal gevolgd worden. Wordt streng toegezien op de toepassing van deze koninklijke besluiten die vooral tijdens de zomermaanden op de wegen naar de kust stelselmatig overtreden worden of worden andere maatregelen genomen ?

In antwoord op zijn vraag kan de Minister het geachte lid mededelen dat er reeds geruime tijd onduidelijkheid bestaat over de bevoegdheid inzake de reclame. Het feit dat deze

materie niet expliciet wordt genoemd in de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen heeft hier in belangrijke mate toe bijgedragen. Wegens de daaruit volgende onzekerheid is er inderdaad een soort vacuum tot stand gekomen in de beteugeling van de overtredingen.

Momenteel wordt evenwel vrij algemeen aanvaard dat de reclame een aangelegenheid is die ressorteert onder de bevoegdheid van de gewesten. In de huidige stand van zaken is een bouwvergunning vereist voor de als bouwwerk aangemerkte reclame-inrichtingen. Op grond van artikel 3, 4^o van het koninklijk besluit van 16 december 1971 tot bepaling van de werken en handelingen die vrijgesteld zijn ofwel van de bemoeiing van de architect, ofwel van de bouwvergunning ofwel van het eensluidend advies van de gemachtigde ambtenaar, is het advies van de gemachtigde ambtenaar echter niet vereist voor de als bouwwerk aangemerkte reclame-inrichtingen van geringe omvang.

Indien het perceel waarop de publiciteitspanelen geplaatst worden aan een geregionaliseerde rijksweg grenst, kan een vergunning slechts worden verleend na advies van het Bestuur der Wegen.

Aangezien de Minister van oordeel is dat de beteugeling van de overtredingen inzake reclame noodzakelijk is, neemt hij zich voor om dienaangaande overleg te plegen met de Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting.

ZACHTE WEGGEBRUIKER — INVESTERINGEN

In verband met de vraag (ook gesteld door andere leden) welke inspanningen er zullen gebeuren voor de zachte weggebruikers wijst de Gemeenschapsminister er op dat in 1990 meer dan 54 % van de investeringskredieten zullen gebruikt worden voor investeringen ten behoeve van de zwakke weggebruikers.

De Gemeenschapsminister verstrekt per provincie gegevens over de opgenomen bedragen (1989 en 1990) voor leefbare doortochten, rijwegen met fietspaden, fietspaden, kruispunten, veiligheidsvoorzieningen, beplantingen, en geluidsschermen (Bijlage 6).

Voor 1989 werd in totaal 2,2 miljard frank of 51,16 % van het algemeen totaal (4,3 miljard frank) besteed aan dit soort projecten en voor 1990 is 2,6 miljard frank van de 4,8 miljard frank voorzien of 54,33 %.

TOEGANGSWEGEN ZEEBRUGGE

Twee leden hebben het over deze problematiek. De haven van Zeebrugge heeft betere toegangswegen nodig. Niet alleen spelen er economische aspecten : een steeds stijgende tonnemaat in de Zeebrugse haven, de toenemende trafieken, de geplande expansie van de scheepvaart, visimport en -export en de eraan verbonden visverwerkende nijverheid, enzovoort. Vooral de diverse ophaalbruggen veroorzaken heel wat files en vertragingen.

Anderzijds is het de Gemeenschapsminister niet onbekend dat de haventrafieken, genoodzaakt als ze zijn, de wegen te nemen die beschikbaar zijn en bijgevolg dag in dag uit de dorpskernen van Knokke en Heist doorkruisen, de leefbaarheid van de buurgemeenten in het gedrang brengen, niet alleen voor de inwoners, maar ook voor de toeristen.

Deze situatie schreeuwt op een oplossing. Zeebrugge heeft dringend alternatieve toegangswegen nodig. Wat wordt ter zake voorzien ?

Bij de bespreking van de begroting 1989 stelde de Minister dat een aanvang genomen was met een globaal plan voor Zeebrugge, waarbij onder andere het probleem van de ophaalbruggen en de wegen zou aangepakt worden. Hoe ver is deze studie thans gevorderd ?

De Gemeenschapsminister deelt in verband met deze vraag mee dat het globale concept, de prioriteiten en de financiering van de toegangswegen tot Zeebrugge worden besproken in een permanent overlegcomité voor de ontsluiting van Zeebrugge.

De Gemeenschapsminister kondigt in dit verband ook aan dat er beslist is over te gaan tot de versnelde omschakeling van de snelweg Antwerpen. Zelzate-Knokke, zodat de regio Zeebrugge in die richting toch al vlug ontsloten wordt. De vraag van een lid om iets te doen aan de voortdurende pannes van de brug over de havengeul te Zeebrugge wordt bij voorrang onderzocht in de hogergenoemde werkgroep.

VERKEERSPROBLEMEN ANTWERPEN

Het verkeersprobleem op de weg in de Antwerpse regio is één van de grootste problemen op dit vlak in Vlaanderen, aldus een lid. Tot zijn spijt heeft hij echter moeten vaststellen dat Openbare Werken vele jaren, bijna geen krediet over heeft om daadwerkelijk iets te doen aan deze problemen. Het is enkel dank zij een initiatief dat de Regering niets kost — de toltunnel van Liefkenshoek — dat nog een ernstig wegenproject in de streek kan gestart worden en dat uiteindelijk de toen nog nationale overheid gedwongen was toch wat kredieten vrij te maken voor de toegangswegen naar de tunnel.

Het betrokken lid vraagt dan ook of de Minister de stiefmoederlijke behandeling van het verkeersprobleem in het Antwerpse wenst voort te zetten ? Welke investeringsprojecten, aansluitend op zijn verkeersbegeleidende maatregelen, neemt de Minister zich voor vóór 1990 in het Antwerpse ? Welk effect zullen deze werken hebben ?

De verkeersproblematiek in het Antwerpse is de Minister bekend. Binnen de goedgekeurde investeringskredieten moet een objectieve verdeling plaatsvinden van de kredieten van de vijf provincies. Binnen het Antwerpse gaat daarbij de prioriteit naar :

- 1) de toegangswegen Liefkenshoektunnel,
- 2) de omvorming van de N-49 tot A-11,
- 3) de aansluiting Rond-Punt met Nederland in de A-12,
- 4) een aantal maatregelen op de Ring die betrekking hebben op de verhoging van de verkeersveiligheid en de verhoging van de capaciteit.

Het geachte lid zal begrijpen dat alleen een verhoging van de investeringskredieten de mogelijkheid zal geven om in Antwerpen verdere maatregelen te treffen. Bij voorbeeld de modernisering van de E-313 Antwerpen-Luik kost op het grondgebied van Antwerpen alleen al 3 miljard frank.

Het oplossen van het verkeersprobleem te Antwerpen vereist volgens hetzelfde lid het uitvoeren van enkele zware investeringsprojecten, die zijn :

— het bouwen van een verkeerstunnel onder het Amerikadok, aansluitend op de Groenendaallaan, eventueel verlengd onder de Schelde tot op de Linkeroever ;

— het eventueel ondertunnellen van de Scheldekaaien, opdat dit stadsdeel opnieuw zou kunnen gerevaloriseerd worden. Dit idee wordt uitgewerkt in het project „Stad aan de Stroom”.

De dagelijkse verkeerschaos, de belasting voor het stedelijk leefmilieu, het economisch verlies voor bedrijven en het nadelig effect op de bereikbaarheid van de haven, maken dat deze projecten met de hoogste prioriteit in uitvoering moeten gaan, aldus het lid.

Het lid vraagt wanneer de Minister het in uitvoering gaan van deze werken voorziet ? Kunnen hiervoor in 1990 kredieten worden vrijgemaakt ? De Gemeenschapsminister antwoordt hierop ontkennend. Op de vraag of de Minister eveneens van oordeel is dat deze werken prioritair zijn, wordt geantwoord dat de administratie thans de verschillende voorstellen onderzoekt.

Welke initiatieven de Minister overweegt in het kader van het project „Stad aan de Stroom”, zal, aldus het antwoord van de Gemeenschapsminister afhangen van de voorstellen ter zake te formuleren door de stad Antwerpen. De Gemeenschapsminister is in principe bereid positief aan deze voorstellen mee te werken.

FIETSPADEN

In de beleidsnota van de Gemeenschapsminister dd. 23 maart 1989 stond te lezen dat het fietsgebruik moet worden gestimuleerd voor lokale verplaatsingen, waarbij de veiligheid centraal staat. Voor elke provincie wordt een fietspadenplan in het vooruitzicht gesteld. De gemengde dossiers worden zo opgemaakt dat fietspaden een voorwaarde vormen in de projecten.

Ter zake heeft het departement een prioriteitenlijst opgesteld inzake de programmering van fietspaden langs de gewestwegen.

Voor het arrondissement Brugge wil een lid weten welke fietspaden in het vooruitzicht gesteld worden.

In het arrondissement Brugge worden volgende fietspaden gepland

- N9 Zuienkerke (Meetkerke)
- N326 Doortocht Zuienkerke

Een lid vraagt in verband met de fietspaden hoeveel procent van de voorziene kredieten naar de fietspaden gaat en hoeveel het percentage van de onteigeningen bedraagt. Als de onteigeningen te veel kosten, dan dient te worden overwogen de rijvakken voor de auto's te versmallen en op deze ruimte de fietspaden aan te leggen.

De Gemeenschapsminister refereert naar een alders in deze begrotingsbespreking verstrekte tabel, waaruit in, globaal blijkt dat 54 % van de kredieten naar de zachte weggebruiker gaat.

Hetzelfde lid vraagt of de voorziene bedragen ook voor de parkeerstroken zijn voorzien of alleen naar de fietspaden. Hierop wordt bevestigend geantwoord. In verband met zijn vraag over de voetpaden, wordt verduidelijkt dat dit een louter gemeentelijke aangelegenheid is. Een lid wijst ter zake op de mogelijk gebrekkige coördinatie van werken wanneer voor een wegstructuur zowel Gewest als gemeente werken moeten uitvoeren.

GELUIDSSCHERMEN

In verband met de geluidsschermen wenst een lid te weten of er een ter zake een prioriteitenlijst is opgesteld en op welke wijze die wordt opgemaakt.

Door de administratie van het Bestuur der Wegen werd destijds een inventaris opgemaakt van de tot op heden niet afgeschermd woonzones met minstens een vijftigtal woningen, gelegen op minder dan 300 m van de autosnelweg. Van de aldus gecatalogeerde woonzones werden volgende gegevens opgenomen : de ligging, het aantal betrokken woningen en de afstand tot de autosnelweg van de dichtbij gelegen woning.

Aan de weerhouden zones werd een gevoeligheidsgraad toegekend volgens de onderstaande indeling.

- gevoeligheidsgraad 1 aan zones die speciaal tegen het lawaai moeten beschermd worden (bij voorbeeld scholen, klinieken)

- gevoeligheidsgraad II aan de woon- en gemengde zones, binnen dewelke geen enkel hinderlijk bedrijf is toegelaten

- indien een zone, ingedeeld in de vorige alinea reeds blootgesteld is aan lawaai (bij voorbeeld belangrijk plaatselijk verkeer of spoorverkeer) wordt de gevoeligheidsgraad III toegekend

Ten einde een meer objectieve prioriteitenlijst te kunnen vastleggen werd aan de administratie gevraagd, per provincie, een overzichtstabel op te stellen die, naast de hogervermelde informatie, ook de volgende gegevens bevat :

- de aard en de staat der wegverharding ;

- de aard en de kostprijs van de maatregel ;

- de tussenkomst van de gemeente (deze kan bij voorbeeld gevraagd worden in het geval van woningen die gebouwd zijn na de wegaanleg) ;

- het aantal woningen waar 's nachts $Leq > 55$ dB (A) met vermelding van het aantal woningen gebouwd voor de wegaanleg ;

- het aantal woningen waar overdag $Leq > 65$ dB (A) met vermelding van het aantal woningen gebouwd voor de wegaanleg ;

- het aantal woningen binnen de 300 m vanaf de grens van het openbaar domein, met vermelding van het aantal woningen gebouwd voor de wegaanleg ;

- de kosten-batenverhouding.

Deze lijst zal om de drie maanden geactualiseerd worden. Op basis hiervan kunnen dan prioriteiten vastgelegd worden.

GELUIDSWERENDE SCHERMEN — TECHNIEKEN

In het kader van het streven voor een beter leefmilieu is het aanbrengen van geluidswerende schermen langs vele wegen een noodzaak.

Er bestaan verscheidene technieken ter zake. In Nederland heeft men zelfs geluidswerende schermen aangelegd met wilgentakken die uitgroeien en aldus niet alleen zeer efficiënt blijken, maar ook nog een groen scherm betekenen.

Graag verneemt een lid ter zake of deze natuurlijke methode, die ook niet zo duur is, reeds in ons land werd uitgetest en in positief geval waar.

Verder wenst het lid te weten op welke plaatsen in 1990 de inplanting van geluidswerende schermen voorzien wordt en van welk type.

Het beschreven type van geluidswerend scherm is bij zijn diensten welbekend doch werd nog niet toegepast in ons land, aldus het antwoord van de Minister. In feite bestaat dit scherm uit een metalen plaat die bedekt wordt met groen. Deze schermen weerkaatsen het geluid, eerder dan het te absorberen zoals meestal geëist wordt in onze streken (bewoonde gebieden aan weerszijden van de weg).

Bovendien zijn ze slechts groen gedurende een bepaalde periode van het jaar, vergen ze heel wat onderhoud en is de kostprijs minstens even hoog als deze van andere schermtyperes die effectiever zijn.

Het programma 1990 wordt thans opgesteld en zal binnenkort medegedeeld worden. Aangezien de toewijzing van dergelijke schermen gebeurt op basis van offerteaanvragen, waarbij de inschrijvers schermen kunnen voorstellen die moeten voldoen aan opgelegde eisen, is het type van scherm niet steeds op voorhand gekend.

NEVENBEDRIJVEN — KOSTPRIJS EN OPBRENGST

Op de vraag van een lid omtrent de kostprijs en de opbrengst van de nevenbedrijven, wordt opgemerkt dat in de eerste plaats rekening dient gehouden met het feit dat het dienstverlenend aspekt ervan primeert en dat zulks desgevallend ten koste van de rentabiliteit gaat. Zo is het duidelijk dat wat de gewone parkings betreft, ongeacht of zij uitgerust zijn met een sanitaire installatie of niet, een negatieve rentabiliteit geboekt zal worden.

Bij de berekening van de rentabiliteit van de nevenbedrijven, die wordt weergegeven in de hierna vermelde tabel, is uitgegaan van volgende hypothesen :

— daar de onteigende gronden steeds de eigendom zullen blijven van het Bestuur, wordt enkel de intrest in rekening gebracht (gehanteerde intrestvoet 12 % — vele concessies zijn reeds 15 jaar oud)

— duurtijd afschrijvingen :

— wegeninfrastructuur : 30 jaar
 — kiosken : 20 jaar
 — presignalisatieborden : 15 jaar
 — vuilnisbakken, banken en tafels : 10 jaar

Nevenbedrijf	Tc rentabiliteitscijfer bedrag	Totale cijns 1988	% rendement
Brecht	3.291.520	4.929.973	+ 49,77
Zolder-Zonhoven	2.841.003	497.649	— 82,48
Gentbrugge	2.924.707	1.001.723	— 65,75
Waasmunster	3.619.081	1.566.160	— 56,72
Waregem	4.951.461	1.100.669	— 77,77
Honsem	4.111.874	150.297	— 96,34
Vorselaar	3.176.923	150.297	— 95,27
Marke	2.874.999	40.779.983	1,318
Nazareth	2.479.224	14.595.455	488,7
Kalken	2.863.694	8.743.097	205,3
Kruibeke	750.476	15.073.176	1,908
Ranst	3.272.689	15.796.694	382,6
Gierle	3.472.578	4.590.976	32,2
Drongen	5.838.066	6.475.799	10,92
Wetteren	4.635.999	15.016.715	223,4
Gr. Bijgaarden	11.072.667	15.131.144	36,65
Heverlee	5.191.266	23.589.908	354,4
Ruisbroek	3.716.666	14.816.367	298,6
Minderhout	3.044.874	17.227.239	465,7
Jabbke	4.987.333	10.140.568	103,3
Tienen	2.990.666	4.137.076	38,3
Totalen	82.107.766	215.510.965	162,5

2.2. Concrete problematiek

2.2.1. Stads- en Streekvervoer

AANKOOP TWEEDE HANDSTRAMS MIVG

Een lid wenst te weten of de aankoop van tweedehandstrams voor de MIVG wordt overwogen. Indien de MIVG bijkomende trams wenst aan te schaffen om bepaalde exploitatieredenen, dan dient dit te gebeuren op haar eigen begroting, aldus de Gemeenschapsminister.

Aankoop van rollend materieel dient steeds door de maatschappijen zelf te worden aangekocht en kan niet gebeuren op het bestaande investeringsartikel 81.28 van Bevordering Stedelijk Vervoer.

Op dit ogenblik bespreekt de MIVG met het Stadsbestuur van Gent enkele praktische maatregelen, waardoor de doorstroming van de trams op enkele cruciale punten eenvoudig kan verbeterd worden. De hieruit resulterende verhoging van de commerciële snelheid, alsook de verbetering van de regelmaat kunnen de huidige spitsuurproblemen oplossen.

Hetzelfde lid wenst meer gegevens te ontvangen over de renovatie van de trams van MIVA.

Hierop wordt volgende informatie meegedeeld.

De MIVA voorziet een grondige renovatiebeurt van 105 trams gespreid over 6 jaar. Het betreft hier de jongere reeksen met een gemiddelde ouderdom van 20 jaar.

Deze renovatie omvat de gewone technische revisie om de 10 jaar, het volledig brandvrij maken, het inbouwen van moderne elektronische apparatuur met het oog op de verbetering van het comfort, een vermindering van het energieverbruik, de verhoging van de bedrijfszekerheid en de commerciële snelheid.

Door deze ingreep zullen deze voertuigen terug aangepast zijn aan de moderne exploitatieeisen voor de volgende 20 jaar.

De 66 oudere trams van **MIVA** komen niet meer in aanmerking voor deze aanpassing en dienen op middellange termijn (5 à 10 jaar) vervangen te worden.

WERKGROEP VERKEER LIMBURG

Een lid, hierin bijgetreden door andere leden stelt vast dat er in Limburg blijkbaar twee werkgroepen zich buigen over de provinciale spoorwegproblematiek, een opgericht door Minister Dehaene en een opgericht door de **Gemeenschapsminister**. Wat zijn de taken van beide werkgroepen en bestaat er ter zake coördinatie.

Naar aanleiding van de Spoorwegproblematiek in Limburg werd een werkgroep samengeroepen door de nationale **Minister** van Verkeerswezen, bevoegd voor de spoorwegen, en de Limburgse Ministers.

Deze werkgroep houdt zich specifiek bezig met het opstellen van de realistische vereisten waaraan de spoorwegen in de toekomst zouden moeten voldoen voor het treinverkeer in de provincie Limburg.

Daar deze werkgroep mede gepatroneerd wordt door de betrokken voogdijminister als door de Vlaamse **Gemeenschapsminister** van Openbare Werken en Verkeer, is de coördinatie tussen deze werkgroep en de werkgroep Verkeer Limburg verzekerd.

De besluiten van de werkgroep Limburg die specifiek be-

trekking zouden hebben op de spoorwegen zullen zeker overgemaakt worden aan de werkgroep Spoorwegen Limburg.

De bevoegdheden van de Vlaamse Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer situeren zich wat de verkeersproblematiek betreft vooral op het niveau van het Stads- en Streekvervoer, alsook van de globale verkeersplanning.

Een lid stelt vervolgens nog een aantal concrete vragen over het openbaar vervoer. In verband met de vraag van een lid over de uitbreiding van een trolleybuslijn te Gent, wordt geantwoord dat dit niet is opgenomen in het fysisch programma.

Het lid vraagt of de Gemeenschapsminister, naar analogie met het Brussels Gewest, van plan is om bij de aanschaf van nieuwe autobussen ook buitenlandse investeerders aan te trekken ?

De Gemeenschapsminister antwoordt dat de Vlaamse autoconstructeurs maximaal bij de leveranties zullen worden betrokken.

In antwoord op de vraag van het betrokken lid om de tarieven in de suburbane zones te verminderen, bevestigt de Gemeenschapsminister nogmaals het streven naar een eenvormig tarief.

Op vraag van hetzelfde lid deelt de Gemeenschapsminister mee dat te Mortsels de bestaande lijn 7/15 wordt doorgetrokken tot het NMBS-station Oude God, waar een overstapstation voorzien wordt tussen tram, bus, trein en privé-wagen.

Een ander lid heeft bedenkingen over de aanpak van de renovatie van lijn 15 te Antwerpen. De Gemeenschapsminister heeft wel de juiste keuze gemaakt om deze lijn prioritair aan te pakken, aldus dit lid, maar hij heeft gemerkt dat de heltes van stadstram en buurtspoorwegen verschillend zijn. Ofwel dient men deze nutteloze kosten nu niet meer te doen, in afwachting van de Ene Vervoermaatschappij, ofwel, aldus nog dit lid is dit een bevestiging dat alles bij het oude blijft.

2.2.2. Waterwegen en Havens

ANTWERPSE HAVEN

Verschillende leden stellen vragen over de problematiek van de Antwerpse haven.

In de Antwerpse haven is het eindpunt van het Albertkanaal gelegen. De smalle doorgang, zeker nabij het Amerikadok, moet ook op korte termijn verbreed worden, aldus een lid. De Stad heeft op dit project reeds het nodige studiewerk verricht, maar tot een uitvoering van de werken zou het in de eerste jaren nog niet komen.

Hetzelfde lid vraagt wanneer dit werk wordt aangevat ?

Dit project is in zijn eindfase van studie. Mits de nodige kredieten beschikbaar werden gesteld kunnen de werken worden aangevat vanaf 1991.

Een lid spreekt vervolgens over het verkeer en de bereikbaarheid van de Antwerpse haven. Men moet ook aandacht hebben voor de verkeersafwikkeling binnen de haven, aldus dit lid. Het is een publiek geheim dat vele bruggen in het havengebied oud en/of versleten zijn en dat zeer dringend op de cruciale assen nieuwe bruggen moeten gebouwd worden. Hetzelfde lid had zich dan ook verheugd dat in de begroting 1990 eindelijk werk wordt gemaakt van een programma tot herbouw van bruggen en het lid wenst de Minister te feliteren met zijn initiatief.

Groot is evenwel zijn verwondering te moeten vaststellen dat dit werk plotseling uit de begroting 1990 is verdwenen.

Waarom werd dit project afgevoerd ? Kan de Minister dit project niet opnieuw op de begroting 1990 inschrijven ?

Dit project wordt niet afgevoerd maar zal gelet op de opgelegde budgettaire beperkingen gefaseerd moeten worden uitgevoerd.

Het opnieuw inschrijven van de diverse brugprojecten in de haven zal slechts kunnen mits het ter beschikking stellen van bijkomende financiële middelen, door de Vlaamse Executieve.

Een lid wenst hier te spreken over het project **doorvaartgeul Amerikadok — Vijfde Havendok**. Over dit project heeft hij in het recente verleden via het Bulletin Vragen en Antwoorden reeds verscheidene vragen gesteld. Uiteindelijk werd dit project opgenomen in de begroting 1989 en bevestigde de Minister in september dat dit werk zou uitgevoerd worden op de begroting 1989. Dit gebeurde op een ogenblik dat de reductie van de begroting door de Vlaamse Executieve tot 80 % reeds geruime tijd gekend was.

Ondanks alle beloften van de Minister moet het betrokken lid vaststellen dat het werk niet in 1989 wordt uitgevoerd op de begroting en dit ook ondanks het feit dat het dossier tussen Stad en de plaatselijke diensten afgewerkt was in mei van dit jaar.

Het lid wenst derhalve te weten welke precies de redenen zijn die ertoe geleid hebben dat het werk niet wordt uitgevoerd op de begroting 1989 en waar ligt daarvoor de verantwoordelijkheid ?

De Gemeenschapsminister geeft hierover de volgende uitleg.

Vooreerst wordt op de begroting 1990 respectievelijk 330 en 205 miljoen frank voorzien voor de **verdiepingsbaggerwerken Amerika — 5de havendok** en het verbreden van de doorvaartgeul kaai 102-103 (fase III).

Anderzijds werd in de begroting 1989 wel 85 miljoen ingeschreven voor de leidingentunnel 102-103, welke een eerste fase en een integrerend deel uitmaakt van bovengenoemde projecten.

De reden waarom de oorspronkelijk voorziene 220 miljoen frank in de begroting 1989, t.b.v. de verdieping : **Amerikadok — 5de Havendok** niet werden weerhouden is te zoeken in de nautische simulatieproeven, welke inmiddels door het Waterbouwkundig Laboratorium werden uitgevoerd. De resultaten wijzen uit dat het oorspronkelijk project zal dienen verruimd en aangepast.

De redenen daarvan liggen in de onvoorziene omstandigheid, die slechts na grondige studie aan het licht kon komen.

2de CONTAINERTERMINAL — ANTWERPEN

Begin 1989 zegde de Minister aan een lid toe aan de bouw van de Tweede Containerterminal op de Schelde ter studie te nemen. Tot op heden hoorde het lid weinig over deze studie. Deze terminal heeft voor Antwerpen een grote prioriteit en het resultaat van de studie met veel belangstelling wordt afgewacht.

Het lid wil weten welke studie-onderdelen al aan de gang zijn ? Wanneer werden de kredieten hiervoor toegewezen en welke zijn de bedragen ? Wanneer zal het resultaat ten laat-

ste kenbaar gemaakt worden ? Waarom wordt de aanzet van dit werk niet in 1990 voorzien ?

De Gemeenschapsminister deelt mee dat in verband met deze tweede containerkaai ten Noorden van de Zandvlietsluis een studieopdracht werd gegeven aan prof. Thiers van het RUCA om een simulatiestudie te doen van de verkeersafwikkeling in het Noordelijk havengebied op de Schelde. Tevens zijn studies aan de gang in het Waterbouwkundig Labo te Borgerhout.

ZEEBRUGSE HAVEN

KREDIETEN CONTAINERKADE ZEEBRUGGE

Een lid leest in de diverse voorbereidende documenten van de Gemeenschapsminister verschillende getallen voor de kredieten ten behoeve van de containerkade van Zeebrugge.

Op de vraag van het betrokken lid wat nu het juiste bedrag is, wordt door de Gemeenschapsminister verwezen naar blz. 2 van het fysische programma, waar 170 miljoen staat ingeschreven voor de containerkade.

De Vlaamse Havencommissie zal zich hierover nog dienen uit te spreken.

Een lid merkt op dat op de begroting 1989 het project van de Containerkade in de Voorhaven van Zeebrugge is ingeschreven. Het vermelde bedrag is zeer bescheiden, vermits het hier gaat over een project van verscheidene miljarden.

Het ogenblik waarop dit krediet wordt ingeschreven in de begroting lijkt zeer inopportuun. Vooreerst is over dit project nog nergens een beslissing genomen en dit ondanks het feit dat de diensten reeds met de werken zijn begonnen, hetgeen trouwens ter plaatse goed zichtbaar is. Het inschrijven van dit krediet en het goedkeuren van de begroting in de Vlaamse Raad zou kunnen geïnterpreteerd worden als een goedkeuring van het project. Dit kan niet.

Het lijkt voor het lid logisch dat eerst een beslissing wordt genomen over een project en vervolgens de kredieten hiervoor in de budgetten worden voorzien en niet omgekeerd.

Langs de andere kant heeft de Vlaamse Executieve beslist een Havencommissie op te richten die als doel heeft zich over de grote investeringsprojecten in de havens te beraden en de Minister en de Executieve een advies voor te leggen.

Zo'n Havencommissie zou in de grootste sereniteit moeten kunnen werken en een project zoals de Containerkade te Zeebrugge niet geïsoleerd mogen aanpakken. Enkel een termijnvisie kan hier een oplossing brengen. Een visie die vertaald wordt in een 10-jarenprogramma dat bindend door de Vlaamse Raad na uitvoerige discussie, zou worden goedgekeurd en dat aan al de havens hun investeringen zou garanderen. Dit is een beleid waaraan Vlaanderen en haar havens dringend behoefte hebben.

Het voorzien van gelden voor een project als de Containerkade van Zeebrugge stoort de noodzakelijke sereniteit waarin de discussies over de havenprojecten zouden moeten kunnen gevoerd worden. Het hypothekeert van bij de start de goede werking van de Havencommissie, wat het lid ten zeerste betreurt.

Ook om deze reden is hetzelfde lid het niet eens met het inschrijven van dit project in de begroting. Hetgeen verder helemaal verdacht is, is het beperkte bedrag dat gevraagd wordt. Het is slechts het topje van de ijsberg dat in 1990

wordt voorzien. Nu al lijkt het voor het lid duidelijk, indien dit project met een twijfelachtige rendabiliteit voor het Gewest zou worden goedgekeurd, eigenlijk al de vrijkomende budgetten in 1991 naar dit project zouden moeten gaan. Opnieuw zou Zeebrugge, zoals dit al 10 jaar lang het geval is, heel wat meer krijgen dan waar het in feite recht op heeft. Dit kan eerlijk niet. Er zijn veel te veel projecten zowel in Antwerpen als in Gent, die veel te lang hebben moeten wachten omdat men nu eenmaal alle gelden naar één haven aan de kust moeten gaan. Het is de hoogste tijd dat de Havencommissie deze zaak bekijkt en dat een 10-jarenprogramma wordt goedgekeurd waarin alle havens zich kunnen terugvinden in harmonie.

Het lid vraagt dan ook om het project Containerkade Zeebrugge af te voeren van de begroting en dit project eerst in de Havencommissie te bespreken.

Een lid repliceert hierop dat hij het hiermee niet eens is. Alle rechtmatige belangen van elke haven moeten objectief bekeken worden, aldus het lid.

De Gemeenschapsminister deelt hierop volgende gegevens mee :

Zoals bekend zullen, in de toekomst, alle havenprojecten boven 300 miljoen frank voor advies aan de Vlaamse Havencommissie worden voorgelegd. Het eerste project dat zal worden behandeld door deze Commissie zal het project van de containerkade te Zeebrugge zijn, gevolgd door de renovatie van het Amerika-3de havendok. Het is ondermeer de taak van deze Commissie dit en andere projecten in hun ruimste sociale en economische context te benaderen.

Het project zal daarom niet worden afgevoerd van de begroting 1990 tot de Vlaamse Executieve na advies van de Vlaamse Havencommissie, een beslissing zal hebben genomen.

BINNENLOODSEN IN DE ZEEBRUGSE HAVEN

In de toegangseul naar de Zeebrugse haven wordt druk gebaggerd, ten einde schepen toe te laten tot 52 voet.

Deze schepen worden echter binnengeloodst met één loods, alhoewel de afmetingen van deze schepen zodanig groot is dat één loods deze zeker niet goed kan controleren.

In Frankrijk en Duitsland bij voorbeeld worden schepen met een diepgang die groter is dan 45 of 50 voet, steeds beloodst door twee loodsen,

In ons land is dit thans ook reeds het geval voor de methaantankers die in Zeebrugge aanmeren, aldus een lid.

Nochtans zijn er nog schepen met gevaarlijke ladingen. Wellicht is het aangewezen, ten einde ongevallen of schade te voorkomen, een reglement analoog met het Duitse en het Franse systeem in te voeren.

Reeds bij de bespreking van de begroting 1989 vestigde het lid hierop uw aandacht. Toen beaamde de Gemeenschapsminister dat het huidige systeem zeker voor grotere schepen met gevaarlijke ladingen, zou dienen uitgebreid te worden.

Graag verneemt het betrokken lid welke initiatieven de heer Gemeenschapsminister ter zake reeds heeft genomen.

Op alle schepen, dus ook de grote, zijn normaliter vakbekwame gezagvoerder, officieren en bemanningsleden ingescheept.

Indien deze de medewerking verlenen welke men mag verwachten is het voor één loods geen probleem om een groot schip onder controle te houden. Het wezen trouwens onderlijnd dat de loods slechts als adviesgever optreedt en dat de gezagvoerder steeds meester over de manoeuvres blijft.

De normen welke men in de maritieme buurlanden hanteert om het inschepen van een tweede loods op te leggen zijn zeer uiteenlopend. Zij zijn afhankelijk van factoren zoals havenconfiguratie, vaargeulafmetingen, scheepstypes, manoeuvreermiddelen en aard van de lading :

— Nederlandse Loodsen BV Scheldemon. Schepen groter dan 70.000 BRT.

— Nederlandse Loodsen BV Rijnmond. Schepen met diepgang groter dan 57 voet.

— Pilotage Duinkerke. Schepen groter dan 90.000 T deadweight (= ± 43.000 BRT). Schepen bestemd voor droogdok na onderling loodsenoverleg.

Elbe Lotsen. Schepen met diepgang groter dan 37 voet. Schepen groter dan 60.000 BRT. Niet van toepassing voor container-, oorlogs- en passagiersschepen.

Het blijkt dus zeer duidelijk dat er geen eenvormigheid is noch qua minimum tonnemaat (43.000 — 60.000 — 70.000 ton) noch qua minimum diepgang (37 - 57 voet).

In het licht van het voorgaande werden in Zeebrugge de hiernavolgende initiatieven genomen.

— De methaantankers worden afzonderlijk bemand, door een aparte loodsboot, bewesten het loodsstation met twee loodsen. Hierdoor wordt een aanvaring in de drukke scheepsbewegingen rond een kruispost bijna volledig uitgesloten.

— De geladen ertsschepen groter dan 45.000 BRT (waarvan de diepgang te Zeebrugge tot 52 voet kan bedragen) bestemd voor de nieuwe zeeluis (PVD — sluis) dienen op de buitenrede een tweede loods in te schepen.

Deze maatregel werd genomen doordat van dit type schepen, welke Zeebrugge aanloopt, is gebleken dat de manoeuvreermiddelen — slechts één hekschroef en geen boegschroeven — niet optimaal zijn en dat het brugdek 16 m smaller is dan het hoofddek waardoor visueel zicht op de scheepszijde dus niet mogelijk is.

De andere schepen met gevaarlijke ladingen zijn gastankers bestemd voor het ontgassingsstation aan de Leopold II-dam. Gezien de beperkte afmetingen van deze schepen en daar de ladingtanks slechts zeer geringe gasresidus bevatten is het inschepen van een tweede loods niet noodzakelijk en wordt het ook niet overwogen.

Tenslotte weze nog vermeld dat naast de aanwezigheid van de gezagvoerder, welke steeds bevoegd is om het manoeuvre van de loods over te nemen, een schip ook beroep kan doen op radarbegeleiding en nautische adviezen in de radarcentrale te Zeebrugge.

Hiermede beschikken Zeebrugge en alle Nederlandse en Belgische havens aan de Westerschelde over een navigatiehulpmiddel voor zeevarenden wat in vele Europese havens niet te vinden is. Gezien de snel evoluerende scheeps- en ladingstypes sluit dit uiteraard niet uit dat in de toekomst het inschepen van een tweede loods op nog andere schepen steeds kan worden overwogen.

BUFFERZONE

Een lid heeft het vervolgens voor de zogenaamde bufferzone tussen het Zeebrugse havengebied en de woonzone Heist, als dusdanig voorzien op het Gewestplan, en die tijdelijk werd gebruikt voor het stapelen van stortstenen, nodig voor de uitbouw van de voorhaven. De nabestemming van deze bufferzone is een groene parkzone.

Vanuit de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen wordt aangedrongen om een gedeelte van deze bufferzone te mogen inlijven in de havenzone. De huidige meerderheid te Knokke-Heist stemt hiermede in doch naar het schijnt is dit standpunt ingegeven door de vrees dat aldaar een golfteerein zou aangelegd worden. De meerderheid van de bevolking en de oppositiepartijen CVP, SP, VU hebben zich herhaaldelijk duidelijk uitgesproken voor een groene parkzone.

Het lijkt aangewezen ten spoedigste met de aanleg van deze groene zone te beginnen, aldus hetzelfde lid.

Hiervoor dienen eerst en vooral de bestaande sporen die onbruikbaar zijn voor havenverkeer, uitgebroken te worden.

Bij de bespreking van de begroting 1989 deelde de Gemeenschapsminister mede dat de beslissing met betrekking tot de aanleg van een groenzone, ter hoogte van de woonzone Heist inmiddels genomen was, en dat hij binnenkort concrete voorstellen verwachtte voor de realisatie van genoemde werken.

Hoe ver is deze aangelegenheid thans gevorderd ? Mag de aanvang van deze werken verwacht worden in 1990 ?

De Gemeenschapsminister deelt mee dat de bufferzone wordt opgedeeld in een havenzone en een groenzone volgens een grenslijn die tevens de grens tussen de gemeenten zal vormen en die in akkoord met de gemeente Knokke en de stad Heist werd bepaald.

Het aanleggen van de groene zone is voorzien in het laatste deelcontract van het raamcontract dat voorzien is op de begroting 1990.

BUFFERDAM

Uit studies blijkt dat de opbrengsten van de bouw van een bufferdam ruim de kosten overtreffen, aldus een lid.

Voor grote infrastructuurwerken zou in de toekomst niet alleen de traditionele kosten-baten-studie gemaakt worden maar ook de toegevoegde waarde en de terugvloei naar de Gemeenschap.

In deze zin lijkt het dringend aangewezen werk te maken van de bufferdam te Heist. De mogelijkheid om achter deze dam een jachthaven aan te leggen, levert aan de toeristische industrie een grote toegevoegde waarde. Het zou de heropleving betekenen van de badplaats Heist.

Daarnaast is de aanleg van de bufferdam ook om kustmorfologische redenen noodzakelijk.

Gezien de bouw van de bufferdam als eerste prioriteit is aan gegeven in het vijfjarenplan voor toeristisch herstel aan de Oostkust, mag wellicht worden verwacht dat de nodige schikkingen genomen worden om deze werken in een nabije toekomst te starten.

Het is het betrokken lid bekend dat een reeds voorstellen ter studie geweest zijn in het Waterbouwkundig Laboratorium van Borgerhout. Het is hem eveneens bekend dat op-

dracht gegeven werd aan de administratie, reeds in het voorjaar, om een offerteaanvraag uit te schrijven naar privé-ontwerpers toe, ten einde de mogelijkheden van privé-financiering te onderzoeken. Er zijn immers privé-groepen die ook de bufferdam geheel of gedeeltelijk voor hun rekening willen nemen.

Graag verneemt het betrokken lid wanneer deze offerteaanvraag zal gelanceerd worden en welke timing voorzien wordt naar concrete uitvoering toe.

Privé-financiering veronderstelt ook privé-bouw van enkele honderden woongelegenheden op het Heistse strand. Vindt de Minister het bouwen van appartementsblokken op het huidige strand een gelukkige oplossing? Werd ter zake reeds het akkoord verkregen van de Gemeenschapsminister voor ruimtelijke ordening? Indien er op het Heistse strand gebouwd wordt, ware het niet aangewezen ter zake een internationale stedenbouwkundige wedstrijd uit te schrijven voor een nieuwe badplaats. Er is immers sprake van 1.000 woongelegenheden, wat op zichzelf toch een klein dorp is. Voor de uitbouw van een dergelijke infrastructuur mogen geen vergissingen begaan worden en is alle improvisatie uit den boze, aldus nog hetzelfde lid.

De Gemeenschapsminister deelt mee dat deze problematiek reeds geruime tijd wordt onderzocht in de werkgroep: „Toeristisch herstel van de Oostkust”, onder het Voorzitterschap van de Secretaris-generaal.

Het is juist dat enkele voorontwerpen werden voorgesteld binnen de werkgroep. Deze ideeën worden momenteel naar hun waarde onderzocht.

Een juiste datum voor een eventuele offerte-aanvraag ter zake is niet niet bepaald, laat staan een verdere timing.

Gelet op het feit dat het hier gaat om eerste voorontwerpen, lijkt het niet opportuun nu reeds inhoudelijk uitspraken te doen over de concepties die trouwens nog niet voldoende uitgewerkt zijn.

De projecten bevinden zich nu nog lang niet in het stadium van bouwaanvragen.

Momenteel wordt onderzocht hoe en onder welke vorm de uitbouw van een jachthaveninfrastructuur verder dient aangepakt.

De suggestie van het lid in de richting van een internationale stedenbouwkundige wedstrijd is één van de mogelijkheden.

De Gemeenschapsminister wijst er nochtans op dat wat de zeewaartse uitbouw (bufferdam of ander alternatieven) betreft er eerst en vooral op waterloopkundig en morfologisch vlak meer duidelijkheid dient te worden bekomen.

Momenteel wordt door het Departement hieraan gewerkt.

Van zodra de resultaten (randvoorwaarden) bekend zijn, kan een verdere stap worden gezet.

BESTUUR DER WATERWEGEN, DIENST DER KUST — WERKEN HAVEN ZEEBRUGGE

Begin 1989 werden werken aangevat aan de P. Vandammesluis te Zeebrugge, waarbij de Basculevijzels vervangen zouden worden. Hoe ver zijn deze werken thans gevorderd?

Van de vier bruggen welke het geachte lid bedoelt, werden 2 bruggen reeds volledig hersteld. De werken aan de derde brug zijn aan gang.

De herstellingswerken aan de vierde en laatste brug zullen begin 1990 beëindigd zijn aldus het antwoord van de Gemeenschapsminister.

BESTUUR DER WATERWEGEN, DIENST DER KUST —
WERKEN HAVEN ZEEBRUGGE

Voor 1989 werd voor een raming van 30.000.000 frank voorzien om verhardingen aan te leggen op de terreinen van het noordelijk insteeddok in de haven te Zeebrugge. Hoe ver staan deze werken ? Wanneer wordt het einde van de werken verwacht ?

De Gemeenschapsminister verklaart dat deze werken het voorwerp uitmaken van 100 procent subsidiëring aan de MBZ.

De totale werken werden drie jaar geleden aanbesteed en de totale raming bedroeg ca. 100 miljoen frank (excl. B.T.W.).

De werken waarvan het geachte lid gewag maakt, zijn het saldo van voornoemde werken.

Het einde van de aan gang zijnde werken wordt verwacht medio 1990.

BESTUUR DER WATERWEGEN, DIENST DER KUST —
WERKEN HAVEN ZEEBRUGGE — CONTAINERKADE

Op de begroting 1990 wordt 600 miljoen frank voorzien voor de bouw van een containerkade in het zuidelijk insteeddok.

Wanneer wordt de aanvang van deze werken voorzien ?

De aanvang van dit werk is dus budgettair voorzien. De Vlaamse Executieve zal een beslissing nemen na advies van de Vlaamse havencommissie te hebben ingewonnen.

BESTUUR DER WATERWEGEN, DIENST DER KUST —
WERKEN HAVEN ZEEBRUGGE — RAAMCONTRACT

Op de begroting 1990 wordt 400 miljoen frank voorzien voor de afwerking van de voorhaven, meer bepaald de afwerking van het raamcontract.

Wanneer wordt uitvoering hiervan voorzien, aldus de vraag van een lid.

Hierop wordt meegedeeld dat in 1989 in het kader van het raamcontract 320 miljoen frank werd besteed (beperking 80 procent).

De afwerking van het raamcontract wordt in 1990 voorzien.

BESTUUR DER WATERWEGEN, DIENST DER KUST —
WERKEN HAVEN ZEEBRUGGE — KAAIMUUR VISSERHAVEN

Voor de bouw van een kaaimuur voor de nieuwe vissershaven is een bedrag van 200 miljoen frank ingeschreven. Wanneer worden deze werken voorzien ?

De Gemeenschapsminister verklaart dat door de beperking van de investeringskredieten tot 80 procent kan dit ontwerp, dat reeds door mijn voorganger werd beslist, in 1989 niet weerhouden worden. Het dossier zal normaal in 1990 zijn beloop kennen.

OUDE ZEESLUIS ZEEBRUGGE

Reeds vroeger heeft een lid de Gemeenschapsminister gewezen op het verkeersknelpunt dat ontstaan is rond de oude zeesluis te Zeebrugge.

In het verleden heeft het betrokken lid 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.

In antwoord op een parlementaire vraag stelde de Gemeenschapsminister dat het ongeval dat eerder dit jaar plaats had, eens te meer aantoonde dat de wegeninfrastructuur rondom de oude sluis niet meer voldoet.

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

Zijn thans reeds concrete voorstellen bekend ? Zijn er kredieten ter zake voorzien ?

De Gemeenschapsminister antwoordt als volgt :

De problematiek van de oude zeesluis vormt een onderdeel van het verkeersprobleem te Zeebrugge.

Met budgettaire middelen zijn de verkeersproblemen in Zeebrugge niet op korte termijn op te lossen.

Een werkgroep is belast met het voorstellen van alternatieve financiering en het adviseren in verband met de prioriteiten. (cfr. supra bij de vraag over de toegangswegen tot Zeebrugge)

BESTUUR DER WATERWEGEN, DIENST DER KUST —
WERKEN HAVEN ZEEBRUGGE — RENOVATIE LEOPOLD II-DAM

Op de begroting 1990 wordt 40 miljoen frank voorzien voor de renovatie van de oude Leopold II-dam met gebruikmaking van “zachte” restauratietechnieken.

Wanneer wordt de aanvang van deze werken voorzien ?

De werken van dewelke het geachte lid gewag maakt, maken het voorwerp uit van een gefaseerde uitvoering gespreid over verschillende begrotingsjaren.

Op de ontwerp-begroting werd inderdaad een nieuwe schijf voorzien voor de volgende fase van deze renovatiewerken.

HAVEN OOSTENDE

Een lid wenst de stand van zaken te kennen in verband met de Haven van Oostende.

De Gemeenschapsminister verwijst naar het Driejarenprogramma dat voorziet in de uitvoering van een gedeelte van het bestaande renovatieplan van de haven van Oostende namelijk de noodzakelijke aanpassing van de tijhaven om de vaart en het aanmeren van de nieuwe grote Jumboschepen van de RMT mogelijk te maken. In 1990 wordt de havengeul verbreed ; hiervoor is 190 miljoen frank ingeschreven.

De andere gedeelten van het renovatieplan worden onder-tussen economisch en technisch verder onderzocht.

In 1990 is een krediet van 30 miljoen frank (saldo) voorzien voor de zachte renovatie van het Montgomerydok, gelegen nabij het toeristisch centrum van Oostende.

HAVEN OOSTENDE — BELEIDSSTRUCTUUR

Eerder dit jaar werd een administratief-juridische werkgroep opgericht die de Minister moest adviseren omtrent de oprichting van een nieuw beleidsorgaan voor het gehele havencomplex, aldus de vaststelling van een lid.

Tot op heden zijn niet minder dan vijf verschillende instanties bij het beheer van het havencomplex betrokken : het Oostendse havenbestuur, het Vlaamse Gewest en drie nationale ministeries, met name Openbare Werken, Verkeerswezen en Landverdediging.

Eind oktober kwam deze werkgroep met haar werkzaamheden rond. Voorgesteld wordt een drieledige beleidsstructuur, bestaande uit een beheersmaatschappij, een vaste commissie havengebruikers, en een managementsteam.

Vergeleken bij vroeger vormt de voorgestelde beheersvorm niet echt een vereenvoudiging en uniformisering en is ze zeker niet de goede oplossing om de Oostendse haven op renderende wijze te beheren, aldus nog het betrokken lid.

Tegenover dit voorstel staat een uitgewerkte formule van de v.z.w. „Oostendse havengemeenschap” die eind vorig jaar het probleem bestudeerde en tot het besluit kwam dat de beste formule voor Oostende een publiek-privé samenwerking was in de vorm van een naamloze vennootschap. Deze vennootschap zou kapitaalinbreng krijgen van zowel de overheid als van de privé-sector, en zou onder de voogdij geplaatst worden van de overheid. Daarom pleitte de v.z.w. voor de oprichting van de „n.v. Havenschap Oostende”, een rechtspersoonlijkheid die functioneert volgens de regels van het privé-recht .

Graag verneemt het lid hoever deze zaak thans staat en of er voor het einde van het jaar een definitieve beslissing, en in welke zin, mag verwacht worden.

De Gemeenschapsminister deelt mee dat zoals bekend, een werkgroep onder leiding van Dr. Vanhove, Directeur-generaal GOM West-Vlaanderen, een eindrapport heeft voorgelegd waarin een nieuwe beheersstructuur wordt voorgesteld.

De „v.z.w. Oostendse Havengemeenschap” die op voorstel van de Minister in de werkgroep vertegenwoordigd was, heeft een aantal opmerkingen en tegenvoorstellen gepubliceerd.

Vermits het ondermeer tot de opdracht van de Vlaamse Havencommissie behoort om te zoeken naar optimale beheersstructuren, overweegt de Gemeenschapsminister deze voorstellen voor advies aan de havencommissie voor te leggen.

Daarna zal een definitief voorstel worden voorgelegd aan de Vlaamse Executieve.

SLUIS ZEEKANAAL-HINGENE

Een lid wenst de stand van zaken te kennen, in verband met het alternatief financieringsvoorstel voor de zeesluis van Hingene.

Hiervoor verwijst de Gemeenschapsminister naar zijn inleidende uiteenzetting aan de begroting (programma 81 : waterwegen en binnenvaart .)

Electronische sturing sluizen

De invoering van een electronische sturing van de sluizen moet met een aantal beperkingen de scheepvaart op 600 ton mogelijk maken, aldus een lid.

Wat bedoelt de Minister met een „een aantal beperkingen” ?

De Gemeenschapsminister antwoordt dat in zijn inleiding is gesteld dat de doortochten slechts tot 600 ton worden voorzien.

KUSTVERDEDIGING EN HERSTEL ZEEDIJK

Graag verneemt een lid welke werken voorzien worden in het kader van de kustverdediging in 1990 ?

Welke duinaanplantingen worden voorzien ? Op welke plaatsen wordt het herstel van de zeedijk-wandelingen voorzien ?

Hierop wordt volgende informatie verstrekt.

A. Duinaanplantingen

1. Met betrekking tot de Oostkust

De duinaanplantingen maken het voorwerp uit van werken binnen de bestaande onderhoudsbestekken.

Ze bedragen voor de Oostkust ca. 10 miljoen frank per jaar. Dit bedrag wordt vermeerderd met staten a.g.v. eventuele stormschade.

De volgende duinaanplantingen worden voorzien :

a) te Duinbergen : ° ter hoogte van het D.-G. ir. WILLEMS-park

: ° ter hoogte van de Mini-golf

b) te Zeebrugge : ° ter hoogte van de toegang tot de Oude Môle.

2. Met betrekking tot de Midden- en Westkust

Het jaarlijkse beschikbaar bedrag bedraagt aldaar ca. 15 miljoen frank/jaar.

De duinaanplantingen en -herstellingen a.g.v. stormschade worden uitgevoerd te : De Haan — Blankenberge — Brede ne — Oostduinkerke en Nieuwpoort.

B. Zeedijk — Wandelwegen — Herstel

Op de volgende plaatsen worden werken voorzien :

Zeebrugge, Knokke, Nieuwpoort (in samenwerking met de stad Nieuwpoort) en Oostende.

WATERBOUWKUNDIG LABORATORIUM — PERSONEELSKOSTEN

Een lid wenst de personeelskosten te kennen in verband met het wetenschappelijk bouwkundig Laboratorium te Borgerhout en de Dienst voor Hydrologisch Onderzoek.

De Minister verwijst naar het stuk 8-B(1988-1989) nr. 1 — bijlage 1 p. 64 van het Ontwerp van decreet m.n. Sectie 88 algemeen infrastructuur en verkeersbeleid.

2.2.3. Luchthavens

Hierover werden geen vragen gesteld of opmerkingen gemaakt.

2.2.4. Wegen

VLAAMS BRABANT — ACHTERSTAND

Wat Vlaams Brabant betreft is voor 1989 een aanzienlijke achterstand opgelopen aldus een lid. Hoe denkt men dat bij te werken ? Kan enige toelichting verkregen worden in verband met hangende dossiers ?

Het bijzonder onderhoud en de noodzakelijke aanpassingswerken aan de zware wegeninfrastructuren in Vlaams Brabant vallen zo duur uit dat zij dikwijls ten laste worden genomen van de investeringskredieten.

Het lid heeft het hier over de verzakte hoofdriool onder de autosnelweg te Zaventem en Diegem en het vernieuwen wegdek en uitzetwegen van het viaduct in de Ring om Brussel te Vilvoorde.

De Gemeenschapsminister geeft volgende uitleg.

In het laatste kwartaal (maanden oktober en november) van 1989 worden een groot aantal dossiers door de Directie der Wegen aanbesteed.

Indien deze dossiers nog dit jaar kunnen worden vastgelegd, is de achterstand achterhaald. Wel worden sommige werken op het investeringsprogramma 1989, waarvan de aanbestedingsdocumenten bij gebrek aan gegevens niet konden worden opgeteld, verschoven naar het programma 1990 (vb. weg N9 — doortocht te Asse) niet tijdig konden worden opgemaakt.

De Gemeenschapsminister is het ermee eens dat belangrijke investeringswerken, eerder met investeringskredieten zouden moeten worden uitgevoerd.

Gezien echter de investeringskredieten hiervoor ontoereikend zijn, is de uitvoering met onderhoudskredieten soms de enige haalbare oplossing.

Verder zou het hetzelfde lid interesseren de globale verbeteringswerken (investering + onderhoud) voor Vlaams Brabant te mogen vernemen.

De globale kredieten (investeringen + onderhoud) voor Vlaams Brabant bedragen bij benadering 819 MF + 448 MF = 1.267 MF.

(hierbij is voor de onderhoudskredieten voorlopig het bedrag van 1989 genomen). Een lid juicht de Minister toe, wanneer hij prioriteit verleent aan de verkeersveiligheid onder meer aan de verbetering zwarte punten — kruispunten, enzovoort. Dat deze aanpak in nauwe relatie met de lokale bestuurders dient te gebeuren is evenzeer verheugend. Op dat stuk blijft de Directie Vlaams Brabant wel enigszins achterwege. Het lid bedoelt hier zeker niet alle betrokken ambtenaren. Kan ook de samenwerking tussen het Bestuur Openbare Werken en de gemeentebesturen, zeker op het stuk van de veiligheidsmaatregelen niet verbeterd worden ?

De Gemeenschapsminister is het erover eens dat de samenwerking tussen het Bestuur der Wegen en de gemeentebesturen soms te wensen overlaat. Hij zal niet nalaten over een goede samenwerking te waken.

De aanduiding met aangepaste signalisatie van de toeristische aantrekkelijkheden laat zeker binnen Vlaams Brabant te wensen over, aldus hetzelfde lid.

Hij denkt hier onder meer aan de bezienswaardigheden in het Pajottenland — Zenne & Zoniën — Breugelland enzovoort. Zou ook hier voor de passende signalisatie langs R.W. of A wegen niet beter kunnen gezorgd worden ? Ook in deze materie lijken hun de gemeentebesturen de meest aangewezen gesprekspartners.

De Heer Jean-Luc Dehaene, vice-eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen, heeft een interministeriële werkgroep samengeroepen die onder andere de signalering van bezienswaardigheden behan-

delt. Naar verluidt zal deze werkgroep eerlang zijn opdracht afsluiten. Derhalve is het opportuun de door deze werkgroep opgestelde teksten af te wachten.

RIJKSWEG N31 DOORTOCHT VAN LISSEWEGE (BRUGGE) — AANVANG VERBETERINGSWERKEN

Door de nationale Regering werden volgende maatregelen voorzien om de verkeersveiligheid in de doortocht van Lisseweden te verbeteren, aldus een lid.

Op het kruispunt van de N31 met de Scharphoutstraat en aan de militaire kazerne wordt een zone van linksafslaand verkeer voorzien. Deze zone wordt verhoogd uitgevoerd.

De gearceerde zones ter hoogte van de Stationsstraat en de Canadezenstraat zouden eveneens verhoogd worden.

Op deze plaatsen zou een verhoogde tussenberm aangelegd worden tussen het fietspad en de rijbaan.

De rijstroken zouden versmald worden en een brede **mid-denberm** zou aangelegd worden.

Het Veiligheidscomité Lissewege had eveneens de beplanting met bomen gevraagd, evenals verkeerslichten aan de Scharphoustraat, de Europastraat en de Canadezenstraat.

Eerder dit jaar deelde de Gemeenschapsminister aan het betrokken lid mede dat deze werken zouden uitgevoerd worden, van zodra de hiertoe nodige kredieten zouden vrijgegeven worden.

Wat is er thans reeds uitgevoerd ? Wat wordt er gepland voor 1990 ?

De Gemeenschapsminister geeft het volgende antwoord. De zone voor links afslaand verkeer werd reeds aangelegd.

De realisatie van de vluchtheuvels ter hoogte van de kruispunten van de N31 met de Stationstraat en de Canadezenstraat te Lissewege zal opgenomen worden in een onderhoudsbestek voor werken in het betrokken district in 1990. De uitvoering der werken kan derhalve in 1990 verwacht worden. Het voorstel tot plaatsen van een driekleurige lichtsignalisatie is afgewezen door de Bijzondere Commissie voor Verkeersveiligheid.

OOSTELIJKE OMLEIDING VAN MENEN

De verkeerstoestand te Menen wordt hoe langer hoe slechter. Een oostelijke omleiding is vereist, aldus een lid.

Vroeger werd deze verbinding gekoppeld aan de communautaire weg Pecq-Armentières.

Het ene kan echter zonder het andere.

De voorzieningen op het gewestplan laten dit toe.

De Gemeenschapsminister deelt mee dat nu definitief is beslist dat de oorspronkelijke geplande verbinding Pecq-Armentières er niet zal komen. Wel wordt gezocht, samen met het Waalse Gewest, naar een oplossing van de stop te Wervik. Een vlotte verbinding en aansluiting op het Waalse autowegennet en een goede verbinding op de lijn Wervik-Menen-Kortrijk zijn daarbij prioritair.

RING OM BRUSSEL

Een lid wenst te weten of er gesprekken bezig zijn of akkoorden bestaan met de Brusselse Executieve inzake de

zware onderhoudskosten van de Ring om Brussel, die actueel nog integraal ten laste vallen van Vlaams-Brabant of de Vlaamse Begroting.

Het ganse vervoersysteem over de Ring om Brussel raakt de ganse dag door in moeilijkheden — kilometerlange files op piekuren, enzovoort. Welke maatregelen overweegt de Minister terzake te nemen ? Quid met geluiddempende technieken ter hoogte van Sint-Ulriks-Kapelle (E 40).

Aan de administratie werd opdracht gegeven een status quaestionis op te stellen betreffende de problemen die zich stellen inzake beheer en onderhoud van de Ring rond Brussel.

Deze status quaestionis zal einde dit jaar klaar zijn, en dienen als gespreksbasis om een samenwerkingsakkoord te sluiten met het Brusselse Gewest.

Ook de ganse verkeersafwikkeling op de Ring rond Brussel zal hierbij aan bod komen.

De Gemeenschapsminister heeft verder aan zijn diensten opdracht gegeven een onderzoek in te stellen inzake maatregelen om de geluidshinder ter hoogte van Sint-Ulriks-Kapelle uit te voeren. Dit onderzoek is bezig. Uit mondeling ingewonnen inlichtingen blijkt dat de kosten-baten-analyse uitwijst dat de kostprijs van eventuele maatregelen niet in verhouding staat tot het resultaat.

De Gemeenschapsminister zal niet nalaten de studie over te maken, zodra hij erover beschikt.

Een lid stelt vragen over de grote ring om Brussel en het verbreden van het vak Groot-Bijgaarden Strombeek-Bever.

Uit verkeerstellingen blijkt dat voor het jaar 1988 er gemiddeld 91.000 voertuigen per dag de ring gebruiken. Met als gevolg ellenlange files.

De werken der verbreding waren voorzien op het reserveprogramma 1989 en dit voor een bedrag van 380 miljoen frank.

Wat is de juiste stand van het dossier en wanneer zullen de werken uitgevoerd worden ?

De Gemeenschapsminister geeft volgend gedetailleerd antwoord.

De op het reserveprogramma 1989 voorziene werken ten bedrage van 280 miljoen frank, ter verbreding van de Grote Ring om Brussel op het vak Groot-Bijgaarden — Strombeek-Bever, maken slechts een deel uit van de werken nodig om de Ring ten noorden van Brussel te verbreden.

Het totaal bedrag van deze werken kan geraamd worden op meer dan 1.000 miljoen frank.

De plannen voor het uitvoeren van bovenvermelde werken zijn opgesteld, doch er is nog geen studie gemaakt van de repercussies die deze werken zullen hebben op de afwikkeling van het verkeer ; onder andere is er niet aangetoond of deze werken tot gevolg zullen hebben dat de files die zich nu voordoen, zich stroomafwaarts zullen verplaatsen, dan wel oplossen.

Om deze reden heeft de Minister beslist hierover een studie te laten uitvoeren.

Een andere vraag van een lid met betrekking tot de Grote ring om Brussel betreft klapperende voegen in de brug over de Dansaertlaan te Groot-Bijgaarden, dit op het vak Ninoofsesteenweg Groot-Bijgaarden, en ook het herstellen van de voegen op het viaduct R7 te Vilvoorde.

Wanneer zullen terzake initiatieven genomen worden om deze vaststellingen te verbeteren ?

De werken voor het herstellen van de voegen in de brug over de Dansaertlaan zijn op 26 oktober 1989 heraanbesteed, aldus de Minister.

De werken voor het herstellen van de voegen in de viaduct R7 te Vilvoorde worden op 20 november 1989 aanbesteed. Het is de bedoeling dat deze werken nog dit jaar worden vastgelegd en toegewezen, zodat ze begin 1990 kunnen starten.

N S

Over de Ninoofsesteenweg (N 8) is de jongste tijd reeds veel geschreven en gepraat. Wat gaat nu de concrete aanpak zijn, aldus de vraag van een lid.

Op het grondgebied Roosdaal dienen bepaalde kruispunten aangepast. Gaat dat gebeuren en wanneer ? Welke andere verbeteringen op grondgebied Dilbeek en Lennik ?

De voorgestelde oplossingen om de gevaarlijke kruispunten op de Ninoofsesteenweg (N 8) te verbeteren, vergen aanzienlijke onteigeningen en zijn vooral bedoeld om het autoverkeer veiliger en vlotter te doen verlopen. De Gemeenschapsminister heeft aan de bevoegde dienst opdracht gegeven om te bestuderen of het niet mogelijk is door middel van een groene golf (synchronisatie van de verkeerslichten en van de aanduiding van de maximum snelheden) het verkeer — ook voor de zwakke weggebruikers — veiliger te doen verlopen.

Vooraleer een beslissing te nemen inzake de voorgestelde oplossingen om de gevaarlijke kruispunten te verbeteren, wenst de Minister het resultaat van deze studie te kennen.

RING OM ANTWERPEN — KENNEDYTUNNEL

Een lid heeft er zijn twijfels over dat de geplande vijfde rijstrook op de ring om Antwerpen (zoals door de Minister onlangs aangekondigd) een blijvend effect zal sorteren.

Volgens het betrokken lid zal dit enkel een verschuiving van de files naar een andere plaats betekenen, zoals dat het geval is geweest met de files te Wommelgem.

De druk in de buurt van de Kennedytunnel zal door deze maatregelen volgens hetzelfde lid slechts met 3 procent worden verminderd.

De Gemeenschapsminister gelooft echter in deze maatregelen als tijdelijke verlichting. Samen met andere maatregelen, onder andere de metro-verbinding met de Linkeroever, kan dit tot circulatie leiden.

Een ander lid merkt in verband met de Kennedytunnel en de aansluitingen aan de Waaslandoever er een oplossing mogelijk is door wijziging van de aansluitingen.

De Gemeenschapsminister antwoordt dat deze kwestie ter studie ligt en dat wordt overwogen de linker opritten op de spitsuren te sluiten.

ZOOMSE WEG — MER

Een lid merkt op dat voor de Zoomse weg 200 miljoen frank is voorzien in het fysisch programma. Nochtans moet nog begonnen worden aan een MER-studie.

De Gemeenschapsminister verduidelijkt dat een begroting een raming is van geplande uitgaven, maar geen verplichting. Als er een negatief MER-rapport is, zal het krediet een andere bestemming krijgen.

STUDIES A2 TE KAMPENHOUT

Een lid deelt mee dat in de streek van Kampenhout-Rotseelaar heel wat beroering is ontstaan met betrekking tot een nieuw plan in verband met het autosnelwegennet in die streek.

Er is een studie voorgesteld door een professor, die voorstelt de A2 zuidelijk van Kampenhout te laten realiseren, en tevens in een nieuwe verbinding E40-A2 ten oosten van het vliegveld van Zaventem te voorzien. Worden deze plannen gedekt door de Minister, aldus de vraag van het betrokken lid.

De Gemeenschapsminister heeft aan zijn kabinet noch aan zijn bevoegde diensten enige opdracht ter zake gegeven. De studie is een zaak van een particuliere studiegroep, die naar verluidt werkt in opdracht van een gemeentebestuur.

VERBINDING A12-E19-WILLEBROEK

Een lid vestigt de aandacht op de noodzaak van de oost-westverbinding E19 Brussel-Mechelen-Antwerpen en de E3 te Sint-Niklaas.

Deze verbinding werd aangekondigd door de heer Minister en zou omvatten het uitbouwen van de bestaande weg Breen-donk-Sint-Niklaas tot autosnelweg.

Wat meer prioritair is op deze as is de verbinding A12 te Willebroek met de Blaasveldstraat en een volwaardige verbinding tot de E19. Is er reeds gedacht om in dit kader en dit ter gedeeltelijke ontlasting van de Brusselse Ring de driekleurige lichtsignalisatie op de A12 weg te werken.

Wat is de huidige stand van het dossier ?

De Gemeenschapsminister deelt de mening van het lid :

de verbinding van de weg A12 te Willebroek met de Blaasveldstraat en een volwaardige verbinding tot de E19 is inderdaad prioritair.

Het is om deze reden dat de zuidelijke ring rond Willebroek (aansluiting op de provinciebaan) op het reserveprogramma 1990 is opgenomen.

Het is inderdaad de bedoeling de weg A12 over heel de lengte om te vormen tot autosnelweg en overal de verkeerslichten af te schaffen.

Deze werken zijn zeer ingrijpend en duur. Gelet op de beschikbare kredieten is de verwezenlijking op korte termijn niet mogelijk.

KRUISPUNT N8/N255

In antwoord op een vraag van een lid betreffende de verkeersveiligheid op het kruispunt N8/N255 wordt meegedeeld dat door markeringen een sas voor fietsers zal worden voorzien evenals een fietspad komende uit de Brusselstraat.

Ook zal door het aanbrengen van witte gemarkeerde haaientanden het verkeer komende uit Brussel naar de Brusselstraat ondergeschikt gemaakt worden aan het verkeer komende uit Geraardsbergen.

GROENE GOLF N5-N6-N8

Een lid vraagt wat de verkeerslichtenbeïnvloeding of de „groene golf” op de N5-N6-N8 impliceert.

Deze „groene golf” impliceert dat de automobilist, rijdend aan een aangegeven snelheid, steeds groen licht heeft. Dit systeem kan maar gelden in één rijrichting maar kan aangepast worden in functie van de verkeersdichtheid in een bepaalde richting, aldus het antwoord van de Gemeenschapsminister.

AANLEG GEDEELTE E40 VEURNE EN KANAALTUNNEL — TIMING WERKZAAMHEDEN

De Europese Gemeenschap zou financiële bijstand verlenen voor de aanleg van de strook van de E40 tussen Veurne en de kanaaltunnel.

Mag de aanleg van deze autosnelweg spoedig verwacht worden ?

Wat is de timing ter zake ?

Wordt hiervoor ook steun verkregen van de Europese Gemeenschap ?

In antwoord op deze vragen wordt volgende informatie verstrekt. In 1989 worden de werken voor de aansluiting met de NS te Veurne aanbesteed (150 MF).

Op het programma 1990 worden de verhardingen tussen de N330 en de NS voorzien (200 MF).

De verdere afwerking wordt gepland in de eerstvolgende jaren.

Er is een tegemoetkoming van de Europese Commissie van maximum 3 miljoen ecus voorzover de werken uitgevoerd worden in de periode 1990-1992.

BRUGGE — GEITESTRAAT — LONDENSTRAAT

Is de afleidingsweg Geitestraat — Londenstraat op het grondgebied van de stad Brugge geprogrammeerd voor het jaar 1990 of latere datum ?

Graag verneemt een lid hierover de stand van zaken.

De Gemeenschapsminister verduidelijkt dat beide wegen geen gewestwegen zijn. Wel zullen ze aangepast worden in het kader van de aanleg van de N31a ten westen van de transportzone te Zeebrugge. Deze werken zijn ook voorzien in het kader van de verkeersontsluiting van Zeebrugge.

BESTUUR VAN BRUGGEN EN WEGEN — N376

In het kader van de groeiende trafiek naar Zeebrugge, verneemt een lid graag wanneer de ontdubbeling van deze baan voorzien wordt tussen Westkapelle en de N300.

Op de vraag van het lid hoeveel kredieten voor deze werken ingeschreven werden antwoordt de Gemeenschapsminister dat de verbreding van het vak tussen de N300 en de N49 deel uitmaakt van de zogenaamde „kustrandweg” van op de N31 (Blauwe Toren) tot de N49 (Westkapelle). Deze problematiek wordt besproken in het permanent overlegcomité voor de ontsluiting van Zeebrugge.

EXPRESSWEG BRUGGE — TIMING VAN DE AANPASSINGEN

De bouw van een verkeerstunnel ter hoogte van de Gistelsesteenweg heeft zeker bijgedragen tot een grotere veiligheid van de expressweg, maar er gebeuren nog steeds heel wat ongevallen, soms met dodelijk gevolg.

Het hoeft geen betoog dat ook dringend werk moet gemaakt worden van de aanpassing van de kruispunten van de Astridlaan, Torhoutsesteenweg en Legeweg.

In antwoord op de parlementaire vraag van een lid stelde de Gemeenschapsminister dat deze aanpassingswerken voorlopig nog niet opgenomen worden. In eerste instantie zou wel de tunnel ter hoogte van de Torhoutsesteenweg worden voorzien. Bovendien zou onderzocht worden of, door beïnvloeding van de verkeerslichten, een „groene golf” kan gerealiseerd worden op de Expressweg.

Hoe ziet u de evolutie ter zake ? Elke vertraging heeft meer verkeersongevallen tot gevolg, aldus het betrokken lid.

De Gemeenschapsminister verstrekt hierop volgend antwoord :

De bouw van een verkeerstunnel ter hoogte van de Torhoutsesteenweg zal voorzien worden op het reserveprogramma 1990.

Verdere werken aan de N31 — Expressweg te Brugge moeten gezien worden in het kader van de werken voor de verbetering van de toegangswegen tot de haven van Zeebrugge.

Het realiseren van een „groene golf” wordt door mijn administratie verder onderzocht.

VERKEERSREGELAUTOMATEN

Een lid vraagt in welke gemeenten in ons land verkeersregelautomaten, opgebouwd zijn rond een microcomputer met elektronische circuits, die modulair uitbreidbaar zijn om 8 tot 32 verkeersrichtingen te controleren, in gebruik ?

Wordt er overwogen in de toekomst het aantal uit te breiden, zodat de taken van politie en rijkswacht anders kunnen worden georiënteerd ? Gezien het opzoekingswerk zal op deze vraag afzonderlijk geantwoord worden.

BESTUUR VAN BRUGGEN EN WEGEN — INFRASTRUCTUURWERKEN

Op 2 maart werd het dossier tot het leveren en plaatsen van hoge stootbanden in beton type New-Jersey ter hoogte van de bruggen 4, 5 en 7 op de E40 — A10 te Brugge-Zedelgem-Oostkamp aanbesteed.

Hoe ver staan deze werken ? Welk bedrag werd hiervoor ingeschreven ?

Er wordt medegedeeld dat de werken in uitvoering zijn en zullen beëindigd zijn tegen eind november.

De kostprijs bedraagt 3.732.665 frank.

GEVAARLIJKE SITUATIES TE JABBEKE

De oprit in Jabbeke van de autosnelweg A10 naar Oostende is algemeen gekend als een zeer gevaarlijke oprit. Het is een wonder dat hier niet meer ongevallen gebeuren, aldus een lid.

Ook het abrupt eindigen van de N377 op de Stationsstraat in Jabbeke vraagt om ongelukken.

Tenslotte bestaat er in Jabbeke de gekke situatie dat men vanuit deze gemeente via de autosnelweg E40 naar Nieuwpoort kunt, maar niet andersom. Met andere woorden er is wel een oprit, maar geen afrit.

Graag verneemt een lid wanneer deze drie gevaarlijke situaties zullen rechtgetrokken worden.

Bestaan er ter zake concrete plannen ? Wanneer kunnen deze uitgevoerd worden ?

In antwoord op deze vraag wordt verwezen naar de schriftelijke vraag nr. 255 van 27.09.89 in de Vlaamse Raad.

ZUIENKERKE — DOORTOCHT MEETKERKE DORP

De renovatie van de rijksweg nr. 9 (Oostendsesteenweg) in de doortocht Meetkerke dorp te Zuienkerke was voorzien op het reserveprogramma 1989 van West-Vlaanderen (Directie Brugge). Het betreft een gecombineerd dossier waarbij ook werken door de gemeente werden uitgevoerd.

Wanneer zullen deze werken uitgevoerd worden, aldus de vraag van een lid.

De Gemeenschapsminister bevestigt dat deze werken zullen opgenomen worden op het effectieve investeringsprogramma van 1990.

ZUIENKERKE — RENOVATIE N326

Voor het dossier ter renovatie van de rijksweg N326 (Nieuwe Steenweg) en de doortocht Zuienkerke dorp, waren de aanbestedingswerken voor het gedeelte van de werken die door uw departement moeten voorzien worden, bij de bespreking van de begroting 1989, in voorbereiding.

Hoe ver is dit dossier thans gevorderd ? Wanneer worden deze werken voorzien.

Hierop wordt meegedeeld dat het ontwerp van deze werken nog steeds ter studie is. Deze werken kunnen niet voorzien worden op het programma 1990.

BESTUUR VAN BRUGGEN EN WEGEN — INFRASTRUCTUURWERKEN — TORHOUT

Op 1 maart 1989 vingen de werken aan op de A17 voor het bouwen van een toegangscomplex A17-R34 en de brug B32 te Torhout, waarvoor 117.290.477 frank ingeschreven was op de begroting 1989.

Hoe ver zijn deze werken thans gevorderd ³ Wanneer wordt het einde van deze werken voorzien ?

In antwoord op deze vragen deelt de Gemeenschapsminister mee dat de opritten naar de brug grotendeels zijn afgevoerd. De brug zelf (over de A17) is in uitvoering.

Het einde der werken wordt verwacht tegen het bouwverlof 1990.

„DE RAMPE” OOSTKAMP — VERNIEUWING

Deze brug over de spoorlijn Brugge-Gent is in bijzonder slechte toestand, aldus een lid.

De metalen onderbouw van de brug is opgeroest, ingevolge de hoge ouderdom van de brug.

Wegens het uitblijven van een beslissing over een tracéwijziging van de N352, zijnde de verbinding A17-N50, werd in het begin van dit jaar door uw departement een ontwerp gemaakt om een nieuwe brug te bouwen met twee rijstroken in een rechtgetrokken tracé van de N50.

Gelet op de gewijzigde inzichten werd opdracht gegeven de inplantingsplaats voor de nieuwe of te vernieuwen brug in te passen in de plaatselijke situatie van verkeersveiligheid en ruimtelijke ordening. Tevens zou de mogelijkheid onderzocht worden om later deze brug te ontdubbelen in het kader van de aanleg van de N352 volgens een gewijzigde aansluiting op de N50.

Bij de bespreking van de begroting 1989 deelde u mee dat de bouw van deze brug voorzien was op het reserve-programma 1990 (geraamd op 1990).

Graag wil het betrokken lid de stand van zaken kennen van het dossier. Kan reeds een fase van uitvoering verwacht worden in 1990 ? Welke kredieten zijn hiervoor voorzien ?

De Gemeenschapsminister antwoordt dat de aanbesteding van deze werken is gepland in de loop van 1990. De raming bedraagt 65 MF.

BESTUUR VAN BRUGGEN EN WEGEN — INFRASTRUCTUURWERKEN ARRONDISSEMENT BRUGGE — PLANNING 1990

Graag verneemt een lid welke werken door het Bestuur van Bruggen en Wegen gepland worden in 1990 in het arrondissement Brugge, met de geplande begin- en einddatum en het bedrag dat voor de bedoelde werken wordt uitgetrokken.

De Gemeenschapsminister antwoordt dat het programma 1990 thans wordt opgesteld en zal binnenkort medegedeeld worden.

BESTUUR VOOR ELEKTRICITEIT EN ELEKTROMECHANICA — PLANNING 1990 ARRONDISSEMENT BRUGGE

Graag verneemt een lid welke werken in 1989 uitgevoerd zijn of in uitvoering zijn en welke gepland worden voor 1990 in het arrondissement Brugge, met de geplande begin- en einddatum en het bedrag dat voor bedoelde werken uitgetrokken wordt.

De Gemeenschapsminister deelt volgende gegevens mee.

Wat de wegen en de waterwegen betreft werden in 1989 de volgende werken gepland :

Uitgevoerde werken in 1989

Gemeente	Installatie	Bedrag F
Brugge	Gevangenis — Hydraulische lift	2.088.450
Brugge	Kadaster — Aanpassen elektrische installatie	2.413.503
Brugge	Administratief Centrum — Aanpassen elektrische installatie	279.876
Brugge	Rijkswachtwoningen Hooistraat — Aanpassen elektrische installatie	449.281
Brugge	Huis van de Arbeid — Aanpassen elektrische installatie	320.216
Brugge	Proosdij — Aanpassen elektrische installatie	2.264.322

Brugge	Brugwachterswoning — sasdeur Aanpassen elektrische installatie	505.861
Brugge	Post-Hoedemakersstraat — Aanpassen elektrische installatie	377.725
Brugge	Gerechtshof — Aanpassen elektrische installatie	103.516
Brugge	Tunnel onder 't Zand — Onderhoudswerken	301.092
Blankenberge	N34 — Verplaatsen driekleurige signalisatie	176.351
Brugge	Pompstation Kerkebeek — Vervangen krooshekreiniger	2.031.532
Zeebrugge	Haven — Leveren rollagers	3.300.108
Zeebrugge	Haven — Operationeel houden sluisdeuren	1.912.540
Zeebrugge	Haven — Demonteren en monteren basculevijzels	13.713.570
Zeebrugge	Haven — Herstellen vijzels	43.857.614
Brugge	Kruispoortbruggen 1 en II — Elektromechanische uitrusting	39.807.054
Uitgevoerde werken in 1989		

Gemeente	Installatie	Bedrag F
Brugge	Kruispoortbrug — Verplaatsen driekleurige signalisatie	641.943
Brugge	N371 — Sint-Pietersgroenestraat — Herinrichten verkeerslichten	1.000.000
Brugge	N337 — G. Roelandsplein — Uitbreiding verkeerslichten	1.500.000
Loppem	N397-N31 — Aanpassen signalisatie ingevolge wegeniswerken	739.569
Zedelgem	E40-N397 — Herinrichten inwendig verlichte signalisatie en wegverlichting	4.000.000
Zeebrugge	Sint-Donaaskerk — Verplaatsen driekleurige signalisatie	687.346

Voor 1990 zijn de volgende werken gepland :

Gemeente	Installatie	Bedrag F
Brugge	Kadaster — Telefoons	3.629.609
Brugge	BLOSO — sportcentrum Atletiekpiste El. uitrusting	25.962.422
Brugge	Binnenlandse Zaken Arrondissementscommissariaat Liftinstallatie	2.111.165
Brugge	Gevangenis Hefplatform	1.181.601
Brugge	Rijkswachterswoning . Havikstraat Aanpassen elektrische installatie	471.111
Brugge	Arrondissementscommissariaat Elektrische installatie	2.113.918
Blankenberge	Rijkswacht Elektrische installatie	2.020.539

Gemeente	Installatie	Bedrag F
Zeebrugge	Haven Leveren en aanpassen geleidingskanalen'	16.789.921
Zeebrugge	Haven Opnieuw operationeel maken van de onderwatergeleidingen deuren 3 en 4	24.863.342
Zeebrugge	Haven Operationeel houden sluisdeuren	2.796.183
Blankenberge	N34 — N371 Verplaatsen openbare verlichting	4.801.396
Brugge	N31 Coördinatie van de verkeerslichten	12.000.000

KNOKKE-HEIST — NATIENLAAN — VERKEERSLICHTEN

Sinds een aantal maanden beantwoordt de coördinatie van de driekleurige verkeerssignalisatie langs de Natiënlaan ter hoogte van Westkapelle, respectievelijk op de kruispunten met de ringbaan enerzijds en de Sluisstraat anderzijds, niet aan de verwachte vereisten.

Wanneer zal dit geregeld worden, aldus de vraag van een lid.

Anderzijds bestaat er een gevaarlijk punt ter hoogte van de Nieuwstraat. Meer en meer buurtbewoners vragen om hier driekleurige verkeerssignalisatie aan te brengen.

Vermits het mogelijk is voor het autoverkeer om de Lippenslaan op te rijden, rechts afslaand zonder verkeerslichten, zijn er heel wat automobilisten die helemaal niet vertragen ter hoogte van het agglomeratiepaneel een 200-tal meter voor de Nieuwstraat. Ze vliegen eerder onze badstad binnen aan 120 km/u en soms zelfs sneller.

Er zijn reeds heel wat ongevallen gebeurd, maar er zijn er nog heel wat meer vermeden door personen die op het laatste nippertje kunnen wegspringen voor remmende wagens.

Wanneer worden hier de nodige verbeteringswerken voorzien ?

Door de Gemeenschapsminister worden volgende gegevens meegedeeld.

De verkeerslichten op beide kruispunten op het grondgebied Westkapelle werden nagezien en er werd geen slechte werking van de coördinatie vastgesteld.

Bij zeer druk verkeer blijft de coördinatie niet meer behouden en stemt de werking overeen met deze van twee afzonderlijke verkeersafhankelijke werkende kruispunten.

De plaatselijke Politie en de Rijkswacht beschikken over een bedieningsknop om tussen te komen en het verkeer zelf te regelen zodat de Politie er in die omstandigheden kan voor zorgen dat het verkeer zo vlot mogelijk verloopt.

De vraag naar verkeerslichten ter hoogte van de Nieuwstraat zal voorgelegd worden aan de Bijzondere Commissie voor Verkeersveiligheid.

N300 — HEISTLAAN — AFWERKING

Een lid stelt vast dat voor het zomerseizoen de Heistlaan voor een groot gedeelte werd heraangelegd.

Ten einde het verkeer te kunnen toelaten tijdens het zomerseizoen, werd haast gemaakt met het eigenlijke wegdek.

De verdere afwerking van fietspad e.d. werd na het seizoen hernomen. Er biedt zich echter een unieke kans bij deze afwerkingswerken om de straat een vriendelijker en groener uitzicht te geven. In de strook tussen het fietspad en de eigenlijke rijweg zouden op regelmatige afstanden gemakkelijk bomen kunnen aangeplant worden. Wordt dit gepland ?

Anderzijds wil het lid de aandacht ook vestigen op het kruispunt dat is ontstaan ter hoogte van de koudekerkelaan (station) enerzijds en de havenweg anderzijds, waar nog geen voldoende verlichting werd aangebracht, en weggebruikers die het punt nog niet zo goed kennen, vaak verrast worden, wanneer ze plots moeten zwenken. Wanneer wordt het aanpassen van de verlichting aldaar voorzien ?

De Gemeenschapsminister deelt de volgende informatie mee.

Het planten van bomen tussen het fietspad en de rijweg op regelmatige tussenafstanden zal voorzien worden in een volgend bestek voor aanleg en onderhoud van beplantingen.

De vraag tot aanbrengen van een verlichting ter hoogte van de vermelde kruisingen zal voorgelegd worden aan de Bijzondere Commissie voor Verkeersveiligheid.

HERDERSBRUG OP HET KANAAL BRUGGE - ZEEBRUGGE

De Herdersbrug is de enige brug die tussen Brugge en Zeebrugge de mogelijkheid biedt het kanaal over te steken om de Brugse deelgemeente Dudzele te bereiken. Deze brug wordt nog steeds manueel opengedraaid en is zo smal dat alleen personenwagens om beurten kunnen oversteken. Overwegende dat in de omgeving veel bedrijven werden opgericht mede door de uitbreiding van de haven van Zeebrugge, zou het wenselijk zijn dat daar een brug wordt gebouwd, aangepast aan de noden.

Bovendien is het brandweerarsenaal van Brugge in de omgeving gelegen en is de deelgemeente Dudzele moeilijk bereikbaar.

Bij de bespreking van de begroting 1989 bevestigde de Gemeenschapsminister dat in het kader van de ontsluiting van de haven van Zeebrugge, ter vervanging van de Herdersbrug, een nieuwe degelijke wegbrug is voorzien over het kanaal Brugge - Zeebrugge en dit op vier rijstroken, gesitueerd op 500 m. afwaarts van de bestaande Herdersbrug.

Graag verneemt een lid of voor deze werken middelen voorzien zijn in 1990 ?

De Gemeenschapsminister verduidelijkt dat het bouwen van een nieuwe brug afwaarts de herdersbrug kadert in de problematiek van de ontsluiting van de haven van Zeebrugge.

De administratie van het Bestuur der Wegen is belast met het opmaken van het ontwerp van deze ontsluiting in samenwerking met het Bruggenbureau. Het oplossen van deze problematiek zal niet mogelijk zijn op korte termijn met de beschikbare budgettaire middelen.

Daarom zal gezocht worden naar alternatieve financieeringsmiddelen.

ZUIENKERKE — HERSTEL BRUG OVER DE NOORD-EDE
(N 307)

De vernieuwing van het brugdek van hogergenoemd dossier was voorzien op het programma 1989.

Een lid wenst te vernemen, wanneer deze werken zullen worden uitgevoerd ?

De Gemeenschapsminister deelt mee dat deze werken werden aanbesteed op 05.10.89 en zullen aanvatten na de winter.

ZUIENKERKE — VERNIEUWING VUYLVLAGEBRUG

Bij de bespreking van de begroting 1989 was dit dossier nog in studie- en ontwerpfase, aldus een lid.

Wat is momenteel de stand van zaken ? Zijn deze werken gepland voor 1990 ?

In functie van de beschikbare kredieten zullen deze werken voorzien worden op het programma 1991.

HERSTEL EN VERNIEUWING BRUGGEN

In het verleden was er op een bepaald ogenblik een zekere paniek omdat bleek dat heel wat bruggen dringend aan herstel of vernieuwing toe waren.

In 1989 was hiervoor een belangrijk kredietenpakket voorzien. Het zou besteed worden voor bruggen te Kontich, Wommelgem, Erwetegem, Vindenhoutte, Roeselare en Zuienkerke.

Graag verneemt een lid hoever het staat met deze werken en welke bruggen prioritair voor herstelling of vernieuwing in aanmerking komen in 1990.

De Gemeenschapsminister deelt volgende gegevens mee :

De herstellingen voor :

— de brug in de A17 te Roeselare zijn aanbesteed en goedgekeurd en zullen aanvangen na de winter ;

— de brug te Zuienkerke werden aanbesteed op 5/10/89 en zullen eveneens na de winter aanvatten ;

— de brug te Erwetegem werden aanbesteed op 3/11/89 ; de gegevens over de brug te Kontich en de brug te Wommelgem zijn nog niet beschikbaar.

De brug te Vindenhoutte betreft een nieuwe brug over de Ringaart te Gent.

Voor 1990 is het programma in opmaak. Het is de bedoeling, voor zover nodig, per dienst, een bedrag te voorzien voor de herstelling van kunstwerken.

BESTUUR VAN BRUGGEN EN WEGEN — INFRASTRUCTUURWERKEN — HERSTEL RIJKSWEGEN

Voor het in goede staat van berijdbaarheid brengen van rijkswegen in de provincie West-Vlaanderen, 1ste district, werd 22.093.000 frank ingeschreven. De werken namen een aanvang op 1 februari dit jaar.

Een lid wil weten welke wegen reeds hersteld zijn, voor welk bedrag, welke wegen nog voorzien zijn in 1989, voor welk bedrag.

Welke de planning is voor 1990 ? Welk bedrag wordt respectievelijk per weg ingeschreven ?

Het volgende omstandig antwoord wordt verstrekt.

De onderhoudswerken in het 1ste district voor 1989 bestaan uit :

N31 : Wegenwerken van spoorvorming „Blauwe Toren”

N335 : Uitkerke-Zeebrugge. Herstel van rijbeton en fietspaden

N74 : Zeebrugge-Westkapalle. Herstel fietspaden.

N371 : Brugge-Blankenberge. Herstellen van rijwegbeton.

N49 : Maldegem-Knokke. Vernieuwen van de bovenlaag in KWS.

T300 : Bestratingswerken : herstel van kasseien.

Voor 1990 zijn gepland :

N371 : Brugge-Blankenberge. Herstel $\pm$ 2.000 m² betonplaten.

N9 : Brugge-Sijsele. Bestrijking : Brugge — tot aan de dorpskom Sijsele.

N396 : Knokke-Heist. Aanleg van parkeerstroken voor camions ter hoogte van de Nederlandse grens. Doortocht Zuierkerke. Vanaf dorpskom tot P307 herstel verharding.

N50 : Oostkamp. Herstellen van beton.

FIETSPAD SCHIPDONKKANAAL

In het verleden bestond er een mooi fietspad langs het Schipdonkkanaal. Een gedeelte van het kanaal werd ter hoogte van de Zeebrugse achterhaven verbreed. Het fietspad werd niet opnieuw aangelegd. Op andere gedeelten meer zuidwaarts gelegen is het fietspad erg beschadigd, zelfs soms onbruikbaar, aldus de opmerkingen van een lid.

Er bestaat een plan voor een toeristisch fietspad dat zou vertrekken aan het Heistse station en langs de spoorweg en het Schipdonkkanaal tot in het Meetjesland (Maldegem, Eeklo) zou lopen.

Bij de bespreking van de begroting 1989 beloofde de Gemeenschapsminister het nodige te doen ten einde de realisatie van het fietspad Heist-Meetjesland te activeren. Vanaf 1990 zou een eerste fase in de begroting opgenomen worden.

Is dit thans het geval ? Wanneer mag de aanvang van de werken verwacht worden ?

De Gemeenschapsminister antwoordt dat er aan de administratie werd gevraagd een aantal concrete voorstellen te doen voor het verbeteren van het fietspadennet langs de waterwegen.

Het is niet mogelijk nu reeds de plaatsen aan te duiden waar het eerst zal worden gewerkt.

B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Er zijn geen opmerkingen of vragen bij de diverse secties.

C. STEMMINGEN

Bij de begrotingstabel worden door de heren H. De Croo en E. Beysen een aantal amendementen ingediend.

Bij sectie 81 — Waterwegen en binnenvaart, van afdeling 1, dienen de hogergenoemde leden een amendement in ertoe strekkend het ordonnanceringskrediet „1.292,9 miljoen frank” te brengen op „1.202,9 miljoen frank”

(Vermindering met 90 miljoen frank).

Zij verantwoorden hun amendement met het argument dat door een grotere selectiviteit inzake uitvoering van investeringswerken er in deze sectie 90 miljoen frank moet bespaard kunnen worden.

Het amendement wordt eenparig verworpen met 10 stemmen.

Bij sectie 82 — Havens, loodswezen en zeeschepen, afdeling 1, willen dezelfde leden het ordonnanceringskrediet „4.111,3 miljoen frank” brengen op „3.711,3 miljoen frank”.

(Vermindering met 400 miljoen frank)

Zij argumenteren hier eveneens dat door een grotere selectiviteit inzake investeringswerken er in de sectie 82, 400 miljoen frank moet kunnen worden bespaard.

Dit amendement wordt eenparig met 10 stemmen verworpen.

Nog steeds bij Afdeling 1, Begrotingskredieten, Sectie 84 — Wegen, stellen dezelfde leden voor om het ordonnanceringskrediet „3.627,7 miljoen frank” te brengen op „2.627,7 miljoen frank”.

(Vermindering met 1 .000 miljoen frank).

Zij menen immers dat door een grotere selectiviteit inzake uitvoering van investeringswerken er in de sectie 84, 1 miljard kan bespaard worden. (voornamelijk op de art. 73.22.84 en 73.23.84)

Ook dit amendement wordt eenparig verworpen.

Ook bij sectie 85 — Gemeenschappelijk vervoer stellen dezelfde leden voor om het niet-gesplitste krediet „6.901,7 miljoen frank” te brengen op „6.501,7 miljoen frank”.

(Vermindering met 400,0 miljoen frank).

Zij verantwoorden dit amendement als volgt :

De PVV vindt dat door de oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij het beleid te centralistisch wordt gevoerd.

In het kader van een decentraliseringsgedachte kan 400 miljoen frank bespaard worden binnen deze sectie en vooral op artikel 22.01.85 van de administratieve begroting. De privé-sector moet worden betrokken bij het vervoer.

Dit amendement wordt eveneens eenparig verworpen met 10 stemmen.

Tot slot worden de aan de Commissie toegewezen decreetbepalingen en secties met 10 stemmen aangenomen.

De Commissie verklaart eveneens eenparig met 10 stemmen voor dat het aan de Commissie toegewezen gedeelte van de administratieve begroting conform is met de inhoud en de doelstellingen van de algemene uitgavenbegroting.

De Verslaggever,

M. DESUTTER

De Voorzitter,

J. DE SERANNO

BIJLAGEN

INHOUD

	Blz.
— BIJLAGE 1 : Fysisch programma	97
— BIJLAGE 2 : Samenstelling stuurgroep vervoers- en verkeersplan	109
— BIJLAGE 3 : Omzettingstabel	110
— BIJLAGE 4 : Studieopdrachten	118
— BIJLAGE 5 : Overzicht wagenpark — Ongevallen	118
— BIJLAGE 6 : Voorzieningen zachte weggebruiker	119

BIJLAGE 1

FYSISCH PROGRAMMA 1990

Sektie 81 : Waterwegen en Binnenvaart

Art.	Omschrijving	Bedrag (milj .)
51.05	Zeekanaal BRUSSEL	300
53.01	Schelde-Rijnverbinding	114,3
73.03	Waterwegen	
	— Albertkanaal — Doorsteek van Eigenbilzen	400
	— Afwerking sluis van Wijnegem	150
	— Grenslei + Leie	180
	— Schelde (VOE tbrug Oudenaarde)	20
	— Kaaimuren :	
	° Roeselare	20
	° Noordervak Ringvaart	80
	— Diversen	95
73.19	Buitengewoon onderhoud B.E.E.	50
73.21	Buitengewoon onderhoud	
	— Bestuur der Waterwegen	210
	— Dienst Scheepvaart	140
	— N.V. Zeekanaal	65
	SUBTOTAAL	1.824,3

Sektie 82 : Havens, Loodsen

Art.	Omschrijving	Bedrag (milj .)
63.14	Subsidies Havens	
	— Antwerpen	130
	— Gent	110
	— Zeebrugge	25
	— Oostende	25
	TOTAAL	290
73.01	Zeewezen	
	Gebouwen, werken	10
73.04	Zeehavens en hun maritieme toegangswegen	
	Havenbeleid	
	Economische studies	6,6
	Maritieme toegangswegen	
	— Verbeterings- en verdiepingsbaggerwerken in de Zeeschelde afwaarts Antwerpen	650
	— Verdieping en verbetering van de Scheurpas	350
	— Verdieping en verbetering van de Pas van het Zand/Ribzand	690
	— Berging van baggerspecie : studies en proefnemingen	50
	— Bijzondere studie milieu-impakt van de baggerwerken in de Noordzee en de Schelde	50
	— Berging van wrakken	50
	— Installatie baggergraaf (2° fase)	40
	Haven van Antwerpen	
	— Rechteroever	
	° Berendrechtsluis	600
	° Containerkade	300
	° Verdiepingsbaggerwerken Amerikadok — 5de havendok	330
	° Verbreden doorvaartgeul kaaien 102-103 (3de fase)	205

Art.	Omschrijving	Bedrag (milj .)
	Linkeroever	
	° Aanleggen van dokken en ophogen van terreinen	300
	° Aanleg havenring — vak 1	30
	Haven van Gent	
	— Verbetering toegang Grootdok (1ste fase)	230
	— Studies uitbreiding haven Linkeroever	25
	Haven van Zeebrugge	
	— Afwerking van haven (saldo raamkontrakt)	785
	— Herstellingswerken Leopold II-dam	40
	— Kaaimuur ter hoogte van nieuwe vismijn in achterhaven	200
	— Containerkaai voorhaven	170
	Haven van Oostende	
	— Verbreding havengeul	260
	Diversen	35
73.21	Schade overstromingen	30
74.14	Radarketen	140
74.25	Varende eenheden	85
74.26	Bebakening	57
	SUBTOTAAL	5.973,6

Sektie 83 : Kustverdediging + Sigmaplan

Art.	Omschrijving	Bedrag (milj .)
01.07	Kustverdediging	320
	Sigmaplan	450,5
	Waterbeheersing binnenwateren inbegrepen Maasdijken	80
73.21	Buitengewoon onderhoud	100
73.06	Bunkers	15
	SUBTOTAAL	965,5

TOTAAL

1.824,3 + 5.973,6 + 965,5 = 8.763,4 miljoen fr.

Sectie 84

Overzichtstabel

in	Art. 73.22 effectief programma 1989	WEGEN effectief programma 1989	Art. 73.24 effectief programma 1989	: KRUISPUNTEN effectief programma 1989
Limburg	664	830	51	64
Antwerpen 1	521	750	66,4	83
Antwerpen 2	200	450		
Gent 1	560	720	61	76
Gent 2	160	280		
Vlaams Brabant	560	733	69	86
Brugge	560	850	67	84
Kortrijk	239	250		
	3.464	4.863	314,4	393

Bijgevoegde nota

1) het voorstel van programma 1990 gaat er van uit dat alle voorziene werken van 1989 kunnen vastgelegd worden.

Door de beslissing van de Vlaamse Executieve om slechts tot 80 procent vast te leggen zullen werken van het programma '89 eerst op de begroting '90 kunnen vastgelegd worden.

Het voorstel zal dus moeten aangepast worden op het einde van het jaar.

2) naast de artikels „Wegen” en „Kruispunten” als dusdanig zijn er ook investeringen met betrekking tot de wegen, voorziene posten onder andere voor het Bestuur voor Electriciteit en Electromechanica.

Zo bijvoorbeeld — verkeerslichtenbeïnvloeding :
— groene golf op N31.

Expressweg te Brugge
N5 Genesius-Rode
N6 Halle
N8 Dilbeek
N16 Vak Willebroek Temse
N74 Houthalen-Zonhoven

3) eerste posten in de begroting zijn bijvoorbeeld
— veiligheidsvoorzieningen voor de zwakke weggebruiker :

veilige schoolomgeving, voetgangersoversteekplaatsen enzovoort
— herinrichten van kruispunten

SECTIE 84

ANTWERPEN

A. PROGRAMMA 1990

1. Art. 73.22 : WEGEN

a) ANTWERPEN 1

1)	Diverse kruispunten	51 M
2)	N123 : Herentals — fietspaden (2e fase)	15 M
3)	N10 : Vak Lier — Aarschot : Berlaar : doortocht met fietspaden	20 M
4)	N12 : Vak Schilde-Zoersel-Malle : Zoersel : doortocht met fietspaden	12 M
5)	N1 : Brasschaat : doortocht met fietsstroken	
6)	N115 : Kopstraat te Schoten (2e fase) : rijweg en fietsnaden	29 M
7)	El9 : Afrit naar het industriepark Noord II te Mechelen	20 M
8)	El9 : Beplantingen	10 M
9)	N117 : Brasschaat — Sint-Job : fietspaden	35 M
10)	R11 : Borsbeek — Van Putlei : voetgangers- en fietserstunnel	10 M
11)	N184 : Antwerpen : Plantijn Moretuslei en Van Eycklei : fietspaden	13 M
12)	N116 : Antwerpen : Stenenbrug — Herentalsebaan — Boterlaarbaan : fietspaden	22 M
13)	N152 : Westerlo : beplantingen	5 M
14)	A12-N16 : Willebroek : kruispunt	25 M
15)	N125 : Vak Essen-Huybergen : verbetering van de rijweg	10 M
16)	N127 : Vak Zammel-Veerle : fietspaden	18 M
17)	E313 : Modernisering van de rijweg en de pechstrook (1e fase)	250 M
18)	Wegbebakening	10 M
19)	Geluidsschermen (Oevel, enzovoort)	50 M
20)	Parkings voor „carpooling” en „park-and-ride”	10 M
21)	Toeristische uitrusting	10 M
22)	Veiligheidsvoorzieningen (veilige schoolomgeving, veilige oversteekplaatsen enzovoort)	15 M
23)	Beplantingen op diverse plaatsen	12 M
24)	Diversen	48 M
		750 M

b) ANTWERPEN 2

1)	R1 : Antwerpen : aanpassen van de in- en uitritten	20 M
2)	R1 : Antwerpen L.O. : vierde rijstrook t.h.v. de uitrit van de Kennedytunnel	15 M
3)	R1 : Antwerpen : 5e rijstrook richting Gent (2e fase)	20 M
4)	A12 : Antwerpen : Bevrijdingstunnels (2e fase) : wegverharding	25 M

5)	E34	: Deurne : Geluidsschermb t.h.v. O.C.M.W.-tehuis	15 M
6)	R1	: Antwerpen : 5e rijstrook richting Breda	35 M
7)	A12	: Antwerpen : Zoomseweg (1e fase)	200 M
8)		Wegbebakening	10 M
9)		Beplantingen	5 M
10)		Parking voor carpooling	8 M
11)		Veiligheidsvoorzieningen	12 M
12)	R1	: Antwerpen : Brug over het Albertkanaal : herstellings- en onderhouds werken	10 M
13)	E34	: Wommelgem : vervanging van brug B4	14 M
14)	R10	: Antwerpen : kruispunt met de Silvertoplaan	30 M
15)	A12	: Antwerpen : inrit Beukenlaan en kruispunt Legrellelei	10 M
16)	Diversen		21 M
			450 M

TOTAAL : 750 M + 450 M = 1.200 M

II. Art. 73.24 : KRUISPUNTEN

1)	N1-N49 a	: Antwerpen : Tunnelplaats	11 M
2)	N1	: Antwerpen-Merksem : Ringlaan-Merksemheidelaan	5 M
3)	N177	: Antwerpen-Wilrijk : Boekstraat-Valaerdreef	4 M
4)	N1-N180-		
	N129	: Antwerpen : Noorderlaan-IJzerlaan-Groenendaallaan	12 M
5)	N10	: Bouchout : Gillegomstraat	5 M
6)	N16	: Bornem : Klein Mechelen	3 M
7)	N16	: Puurs : Pullaerstraat	3 M
8)	N16-N17	: Puurs : Grote Amer	3 M
9)	N177	: Vak Boom-Wilrijk : aanpassing aan fietspaden	3 M
10)	N11	: Ekeren-Brasschaat : Sint Michielscollege	5 M
11)	N136	: Balen : Kerkstraat-Molenstraat	2 M
12)	N17	: Mol-Balen : Bankel	3 M
13)	R6	: Mechelen : Liersesteenweg	5 M
14)	R6	: Mechelen : Antwerpsesteenweg	5 M
15)	N114	: Ekeren : Bilderdijk-Boeverdijk	3 M
16)	N12-N118	: Weelde-Ravels : Gemeentelaan	3 M
17)	N13-N152	: Olen	8 M
			83 M

TOTAAL (art. 73.22 en art. 73.24) : 1.200 M + 83 M = 1.283 M

B. RESERVEPROGRAMMA 1990

1. Art. 73.22 : WEGEN

a) ANTWERPEN 1

1)	N10	: Vak Lier-Aarschot (2e fase) : fietspaden	120 M
2)	N12	: Vak Schilde-Zoersel-Malle (2e fase) : fietspaden	30 M
3)	E19	: Beplantingen (2e fase)	20 M
4)	N14	: Vak Hoogstraten-Rijkevorsel : fietspaden	50 M
5)	N126	: Vak Klein Vorst-Zittaert-Geel : fietspaden	30 M
6)	N121	: Vak Schilde- 's Gravenwezel : fietspaden	20 M
7)	N122	: Essen — Vak Oudebaan — spoorweg : fietspaden	10 M
8)	R14	: Ring rond Geel	100 M
9)	N16	: Ring rond Willebroek	50 M
10)	N111	: Doortocht te Stabroek	25 M
11)	R6	: Ring rond Mechelen : rijweg	100 M
12)	N102 en		
	N120	: Doortocht te Meerhout	20 M
13)	N19	: Vak Zammel-Geel : fietspaden	16 M
14)	N153	: Vak Oostmalle-Sint-Lenaerts : rijweg en fietspaden	80 M
15)	E313	: Modernisering van de rijweg en de pechstrook (2e fase)	250 M

b) ANTWERPEN 2

1)	R10	: Antwerpen : tunnel Plantin-Moretuslei	130 M
2)	Antwerpen L.O.	: aanleg van parkings en toegangswegen	120 M
3)	A12	: Antwerpen : omvorming tot autosnelweg	105 M
4)	A12	: Zoomseweg (2e fase)	200 M

II. Art. 73.24 : KRUISPUNTEN

Niet bepaald.

VLAAMS BRABANT

A. PROGRAMMA 1990

1. Art. 73.22 : WEGEN

1)	N9	: Asse : doortocht met fietspaden	40M
2)	Al2	: Ternat : op- en afrit t.h.v. „Vier Eiken”	25 M
3)	N2	: Tielt-Winge — St-Joris-Winge : doortocht met fietspaden	16M
4)	N3	: Vak Leuven-Korbeek-Lo : vak kruispunt met Philipslaan — kruispunt met Vlinderstraat : doortocht met fietspaden	80 M
5)	N253	: Huldenberg : doortocht	20 M
6)	El9	: Beplanting van de middenberm	10 M
7)	N21	: Brussel-Kampenhout : fietspaden en bushaltes	50M
8)	N47	: Opwijk : modernisering (1e fase) : doortocht met fietspaden	40M
9)	R26	: Diest : voltooiing van de ring : rijweg en fietspaden	120M
10)	N 2 8	: Leerbeek : fietspaden	10 M
11)	N272	: Galmaarden : marktplein	8 M
12)	N4	: Overijse : doortocht met fietspaden	30 M
13)	R22	: Vilvoorde : vak kruispunt met N1 — Verbrande Brug rijweg en fietspaden	60 M
14)	N282	: Sint-Pieters-Leeuw — Gooik : vak kruispunt met Pedestraat kruispunt met Provinciale baan : fietspaden	15 M
15)	R26	: Diest : Weerstandsplein : voorzieningen voor fietsers	5 M
16)	N3	: Boutersem : doortocht met fietspaden	50 M
17)		: Wegbebakening	10 M
18)		: Geluidsschermen	45 M
19)		: Parkings voor „carpooling” en „park-and-ride”	12 M
20)		: Toeristische uitrusting	8 M
21)		: Veiligheidsvoorzieningen (veilige schoolomgeving, veilige voetgangersoversteekplaatsen, enzovoort)	12M
22)		: Diversen	67 M
			733 M

II. Art. 73.24 : KRUISPUNTEN

1)	R22-N2	: Zaventem-Kraainem : kruispunt en fietspaden	30M
2)	N8	: kruispunten op diverse plaatsen	20 M
3 j	N272-N211b	: Meise : kruispunt met de Kapellelaan en Boechtstraat	3M
4)	N5	: Sint-Genesius-Rode : kruispunt „Middenhut”	12M
5)	N3	: Tienen : kruispunt met de Slachthuisstraat	5 M
6)	N3	: Tienen : kruispunt Leuvensebaan-Withuisstraat-Zijdelingsstraat	10 M
7)	N2	: Diest (Webbekom)	1 M
8)	N9	: Asse : kruispunt met de Vliegwezenlaan	5 M
			86M

TOTAAL (art. 73.22 en art. 73.24) : 733 M + 86 M = 819 M

B. RESERVEPROGRAMMA 1990

1. Art. 73.22 : WEGEN

1)	N208	: Aanleg van nieuwe weg met fietspaden van Affligem naar Denderleeuw	100 M
2)	N10	: Modernisering van de rijweg en aanleg van vrijliggende fietspaden op het vak Scherpenheuvel-Diest	80 M
3)	El9	: Beplanting van de middenberm	5 M
4)	RO Groot-Bijgaarden — Strombeek-Bever	: (1e fase) : modernisering	380 M
5)	N9	: Asse : doortocht met fietspaden (2e fase)	40M
6)	N2	: Herent : fietspaden	30M
7)	A3	: Vak Leuven-Sterrebeek : omvorming van pechstrook tot vierde rijstrook	80 M
8)	N4-A4	: Overijse : verbindingsweg	25 M
9)	N3	: Linter : doortocht met fietspaden	200 M
10)	N3	: Vak Leuven-Tienen : doortocht met fietspaden	80 M
11)	N227	: Vak Sterrebeek-Perk : fietspaden	15 M

II. Art. 73.24 : KRUISPUNTEN

1)	N8	: Kruispunten op diverse plaatsen	20 M
2)	N10	: Aarschot : kruispunt Terheidelaan	3M
3)	R23	: Leuven : Tervuursepoort	18M
4)	N9	: Asse-Zellik : kruispunt met de Zuiderlaan en Pontbeeklaan	15 M
5)	N227	: Zaventem-Sterrebeek : kruispunt met de Tramlaan	10 M
6)	N255-N495	: Herne : kruispunt „Patriot”	3M

LIMBURG

A. PROGRAMMA 1990

1. Art. 73.22 : WEGEN

1)	N73	: Leopoldsburg : pilootproject met fietspaden	30 M
2)	N74	: Hasselt : vak Banneuxstraat-viadukt Philips : verbeteringswerken met voorzieningen voor fietsers	60 M
3)	N18	: Herk-De-Stad : fietspaden (1e fase)	7 M
4)	N619	: Riemst : doortocht van Kanne	10 M
5)	N716	: Sint-Truiden : Diesterstraat : pilootproject met voorzieningen voor fietsers	6 M
6)	A13	: Tessenderlo : brug B50 : opritten met fietspaden	30 M
7)	A13	: Grens Antwerpen-Lummen : rijrichting Lummen-Tessenderlo : vak Tessenderlo-Beringen : modernisering	130 M
8)	A2	: Lummen-Nederlandse grens : wegwerken van spoorvorming (2e vak)	40 M
9)		: Oppervlaktebehandeling met hoogwaardige materialen	10 M
10)		: Herstellen van kunstwerken en duikers	10 M
11)	N712	: Overpelt : ringlaan met fietspaden	25 M
12)	N730	: Bilzen : afschaffen overweg met voorzieningen voor fietsers	70 M
13)	N78	: Maasmechelen-Eisden : doortocht en opritten naar de brug met voorzieningen voor fietsers	30 M
14)	N79	: Borgloon-Tongeren : vak Borgloon-Tongeren : fietspaden	30 M
15)	N722	: Sint-Truiden : vak Sint-Truiden-Kortenbos : fietspaden	10 M
16)	N747	: Bocholt : vak Kleine Brogel-Kaulille : fietspaden	6 M
17)	N723	: Genk-As : fietspaden (3e deel)	30 M
18)		: Aanleg van autobushaltes	10 M
19)		: Voeren : fietspaden	12 M
20)		: Pilootproject „Hasselt Levendig Stadscentrum”	30 M
21)		: Geluidsschermen (Heusden-Zolder, Hasselt enzovoort)	60 M
22)		: Metalen schampbalken	25 M
23)		: Beplantingen	25 M
24)		: Wegbebakening	10 M
25)		: Parkings voor „carpooling” en „park-and-ride”	10 M
26)		: Toeristische uitrusting	10 M
27)		: Veiligheidsvoorzieningen (veilige schoolomgeving, veilige oversteekplaatsen enzovoort)	20 M
28)		: Diversen	84 M
			830 M

II. Art. 73.24 : KRUISPUNTEN

1)	N72-72a	: Beringen : kruispunt Ringlaan	25 M
2)	N717-N725	: Lummen : kruispunt Ringlaan	22 M
3)	N730-N750, N30-N744	: Zutendaal	6 M
4)	N750	: Genk : kruispunt Fletersdel	4 M
5)	N71-N712	: Overpelt	7 M
			64 M

TOTAAL (art. 73.22 en art. 73.24) : 830 M + 64 M = 894 M

B. RESERVEPROGRAMMA

1. Art. 73.22 : WEGEN

1)	N76	: Meeuwen-Gruitrode : Meeuwen : doortocht met fietspaden	20 M
2)	N2e	: Hasselt-Kuringen : doortocht met fietspaden	17 M
3)	N730	: Bilzen : Stationsstraat (2e deel) : doortocht met fietspaden	5 M
4)	N754	: Hasselt-Stevoort : doortocht met fietspaden	30 M
5)	N77	: Vak Genk-Zutendaal : fietspaden	40 M
6)	A13	: grens Antwerpen-Lummen — rijrichting Lummen-Tessenderlo : modernisering	130 M
7)	A2	: Lummen-Nederlandse grens : wegwerken van spoorvorming	30 M
8)	N730	: Bilzen : afschaffen van overweg met voorzieningen voor fietsers	60 M
9)	N74-N715	: Zonhoven : verbindingsweg met fietspaden	15 M
10)	N730	: Vak Opglabbeek-Bree : fietspaden	15 M
11)	N2	: Bilzen : Brugstraat en Maastrichterpoort : doortocht met fietspaden (Maastrichterpoort)	10 M
12)	N722	: Vak Sint-Truiden — Alken : fietspaden	30 M
13)	N730	: Vak Zutendaal — As : fietspaden	20 M
14)	N74 (N715)	: Lommel : doortocht met fietspaden	20 M
15)	N794	: Hasselt : toegangen Grote ring, (3e deel)	50 M

II. Art. 73.24 : KRUISPUNTEN

1)	N78	: Verbetering van verschillende kruispunten	30 M
----	-----	---	------

2)	N77-N730 : A s	20M
3)	N20 : Tongeren : kruispunt Zavelberg	12M
4)	N777 : Wellen : kruispunt Blijdenhoek	8M
5)	N74-N72, N74-N715 : Zonhoven	10 M

OOST-VLAANDEREN

A. PROGRAMMA 1990

1. Art. 73.22 : WEGEN

a) GENT 1

1)	N49	: Omvorming tot autosnelweg : aansluitingskompleks te St.Gillis-Waas	160 M
2)	N419	: Doortocht te Kruibeke (1° fase)	15 M
3)	N419	: Doortocht te Bazel (2° fase)	20 M
4)	N419	: Doortocht te Kruibeke (2° fase)	20M
5)	N9	: Capucienenlaan + L. De Bethunelaan te Aalst	43 M
6)	N459	: Modernisering Centrumlaan te Zulte	8 M
7)	N430	: Blaisantvest te Gent	49 M
8)	N462	: Moderniseringswerken in Kloosterstraat en Smissenhoek te Zottegem met aanleg van riolering	54M
9)	R40	: Rooigemlaan te Gent (piloottproject)	47 M
10)	N47	: Modernisering Leopoldlaan te Dendermonde	25 M
11)	N49	: Zelzate : overlaging beide rijbanen tussen tunnel en N448 te Assenede	50M
12)	R41	: Viaduct te Aalst : vervangen van uitzettingsvoegen	7M
13)	N465	: Melle-Oosterzele : afzonderlijke fietspaden te Melle (Gontrode) met riolering	10 M
14)	N368	: Fietspad te Knesselare	6M
15)	N442	: Fietspaden te Erpe en Lede	30M
16)	E40	: Geluidsschermen te Gent (Afsnee)	21 M
17)	E40	: Geluidsschermen te Merelbeke (Chrysantenstraat)	40M
18)	R4	: Overlaging Gent-Zelzate	30M
19)	Beplantingen	op verschillend plaatsen	5 M
20)	Diversen		80M
			720 M

b) GENT 2

1)	R4	: Grote Ring rond Gent : bouwen van brug in de R4 over de Ringvaart op grondgebied Lovendegem	65 M
2)	N456	: Verbinding Kennedylaan — Vliegtuiglaan — vak Afrikalaan — Port Arthurlaan te Gent	125 M
3)	E17	: Gent : aanleggen van bijkomend rijvak tussen de wisselaar E17/E40 en de B401	10 M
4)	E17	: Geluidsschermen te Zwijnaarde	25 M
5)	E17	: Gent : Antisliplaag in bocht verbinding B401 naar E17 richting Antwerpen	5 M
6)	Diversen		50M
			280 M

TOTAAL : 720 M + 280 M = 1.000 M

II. Art. 73.24 : KRUISPUNTEN

1)	N44 — N37 Rond Punter Aalter : Aansluitend Loveld	5 M
2)	Herinrichting kruispunten in het 5° district	12 M
3)	N9 — Aanpassingswerken aan aansluiting met N455 te Balgerhoeke (Eeklo) en te Adegem	13 M
4)	Herinrichten kruispunt R4 met Langerbruggestraat te Gent	5 M
5)	Kruispunt R4 met Skaldenstraat te Gent	3 M
6)	Kruispunt N437 — N452 te Nazareth	2 M
7)	Aanpassingen aan verschillende kruispunten in het 1° district	4 M
8)	N47 te Lokeren. Herinrichting van de kruispunten met H. Hartlaan en met de Hovenierstraat	6 M
9)	N8 — Kruispunt Driepikkel te Ninove (Meerbeke)	8 M
10)	N47 Veldeken ter plaatse van de toekomstige zuidelijke omleiding van Zele	8 M
11)	Diversen	10 M
		76 M

TOTAAL (art. 72.22 en art. 72.24) : 1.000 M + 76 M = 1.076 M

B. RESERVEPROGRAMMA

1. Art. 73.22 : WEGEN

a) GENT 1

1)	N49	: Omvorming tot autosnelweg ; Overbrugging te Stekene	70 M
2)	N70	: Doortocht te Lochristi : 1 ^{re} fase van pilootprojekt	10 M
3)	N255	: Herinrichting doortocht Denderwindeke	30 M
4)	N41	: Aanpassing van het vak Durmebrug — El7	75 M
5)	N42	: Rechttrekking te St. Lievens-Esse	40 M
6)	N41	: Omlegging Gijzegem	70 M
7)	N405	: Aanleg fietspaden te Denderleeuw	20 M
8)	E40	: Geluidsschermen te Melle (Caritas)	26 M
9)	E40-A10	: Vervangen Dupuisstootbanden door stootbanden New-Jersey (2 ^o fase)	40 M
10)	N49	: Middenbermbeveiliging met stootbanden New-Jersey	41 M
11)	R4	: Overlaging Zelzate — Gent	31 M
12)	N43	: St. Denys-Westrem — St. Martens-Latem	60 M
13)	R43	: Ring van Eeklo : aansluiting N49	67 M
14)		: Toegangen tot de brug over de Schelde te Enname	75 M
15)		: Zwijndrecht : vluchtweg	75 M

b) GENT 2

1)	R4	: Grote Ring rond Gent : brug over de Leie te Gent	50 M
2)	R4	: Grote Ring rond Gent : brug over de Ringvaart met aansluiting R4/B402 (Flanders Expo)	110 M
3)	R40	: Ringlaan rond Gent : tunnel in de as Kasteellaan — Dok Zuid te Gent (tunnel Dampoort)	50 M
4)	R4	: Grote Ring rond Gent : groene wand bestaande uit betonelementen ter bestrijding van de geluidshinder t.h.v. de Sint-Denijslaan	17 M
5)	R4	: Kennedylaan — Merelbeke : vervangen van lage stootbanden door New-Jersey's	13 M
6)	R42	: Ring rond St. Niklaas : vak N70 — Tuinlaan	90 M

II. Art. 73.24 : KRUISPUNTEN

GENT 1

1)	N460	: Kruispunt met de N437 te Deinze	2 M
2)		: Kruispunten in het 6de distrikt : N35 — kruispunt met de Boomsestraat en de Krekelstraat te Deinze N60 — Ronse-Lessen, kruispunt met de Bredestraat	5 M

WEST-VLAANDEREN

A. PROGRAMMA 1990

1. Art. 73.22 : WEGEN

a) BRUGGE

1)	A18	: Veurne : verhardingswerken vak N330 — N8	200 M
2)	N43	: Aalbeke : pilootprojekt	40 M
3)	N8	: Vleteren : doortocht Woesten	40 M
4)	N36	: Staden : doortocht vernieuwen rijwegverharding	10 M
5)	N357	: Roeselare (Rumbeke) : moderniseringswerken	30 M
6)	N50	: Bouwen nieuwe brug „De Rampe” te Oostkamp	65 M
7)	N50	: Oostkamp (Waardamme)	8 M
8)	N368	: Oudenburg (Westkerke) — Ichtegem (Eernegem) : fietspaden 1 ^{re} fase	16 M
9)	N9	: Zuienkerke (Meetkerke) : fietspaden	14 M
10)	N36	: Anzegem vak Tiegem — N382 : fietspaden	5 M
11)	N36	: Anzegem vak Ingooigem — Vichte : fietspaden	20 M
12)	Kortrijk	: Oude tramzate Bellegem-Rollegem : fietspaden	10 M
13)	N8	: Veurne — Koksijde : vernieuwen fietspaden	15 M
14)	N34	: Oostende : toegang tot R.M.T.	61 M
15)	N50	: Brugge : herinrichten Katelijnestraat	20 M
16)	N50	: Meulebeke : verbeteringswerken	12 M
17)	N336	: Ieper vak Rijselpoort — kmp. 2000 : fietspaden en modernisering rijweg	30 M
18)	N36	: Harelbeke — Brug over de Leie	80 M
19)	A10	: Oostkamp — zone Walburgstraat : geluidsschermen	10 M
20)	R34	: Torhout : brug over spoorlijn 66	30 M
21)		: Veiligheidsvoorzieningen (veilige schoolomgeving, veilige oversteekplaatsen enzovoort)	10 M

22)	Beplantingen	12M
23)	Parking voor „carpooling” en „park and ride”	8 M
24)	Herstellen van kunstwerken	10 M
25)	Diversen	94M
		850 M

b) KORTRIJK

1)	El7	: Overlaging Kortrijk-Fr.G.-Fr.G.Kortrijk	48 M
2)	El7	: Kortrijk-Oost Waregem : rechtse rijstrook	62 M
3)	R8	: Brug 2 : kompleks Kortrijk-Zuid	59M
4)	R35	: Waregem : Oosterlaan	26M
5)	El7	: Kortrijk en Waregem : geluidsschermen	20M
6)	R8	: Kortrijk en El7 : beplantingen	10 M
7)	N50	: Kruispunt Beneluxlaan — Kortrijk	2 M
8)	Diversen		23 M
			250 M

TOTAAL : 850 M + 250 M = 1.100 M

II. Art. 73.24 : KRUISPUNTEN

BRUGGE

1)	N36	: Deerlijk : kruispunt „Belgiek”	22 M
2)	N8	: Kortrijk : kruispunt N8 (Meensestraat — Bruggestraat met Overleiestraat)	2 M
3)	R30	: Brugge : herinrichten kruispunt R30/N9	40M
4)	Aanpassen	kruispunten voor plaatsing of aanpassing verkeerslichten	10 M
5)	Diversen		10 M
			84M

TOTAAL : 1.100 M + 84 M = 1.184 M

B. RESERVEPROGRAMMA 1990

1. Art. 73.22 : WEGEN

a) BRUGGE

1)	Al8	: Veurne : grondwerken vak N8-Bergenvaart en bruggen	200 M
2)	N8	: Wevelgem : doortocht	15 M
3)	N358	: Snaaskerke-Odenburg : moderniseren kmp. 12.200-13.800	25 M
4)	N31	: Tunnel Torhoutsesteenweg te Brugge	200 M
5)	N34	: Blankenberge : pilootproject 2° fase	45 M
6)	N321	: Poperinge-Oostvleteren : fietspaden 1° fase	30M
7)	N36a	: Roeselare-Diksmuidesteenweg (1° fase)	20 M
8)	Al7	: Herstelling riolering tunnel te Wevelgem	27M
9)	N333	: Poperinge-Abele-Callicanes : fietspaden	10 M
10)	N37	: Ieper : verbinding N8-A19	80M
11)	N50	: Ingelmunster : omleiding	80 M

b) KORTRIJK

1)	Overlaging en verbreding	: Kortrijk-Zuid — Kortrijk-Oost	62 M
2)	Geluidsschermen	El7	20M
3)	Beplantingen	: El7 — R8 — N36	10 M
4)	R8	: Heule : wegenis	106 M

II. Art. 73.24 : KRUISPUNTEN

BRUGGE

1)	N367	: Kruispunt met N368 te Oudenburg (deelgemeente Westkerke)	16M
2)	Aanbrengen van	antisliplagen	12 M
3)	N34	: Zeebrugge : twee kruispunten met Isabellalaan	30M
4)	N33	: Torhout : bocht „Wijnendale”	20M

Sectie 84 — Wegen

Art. 14.07.84. Uitgaven met betrekking tot de exploitatie en beheerskosten van elektrische en electromechanische inrichtingen aangelegd op de autosnelwegen en wegennet.

Energieverbruik	465
Levering lampen	80
Onderhoud op pacht	280
Onderhoud buiten pacht	40
Averijen	60
	925

Sectie 84 — Wegen

Art. 73.23.84. Oprichting van elektrische en electromechanische inrichtingen op het wegennet met inbegrip van de oplossing van informatie en automatisatieproblemen.

Autosnelwegen	764
Gewestwegen	256
	1.020

SECTIE 85

Stads- en Streekvervoer Vlaanderen

Investeringsbudget 1990

Artikel 81.28

1. MIVG

A. Lijn 1

— Uitbreiding naar Zwijnaarde : Werken 240 mio

Gezien de belangrijke ontwikkeling van het zuidelijke gedeelte van de Stad Gent is aldaar een aanzienlijk reizigers potentieel ontstaan (industrialisatie, UZG, scholen, Flanders Expo).

Tramlijn 1 die samenvalt met de Noord-Zuidas, ruggesgraat van de Gentse ontwikkeling, vervoert op dit ogenblik 25 % van alle MIVG reizigers. Deze lijn wordt nu echter onderbroken aan het Sint-Pietersstation.

Deze zuidelijke uitbreiding zal tramlijn 1 voor velen aantrekkelijk maken en zal in grote mate bijdragen tot een leefbaarder stad.

In samenwerking met de Stad Gent en de NMBS wordt communicatie tussen de verschillende vervoerswijzen geoptimaliseerd. De Spoorwegen voorzien kredieten om in samenhang met dit project het Sint-Pietersstation te herwaarderen.

De eerste fase betreft de werken voor de doortocht onder het Sint-Pietersstation.

— Doorstroming Stadscentrum

Teneinde het Openbaar Vervoer aantrekkelijker te maken voor de reiziger dienen verscheidene maatregelen genomen om de snelheid en de regelmaat te bevorderen.

— Verkeerslichtenbeïnvloeding : 5

— Eigen Trambaan

Tengevolge van bestratingswerken door de Stad Gent en/of Openbare Werken wordt in overleg met deze diensten gestreefd naar eigen trambanen :

— Rabot : 15

— Nederkouter : 11

B. Contractuele verplichtingen

— Werken : 5

— Verwijlintresten : 3

III. MIVA

A. Verbetering als L.O. — Mortsel 32 Mio

Door de uitvoering van eigen beddingen, lichtenbeïnvloeding, tracéaanpassingen en lijnuitbreiding zal de doorstroming van de tram in het niet ondergrondse gedeelte tevens geoptimaliseerd worden (de commerciële snelheid wordt hierdoor opgedreven met cc. 6 km/h).

Een goede aansluiting tussen tram, bus en auto zal bij middel van autobusstations, met integratie van de tramhalten, op het uiteinde van de lijn worden gerealiseerd.

B. Kontraktuele verplichtingen : 240 Mio

III. NMVB

A. Kusttramlijn

— Vernieuwing Doortocht de Panne 30 Mio

In de loop van 1990 plant het Bestuur der Wegen herbestravingswerken in het centrum van De Panne. In combinatie hiermee dienen zowel de bovenleidingen als de sporen vervangen, zodat aldus het resterend kustlijngedeelte vernieuwd zal zijn.

— Verbeteringswerken 40 Mio

De werken omvatten : lichtbeïnvloeding, beveiliging van tramoverwegen, installatie van definitieve onderstations uit oogpunt van effectieve veiligheid, enzovoort.

B. Autobusstations (4 jarenplan) 50 Mio

Verder zetten van de programmatie van de (her)inrichting van diverse AB-stations, i.f.v. de besprekingen met de betrokken diensten zoals Sted, NMBS en Openbare Werken mijn inziens van eventuele overname van gronden. En dit in het kader van de verbetering van de aansluitings- en overstapmogelijkheden tussen het primair en secundair openbaar vervoersnet.

C. Ontwaardingsapparatuur (4 jarenplan) 75 Mio

Met als doel het geluid van het Openbaar Vervoer voor de gebruiker stoptijden aan de halten zo eenvoudig mogelijk te maken dient een eenvormige intelligente ontwaardingsapparatuur voorzien te worden op de netten van het Stads- en Streekvervoer in Vlaanderen.

Dit heeft als bijkomend nut dat gemakkelijke statistieken kunnen bekomen worden in verband met reizigersbewegingen en andere belangrijke commerciële parameters. Tevens zal de toekomstige integratie van de verschillende vervoersnetten rationeel kunnen worden doorgevoerd. Dit maakt deel uit van een meerjarenprogramma.

D. Informatie en halteakkomodatie (4 jarenplan) 45 Mio

Gedurende 4 jaar wordt voor informatie en halteakkomodatie 45 mio voorzien. het betreft verbeterde informatievoorziening aan de haltes (halteborden, valven, netplannen) en de verhoging van het niveau van instapcomfort. Het optimaliseren van de ingezette middelen inzake informatie aan de klanten (informatiecentrales, mailings, vereenvoudiging van abonnementsaanvragen) zal sneller tot het gebruik van het openbaar vervoer aanzetten.

E. Informaticanetwerk (Vlaamse Vervoersmaatschappij)

De oprichting van de nieuwe Vlaamse vervoersmaatschappij, met enerzijds een geïntegreerde koepelorganisatie en anderzijds regionale vervoersentiteiten werd ingegeven door de bezorgdheid voor het verbeteren van de kwaliteit van de dienstverlening aan de reiziger. Dit houdt een meer rationele werking in, waarbij conflictsituaties tussen meerdere exploitatiemaatschappijen, die in een zelfde gebied opereren, worden vermeden. Het invoeren van een gestructureerd informatica netwerk is onontbeerlijk om tot een rationele maar vooral soepele werking te komen, waardoor de kwaliteit van de dienstverlening kan verbeterd worden en waarmee sneller en beter zal kunnen ingespeeld worden op de zich wijzigende behoeften. dit informatica-netwerk is tevens noodzakelijk om de autonomie van de vervoersentiteiten op exploitatievlak te kunnen waarborgen.

F. Radio (4 jarenplan)

60 Mio

Kwaliteit van de dienstverlening verhogen kan slechts mits een goede communicatie tussen bestuurders en de verkeersleiding. Nu nog worden dagelijks aansluitingen gemist door kleine onvoorziene vertragingen in het verkeer dat steeds maar toeneemt.

Via een goede communicatie kan het aansluitingnemend voertuig gevraagd worden even te wachten, waardoor tientallen reizigers niet verplicht worden om een half uur of een uur te wachten op de volgende rit.

Deze radioverbinding biedt tevens een bijkomende veiligheid in geval van vandalisme, geweld, ziekte en ongevallen. Ook de interventietijd bij technische defecten wordt drastisch verkort.

C. Kontraktuele verplichtingen

13 Mio

H. Prestaties NMVB (4 %)

BIJLAGE 2

SAMENSTELLING STUURGROEP – VERVOERS- EN VERKEERSPLAN

Instelling	Naam	Functie	Adresl.	Postcode	Gemeente
Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer	De heer J. Sauwens		De Meeûssquare 35	1040	Brussel
	De heer J. Peumans	Adjunct-Kabinetschef		1040	Brussel
Ministerie van Openbare Werken	De heer R. De Paepe	Secretaris-generaal	Wetstraat 155	1040	Brussel
	Mevrouw N. de Leyn	Coördinator		1040	Brussel
	De heer S. 'S Heeren	Attaché		1040	Brussel
	De heer R. De Jong	Secretaris		1040	Brussel
Kabinet Kelchtermans	t.a.v. de heer P. Van Looveren		Galileilaan 5	1030	Brussel
	Prof. Dr. G. Allaert	S.S.R.P. - C.S.R.O. - RUG	Krijgslaan	900	Gent
VZW Langzaam Verkeer	De heer J. Zuallazert		Vaartstraat 124	3000	Leuven
	Prof. W. Winkelmans	Prof. Transporteconomie	Middelheimlaan 1	2020	Antwerpen
	De heer ir. A. Vits	Commissie EEG DG 13	Trierstraat 61-63 bur. 3/1	1040	Brussel
	De heer H. Van Wesemael	F-Drive			
	De heer ir. L. Vandieren-donck	Directeur-generaal NMVB	Wetenschappenstraat 14	1040	Brussel
	De heer ir. I.D. Van den Berg	Inspecteur-generaal Bruggen	S. Bolivarlaan 30	1120	Brussel
	De heer G. Steenkiste	en Wegen			
	Mevrouw T. Heyse	Vervoerspecialist	Regentschapsstraat 39	1000	Brussel
		Voorzitter Komino	D. Alcantaralaan 72	9971	Lembeke
			Koning Albertlaan 226	9000	Gent
Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde VZW	De heer R. Poté	Voorzitter	Baasbergstraat 47	1672	Oudenaken
SERV	De heer E. Poelvoorde	Adviseur	Jozef II-straat 12-16	1040	Brussel
AROL	De heer ir. J. Lorent	Hoofd Planologische Dienst	Belliardstraat 14-18	1040	Brussel
Nationale Confederatie van het Bouwbedrijf	De heer E. Jacobs	Transporteconoom	Lombardstraat 34 - 42	1000	Brussel
Vereniging van Belgische Steden en Gemeenten	de heer J. Croonenberghs		Aarlenstraat 53 bus 4	1040	Brussel
UFSIA	Prof. Dr. E. Claessens		Prinsstraat 13	2000	Antwerpen
Vice-Minister en Minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen	De heer P. Cattrysse	Adviseur	Wetstraat 65	1040	Brussel
Generale staf van de rijkswacht	Majoor J. Bergmans	Verkeersdirectie	F. Toussaintstraat 47	1050	Brussel
Ministerie van Verkeerswezen	De heer R. Baelde	Secretaris-generaal	Aarlenstraat 104	1040	Brussel
Instituut voor Stedebouw en Ruimtelijke Ordening	Prof. Dr. L. Albrechts		Celestijnenstraat 131	3030	Heverlee
Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting	De heer G. Cauwberghs	Attaché	Jozef II-straat 30	1040	Brussel
Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie	De heer Clinckers		Jozef II-straat 40	1040	Brussel
	De heer ir. J. Demoen	Directeur-generaal van de Waterwegen	Wetstraat 155	1040	Brussel

BIJLAGE 3
OMZETTINGSTABEL

1989		1990										Krediet	Verkorte artikeltekst
Sec- tor	Artike l (*)	Art.	Alloc.	Art.	Alloc.	Art.	Alloc.	Art.	Alloc.	Art.	Alloc.		
32	13	11.01a	1.8	11.01a	1.8							a 1.8	Medie Minister
		11.02a	65.8	11.02a	61.3							a 61.3	Medden Kabinetpersoneel
		12.06a	16.2	12.06a	17.8							a 17.8	Huur onroerend goed - Kabinet
		12.07a	3.6	12.07a	-							a -	Eerste instellingskosten
		12.19a	9.0	12.19a	10.3							a 10.3	Werkingskosten Kabinet
		74.01a	1.1	74.01a	0.9							a 0.9	Vermogensuitgaven Kabinet
		74.40a	8.6	74.40a	-							a -	Vermogensuitgaven - eerste instelling
13	-	11.03a	-									a 1897.3	Medden vast en stagoedend personeel O.W.
				11.31a	1897.3							a 388.1	Medden personeel andere dan vast en stagoedend O.W.
				11.45a	388.1							a 50.5	Verantwoordelijkheid- en produktiviteitspremie O.W.
				11.70a	50.5							a 38.8	Allerhande tegemoetkomingen aan het personeel O.W.
				11.80a	38.8							a 589.3	Medden vast en stagoedend personeel - Wegenfonds
				11.32a	1589.3							a 11.1	Allerhande tegemoetkomingen personeel - Wegenfonds
				11.71a	11.1							a 367.1	Algemene werkingskosten O.W. + Bruggenbureau
				12.77a	365.1					12.01a	2.0		
												a 107.8	Huur onroerende goederen O.W.
				12.83a	107.8							a 22.0	Huur onroerende goederen Wegenfonds
				12.84a	22.0							a 3.0	Uitzonderlijke uitgaven i.v.m. inrichting O.W.
				12.92a	3.0							a -	Uitzonderlijke uitgaven i.v.m. inrichting Wegenf.
				12.93a	-							a 30.2	Kosten voor studies, onderzoeken, proeven
										12.23a	2.4	a 2.4	

(*) De letter na het artikelnummer in de kolom "Artikel" duidt de kredietsoort aan :

- a : niet gesplitst krediet
- b : vastleggingskrediet
- c : ordonnanceringskrediet

(1) In 1990 vervat in de artikels 11.31, 11.45, 11.70 en 11.80 van de sectie 14.

(2) In 1990 vervat in artikel 12.77 van de sectie 14.

1989			1990													Verkoorte artikeltekst		
Sec- tor	Sec- tie	Artikel Krediet (*)	Sectie 13 Kabinets- uitgaven	Sectie 14 Centrale Diensten	Sectie 81 Waterwegen en Binnenvaart	Sectie 82 Havens, Loodswezen en Zeescheepvaart	Sectie 83 Zee- en riviervater- kering en beheersing	Sectie 84 Wegen	Sectie 85 Gemeensch. vervoer	Sectie 86 Regionale Luchthavens Vliegvelen	Sectie 87 Gebouwen	Sectie 88 Algemene Infrastructuur Verkeersbeleid	Alloc	Art.	Alloc	Art.	Alloc	Krediet
13	-	12.24a 1.6 12.25a(1) 1.3 -a 12.26a 4.5 12.28a 2.4 12.31a 1.0 12.32a(1) 5.0 14.01a 2775.1 14.02a 23.3 14.03a 2298.6 14.04a 242.5 14.05a - 14.06a 6.0 14.07a 1104.0 32.01a 82.5 32.02a - 32.04a 226.4 33.01a 272.6 33.02a 0.1 33.04a 0.1 33.05a 0.1 33.06a 9.6 33.07a 0.1		12.78a 249.2				14.01a 2135.9					1.6	12.24a	1.6			a 1.6
														12.02a	0.7			a 249.2
														12.26a	4.4			a 0.7
														12.28a	1.7			a 4.4
														12.31a	1.0			a 1.7
														12.32a	1.0			a 1.0
														14.01a	24.0			a 2135.9
														14.02a				a 24.0
														14.03a				a 2218.8
														14.04a				a 192.0
														14.05a	16.1			a 16.1
														14.06a				a 6.0
														14.07a				a 925.7
														32.01a				a 125.6
														32.02a				a -
														32.04a				a 226.4
														33.01a	99.2			a 99.2
														33.02a	0.1			a 0.1
														33.04a	0.1			a 0.1
														33.05a	0.1			a 0.1
														33.06a	9.6			a 9.6
														33.07a	0.1			a 0.1
																		Subsidie BELVOTEC

(1) In 1990 vervat in artikel 12.77 van de sectie 14.

[illegible]

1989		1990											
Sec- tor	Artike- liefde (*)	Sec- tie 13	Sec- tie 14	Sec- tie 81	Sec- tie 82	Sec- tie 83	Sec- tie 84	Sec- tie 85	Sec- tie 86	Sec- tie 87	Sec- tie 88	Ver- korte artikeltekst	
		Kabinet- uitgaven	Centrale Dienst	Water- wegen en Binnen- vaart	Havens, Loods- wezen en Zeescheep- vaart	Zee- en rivier- water- kering en beheersing	Wegen	Gemeensch. vervoer	Regionale Luchthavens Vliegvelden	Gebouwen	Algemene Infrastructuur Verkeersbeleid		
		Art. Alloc	Art. Alloc	Art. Alloc	Art. Alloc	Art. Alloc	Art. Alloc	Art. Alloc	Art. Alloc	Art. Alloc	Art. Alloc	Krediet	
13	01.07b 640.0 c 213.3 -b c					01.07b 850.5 c 523.5						b 850.5 c 523.5	
					81.03b - c							b - c -	
	81.04a 77.2 -b c			81.04a 77.2								a 27.2 b 191.3 c 526.6	
12	40 11.03a - 11.04a - 11.05a(1) - 12.01a - 12.02a(2) - 12.03a(2) - 12.05a(2) - 12.06a - 12.07a 4.9 33.01a - -a 74.01a 0.2 11.03a - 11.04a - 12.01a - 12.02a(2) - 12.03a(2) - 12.05a(2) - 12.06a - 12.07a - 12.28a(2) - 12.27a(2) 0.2 22.01a 6508.9 -a		11.30a 124.0 11.44a 24.3 11.61a 2.3 12.76a 6.6 12.82a 0.2 12.91a 0.1 33.04a 3.4 74.04a 0.2 11.30a 124.0 12.76a 6.6 12.82a 0.2 12.91a 0.1						12.21a 4.6 33.02a 0.1			a 124.0 a 24.3 a 2.3 a - a - a - a 0.2 a 0.1 a 4.6 a 0.1 a 3.4 a 0.2 a 124.0 a - a 6.6 a 0.1 a 6886.8 a 58.5	
												Waterbeheersing waterwegen + aankoop/ontelgingen	
												Kredietverlening aan "Mij voor Grond- en industriële ontwikkeling"	
												Voorschot Haven Brussel	
												Huisvesting Ministerie Vlaamse Gemeenschap	
												Medden vast en staatsbond personeel-Verkeerswezen	
												Medden personeel andere dan vast en staatsbond-Vla. Tegenwoordigheden personeel-Verkeerswezen	
												Werkingskosten Verkeerswezen	
												Huur concurrende goederen-Verkeerswezen	
												Uitzonderlijke uitgaven i.v.m. inrichting-Verk. wez.	
												Studies en onderzoeken	
												Schadevergoedingen aan derden-Verkeersbeleid	
												Toelagen sociale dienst-Verkeerswezen	
												Verspreidingskosten-Verkeerswezen	
												Medden vast en staatsbond personeel-Verkeerswezen	
												Tegenwoordigheden personeel-Verkeerswezen	
												Werkingskosten-Verkeerswezen	
												Huur concurrende goederen-Verkeerswezen	
												Uitzonderlijke uitgaven i.v.m. inrichting-Verk. wez.	
												Toelagen M.M.V.B. en M.I.V.'S	
												Tussentijdse regionale luchthavens	

(1) In 1390 vervat in artikel 11.61 van de sectie 14.

(1) In 1990 vervat in artikel 11.61 van de sectie 14.
(2) In 1990 vervat in artikel 12.76 van de sectie 14.

1989				1990											
Sec- tor	Sec- tie	Artikel	Krediet	Sectie 13	Sectie 14	Sectie 81	Sectie 82	Sectie 83	Sectie 84	Sectie 85	Sectie 86	Sectie 87	Sectie 88		
				Kabinets- uitgaven	Centrale Diensten	Waterwegen en Binnenvaart	Havens, Loodswezen en Zeescheepvaart	Zee- en riviervater- kering en beveiliging	Wegen	Gemeensch. vervoer	Regionale luchthavens Vliegvelen	Gebouwen	Algemene Infrastructuur Verkeersbeleid		
				Art. Alloc	Art. Alloc	Art. Alloc	Art. Alloc	Art. Alloc	Art. Alloc	Art. Alloc	Art. Alloc	Art. Alloc	Art. Alloc		
12	51	33.01a	-						33.02a	3.0			33.02	0.1	
		-a	-												
		33.03a	-												
		51.11b	4.9							51.11b	3.7				
		c	4.9							c	3.7				
		51.12a	263.8							51.12a	-				
		74.01a	-												
		81.28b	1411.4							81.28b	1287.1				
		c	546.5							c	993.1				
		81.29b	13.2							81.29b	6.0				
		c	13.2							c	6.0				
		-b	-							81.30b	99.0				
		c	-							c	40.0				
		-a	-							01.01a	14.9				
53		11.03a	-		11.30a	124.0	11.03a	1304.5							
		11.13a(1)	-												
		11.04a(1)	-												
		11.14a(1)	-				11.14a	13.8							
		12.01a	-				12.01a	97.1							
		12.11a(2)	-												
		12.02a(2)	-												
		12.12a(2)	-												
				Verkeersbeleid											
				Schadevergoeding derden-Verkeersbeleid											
				Toelage Vlaamse Stichting Verkeerskunde											
				Signalisatie overwegen tramlijnen											
				Tussenkomst leningslasten vervoersmaatschappijen											
				Vermeensuitgaven											
				B.S.V.											
				Tussenkomst reizigersschuilplaatsen											
				Autobus-snelwegen											
				Tussenkomst kapitaal aanleggen buurtpoortwegen											
				Weden vast en stageband personeel-Verkeerswezen											
				Tegenwoordigheden personeel-Verkeerswezen											
				Werkingskosten-Loodswezen											

(1) In 1990 vervat in artikel 11.03 van de sectie 82.
 (2) In 1990 vervat in artikel 12.01 van de sectie 82.

- (1) In 1990 vervat in artikel 12.01 van de sectie 82.
- (2) In 1990 vervat in artikel 12.06 van de sectie 82.
- (3) In 1990 vervat in artikel 12.91 van de sectie 14.
- (4) In 1990 vervat in artikel 12.40 van de sectie 82.
- (5) In 1990 vervat in artikel 12.41 van de sectie 82.

BIJLAGE 4

STUDIEOPDRACHTEN

1. **Airport** U.K./Groot-Britannië. Doorlichtingsstudie van de Vlaamse Regionale luchthavens kostprijs 2.740.000,- (inclusief B.T.W.)

2. D.H.V. / Nederland 5.950.000,- (excl. B.T.W.)

Eerste fase Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen.
Initiatief meerjarenprogramma

3. **Hay** management Consultants, Brussel 4.980.000,- (excl. B.T.W.). Organisatiestructuur van de nieuwe Vlaamse Vervoersmaatschappij.

BIJLAGE 5

OVERZICHT WAGENPARK — ONGEVALLEN

	Antwerpen	VI. Brabant	Limburg	oost.-Vl.	West.-Vl.	VI. Gewest
Bevolking op 1.1.87	1.585.163	944.429	734.382	1.328.931	1.092.696	5.685.601
Voetuigenpark op 31.12.88	670.103	431.586	312.759	533.598	466.739	2.414.812
Aantal ongevallen in het jaar 1987	10.041	5.370	4.941	8.881	8.080	37.313
Lengte van de rijkswegen in km op 1.1.88	905,0	589,0	1.040,9	1.091,3	1.219,9	4.846,6
Lengte van de autosnelwegen in km op 1.1.88	213,4	190,8	102,2	158,1	171,3	835,8
Op de begroting 1990 vastgestelde bedragen in miljoen frank	1.283	819	894	1.076	1.184	5.286

BIJLAGE 6

VOORZIENINGEN ZACHTE WEGGEBRUIKER

	leefbare doortochten		rijwegen met fietspaden		fietspaden		kruispunten		veiligheids- voorzieningen		beplantingen		geluids- schermen	
	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990
Limburg	139	29	100	29	196	180	144,5	190	22,5	23	20,5	32	56	65
Antwerpen	53	146	85	85	32	93	205	170	—	—	10	—	—	45
Oost-Vlaanderen	152	146	110	155	36	46	79,5	130	18	5	38	25	97,5	86
West-Vlaanderen	91	110	13	60	105	80	93	86	26,5	10	—	12	—	30
	443	660	420	509	459	402	633,5	611	68	142	86,7	84	185,5	286

In 1990 zijn dus in totaal 4,8 miljard frank besteed voor de veiligheid op de weg, waarvan 2,6 miljard aan dit soort projecten of 54,33 %.

In 1989 zijn in totaal 4,3 miljard frank besteed, waarvan 2,2 miljard of 51,16 % aan dit soort projecten.