

VLAAMSE RAAD

ZITTING 1994-1995

29 NOVEMBER 1994

ONTWERP VAN DECREET

houdende de algemene uitgavenbegroting
van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1995

VERSLAG

namens de Commissie voor Openbare Werken en Vervoer
uitgebracht door de heer A. Schellens
aan de Commissie voor Financiën en Begroting

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer E. Beysen.

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

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

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

de heer J. Spinnewyn ;

de heer R. Van Hooland ;

de heer H. Van Dienderen.

Plaatsvervangers :

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

de heren L. Hancké, W. Seeuws, G. Swennen en J. Vande Lanotte ;

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

de heer F. Wymeersch ;

de heer H. Schiltz ;

mevrouw V. Dua.

Zie :

15 (1993-1994)

- Nr. 1 : Ontwerp van decreet + Bijlagen 1 tot XXV
- Nrs. 2 tot 7 : Amendementen
- Nr. 8-A : Verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden en Ambtenarenzaken
- Nr. 8-B : Verslag namens de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden
- Nr. 8-C : Verslag namens de Commissie voor Cultuur
- Nr. 8-D : Verslag namens de Commissie voor Economie, Energie, Landbouw en Werkgelegenheid
- Nr. 8-E : Verslag namens de Commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting
- Nr. 8-F : Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud
- Nr. 8-G : Verslag namens de Commissie voor de Media
- Nr. 8-H : Verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

INHOUDSTAFEL

Blz.

1. BEVOEGDHEDEN VAN T. KELCHTERMANS, VLAAMSE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN, RUIMTELIJKE ORDENING EN BINNENLANDSE AANGELEGENHEDEN	5
A. ALGEMENE BESPREKING	5
1. Inleidende beleidsverklaring van T. Kelchtermans, Vlaams minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden	5
Geïntegreerd beleid inzake openbare werken	5
1.1. De mobiliteitsproblematiek beheersen	5
1.2. Sociaal-economische aspecten van de infrastructuurwerken	7
1.3. Het Vlaams Infrastructuurplan	8
1.4. De Vlaams-Europese Hoofdtransportas	10
1.5. Gevaarlijk financieel tekort	12
1.6. Optimalisatie van het infrastructuurbeleid	14
2. Bespreking	22
B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING	35
1. Programma 63.1 : Wegeninfrastructuur	35
1.1. Inleiding	35
1.1.1. Voorrang voor veiligheid	37
1.1.2. Een consequent doorgevoerd beleid	38
1.1.2.1. De specifieke veiligheidsinitiatieven	38
1.1.2.2. Maatregelen om de verkeershinder te beperken	42
1.1.3. Het rollend 3-jaren programma 1995-1997	43
1.1.4. Het wegenprogramma 1995	44
1.2. Bespreking	49
2. Programma 64.1 Waterwegen en Binnenvaart	51
2.1. Inleiding	51
2.1.1. Beleidsopties	53
2.1.2. Vlaams Infrastructuurplan (VIP)	54
2.1.3. Uitvoering van de beleidsopties	56
2.1.4. Programma waterwegen en binnenvaart 1995	60
2.2. Bespreking	60
3. Programma 64.3 Havens en Maritieme toegangswegen	63
3.1. Inleiding	63
3.1.1. Beleidsopties	64
3.1.2. Uitvoering van de beleidsopties	65
3.1.3. Bijkomende financiële impulsen noodzakelijk	70
3.2. Bespreking	73
4. Programma 64.3 Waterbeheersing	74
4.1. Inleiding	74
4.1.1. Beleidsopties	75
4.1.2. Het Sigma-plan	76
4.1.3. Verzekeren van waterafvoerende functie	76
4.1.4. Beveiliging van de kustzone tegen overstromingen	77
4.1.5. Programma waterbeheersing 1995	78
4.2. Bespreking	79
5. Programma 64.4 : Algemeen Infrastructuur- en scheepvaartbeleid	79
5.1. Beleidsopties	79
5.2. Bespreking	80

	Blz.
C. INDICATIEVE STEMMINGEN	80
BIJLAGEN	
Bijlage 1 : Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW)	81
Bijlage 2 : Vastleggingen – begrotingsjaar 1992-1993-1994 – sector wegen	89
Bijlage 3 : De evolutie van de vastleggingen voor de wegeninfrastructuur	145
Bijlage 4 : OCW werkt aan milieuvriendelijke wegen	147
II. BEVOEGDHEDEN VAN J. SAUWENS, VLAAMSE MINISTER VAN VERKEER, BUITENLANDSE HANDEL EN STAATSHERVORMING	156
A. ALGEMENE BESPREKING	156
1. Overzicht	156
2. Bespreking	156
B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING	161
1. Programma 26.1 : Gebouwen	161
1.1. Inleiding	161
1.2. Bespreking	162
2. Programma 63.2 : Openbaar vervoer	162
2.1. Inleiding	162
2.2. Bespreking	164
3. Programma 63.3 : Regionale luchthavens	169
3.1. Inleiding	169
3.2. Bespreking	170
4. Programma 63.4 : Algemeen infrastructuur- en verkeersbeleid	171
4.1. Inleiding	171
4.2. Bespreking	172
5. Programma 64.2 : Havens, Loodswezen en Zeescheepvaart (partim bevoegdheid)	173
5.1. Inleiding	173
5.2. Bespreking	174
C. STEMMINGEN	174
BIJLAGE	
Bijlage 1 : Alternatief openbaar vervoer bij „De Lijn”	179
Bijlage 2 : Diverse gegevens m.b.t. „De Lijn”	183
Bijlage 3 : De beheersovereenkomst en het strategisch ondernemingsplan van „De Lijn”	187
Bijlage 4 : De Lijn : Investeringsprogramma 1995 + Toelichting	189

DAMES EN HEREN.

De Commissie voor Openbare Werken en Vervoer heeft op haar vergaderingen van 19 en 20 oktober en van 17 november 1994 de haar toebedeelde decreetsartikelen en programma's van de algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 1995 besproken en goedgekeurd.

De bespreking bestaat uit twee delen, met name :

1. de bevoegdheden van T. Kelchtermans, Vlaams minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden ;

II. de bevoegdheden van J. Sauwens, Vlaamse minister voor Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming.

**1. BEVOEGDHEDEN VAN T. KELCHTERMANS,
VLAAMSE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN,
RUIMTELIJKE ORDENING EN BINNENLANDSE
AANGELEGENHEDEN**

A. ALGEMENE BESPREKING

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

Geïntegreerd beleid inzake openbare werken

1 .1. De mobiliteitsproblematiek beheersen

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

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

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

Het algemeen kader betreft :

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

– de verhoging van de kwaliteit van de dienstverlening en de betrokkenheid van de bevolking,

– het verhogen van de veiligheid van de verkeersdeelnemers en het daartoe noodzakelijk onderhoud van het infrastructuureel patrimonium,

- de mogelijkheid tot alternatieve financiering (co-financiering bij nieuwe investeringen,
- de coördinatie van het mobiliteitsbeleid in nationaal en internationaal verband.

De sterke demografische en economische groei van de laatste decennia gekoppeld aan de evolutie inzake ruimtelijke ordening met functiescheiding en gespreid wonen, heeft het verkeer versneld doen toenemen. Ook voor de toekomst moet men een toename van de verplaatsingsbehoefte incalculeren.

Anderzijds moet Vlaanderen moet kunnen blijven beschikken over voldoende binnenlandse en internationale verbindingen om als belangrijk doorvoerland en Europese distributieregio te kunnen blijven fungeren.

Voor de ondersteuning van de realisatie van de globale mobiliteitsvisie van de Vlaamse regering en bijgevolg ter optimalisering van de mobiliteitssturing zijn 5 multimodale vervoers- en verkeersmodellen voor goederen en personen in opmaak (1 per provincie). Deze modellen laten toe beleidsscenario's te evalueren op hun verkeerseffecten (tijdschizon 2000 en 2010). De scenario's bevatten maatregelen op het vlak van het verkeers- en locatiebeleid in een te verwachten socio-economische evolutie, van het prijsbeleid voor het gebruik van het vervoersaanbod en van de verkeersregelgeving.

Medio oktober 1994 start een specifieke studie die, gebaseerd op de multimodale modellen, de road-pricing (het rekeningrijden) in Europese context als verkeersbeleidsmaatregel in Vlaanderen onderzoekt. De resultaten zullen bekend zijn medio 1995 met een uitspraak over de mobiliteitseffecten en financiële aspecten van de road-pricing in Vlaanderen.

De relatie wordt gelegd met de EU-Richtlijn m.b.t. de invulling van heffingsvormen voor het gebruik van de wegeninfrastructuur (o.m. Richtlijn 9095/93/EEG dd. 25.10.1993 ; invoering autowegenvignet als gebruiksrecht in de Benelux, Duitsland en Denemarken vanaf 01.01.1995 ; later geplande heffingsvormen die in technisch en economisch opzicht meer geschikt zijn voor een toerekening van de kosten gebaseerd op het territorialiteitsbeginsel). Ook wordt de relatie gelegd met andere lopende onderzoekopdrachten zoals het onderzoekprogramma CARDME van de Europese Commissie (Europees geconcentreerde actie voor onderzoek inzake vervoersmanagement in Europa, inclusief een veralgemeende realisatie van road-pricing), het onderzoek naar het verplaatsingsgedrag in Vlaanderen, naar de potentialiteiten van de IJzeren Rijn,

Dit globaal mobiliteitsbeleid realiseren is niet evident : er is het probleem van de veiligheid van de weggebruiker, van de leefbaarheid van de omgeving en van de bereikbaarheid, er is de schaarste aan vrije ruimte en aan financiële middelen, er zijn de effecten op het leefmilieu e.d.m. Om de mobiliteitsproblematiek te beheersen is het beleid van de Vlaamse regering gericht op een geïntegreerde aanpak met onder meer volgende prioriteiten en accenten :

* inzake de verkeersinfrastructuur :

- de veiligheid verhogen ;
- de leefbaarheid, de bereikbaarheid en het economisch draagvlak verbeteren ;
- voorrang verlenen aan het onderhoud van de wegen en kunstwerken en aan de voltooiing van de economisch verantwoorde opgestarte projecten ;

- de concurrentiekracht van onze zeehavens versterken ; reschtspersoonlijkheid, een autonoom beheersstructuur en gelijke werkingsvoorwaarden moet hiertoe bijdragen ;

- de maritieme toegankelijkheid van de zeehavens verzekeren ;

- de binnenvaart bevorderen o.m. door inschakeling van gecombineerd vervoer en door de uitbouw van goede verbindingen met het hinterland ;

- de regionale luchthavens stimuleren in hun ontwikkeling.

* inzake de vervoermiddelen :

het ontwikkelen van mobiliteitssturende maatregelen voor het wegvervoer (multimodale studies)

- het gebruik van het gemeenschappelijk en openbaar vervoer en van de fiets stimuleren en het auto-gebruik afremmen ;

- het bevorderen van het gecombineerd goederenvervoer ;

- het realiseren van bedrijfsvervoerplannen voor het woon-werkverkeer ;

- het tot stand brengen van verbindingen met nieuwe industrieterreinen voor het stads en streekvervoer ;

- het spoorwegenbeleid afstemmen op het Vlaams vervoerbeleid ;

* inzake de verplaatsingsbehoefte :

- aandacht voor de ruimtelijke ordening met creatie van ruimtelijke nabijheid (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) ;

- inschakelen van telematica om de verplaatsingsbehoefte te verminderen ;

- de mobiliteitseffecten van bepaalde inplantingen op voorhand bepalen (mobiliteitseffectenrapport).

* inzake de financiering :

- het voeren van een strenge budgettaire discipline ;

- het operationaliseren van het financieel management en van een interne audit ;

- het toewijzen van betrokken inkomsten aan infrastructuur en mobiliteitsverbeterende maatregelen (VIF).

In hoofdstuk 2 wordt het belang van de sector Openbare Werken voor de economie en de tewerkstelling aangegeven. In hoofdstukken 3 tot en met 6 wordt het geïntegreerd geheel van beleidsmaatregelen en initiatieven om genoemde prioriteiten en accenten te realiseren, vanuit de bevoegdheid Openbare Werken, verder toegelicht.

1.2. Sociaal-economische aspecten van de infrastructuurwerken

Internationaal wordt bevestigd dat investeren in infrastructuur belangrijke impulsen geeft aan de economie en de tewerkstelling.

Niet alleen het Europees Witboek voor economische relance, maar ook de ons omringende landen opteren voor een versneld investeringsprogramma inzake infrastructuur. De motivering ten grondslag is het belangrijk tewerkstellingsef-

fect door en tijdens de realisatie van de projecten alsook het structureel afgeleid tewerkstellingseffect door het groot multiplicatoreffect van de transportsector op de andere economische sectoren.

Zowel Nederland, Frankrijk, Duitsland als Engeland ontwikkelden ambitieuze infrastructuurplannen terzake. Nochtans hebben ook deze landen te kampen met krappe financiële overheidsmiddelen.

Vlaanderen mag niet achterblijven, moet zijn positie als distributieregio versterken (betere ontsluiting en toegankelijkheid) en dient de voorwaarden te scheppen voor een aantrekkelijk investeringsklimaat en tewerkstellingsgroei.

Studies geven aan dat aan 2,1 miljoen BEF investering in transportinfrastructuur 1 mensjaar arbeid verbonden is. De cijfers van het federaal Belgisch Planbureau en van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap liggen in dezelfde lijn : voor Openbare Werken in het algemeen betekent elk geïnvesteerd miljard + 420 eenheden tewerkstelling, waarvan 300 directe (bouwsector) en 120 indirecte tewerkstelling (toeleveringsbedrijven).

Deze cijfers voor de sector Openbare Werken geven voor de jaren 1991 tot 1995 volgend tewerkstellingseffect (opgemerkt : in deze cijfers werd het programma 64.2, inclusief Loodswezen, opgenomen en werd het eenmalig bijzonder krediet voor het herstel van de uitzonderlijke stormschade van eind 1993-begin 1994, niet opgenomen).

	Kredieten in miljoenen BEF	Directe tewerkstelling	Indirecte tewerkstelling	Totale tewerkstelling
Algemeen	1.000	295	122	417
1991	25.926,9	7.624	3.152	10.776
1992	27.478,1	8.100	3.364	11.464
1993	29.374	8.665	3.584	12.249
1994	31.050	9.160	3.788	12.948
1995	31.806	9.383	3.880	13.263

Bovendien is er het structureel afgeleid effect : algemeen wordt aangenomen dat elke 40 miljoen BEF investering in transportinfrastructuur op termijn bijkomend aanleiding geeft tot 3 permanente arbeidsplaatsen, m.a.w. elk geïnvesteerd miljard BEF betekent op termijn 75 permanente arbeidsplaatsen.

M.a.w. de investeringen in Openbare Werken in het Vlaamse Gewest voor het jaar 1994 genereren bij benadering 15.277 arbeidsplaatsen, waarvan 12.948 tijdens de uitvoeringsfase (9.160 directe en 3.788 indirecte tewerkstelling) en 2.329 arbeidsplaatsen als duurzaam effect.

Bovendien hebben de investeringen een verhogend effect op de gezinsinkomens en de consumptiebestedingen en bijgevolg op de federale en regionale begrotingen.

De investeringen inzake Openbare Werken van de laatste jaren waren voornamelijk gericht op verkeersveiligheid en -leefbaarheid. Uiteraard hebben het verminderen van het aantal ongevallen en het opvangen van fileproblemen en andere verkeerscongesties ook een gunstig sociaal (en financieel economisch) effect.

1.3. Het Vlaams infrastructuurplan – VIP – voor meer veiligheid en economische slagkracht

Het „Vlaams Infrastructuurplan”, zoals medegedeeld op

23.02.1994 aan de leden van de Vlaamse regering, wil vanuit de sector Openbare Werken een bijdrage leveren in het verzekeren en optimaliseren van de veiligheid van de bevolking en van de economische slagkracht van onze regio.

Het VIP gaat uit, op basis van behoeftenanalyses, van de absolute noodzakelijkheid en derhalve de prioriteit om de infrastructuur in een veilige en verkeersleefbare toestand te houden en van de onderkenning dat investeringen in transportinfrastructuur van primordiaal belang zijn voor de concurrentiekracht, voor een verdere economische ontwikkeling en derhalve voor de creatie van tewerkstelling.

Voor de Europese Unie is het een prioritaire doelstelling de economische relance en de groei van de tewerkstelling te realiseren dankzij de ontwikkeling van de Europese transportpolitiek. In het Witboek voor economische relance van de Europese Commissie is daartoe een verdere impuls gegeven door o.m. te voorzien in de versnelde realisatie van de transeuropese transportnetwerken (TEN'S). Het economisch luik van het VIP (meer specifiek het Strategisch Programma met de realisatie van een Vlaams-Europese hoofdtransportas) ligt volledig in deze lijn.

Het Vlaams Infrastructuurplan – VIP

In dit globaal kader drong een probleemanalyse en een geïntegreerd voorstel van de infrastructurele uitbouw van Vlaanderen zich op. Dit resulteerde in het VIP.

De problemen van de infrastructurele uitbouw van Vlaanderen zijn gekend. Men moet zich bewust zijn van bepaalde evoluties, men moet de concrete repercussies ervan durven onderkennen en men moet de noodzakelijke maatregelen nemen.

Het is binnen dit kader dat de vele projecten, waarover in Vlaanderen wordt gesproken en gestudeerd, waarover protocols worden afgesloten en internationaal wordt onderhandeld, moeten worden gesitueerd.

De uitvoering van dit geïntegreerd en strategisch infrastructuurplan op basis van een financieel businessplan op middellange termijn bevat :

- een Jaarlijks Onvermijdbaar Programma om een minimaal veiligheids- en leefbaarheidsniveau voor de burger te bereiken, om de vrijwaring en instandhouding van het patrimonium te verzekeren en om de afwerking van begonnen projecten van regionaal en lokaal belang te realiseren (32 miljard BEF per jaar : m.n. 16 miljard BEF voor de wegeninfrastructuur ; 8 miljard BEF voor de havens en de maritieme toegangswegen ; 4,1 miljard BEF voor de binnenvaart en 3,7 miljard BEF voor de waterbeheersing) ;

- een Strategisch Programma over 6 jaar (1994-1999) om de veiligheid en leefbaarheid te verhogen, de economische draagkracht voor het Vlaamse Gewest minimaal te verzekeren en begonnen projecten van bovenregionaal belang af te werken. Op deze wijze kan Vlaanderen met een stevige infrastructurele ruggegraat de distributieregio bij uitstek blijven (geactualiseerde behoefte + 100 miljard BEF). De projecten van dit programma moeten operationeel zijn in 2002 ;

- een Streefprogramma om vanaf het jaar 2000 de veiligheid, de leefbaarheid en de economische slagkracht verder te optimaliseren (geactualiseerde behoefte minimum 200 miljard BEF). Hiervan moet ten laatste in 1998 de noodwendigheid en de rendabiliteit zijn aangetoond en de impact op milieu terdege zijn onderzocht.

Het VIP werd voor advies voorgelegd aan de SERV. Een bespreking van het SERV-advies inzake het rollend 3-jaren-programma 1995-1997 voor de wegensector werd opgenomen onder hoofdstuk 3 van de afdeling weginfrastructuur.

1.4. De Vlaams-Europese Hoofdtransportas (de VEH-as) als Transeuropees Netwerk inzake transport (TEN-transport)

Om de veiligheid en de leefbaarheid te verhogen, de internationale bereikbaarheid te verbeteren en het economische draagvlak van Vlaanderen te versterken werd het Strategisch Programma van het VIP vertaald in een Vlaamse hoofdtransportas in Europees perspectief.

Met de VEH-as wil het beleid op geïntegreerde wijze een strategische hoofdinfrastructuur voor wegen- en wagenwegeninfrastructuur realiseren. Hierdoor worden op een coherente wijze, wegen, havens en waterwegen verbonden in een transportcorridor West-Oost (Frankrijk-Vlaanderen-Rhurgebied) en Noord-Zuid (Nederland-Vlaanderen-Frankrijk). Het aangesloten zijn op de Europese netwerken is een belangrijke factor voor de concurrentiekracht van de infrastructuur en voor de optimalisering van de mobiliteit in Vlaanderen.

Daarbij zullen de krachtlijnen, aangegeven in de ontwerpnota „Structuurplan Vlaanderen”, gerealiseerd worden. Deze krachtlijnen worden vertaald in strategische keuzen om de weg naar een duurzame mobiliteit open te houden.

De Vlaams-Europese hoofdtransportas (VEH-as) werd als TEN-project-transport ingediend bij de bevoegde Europese instanties en verantwoord aan de hand van de actieprioriteiten en criteria uit de ontwerp-oriëntatienota van de Europese Commissie (E.C.) inzake de ontwikkeling van het transeuropese transportnetwerk. Hierbij werd rekening gehouden met de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van de TEN uit het voorstel van verordening van de E.C. en met de TEN-selectiecriteria uit de Christophersen-werkgroep.

Bij de positionering van de VEH-as als TEN-project staat het functioneren van de Europese interne markt centraal. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen de centraal gelegen landen en de perifere landen. Deze laatste genieten o.a. van de belangrijke cohesiefondsen voor aansluiting tot de centrale landen. Men mag echter niet uit het oog verliezen dat, door het openen van de binnengrenzen, een extra verkeersdruk van de centraal gelegen landen ontstaat. De bestaande transportmodi voldoen niet meer aan de huidige noden en kunnen uiteraard de toekomstige groei niet meer beantwoorden. Vlaanderen heeft de wens geuit bij de Europese instanties deze centrale overbelaste gebieden ook prioritair te behandelen.

Weginfrastructuur

De VEH-as inzake weginfrastructuur voorziet de realisatie van een hoofdtransportas met aftakkingen, met als doel een Noord-Zuid en Oost-West transportcorridor te verwezenlijken. Deze Vlaamse hoofdtransportas heeft een Europese dimensie : ze verbindt Frankrijk, België, Nederland en Duitsland. Het is de bedoeling op deze hoofdtransportas zo maximaal mogelijk het huidig vrachtverkeer en vooral de toekomstige groei erop af te leiden. Dit wordt bekomen door de weginfrastructuur uit te bouwen, zo dicht mogelijk langs de generatoren van het vrachtverkeer (de attractiepolen zoals de Chunnel, de Franse havens, de havengebieden van Oostende, Gent, Antwerpen en Zeebrugge) en te voorzien in hun onderlinge verbinding. Hierdoor worden de stedelijke

centra (Antwerpen-Brussel-Gent) ontweken en zal er een ontlasting ontstaan op de huidige overbezette verbindingen. Dit moet een betere doorstroming en een grotere verkeersveiligheid verzekeren. Het verkeer zal tegelijkertijd milieuvriendelijker worden. Dit plan verloopt op de bestaande wegenis.

Waterwegeninfrastructuur

De VEH-as inzake de binnenvaart integreert de Nederlandse, Duitse, Franse en Belgische binnenvaartnetten. Aldus ontstaat een gelijkaardige Noord-Zuid en Oost-West corridor als voor de wegen het geval is. De aldus gerealiseerde hoofdtransportas wordt ontsloten naar Zeebrugge en heeft een antenne naar Brussel.

Langsheen deze hoofdtransportas worden intermodale terminals voorzien. Een voorbeeld is Meerhout, gelegen dicht bij de E-313 en langs het Albertkanaal.

De verbinding met de Seine gebeurt via de Bovenschelde en de Leie. De Bovenschelde dient over zijn volledige lengte op 4.000 ton gabariet gebracht te worden, de Leie op 1.350 ton. Het 1.350-ton gabariet richt zich naar de zuivere binnenvaart, hetgeen geldt voor de Leie, en 2.000 tot 9.000 ton gabariet laat toe dat de short-sea-shipping tot diep landinwaarts doordringt.

Het kanaal Brussel-Rupel is de antenne naar Brussel. Ze dient op 9.000 ton-gabariet gebracht te worden.

De renovatie van de Royerssluis te Antwerpen en de verdere modernisering van het Albertkanaal (9.000 ton-gabariet) zijn vereist voor een optimale verbinding tussen de Schelde en de Maas.

De verbinding tussen de Maas en de Rijn kan gebeuren, hetzij via het Nederlands grondgebied (ter hoogte van Born waar een multi-modale terminal aanwezig is), hetzij met ontwijking van dit grondgebied, namelijk via het tracé voorzien in het Transeuropees Netwerk (TEN) van de Europese Unie. De verbinding via Born is korter, goedkoper en in aanleg. Het houdt in dat de vierde sluis van Ternaaien deel zou uitmaken van de MaasRijn verbinding. Het tracé uit het TEN is korter en incorporeert het Luikse bekken in deze vaarverbinding.

Nederland voorziet de verbetering van de Maasroute. Deze werken maken deel uit van de verbinding tussen de Maas en de Rijn indien het tracé via Born zou gekozen worden.

Homogeniteit qua gabariet draagt bij tot de eliminatie van flessenhalzen, optimaliseert de capaciteiten en verhoogt de efficiëntie van de bestaande infrastructuren. Het net kan daardoor rendabeler bevaren worden, zijn veiligheid en betrouwbaarheid verhoogt. Deze investeringen betreffen de optimale combinatie van de verschillende transportmodi met het oog op een duurzame mobiliteit, dragen bij tot de ontwikkeling van inter-modale terminals en houden rekening met het leefmilieu.

Havens

De VEH-as inzake havens beoogt de verbetering van de maritieme toegankelijkheid, van de aanleg van los- en laadplaatsen voor zee- en binnenschepen en van het verkeer binnen de havengebieden.

Zeehavens zijn belangrijke intermodulaire knooppunten. Investerings in havengebieden hebben steeds als effect dat

de intermodulaire overslag bevorderd wordt. De reeds aanwezige infrastructuur in de Vlaamse zeehavens is uitgebreid, maar toch nog onvoldoende : knelpunten bevinden zich nog in de maritieme toegankelijkheid, die moet opgedreven worden voor Zeebrugge tot een diepgang van 50' tot 55', en voor de Schelde de realisatie van de getijgebonden vaart van containerschepen met een diepgang tot 40'. Pas dan zal de reeds aanwezige haveninfrastructuur gerendabiliseerd worden.

De investeringen in zeehavens verstevigen duidelijk de economische competitiviteit van van Noord-West Europa en van het Vlaamse Gewest, dat voor de aan- en uitvoer van goederen voor het grootste gedeelte aangewezen is op overzees transport. De overslagcapaciteit in de Vlaamse Zeehavens, alhoewel nu onderbenut wat betreft afmetingen van zeeschepen, is toch onvoldoende om de te verwachten goedereentoename op te vangen.

Telematica

De investeringen in telematica omvatten : detectie van verkeersparameters, verkeersgeleiding op autosnelwegen met structurele files, veranderlijke signaleringsborden voor omleiding en informatie, toeritdosering, een geïnformatiseerd systeem voor het behandelen van verkeersproblemen en een computernetwerk voor begeleiding van schepen.

Telematica is een onmisbaar en integrerend onderdeel van elke moderne wegen- en waterwegeninfrastructuur.

Deze investeringen optimaliseren het gebruik van de aanwezige infrastructuur. Dankzij een aangepaste snelheid en door minder inhaalmanoeuvres verminderen het aantal incidenten en ongevallen, zodat files vermeden worden. De capaciteit van het wegennet wordt aldus minder aangetast. Verkeersgeleiding verbetert de doorstroming, zodat de globale capaciteit van het wegennet toeneemt. De veiligheid op de wegen en de waterwegen verhoogt als gevolg van de bewaking en de actieve tussenkomsten, bv. automatische melding (informatie aan de gebruiker) van gedetecteerde files. Het vlotter verkeer leidt tot minder verbruik hetgeen het leefmilieu ten goede komt.

1.5. Gevaarlijk financieel tekort

Uit de door de bevoegde administraties doorgevoerde behoeftenanalyse inzake Openbare Werken kan men samenvattend besluiten dat het afgelopen decennium de behoeften aan investeringen voor het verkeerspatrimonium enorm zijn gestegen, terwijl de globale middelen in relatieve zin zijn gedaald, voornamelijk ingevolge de problematiek van de openbare financiën en rekening houdend met de muntontwaarding. Deze toestand is geleidelijk gegroeid : vanuit periodes met hoog investeringsritme in nieuwe infrastructuur parallel met belangrijke debudgetteringen is men in een toestand gekomen van achterstand in de zin van dringend uit te voeren onvermijdelijke investeringen om veiligheids- en instandhoudingsredenen, zowel wat de wegen, de waterwegen als de waterbeheersing betreft, precies in een periode van strikt budgettair beleid met afschaffing van de debudgettering en bijgevolg afremming van de beleidsruimten.

Intussen zijn vele onderdelen van de verkeersinfrastructuur gedegradеerd en aan structurele herstelling en zelfs aan volledige vernieuwing toe. Zelfs de verhoogde financiële ruimte voor Openbare Werken onder deze legislatuur blijkt te klein om de minimaal noodzakelijke investeringsuitgaven voldoen-

de snel op te vangen. Dergelijke toestand tast de infrastructuur steeds meer versneld aan, wat de discrepantie tussen behoeften en middelen zal doen stijgen. Dit zal uiteraard de veiligheid van de burger niet ten goede komen. Er is werkelijk een gevaarlijk tekort aan financiële middelen ontstaan.

De verzekering van een minimum veiligheids- en leefbaarheidsniveau voor de burger en de instandhouding van het patrimonium mogen en kunnen echter niet in vraag worden gesteld en zijn de 1ste prioriteit van het VIP. Het realiseren van het Onvermijdbaar Programma is derhalve een „jaarlijkse must”.

Bij permanente en volledige realisatie van het Jaarlijks Onvermijdbaar Programma én na realisatie van het Strategisch Programma (operationeel in 2002), zal de infrastructuur normaliter goed en voldoende veilig zijn uitgebouwd en kan men op kruissnelheid verder. De lopende multimodale studies kunnen later eventueel nog aangeven dat bijkomende infrastructuur aangewezen is. In die zin bevat het Streefprogramma momenteel enkel watergebonden projecten.

Uit het VIP blijkt echter dat zonder budgettaire bijsturing, verschillende noodzakelijke projecten nooit of niet tijdig zullen uitgevoerd worden. We moeten ons daarvan bewust zijn. We stellen zelfs vast dat de huidige budgetten nauwelijks volstaan om het „Jaarlijks Onvermijdbaar Programma” volledig te financieren.

Eventueel mogelijke nieuwe inkomsten door alternatieve financiering en/of uit het gebruik van de infrastructuur – de „genieter betaalt” principe – (cfr. Europees autowegenvignet, Road Pricing) dienen prioritair dit tekort aan financiële middelen voor het „minimaal noodzakelijke” op te vullen.

Bij ongewijzigd budgettair beleid, m.a.w. bij ontstentenis van de middelen ter financiering van het Strategisch Programma, zullen bepaalde urgente projecten van strategisch en bovenregionaal belang toch in het „huidig” jaarbudget terechtkomen, waardoor dan weer veiligheidsprojecten uit het Onvermijdbaar Programma niet meer of slechts ten dele en met te grote vertraging zullen worden uitgevoerd. Dan ontstaat het gevaar dat men opnieuw, zoals vroeger, een mengeling zal krijgen van uit te voeren projecten, eerder in functie van de middelen en een zich aandienende casuïstiek, dan wel op een geïntegreerde, gecordineerde en accurate wijze. Uiteraard zullen in dat geval de projecten uit het „Streefprogramma” met enkele decennia dienen verschoven.

Finaal gaan we er dan op achteruit, niet alleen inzake veiligheid en leefbaarheid, maar ook op economisch, sociaal en ecologisch vlak.

Het weze herhaald dat de infrastructuurprojecten uit de sector van Openbare Werken een belangrijke stimulerende invloed uitoefenen op de economie en de tewerkstelling en kunnen bijdragen tot een beter leefmilieu. Een geïntegreerd en duurzaam infrastructuurbeleid is m.a.w. „een voorwaarde én een belangrijk middel” tot succes van het economisch, het sociaal beleid en het ecologisch beleid. Bij de operationalisering van de programmaprojecten dient maximaal met deze integratiegedachte en potentiële verrijking door complementariteit rekening te worden gehouden. Bij de financieringsproblematiek inzake infrastructuur dient dan ook de economische, de sociale en de ecologische component ingecalculerd. Een geredelijke financiële ondersteuning vanuit deze beleidssectoren is de logica zelf.

Om op objectieve wijze te kunnen aangeven welke financiële ruimte er voor de infrastructuurprojecten in de toekomst werkelijk kan zijn, werd in augustus 1994 een onder-

zoek gestart naar de mogelijkheden van alternatieve financiering en budgettaire ruimte (zie verder)

Indien men er maatschappelijk van overtuigd is dat veiligheid, leefbaarheid, vrijwaring van het patrimonium en verdere ontwikkeling van de economische draagkracht prioritair zijn en geïntegreerd dienen benaderd te worden, moeten in de onmiddellijke toekomst voldoende financieringsbronnen kunnen ingeschakeld worden om de noodzakelijke budgettaire basis te creëren en te verzekeren.

1.6. Optimalisatie van het infrastructuurbeleid

Sinds het begin van deze legislatuur werden structurele maatregelen ingebouwd om op geïntegreerde, continue en multidisciplinaire wijze het beleid inzake Openbare Werken te optimaliseren en de uitvoering ervan beter te besturen. De fysische programma's worden niet meer, zoals vroeger, beperkt benaderd vanuit een korte termijnvisie, eenzijdig technisch en deels casuïstisch. Tal van vernieuwende ingrepen krijgen nu volop hun effect :

- de meerjarenplanning ;
- het financieel management ;
- de interne audit ;
- overleg en inspraak bij het besluitvormingsproces ;
- degelijke en tijdige informatie en communicatie ;
- doelmatigheid dankzij informatisering ;
- het wegenvignet.

1.6.1. De meerjarenplanning

Bij Openbare Werken loopt de periode „voorontwerpfase tot volledige afwerking en betaling” meestal over verschillende jaren. Het is dan ook evident dat een meerjarenprogrammatie werd uitgewerkt.

Niettegenstaande de annaliteit van de begroting werd een meerjarenplanning met rollend 3-jarenprogramma opgesteld, dat konsekwent wordt aangehouden met een realisatiegraad van nagenoeg 100 %.

Het verzekeren van continuïteit maakt het mogelijk dat naar duidelijke doelstellingen kan gewerkt worden. Dit komt de motivatie van de openbare diensten en een optimale planning voor onze aannemingsbedrijven ten goede. Aldus kan er ook duidelijkheid komen voor de burger van wat wel en niet gerealiseerd zal worden.

Zoals reeds gesteld, worden de meerjarenprogramma's van de diverse subsectoren inzake Openbare Werken geïntegreerd in het Vlaams Infrastructuurplan.

1.6.2. Het financieel management

Binnen de budgettaire discipline moet de inhaaloperatie m.b.t. de verkeersveiligheid en -leefbaarheid maximaal worden verdergezet. Het eigen financieel en budgettair beheer dient derhalve verder geoptimaliseerd te worden.

Het aanhouden en de verdere ontwikkeling van een degelijk financieel management, ondersteund door een kwalitatieve boekhouding, met uitgavenbeperkende maatregelen, striktere financiële opvolging en optimalisering van de betalingsprocedures, moet resulteren in maximale interne kostenreductie en -beheersing.

Daartoe werden volgende initiatieven ontwikkeld en structureel ingebouwd in de beleidsuitvoering :

6.2.1 Het Vlaams Infrastructuurfonds – VIF

Het VIF moet het mogelijk maken de financiering van het infrastructuurbeleid te versoepelen. De opbrengsten uit het beheer van het patrimonium worden rechtstreeks toegewezen aan de noodzakelijke uitgaven om dit patrimonium in stand te houden, te verbeteren en zo mogelijk te verrijken. Het betekent ook een concrete vertaling van het Vlaams Regeerakkoord waarin aan de administraties meer verantwoordelijkheid wordt toegezegd. Inderdaad, het creëren van een directe band tussen uitgaven en inkomsten zal bijdragen tot het beter responsabiliseren van de hele administratie, met een efficiënter exploitatie als gevolg.

Voor alle duidelijkheid weze er aan herinnerd dat het Vlaams Infrastructuurfonds volledig verschilt van het vroegere „Wegenfonds” en dit zowel op het vlak van het beheer, de controle, de financiële techniek als wat het personeelsimpakt betreft. De VIF-formule stemt overeen met de wetgeving op de Rijkscomptabiliteit en de bevoegdheden ter zake werden zowel door het Rekenhof als door de Vlaamse Raad in andere sectoren, inzonderheid leefmilieu (Mina-fonds), aanvaard, na kennisname van en rekening houdend met de adviezen van de Raad van State.

Artikel 58 van het Programmadecreet omschrijft de mogelijke inkomsten van het Vlaams Infrastructuurfonds. Enerzijds is het de bedoeling dat de ontvangsten van het Vlaams Gewest eigen aan of in verband met de bevoegdheidsmateries Openbare Werken en Verkeer, vermeld in artikel 6 § 1, X, 1° t/m 5° van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 ten volle aan het Vlaams Infrastructuurfonds zouden worden toegewezen, behoudens de uitdrukkelijke opgesomde uitzonderingen, inzonderheid wat betreft de gebouwen en aanhorigheden.

Voorbeelden van ontvangsten zijn : de betalingen van schadegevallen, de concessiegelden, de cijnsinningen, de inkomsten uit verkoop of verhuur van grondoverschotten en van onteigende gronden waarop geen werken worden gerealiseerd . . .

Anderzijds worden op afzonderlijke rekening ook ontvangsten voortvloeiend uit overeenkomsten van dienstverlening aan de nationale overheid, wat betreft de douane en de zeevaartpolitie, ten volle aan het Vlaams Infrastructuurfonds toegewezen.

1.6.2.2 Het Financieel-Management-Team – FMT

Het FMT bestaat uit ambtenaren van de administraties Wegeninfrastructuur en Verkeer en Waterinfrastructuur en Zeewezen onder leiding van een Financieel Manager, en wordt gestuurd door een groep o.l.v. de Secretaris-generaal van het Departement LIN. Na goedkeuring van de voorstellen van het team door de Stuurgroep worden deze geïmplementeerd in de uitvoering van het beleid en worden de effecten van de maatregelen geëvalueerd.

Overzicht van de stand van zaken :

- Bepaalde voorstellen van het FMT hebben reeds hun weg naar realisatie gevonden :

- grondbeheer : aanzet tot inventarisatie van voor verkoop vatbare gronden en overdracht voor verdere behandeling aan de Dienst Vermogensbeheer ;

- vergunning en retributies : begeleiding bij de opmaak van de vernieuwde stelsels voor zowel Wegen als Waterwegen ;

- opstelling van uitvoeringsnota's om de doorlooptijden van betalingen te verkorten, een aanvaardbare definitie van o.a. stormschade te bekomen, beslissingen omtrent bufferkredieten te initialiseren ;

- momenteel is een voorstel tot een nieuw stamien van aanrekening van prestaties van de administraties aan derden uitgewerkt ;

- actualisering en informatisering van het stelsel van vergoeding van schadegevallen bij de wegen

@ Het FMT werkt voorts aan een aantal belangrijke projecten, die stilaan hun realisatiefase bereiken :

Verwijlintresten en aanverwante projecten

- de beheersing van de betalingen : cruciale factor daarbij is het permanent kunnen opvolgen van de volledige cyclus. Daartoe worden momenteel maatregelen op niveau pilootproject ingevoerd. Na veralgemening laten deze toe de schuld overal en voortdurend te kennen, vanaf haar ontstaan op de buitendienst, tot en met de uiteindelijke betaling bij de Administratie Algemene Zaken en Financiën. Doelstelling hier is te kunnen ingrijpen waar nodig.

- uitkuisen begunstigde nummers : tegen begin volgend jaar eliminatie van alle overtollige begunstigde nummers, en verbetering door het gebruik van een eenduidig BTW-nummer toe te laten.

- doorlooptijden van vastleggingen en verrekeningen : opmaak van een voorstel om een vaste doorlooptijd op te leggen, of minstens een substantiële verkorting van de huidige werkwijze te bereiken.

- veralgemening van de statistiek van de oorzaken van verwijlintresten die moeten toelaten een juister beeld van de werkelijke oorzaken van vertraging te verkrijgen.

- via de opmaak van een eenduidig projectnummer voor „elk” project de totale kostprijs van het project leren kennen en beheersen. Aldus kan men tevens, d.m.v. optelling, de totale projectkosten van de betrokken afdelingen leren kennen en beheersen.

Beheersing van investeringsprojecten : opstellen van een aanvaardbaar stamien om de doorlooptijd tot voleinding van een investeringsproject in de hand te houden.

Regies AWV : in het kader van de algemene vraag naar „zelf doen” of „uitbesteden”, loopt momenteel een diepgaand onderzoek naar de activiteiten en concurrentiekracht van de regies AWV.

Kostprijs van een aantal type-activiteiten van het departement : de kennis van de kosten, hun samenstelling en de reden van hun ontstaan moet aanleiding kunnen geven tot maatregelen die de efficiëntie en de effectiviteit van uitvoering verhogen.

1.6.2.3 Het onderzoek naar de mogelijkheden van alternatieve financiering en budgettaire ruimte voor de uitvoering van de infrastructuurprojecten.

Zoals reeds gesteld, blijkt uit de behoeftenanalyses dat verder dient gewerkt om voor de infrastructuur een voldoende financiële basis verder op te bouwen. De doelstelling van het in hoofding vermeld onderzoek bestaat erin de mogelijke alternatieve financieringsmechanismen en budgettaire ruimte voor de uitvoering van de infrastructuurprojecten inzake de Openbare Werken (gerelateerd tot het VIP) te evalueren, zodat op duidelijke wijze kan aangegeven worden voor welke typeinvesteringen alternatieve financiering en budgettaire

ruimte mogelijk is, met alle randvoorwaarden en relevante aspecten eraan verbonden. De resultaten worden ingewacht eind november 1994.

Dit onderzoek heeft zowel betrekking op nieuwe infrastructuurprojecten als op bestaande infrastructuur, onderverdeeld in verschillende infrastructuurtypes.

Voor de begeleiding van het onderzoek en de evaluatie van het eindrapport werd een Stuurgroep „Alternatieve Financiering en Budgettaire Ruimte” opgericht onder leiding van de Secretaris-generaal van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur en bestaande uit een vertegenwoordiging van de Inspectie van Financiën, het Departement Algemene Zaken en Financien, het Departement Economie, Werkgelegenheid en Binnenlandse Aangelegenheden, de Algemene Planningsdienst, de Mobiliteitscel van het Departement LIN, de Financieel Manager, de GIMV, de n.v. Policy Research, de V.Z.W. Estarte en het Kabinet.

De besluiten van het eindrapport dienen op objectieve wijze aan te geven welke financiële marge er werkelijk bestaat voor de infrastructuurprojecten. De daaruit aangewezen vormen van middelenverschaffing dienen grondig te worden geanalyseerd en afgewogen, ondermeer t.a.v. de globale beleidsdoelstellingen van de Vlaamse regering en telkens rekening houdend met de globale lastendruk in hoofde van de bevolking en van de bedrijven.

1.6.3. De interne audit

De cel Interne Audit, recent en als eerste opgericht voor de administraties Openbare Werken, moet de integrale kwaliteitszorg optimaliseren en verzekeren.

Naast de basis-dienstverlening inzake infrastructuur aan de bevolking, m.n. het verzekeren van een veilige en leefbare toestand en het aanbieden van rijcomfort, kunnen diverse begeleidende initiatieven het klantgericht optreden versterken. Voorbeelden zijn betere en tijdige informatie- en consultatie-initiatieven voor de bevolking, optimalisering en kwaliteitsverhoging van de uitvoering van de werken.

De auditfunctie kan tevens het strenger uitgavenbeheer en de goede financiële opvolging verder ondersteunen. Op deze wijze moet een hogere kwaliteit en een meerwaarde aan de burger worden aangeboden.

In het kader van de operatie HOOP (Homogene Organisatie- en Ontwikkelingsplannen), werden het financieel management en de interne auditfunctie structureel verankerd. Met het HOOP-project wil het beleid en de beleidsuitvoering komen tot een nieuwe efficiënte organisatiestructuur voor het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Dit houdt o.m. een functionele opsplitsing en een verticale responsabilisering in.

1.6.4. Overleg en inspraak bij het besluitvormingsproces

1.6.4.1 Op lokaal niveau

- De co-financiering met de gemeenten (convenantenbeleid)

Feitelijke bedoeling is de samenwerking en geïntegreerde aanpak tussen de gemeenten, steden en het Vlaamse Gewest, als wegbeheerders, te optimaliseren. Op basis van convenants met de gemeenten en steden kunnen bepaalde infrastructuurprojecten, die de veiligheid ten goede komen, geëfficiëerd en gecofinancierd worden. Aldus kan het infra-

structurele wegenbeleid de aspecten veiligheid en leefbaarheid aanmoedigen en kunnen de mogelijke besparingen de financiering van gelijkaardige projecten aanvullen.

Het Gewest is hierbij bereid specifieke gemeenschappelijke probleempunten inzake verkeersveiligheid weg te werken door prioritair te investeren in de infrastructuur (financiële stimulans) en door het verlenen van technische expertise (logistieke stimulans). De gemeente/stad van haar kant verbindt er zich toe, naast haar specifieke engagementen opgenomen in de convenants, in gemeenteraad te beslissen tot opmaak en gefaseerde realisatie van een Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan waardoor tevens een meerwaarde wordt verschaft aan de veiligheids- en leefbaarheidsinitiatieven die getroffen worden op gewestelijk niveau.

Er werden 4 convenants voorgesteld, m.n. inzake de aanleg van fietspaden, de wegverlichting, de doortochten en het bevorderen van de netheid op de wegen. Tot vandaag hebben reeds een twintigtal gemeenten ingetekend op een of meerdere convenants. De financiële middelen van het Vlaamse Gewest bij deze co-financiering worden beperkt binnen de grenzen van het jaarbudget Openbare Werken.

- De Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen (AVVG) en de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV)

Het beleid ter bevordering van de verkeersveiligheid wordt geadviseerd door de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen (AVVG). Zij heeft als opdracht bepaalde problemen inzake verkeersveiligheid te onderzoeken en oplossingen uit te werken. Daarnaast vervult ze een coördinerende taak, zodat de uniformiteit van de werken in de verschillende provincies wordt bewaard.

Door de groeiende belangstelling voor de verkeersproblematiek en de toename van het verkeer, wordt de AVVG overstelpt met dossiers. Daarom werd beslist dat vanaf 1 mei 1994 de AVVG op centraal niveau zal functioneren met daarnaast per provincie een Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (PCV). Daardoor wordt aan het lokale beleid een ruimere verantwoordelijkheid en beslissingsbevoegdheid inzake verkeersveiligheid gegeven en krijgen een groot aantal dossiers een snellere en meer efficiënte behandeling.

Concreet is de taakomschrijving van de PCV's drievoudig :

- de verkeersveiligheid bevorderen, o.m. voorstellen inzake kruispunten omvormen tot rotondes of fysisch aanpassen ten voordele van voetgangers en fietsers, wijzigingen in het wegbeeld zoals lokale middenbermen, asverschuivingen, uitstulpingen van voetpaden, wegversmallingen, verkeersplateaus, plaatsen van bi-flash-installaties, verlichten van rotondes, aanbrengen van inwendig verlichte signalisatie met uitzondering van richtingssignalisatie, . . . ;

- efficiënter te werk gaan in de afhandeling van dossiers, zo moet er over elk ingediend geval binnen de twee maanden een uitspraak zijn ;

- jaarlijks een evaluatie opmaken van de uitgevoerde verbeteringen en van een vooruitgangrapport voor de minister, samen met voorstellen voor structurele oplossingen.

De PCV vergadert maandelijks met als voorzitter het afdelingshoofd van de buitendienst. De permanente vertegenwoordigers zijn :

- afgevaardigde van de buitendienst en van de Verkeers-technische Dienst van de Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer ;

- afgevaardigde van het plaatselijke Bestuur voor Elektriciteit, Elektronica en Mechanica ;
- afgevaardigde van de plaatselijke Rijkswacht en/of Politie ;
- afgevaardigde van de betrokken gemeente(n) ;
- afgevaardigde van de provincie (enkel wanneer een provincieweg betrokken is) ;
- afgevaardigde van het Belgische Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV).

De PCV's zullen in eerste instantie probleemsituaties behandelen op gewestwegen. De gemeente- en provinciebesturen kunnen echter ook op hun technische bijstand een beroep doen bij het zoeken naar oplossingen voor de problemen, die zich manifesteren op zuiver gemeentelijk of provinciaal vlak. Ook kan de bevolking via de gemeente bij deze Commissie aankloppen.

1.6.4.2 Op regionaal niveau

- Het voorstel van rollend 3-jarenprogramma (exclusief inzake waterbeheersing en binnenvaart) van de hoofdbesturen van de administraties van Openbare Werken wordt voor advies voorgelegd aan de SERV (Wegencommissie, Vlaamse Havencommissie), waarna de bevoegde minister en de Vlaamse regering definitief beslist, mede in het kader van het meerjarenprogramma voor investeringen in het algemeen. Vervolgens wordt het fysisch jaarprogramma opgesteld met invulling van de begrotingsartikelen en de financiering. Het geheel wordt ter informatie aan de SERV medege-deeld.

- Specifiek voor de weginfrastructuur worden de projecten uit de indicatieve jaarprogramma's met sociaal-economisch belang, op intermediair niveau overlegd. De GOM's spelen hierbij een coördinerende rol.

Bij dit overleg worden de provinciale buitendiensten van de bevoegde Administratie nauw betrokken en speelt het hoofdbestuur een (bege)leidende en coördinerende rol. Vervolgens worden de prioriteiten, de grote programma's en de regionale projecten aangeduid en wordt een voorstel van rollend 3-jarenprogramma samen met het hoofdbestuur van de Administratie Weginfrastructuur en Verkeer opge-maakt. Dit meerjarenprogramma wordt voor advies voorge-legd aan de recent opgerichte en multidisciplinair samenge-stelde Wegencommissie die zetelt binnen de schoot van de SERV.

1.6.4.3 Op internationaal, federaal en intergewestelijk vlak

Het beleid Openbare Werken kan en mag zich territoriaal niet isoleren. Vlaanderen is, met zijn typische doorvoerfunc-tie, een belangrijke schakel van een internationale ketting. Dit noodzaakt grensoverschrijdende aandacht en actie. Daar-om wordt op regelmatige basis, zowel internationaal, fede-raal als intergewestelijk overleg gepleegd. Zo ondermeer :

- In het kader van de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur – ICVI wordt op regelmatige basis overlegd tussen het federale en het gewestelijk niveau. Op basis van intergewestelijk overleg worden materies voor-bereid en geanalyseerd, zoals :

- de interimregeling m.b.t. de formalisering van het over-leg tussen het federaal en het gewestelijk niveau met het oog op het beleid inzake verkeer en infrastructuur op federaal en Europees vlak ;

- de concrete betrokkenheid van het Vlaamse Gewest bij alle overlegstructuren, werkzaam op EU- of interstatenni-

veau, inzake het havenbeleid, het transportbeleid . . . op Europees vlak.

- De betrokkenheid van het Vlaamse Gewest voor zijn bevoegdheidsmateries inzake transport in de Europese Ministerraad Transport, met federaal overleg en een assessor-schap in de Europese Raad. De Raad Transport is het orgaan waarin de betrokken ministers van de lidstaten beslissen over de voorstellen van de Europese Commissie, inzake Verkeer en Vervoer, na advies van het Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's en na samenwerking met of medebeslissing van het Europese Parlement.

- De onderhandelingen, intergewestelijk en met de federale regering inzake de invoering en de toewijzing van de opbrengst van het Europees Wegenvignet voor goederenvervoer.

- Het Vlaamse Gewest, op basis van zijn verdragsrechtelijke bevoegdheid, zal de onderhandelingen met Nederland over het verdiepingsprogramma voor de haven van Antwerpen opvoeren.

1.6.5. Degelijke en tijdige informatie en communicatie

1.6.5.1. Aan de Vlaamse Raad

Het rollend 3-jarenprogramma per subsector van Openbare Werken heeft een sleutelfunctie :

- het moet de relevante elementen bevatten voor de tenuitvoerlegging van het beleid : de omschrijving van de projecten met de nodige financiering ervan ; het is derhalve een beleidsinstrument ;

- het moet ook toelaten, als beheersinstrument, de evolutie van de projecten te toetsen aan de vooropgestelde doelstellingen.

Sinds de aanvang van deze legislatuur zijn de concrete projecten van een bepaald programmajaar uit de 3-jarenprogramma's gekend in de loop van de maand oktober, voorafgaand aan het betreffend programmajaar. De Vlaamse Raad heeft dus nu ten volle en tijdig de mogelijkheid kennis te nemen, de evolutie van de projecten te toetsen aan de doelstellingen en het verdere proces te begeleiden en op te volgen.

1.6.5.2 Aan de burger-weggebruiker

- de Wegenkrant :

De inhaaloperatie voor meer veiligheid en beter onderhoud van de wegeninfrastructuur, die vanaf 1992 werd aangekondigd, is nu volop bezig en zal zich noodzakelijkerwijze nog uitstrekken over verschillende maanden en jaren op vele plaatsen. Om de weggebruiker tijdig op de hoogte te houden van de wegwerkzaamheden en van de redenen van de werken, verschijnt om het kwartaal de wegenwerkenkrant. Deze geeft een overzicht van alle belangrijke werken voor de komende periode op de autosnelwegen en de andere gewestwegen, met uitleg over de duur van de werkzaamheden en het nut ervan. De krant wordt verspreid in bedrijven, gemeentehuizen, bibliotheken, autoclubs, enz. en is voor iedereen gratis verkrijgbaar via benzinestations en wegrestaurants.

- de Vlaamse Wegentelefoon 0800-12266 :

In september 1992 werd de Vlaamse Wegentelefoon geïnstalleerd. Bedoeling van dit initiatief is de weggebruiker nauwer te betrekken bij het beheer en het onderhoud van de

gewestwegen. Elkeen kan via de Vlaamse Wegentelefoon gratis aan de overheid doorgeven waar er iets schort aan het wegnnet en de infrastructuur, welke suggesties kunnen leiden tot welke oplossingen, enz. Na 1 jaar werden meer dan 3.000 oproepen geregistreerd. Bij de lancering van de Wegentelefoon en onlangs bij het door Belgacom gewijzigde nummer werden diverse informatie-initiatieven genomen om het nummer kenbaar te maken.

- de Communicatie-cel :

De informatie aan de weggebruiker kan nog verder verbeteren. Daarom zal een communicatie-ambtenaar worden aangesteld met als bijzondere opdracht het tot stand brengen en het begeleiden van tijdige en accurate informatie aan de verkeersdeelnemers (aankondigingen, werfsignalisatie, . . .).

Zo ook dient ervoor gezorgd dat de aannemer en de betrokken ingenieur van Openbare Werken de werven leiden vanuit een „breed perspectief” en niet louter vanuit het technisch aspect. Het management van de gehele werf met onder meer zijn weerslag op de verkeersafwikkeling moet telkens worden ingecalculeerd.

1.6.6. Doelmatigheid dankzij informatisering

Een aantal uitvoeringsprocedures verliepen tot voor kort door gebrek aan informatisering, niet optimaal : de boekhouding, de financiële opvolging, geldvoorschotten, betalingen, verkeerstellingen, ongevallen met schade aan het openbaar domein, onteigeningen, personeelsbestand, meldingen winterdienst, stockbeheer magazijnen, opmetingen en tekenwerk, opname en controle van uitgevoerde werken, bomenbestand. Het opstellen van verschillende inventarissen en het verzamelen van statistische gegevens, noodzakelijk voor de beleidsvoorbereiding en -uitvoering, dient vlotter te verlopen (ondermeer inventarissen van de onteigeningen, van de grondoverschotten, van de meerwerken, van de verwijlintresten, de inventarisatie en de statistiek inzake bruggencontrole).

De Wegenadministratie dient derhalve voldoende geautomatiseerd te worden. De verbinding met het COI (Centrum voor Overheidsinformatie) moet verbeterd en het netwerk tussen kabinetten, hoofdbesturen en buitendiensten moet verder geoperationaliseerd worden. Daartoe zal de informatisering van de diensten van de Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer en van de Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen in 1995 verder gezet worden, en dit op alle bestuurlijke niveaus (hoofdbestuur te Brussel, provinciale directie, regie, district, enz.. .).

Deze informatisering heeft betrekking op het ganse takenpakket van de betrokken diensten m.b.t. de openbare infrastructuur zowel op het vlak van de beleidsvoorbereiding en de beleidsuitvoering als op het vlak van de interne en externe werkorganisatie, dienstverlening en voorlichting :

- opstelling van meerjarenplanning en jaarprogramma's inzake investerings en onderhoudswerken voor de infrastructuur ;

- technische studies, berekeningen en ontwerpen, met inbegrip van de opstelling van kosten-baten-nota's, bestekken, uitvoeringsplannen, meetstaten, enz . . . of, indien deze taken werden uitbesteed, van het nazicht en/of verbetering van de voorstellen terzake van de privé-studiebureaus ;

- organisatie, opvolging en controle van de overheidsopdrachten (werken, leveringen en diensten) die inzake deze infrastructuur aan privé-bedrijven worden uitbesteed ;

- permanent beheer, controle en onderhoud van de openbare infrastructuur ;

- organisatie en opvolging van het gebruik van de openbare infrastructuur ten behoeve van personen- en goederenverkeer en de afstemming ervan op andere verkeersmodi.

Met het oog op de verbetering van de effectiviteit, de efficiëntie, de kostenbeheersing en klantengerichtheid worden de bestuurlijke taken steeds meer ondersteund door informatiesystemen. Daarbij zal verder gebruik gemaakt worden van de meest diverse componenten van de hedendaagse informaticatechnologie ; het betreft hardware, software en digitale informatie die gebruikt worden voor een grote waaier van administratieve en technische toepassingen die de verwerking inhouden van alfanumerische en grafische gegevens.

In 1995 zal bijzondere aandacht gaan naar de uitbouw van lokale en interlokale netwerken (LAN en WAN) waarbij nagenoeg alle opgestelde Unix-servers, CAD-werkstations, Xterminals en MSdos-pc's uitgerust met diverse randapparaten (printers, plotters, scanners, digitizers), softwareproducten (pakketsoftware en maatsoftware) d.m.v. passende communicatiecomponenten onderling zullen verbonden worden.

Door de betere onderlinge communicatie, een gevolg van de versnelde uitwisseling van actuele informatie via deze netwerken, zullen de betrokken diensten nog doelmatiger kunnen functioneren als onderdelen van een nog meer gecoördineerd en geïntegreerd geheel.

1.6.7. Het Wegenvignet

Vlaanderen schreef zich in in het voorstel van de EG-Commissie tot invoering van een Europees wegenvignet voor goederenvervoer. Aan de basis ligt de toepassing van het principe „de genietser betaalt” zoals reeds vermeld in de beleidsnota „Vlaanderen in Beweging” van april 1992 ; m.n. het dekken van de door de gebruikers van het wegnnet veroorzaakte investerings- en onderhoudskosten via de invoering van rechten voor het gebruik van deze wegeninfrastructuur. De Vlaamse regering heeft op 22 juni 1994 een ontwerp van decreet goedgekeurd houdende de goedkeuring van een samenwerkingsakkoord tussen de 3 Gewesten inzake de invoering van een gebruiksrecht op bepaalde gewestwegen. De opbrengst van het wegenvignet en de toewijziging ervan is een gewestelijke bevoegdheid.

De federale ministerraad heeft daarentegen op 15 juli 1994 een wetsontwerp goedgekeurd waarbij het wegenvignet als een belasting wordt ingesteld en waarbij de opbrengst de federale overheid toekomt.

Op 14 oktober 1994 heeft de Vlaamse regering de discussie op het Overlegcomité Regering Executieven gebracht, al waar zij een belangen- en bevoegdheidsconflict heeft opgeworpen.

2. Bespreking

Voorafgaandelijk worden door een paar leden inlichtingen gevraagd die als bijlage bij dit verslag zullen verschijnen.

De heer H. De Seranno wil een overzicht van de vastleggingen van de voorbije jaren en dit in vergelijking met de voor 1992, 1993 en 1994 meegedeelde 3-jarenprogramma's (cf. bijlage 2).

Verder zou het interessant zijn een nota over het OCW, met een activiteitenverslag, (in bijlage 1) bij het verslag te publiceren.

De minister legt tevens het investeringsprogramma voor de wegen voor 1995 ter tafel, samen met het driejarenprogramma tot 1997. Gezien de omvang van het stuk ligt het voor niet-leden van de Commissie ter inzage op het secretariaat.

De heer J. De Mol zal op verzoek aan de minister geen vragen stellen over het autowegenvignet, maar wil weten op welke datum de in de beleidsnota meegedeelde stand van zaken slaat.

De mededeling over het autowegenvignet betreft de stand van zaken op 12 oktober jl.

De heer J. Leclercq heeft uit deskundige hoek vernomen dat bij een economische groei van 1 % er 1,4 % auto's bij zouden komen. We staan nu terug voor een economische groei en derhalve worden we wellicht geconfronteerd met een aangroei van het wagenbestand met alle gevolgen van dien (files, milieuvervuiling). Het betrokken lid meent dat hiertegenover toch wel een strategie moet worden ontwikkeld en zou ter zake graag het standpunt van de minister vernemen.

De heer V. Vautmans stelt vast dat de meeste doelstellingen vervat in de voorgelegde documenten van de minister, een herhaling zijn van deze van de vorige jaren. Er is vooral sprake van de doelstelling van globale beheersing van de mobiliteitsproblematiek, maar spreker vindt daarover niet veel terug en ook niet van de coördinatie met andere vervoersmodi, wat nochtans volgens spreker een van de voornaamste voorwaarden is om tot mobiliteitsbeheersing te komen. Op dit vlak wordt geen enkele vooruitgang gemaakt, en de coördinatie met de NMBS bijvoorbeeld hangt niet van de minister alleen af, maar ondanks aandringen van het lid is de vooruitgang op dat vlak minimaal of onbestaande.

Verder heeft spreker veel respect voor de door de minister geformuleerde doelstellingen als veiligheid, inhalen van de achterstand inzake onderhoud, en convenanten met de gemeenten, maar hoever staat men daar in feite mee.

We moeten vaststellen dat de Vlaamse overheid onvoldoende middelen heeft om levensnoodzakelijke investeringen te verrichten en dat zou ons in de toekomst wel eens zeer zuur kunnen opbreken. Spreker meent ook dat de nage-noemde wonderremedie voor onderhoud en netheid van de wegen via sponsoring, toch ook niet van de grond komt. Hij zou willen weten wat dit initiatief qua resultaat heeft opgeleverd.

Verder wil het lid weten wie er besprekingen of onderhandelingen voert over het rekening rijden en binnen welke marges. De bedoeling van de vraag is om een klaar inzicht te krijgen over dit moeilijke probleem.

Wat verder het onderhoud betreft wenst spreker de minister te feliciteren voor de toch wel merkbare inspanningen inzake onderhoud maar spijtig genoeg gebeurt dit vaak in dezelfde omgeving tegelijkertijd en door diverse overheden, en daarvan draagt vooral de betrokken industrie de schadelijke gevolgen. Spreker geeft voorbeelden in de omgeving van het industriegebied in Geel-punt. Er zou dus een betere coördinatie moeten komen voor de timing van de werken en dit vooral wat betreft de timing indien het werken in dezelfde omgeving betreft.

Wat de alternatieve financiering betreft gaat het lid akkoord om het debat over de alternatieve financiering uit te stellen naar later, maar graag zou hij er dan een timing op kunnen plakken.

Spreker vindt het ook spijtig – en dat blijkt ook uit de documenten die de overheid publiceert – dat men voortgaat met de automobilist de schuld te geven van alle problemen inzake mobiliteit, en dat de overheid steeds dezelfde categorie van weggebruikers, namelijk de autogebruikers, sanctioneert en hen veel doet betalen in de hoop dat ze hun wagen thuislaten. Het lid vreest dat men andere maatregelen zal moeten nemen om de zogenaamde mobiliteits honger van de huidige mens te stillen en om tot een belonend beleid te komen in plaats van een sanctionerend, maar daar wordt heel weinig werk van gemaakt.

Over het algemeen infrastructuur- en verkeersbeleid worden heel wat kredieten uitgetrokken voor studieopdrachten. Worden die studies opgemaakt door externe studiebureau's of is de administratie van openbare werken zelf niet beter bevoegd en uitgerust om dit te doen? Spreker wenst ook te weten voor welke bureau's en voor welke publikaties deze kredieten bestemd zijn.

De heer J. Ansoms begint zijn uiteenzetting met een aantal positieve zaken in het beleid aan te stippen, zoals de trendbreuk in het beleid die blijkt uit o.m. het werken met rollende driejarenprogramma's die het mogelijk maakt dat de geplande werken worden uitgevoerd, de inhaalbeweging met betrekking tot het onderhoud van de wegen, de verhoogde inspanningen voor doortochten en fietspaden.

Globaal gezien heeft spreker een bedenking bij het SERV advies, dat meldt dat de Wegencommissie tevreden zou zijn over de gekozen projecten, maar wel opmerkt dat er voor dit programma een onvoldoende verkeerskundige verantwoording gegeven wordt. Het blijft een pure opsomming van projecten, met daaraan gekoppeld een financiële raming.

Voor de Wegencommissie van de SERV moest het eigenlijke driejarenprogramma voorafgegaan worden getoetst aan een zestal principes.

Dit is wel een fundamentele vaststelling. Het rollend driejarenprogramma kan verkeerskundig niet verantwoord worden. Dit moet helemaal niet aan de verantwoordelijke minister verweten worden. Het verkeerskundig inzicht bijbrengen aan een administratie, die eenzijdig is samengesteld uit ingenieurs, is een werk van lange adem.

Hier wordt echter wel de grote behoefte blootgelegd aan verkeerskundige opleiding, bijscholing en permanente vorming. Een betere concrete verantwoording voor het amendement dat spreker zal indienen m.b.t. de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, kan men zich niet indenken.

In verband met de Vlaams-Europese transportas, heeft spreker verder de indruk dat Wegencommissie van de SERV helemaal niet overtuigd is van de betekenis die Openbare Werken geeft aan de Vlaams-Europese transportas. Vooral waar er nieuwe stukken autosnelweg moeten worden aangelegd in Vlaanderen om deze as te voltooien (West-Vlaanderen) kan men daar dus vragen bij stellen.

Er zijn bij de noodzaak van deze as, of althans van sommige gedeelten ervan, toch heel wat kritische vragen te stellen, aldus spreker die verwijst naar het pleidooi van de SERV die zegt: „Gelet op de omvang van het project en de omvangrijke budgettaire weerslag ervan, dient het strategisch

belang en de bijdrage tot de oplossing van de congestieproblematiek voldoende bewezen zijn. Dat is op het ogenblik niet het geval” (SERV-advies, blz. 19). Dus moet men alle beslissingen inzake mobiliteit, met betrekking tot files, aanleg nieuwe wegen e.d.m. vooraf eerst door degelijk en gefundeerd verkeersonderzoek laten afwegen.

In verband met zijn standpunt over onbemande camera's wenst spreker de minister geluk maar heeft toch twee opmerkingen :

a. De minister moet ervoor opletten dat hij over onbemande camera's geen eenzijdig beeld verspreidt. Nu reeds is bij de publieke opinie de mening algemeen verspreid dat zulke camera's alleen maar nodig zijn bij rode lichten. Welnu, slechts in 5 % van de P.V.'s over letselongevallen is er sprake van door een rood licht te rijden, tegenover bijvoorbeeld ongeveer 25 % van de P.V.'s die spreken over overtreding van één of andere voorrangsregel. De voorrangsregel is niet zo spectaculair als het rode licht, maar uit de feiten blijkt dat het niet-naleven ervan meer letselongevallen veroorzaakt dan het door het rood licht rijden.

b. Als minister Di Rupo of de senaatscommissie toch op één of andere manier de zaak voor zich blijft uitschuiven, dan mag de minister niet aarzelen om, samen met zijn collega Sauwens, een duidelijk signaal te geven in de eerstvolgende Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur en er op aandringen dat die camera's worden geplaatst.

Inzake de rotondes heeft de minister aangekondigd dat op gevaarlijke kruispunten in principe voorrang gegeven zou worden aan de herinrichting van het kruispunt tot rotonde in plaats van de uitrusting van het kruispunt met driekleurige verkeerslichten.

De aanleg van rotondes vraagt heel wat verkeerskundige know-how. Het verkeerskundig denken rond rotondes evolueert snel in het buitenland. Het is dan ook nodig om op de hoogte te blijven van deze know-how, zeker ook omdat bepaalde concepten van rotondes de veiligheid van voetgangers en fietsers zeker niet zouden bevorderen.

Bij de bespreking van de Vlaamse begroting 1994 in de plenaire vergadering van de Vlaamse Raad heeft spreker vanuit de CVP-fractie daarom voorgesteld, om een pilootprojectenprogramma inzake rotondes op te starten, dat begeleid zou worden door de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde. De minister heeft daar toen zeer positief op gereageerd. Spreker vraagt dat ook daaromtrent daadwerkelijk ook iets wordt ondernomen.

Het fietspadenbeleid evolueert in gunstige zin, aldus hetzelfde lid, die de minister steunt in deerschikking van de kredieten dienaangaande.

1. Het is verder interessant om te weten hoeveel kilometer gewestweg in de begroting 1995 ingeschreven zal worden voor vrijliggende of opstaande fietspaden. Tot nu toe heeft de minister altijd het aantal kilometer fietspad aangegeven. Dat wekt echter verwarring : want uit het antwoord op twee schriftelijke vragen hierover bleek dat fietspaden langs twee kanten van de rijbaan dubbel getelde worden : als een weg 5 km lang is, en hij wordt langs beide zijden voorzien van vrijliggende of opstaande fietspaden, dan spreekt de minister van 10 km fietspad. Dat geeft een vertekend beeld, zeker ten aanzien van het aantal kilometer gewestweg (ongeveer 2.500 km) dat nog geen fietspaden heeft. Spreker dringt aan op duidelijkheid in deze statistieken.

2. Alhoewel fietspaden belangrijk zijn voor de veiligheid van het fietsverkeer, zijn zij toch niet „alfa en omega” voor deze weggebruikers. De statistieken wijzen uit dat slechts 20 % van de fietsslachtoffers valt langs een weg zonder fietspaden, tegen 80 % op oversteekplaatsen en kruispunten (fietspad of niet maakt op deze plaatsen niets uit).

Het gewestelijk en gemeentelijk beleid inzake openbare werken en verkeer moeten daaruit hun conclusies trekken. We moeten aandacht blijven geven aan fietspaden, maar het fietspadenbeleid moet een onderdeel zijn van een beleid inzake fietsroutenetwerken, waarin ook de gevaarlijke kruispunten of oversteekplaatsen beveiligd zijn. Dit werk kan maar gebeuren in een vlotte samenwerking tussen de verschillende wegbeheerders. De fietsconvenant met de gemeenten moet in dat opzicht zonodig opnieuw geformuleerd worden.

Spreker heeft het vervolgens over de plannen van Di Rupo over de maximumsnelheden.

Terwijl niemand terzake echt vragende partij was, heeft verkeersminister Di Rupo de idee gelanceerd om de maximumsnelheden op onze wegen aan te passen :

- 130 km per uur op autosnelwegen, en 110 km per uur bij regenweer ;

- 30 km per uur in het hart van historische bebouwde kommen.

Het Vlaams Gewest is bij deze materie betrokken

- a) via de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur ;

- b) via het advies dat de Gewesten moeten uitbrengen over maatregelen inzake verkeersreglementering.

Namens zijn fractie vraagt de heer J. Ansoms de ministers Kelchtermans en Sauwens en heel de Vlaamse regering om zeer terughoudend te reageren op de plannen van de federale minister om de maximumsnelheid aan te passen tot 130 km./u. en dit om twee reeksen van argumenten :

- a) omwille van de Europese context

Sinds het verdrag van Maastricht is de verkeersveiligheid ook een doelstelling van de Europese Unie. Dat betekent dat er ook Europese richtlijnen kunnen komen omtrent de maximumsnelheden (desnoods tegen het verzet van Duitsland in, omdat er geen consensus meer vereist is voor het uitvaardigen van richtlijnen).

Op dit ogenblik hebben 9 op 12 landen in de Europese Unie een maximumsnelheid op autosnelwegen van 120 km per uur. Als er in de komende jaren een Europese richtlijn komt, kan men zich voorstellen dat deze eerder 120 km per uur zal zijn dan 130 km per uur.

De vraag is dan ook om het zinvol is om, in deze Europese context, opeens te gaan afwijken van een meerderheid van lidstaten van de Europese Unie, te meer daar 120 km per uur als maximumsnelheid meer voorstanders kent bij verkeersdeskundigen. Zo pleit de „European Transport Safety Council” (een orgaan dat een aantal verkeerskundige instellingen en instituten van verschillende Europese landen groepeerd) voor een Europese harmonisering naar 120 km per uur of minder.

- b) om inhoudelijke redenen

Betreffende de verhoging tot 130 km per uur heeft het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid berekend dat

een verhoging van de reële snelheid met 1 km per uur op de autosnelwegen het aantal doden op de autosnelwegen met 1 % zal doen stijgen. Getalsmatig uitgedrukt : een snelheidsverhoging met 10 km per uur zou jaarlijks 20 doden meer dan nu tot gevolg hebben. In de Verenigde Staten bijvoorbeeld werd sinds 1987 voor de staten de mogelijkheid geschapen om de maximumsnelheid te verhogen van 55 mijl per uur naar 65 mijl per uur. Ongevallenstudies hebben uitgemakt dat in de staten, waar de limiet werd opgetrokken, het aantal verkeersdoden een jaar later met 15 % gestegen was.

Het is aldus het lid, derhalve niet aangeraden om de maximumsnelheid op de autosnelwegen op te trekken tot 130 km per uur.

Betreffende de verlaging tot 110 km per uur is in principe een aanpassing van de toegelaten snelheid aan de omstandigheden (met behoud van een algemene maximumgrens) een goede zaak. In bepaalde omstandigheden kan 120 km per uur op de autosnelweg gevaarlijk zijn (bijvoorbeeld mist, regenweer, ringwegen met veel op- en afritten, grote verkeersdrukte..).

Spreker is evenwel niet van mening dat de aanpassing van de maximumsnelheid aan bepaalde omstandigheden bewerkt moet worden door een constante prikkeling van het attentieniveau van de bestuurders. Die prikkeling moet gebeuren met elektronisch oplichtende snelheidsborden, die met hun knipperen een aangepaste maximumsnelheid aangeven.

Namens zijn fractie dringt spreker er bij de minister op aan dat deze variabele maximumsnelheden niet opgenomen worden als algemene regel in het verkeersreglement, maar wel door gewestelijke investeringen in elektronica. Voor de controle op de naleving moeten onbemande camera's verbonden worden met deze elektronisch werkende snelheidsborden. Hoe dan ook de variabele snelheden moeten, om veiligheidsredenen, een Vlaamse aangelegenheid blijven.

De snelheidsbeperking tot 30 km per uur in dorps- en stadskernen tenslotte, is een positieve zaak, op voorwaarde weliswaar dat deze gebieden, ook inzake infrastructuur, dermate ingericht worden dat het onmogelijk wordt om hogere snelheden te praktiseren.

In verband met het doortochtenbeleid feliciteert spreker de minister met het gevoerde beleid. Er is echter ondertussen wel een probleem gerezen. Openbare Werken heeft met de beste bedoelingen het doortochtenbeleid gedecentraliseerd naar de buitendiensten. De vroegere coördinatiecommissie heeft geen bevoegdheid meer om de kwaliteit van de projecten te bewaken.

Dit stelt problemen omdat er een onvoldoende beleidsmatig kader is meegegeven aan de buitendiensten. Er zijn dan ook geen objectief-prioritaire doortochten (op basis van objectieve criteria geselecteerd).

Het gezamenlijk beleid van de departementen Openbare Werken en Ruimtelijke Ordening kent de voetgangers eigenlijk onvoldoende, niettegenstaande het doortochtenprogramma' dat de voetgangers meer kansen moet geven.

Typische en voor de voetgangers zeer nadelige voorbeelden daarvan zijn

- een lange onbeschermd oversteeklengte (met enkel een zebrapad) ;
- zeer korte groen licht-fazen bij verkeerslichten. Vooral bejaarden en gehandicapten zijn daarvan slachtoffer

— marginalisering van de voetganger op smalle voetpaden, die vol gepoot zijn met palen van verkeerslichten, verkeersborden, wegwijzers, kastjes voor allerlei nutsvoorzieningen, parkeermeters enz. Hierdoor worden bijvoorbeeld gehandicapten in hun rolwagens en moeders met hun kindervagens verplicht om de drukke rijbaan op te gaan.

Nu de bevoegdheden „Openbare Werken” en „Ruimtelijke Ordening” in de handen zijn van één minister, is dat een unieke kans om deze problematiek aan te pakken.

Spreker vraagt tenslotte ook aandacht voor de problematiek van de stationsomgevingen. Hij heeft daarover enkele maanden geleden nog een voorstel van resolutie ingediend.

Waar stationsomgevingen kunnen, door vernieuwing en herwaardering een sleutelrol spelen in de herwaardering van het openbaar vervoer en van het stedelijk wonen. De ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen is evenzeer verantwoordelijk voor de achteruitgang van het openbaar vervoer als de NMBS en de overheid in het algemeen (met het autovriendelijk beleid van de voorbije decennia).

In zijn beleidsnota „Vlaanderen in Beweging” heeft de minister van Ruimtelijke Ordening experimentele projecten in het vooruitzicht gesteld inzake herwaardering van stationsomgevingen.

Spreker vraagt dat hier onverwijld werk wordt van gemaakt en dat de minister terzake een voortrekkersrol speelt, en het begin van het werk dat door de Koning Boudewijnstichting gepresteerd, verder te zetten.

De heer J. De Seranno stelt vervolgens een aantal algemene vragen.

Op pagina 13 van de beleidsnota wordt meegedeeld dat de middelen in relatieve zin zijn gedaald. Daar zullen wel cijfers en grafieken achter zitten. Welke zijn die cijfers? De oorzaak lijkt voor spreker te vinden in de compensatiekredieten voor Wallonië. Op het einde van de jaren '70, die verleend zijn omwille van de grote investeringen in de Vlaamse havens en waterwegen. Deze verdeling heeft dan gediend als basis voor de verdeelsleutels van openbare werken van de drie gewesten en Vlaanderen heeft dus voor de wegen een kleine bruidsschat meegebracht na de grondwetsherziening van 1988.

Vervolgens wil spreker weten welke de multi-modale studies zijn die werkelijk worden uitgevoerd, want al te vaak wordt daarvan gewag gemaakt zonder dat de volksvertegenwoordigers precies weten waar het om gaat. Gevraagd wordt dus een precies en volledig overzicht van al de op stapel staande of uitgevoerde studies, inbegrepen de kostprijs.

In verband met de rotondes, die thans meer en meer worden aangelegd laat de heer J. De Seranno kritische geluiden horen: In bepaalde gevallen is hij daar zelfs tegenstander van, wanneer er namelijk te weinig ruimte is om de goede afwikkeling mogelijk te maken en wanneer er in de onmiddellijke nabijheid van de rotonde afritten of opritten naar winkelcentra, bedrijven e.d.m. zijn aangelegd. Dat veroorzaakt vermenging van verkeersstromen met compleet andere bestemmingen en vrij vlug treedt congestie op.

In Frankrijk heeft men de ronde punten los gelegd van de aansluitingen e.d.m. zodat alle aandacht naar het rond punt kan gaan.

Een ander probleem betreft dat van de aansluitingscomplexen op de autosnelwegen. De nabijheid van industriezones, ambachtelijke zone's, winkelcentra e.d.m. verwekken gevaar

en ongevallen zeker als ze in de nabijheid liggen van halve klaverbladen. Openbare Werken heeft bij de implanting van die zones, met hun toevoeren, te weinig visie. Spreker geeft daarvan voorbeelden (Geel-Punt) en pleit ervoor dat Openbare Werken een team van deskundigen zou belasten met het bestuderen van dergelijke implantingen nabij aansluitingscomplexen en dat daaruit ter zake een beter en toekomstgericht beleid zou resulteren, anders geraken we in de knoop met het verkeer.

Is er verder een bepaalde visie over de transportzones ? Ook dit zou met het vorig probleem dienen te worden onderzocht, teneinde de problematiek van de ruimtelijke ordening te kunnen opvangen.

Tot slot wil de heer J. De Seranno de inkomsten kennen uit de wegrestaurants langs de autowegen. Deze restaurants hebben vroeger een reductie op de huurprijs gekregen van de nationale minister, omdat ze in hun aanvangsperiode moeilijkheden hadden.

Het betrokken lid wil nu weten of er thans een vernieuwd contract bestaat, en wat nu de precieze inkomsten zijn van die wegrestaurants.

De heer J. De Mol heeft vooreerst een aantal opmerkingen over het vermelde gebrek aan financiële ruimte. Die discussie wordt elk jaar gevoerd en leidt veelal tot het uitstellen of inperken van de programma's.

Spreker suggereert dat men bij gebrek aan middelen, zou discussiëren over een radicale herschikking van de kredieten i.p.v. overal een beetje weg te knabbelen. Deze fundamentele denkoefening zou leiden tot principiële keuzes over de programma's als geheel enerzijds (bijvoorbeeld meer kredieten voor de waterwegen en minder voor de wegen) en ook over de verdeling binnen de programma's anderzijds (bijvoorbeeld meer geld voor de veiligheid en minder voor nieuwe wegen). Deze accentverschuiving is zowel kwantitatief en kwalitatief belangrijk, en kan leiden tot een aantal fundamentele keuzes : zo stelt spreker o.m. de verlichting van de autowegen in vraag. In andere landen is er ook geen verlichting, tenzij op de afritten. Eenzelfde vraag over het maaien van het gras. Is het ter zake niet beter over te gaan tot struikbeplantingen, waarvan het onderhoud veel minder duur is ? Dezelfde vraag kan worden gesteld over de onderhoudsbaggerwerken en het BEASEC-project. Al die werken, maar vooral het BEASEC-project, zouden grondig moeten worden geëvalueerd door externe instanties want zij steunen op beslissingen die in de gouden jaren zestig werden genomen, en zijn gebaseerd op verouderde gegevens en voorbijgestreefde inzichten. Men moet dus keuzes durven maken, aldus het lid, wat betekent dat men bij voldoende urgentie voor een bepaald aspect (veiligheid bijvoorbeeld) moet durven andere projecten uit te stellen, om zo voldoende middelen te kunnen concentreren op wat echt dringend is. (Spreker wijst hier op het voorbeeld van Frankrijk).

Wat het grote probleem van de mobiliteitsbeheersing betreft, meent het lid dat er analyses en studies genoeg zijn gebeurd. Men kan beslissingen niet langer voor zich uitschuiven. Het is een probleem van politieke wil en het nemen van maatregelen die op korte termijn onpopulair zullen zijn. De splitsing van de bevoegdheden binnen de Vlaamse regering en het opdelen met de federale regering is daarbij nefast, maar dat kan niet langer worden ingeroepen als excuus. Daarenboven is er dan nog te weinig beleidsvisie : de cijfers in de begrotingsdocumenten geven dit weer want ze zijn grotendeels een voortzetting van het traditioneel gevoerde beleid, aldus de vaststelling van de heer J. De Mol. Het zou

van een echte beleidsvisie getuigen als men een beleidsplan voor verkeersveiligheid, dat ertoe strekt de verkeersongevallen met 40 % naar beneden te halen, zou onderbouwen met consistente en voldoende kredieten.

Ook acht het lid het noodzakelijk een „masterplan van de fiets” te realiseren, niet alleen door te werken aan de infrastructuur maar ook met wettelijke middelen (federale bevoegdheid) en dat zoveel mogelijk in samenwerking met de gemeenten via de zogenaamde convenanten die geen groot succes blijken.

Zoals vorige jaren merkt het lid op dat nu, zoals de minister in zijn inleiding heeft meegedeeld, de meeste middelen naar het structureel onderhoud gaan en naar „afwerking van bestaande projecten” wat in feite, volgens het lid, neerkomt op de aanleg van nieuwe wegen. Dat is niet de goede methode : men moet durven kiezen voor prioriteiten en dus voor een injectie van voldoende middelen voor de leefbaarheid en de veiligheid, eventueel via de nieuwe methode van alternatieve financiering. Dat is trouwens de bedoeling geweest van de resolutie over verkeersveiligheid door een grote meerderheid in de Vlaamse Raad goedgekeurd.

Inzake de leefbaarheidsprogramma's heeft de minister vooropgesteld dat er ongeveer een 600 doortochten op de Gewestwegen dienen te worden gerealiseerd, maar de heer J. De Mol meent dat er nog heel wat andere zullen dienen te worden uitgevoerd en vraagt hoeveel convenanten er in de gemeenten zijn afgesloten in verband met de doortochtenprogramma's.

Voor 1995 is er 715 miljoen frank ingeschreven, wat goed is voor een 25-tal doortochten. In 1994 was hiervoor circa 900 miljoen frank uitgetrokken wat tot de vaststelling leidt dat we erop achteruit boeren. Er zijn ook grote discrepanties tussen de provincies, want Oost-Vlaanderen scoort ter zake zwak, Limburg hoog. Zijn er vanuit de diverse provinciale directies verschillende opties genomen en hebben er daardoor verschuivingen plaatsgehad ? In ieder geval leidt zoiets tot een incoherent beleid.

Voor de geluidsbestrijding is er overgeschakeld naar fluitasfalt. Spreker stelt vast dat vaak wordt overgegaan naar bepaalde procédés als daarover drukking bestaat. Het lid vindt het geen goed beleid systematisch toezeggingen te doen aan drukkingsgroepen en dat als onderdeel van een beleid te integreren. Er moet volgens spreker vastgehouden worden aan serieuze criteria.

Vervolgens heeft het lid het over de bijzondere projecten voor een totaal van 315 miljoen frank. Daarin zitten diverse kleinere projecten, zoals de convenanten, de weeginstallaties, de bi-flashes en de functionele verlichting. Dit laatste kan wel een bijdrage leveren tot de veiligheid maar dan zou dat globaal dienen bekeken en uitgevoerd met voldoende middelen. De thans ingeschreven 315 miljoen frank voor al die kleinere projecten leiden tot niets, dan tot een verdere versnippering van het beleid.

Wat de verkeersafwikkeling betreft herhaalt het lid zijn vraag om – conform de motie waarnaar reeds hoger is verwezen – het moratorium van de wegen zou worden in acht genomen. Het nut van een aantal geplande wegen, geconcipieerd in de jaren zestig op totaal achterhaalde argumenten, en zoals reeds gedeeltelijk gerealiseerd bijvoorbeeld via de aanleg van een nutteloze brug of wegsegment, moet worden herbekeken en sommige wegen moet men durven schrappen.

Wat de fietspaden aangaat, sluit het lid zich aan bij de eerder gemaakte opmerking over het aantal kilometer fietspaden ; men moet principieel opteren voor een dubbel fietspad langs elke kant van de weg, dus een dubbel aantal kilometers. Verder betreurt het lid dat men soms fietspaden aanlegt die qua profiel variëren of totaal anders zijn over een verloop van slechts een paar 100 meter. Dat zou toch zelfs per provincie op mekaar moeten worden afgestemd.

ANTWOORDEN VAN DE HEER T. KELCHTER-MANS, Vlaams minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden

— algemeen

De minister verwijst voor het antwoord op de meeste algemene vragen naar de algemene toelichtingsnota waar uitgebreid wordt uiteengezet van welke standpunten men bij het beleid uitgaat en waar men op korte en lange termijn naartoe wil.

Zo stipt de minister aan dat het kader van het beleid in zijn inleiding wordt aangegeven op blz. 5 en volgende, en meer bepaald het beleid op het vlak van de mobiliteitsbeheersing zodat de meeste vragen reeds principieel behandeld zijn.

De minister wijst verder op de moeilijkheden om de mobiliteitsstroom te beïnvloeden o.m. de vrijheid van het gebruik van de modi. Als men vanuit de overheid zou kunnen opleggen welke soort vervoersmodus men voor bepaalde transporten dient te nemen, dan kan men dus meer invloed op het gebeuren uitoefenen. Maar voorlopig is dat niet het geval en is dat een handicap voor het beïnvloeden van de mobiliteit. Er zijn wel aanzetten om meer greep te krijgen op de beïnvloeding en de minister verwijst naar de multi-modale verkeersstudies, waarvan de studie over de regio Antwerpen de meest verstrekkende zal zijn en toonaangevend zal worden voor andere regio's. Met die studie zullen een aantal andere congruente problemen ten berde worden gebracht zoals bijvoorbeeld tolheffing, rekeningrijden, de problemen van de Liefkenshoeektunnel en het wegvignet. Wat dit laatste betreft is de discussie niet afgerond over de verdeling van de middelen, die echter nu al door de Vlaamse Executieve zijn voorbestemd voor de mobiliteitsbeheersing.

— multimodale studies

Desgevraagd geeft de minister een overzicht van de stand van zaken per 15.10.1994 over de multimodale studies voor verkeer en vervoer per provincie

De opbouw van de multimodale verkeersmodellen verloopt in praktijk trager dan voorzien. Vooral in de eerste fase, met name de verzameling van de socio-economische gegevens nodig om in een eerste fase het verkeer te stimuleren, treden moeilijkheden op bij verzameling en verwerking van de gegevens.

Om met het model te kunnen werken dient het gecalibreerd te zijn, dit wil zeggen geijkt voor de bestaande toestand.

Momenteel bestaat er voor Antwerpen een gecalibreerd model, waarmee ook het trendscenario (beeld bij ongewijzigd beleid) voor 2010 werd doorgerekend. Dit gecalibreerd model dient nog enigszins gecorrigeerd en bijgesteld te worden, maar beschikt momenteel toch reeds over 85 percent van zijn mogelijkheden. Conclusies worden verwacht begin 1995.

Voor de provincies Vlaams-Brabant en Oost-Vlaanderen voorziet de bijgewerkte timing in een gecalibreerd model op het einde van januari 1995, en een doorrekening van het trendscenario één maand later, dit wil zeggen eind februari 1995. Conclusies worden hier verwacht tegen 30 juni 1995.

Het model voor de provincie Limburg kan deze timing mogelijk eveneens aanhouden (uitsluitel hieromtrent zal bekomen worden op de vergadering projectleiding op 28.10.1994).

Het model voor de provincie West-Vlaanderen is momenteel het minst ver gevorderd. De opbouw van het autonetwerk is er pas zeer onlangs gestart. De opgegeven timing moet dan ook met het nodige voorbehoud gelezen worden. Hier kunnen de conclusies verwacht worden tegen 31 juli 1995.

— middelen

Op de opmerking dat die middelen nogal eenzijdig worden aangevoerd voor de wegen, en of de mogelijkheid bestaat die middelen ook aan te wenden voor andere vervoersmodi (bijvoorbeeld NMBS) of voor multimodale aanwending (bijvoorbeeld stationsomgevingen), antwoordt de minister dat de Vlaamse Executieve bijkomende middelen zal aanwenden voor mobiliteitsverbeterende maatregelen ook voor de wegen, maar zeker ook voor andere modi en dat de federale overheid, voor wat haar aandeel in de opbrengst van het wegvignet betreft, het inzicht heeft om samen met de NMBS en de Gewesten beslissingen te nemen tot mobiliteitsverbeterende maatregelen, bijvoorbeeld meer investeringen in het spoor. In dezelfde zin zouden ook de opbrengsten van andere maatregelen (bijvoorbeeld rekeningrijden) kunnen worden aangewend.

Voor wat betreft het overzicht van de evolutie van de beleidskredieten en de evolutie van de vastleggingen van de wegen wordt verwezen naar bijlage 3 bij dit verslag.

De minister heeft het vervolgens over de vaststelling van diverse leden dat er een grote discrepantie bestaat tussen wat men wil doen en wat men kan doen, dus over het tekort aan financiële ruimte.

De minister wijst op de beperking van de structurele uitgaven. Bijvoorbeeld de onderhoudswerken zijn niet samen-drukbaar, alsook de personeelskosten.

Indien we een doorbraak krijgen over het principe van alternatieve financiering, dan kunnen we op korte termijn een aantal dringende projecten, die door iedereen als evident worden aangezien, realiseren, wat de geloofwaardigheid van Openbare Werken zal verhogen, en tevens overgaan tot een herverdeling van de middelen over de diverse programma's. De vooruitgang van de investeringen is nu zo traag zichtbaar, omdat de acties ter zake zo verspreid zijn op het terrein. Bovendien wordt dan nog jaar na jaar geput uit kredieten voor economische expansie, maar het blijft behelpen. De structurele opslorping bijvoorbeeld door personeelskosten is zo groot dat we noodgedwongen naar die alternatieve financiering moeten grijpen.

Op vragen over de timing deelt de minister mee dat de mogelijkheden over alternatieve financiering zullen worden vervat in een studie van twee universiteitsprofessoren (in samenwerking met de SERV), studie die tegen half november klaar moet zijn. Er is verder afgesproken dat er dan een debat volgt in de Vlaamse Executieve en dat, indien er een serieuze haalbaarheid uit de studie blijkt, die dan wordt ingebracht via de aanpassing van de begroting in 1995.

OP vraag van diverse leden zegt de minister toe dit hier in de commissie te bespreken.

– opportuniteit projecten

Inzake de opportuniteit van sommige werken, geeft de minister toe dat er bepaalde keuzen dienen te worden gemaakt als de middelen schaars zijn. De eerste keuze is de veiligheid, zowel bij de wegen, de waterwegen en de kustbeheersing, zoals blijkt uit de inleiding van de minister.

Maar men moet alles in een groter geheel zien. Als men de verlichting aanvecht, moet men letten op het groter aantal op- en afritten die wel verlicht zijn. De afstand tussen de diverse afritten is zo klein, dat het gevaarlijk is stukken daartussen onverlicht te laten. Dat is dan onveilig, en hetzelfde geldt voor de vierde rijstrook tussen Bertem en Brussel, die eens begonnen ook volledig dient afgewerkt.

– meerjarenplannen

Dat meerdere leden de meerjarenplanning goedkeuren, verheugt de minister en hij hoopt dat daar ook na deze legislatuur zal worden mee doorgegaan, liefst op basis van een decretale regeling ter zake zodat we tot continuïteit van het beleid komen. Wat er voorheen van deze meerjarenplannen is gerealiseerd zal op vraag van meerdere leden in de bijlage van het verslag overzichtelijk worden weergegeven. De vastleggingen, die voor 100 % gebeuren, bevorderen de geloofwaardigheid van het beleid en van de programma's wordt alleen afgeweken indien daar gegronde redenen voor zijn.

– convenanten

Wat de vragen betreft over de convenanten, deelt de minister mee dat er een 45-tal convenanten zijn afgesloten : daar zitten convenanten bij over fietspaden, de doortochten en de openbare verlichting. De concrete vragen over de convenanten met sommige gemeenten worden nagetrokken.

De minister wijst erop dat de Executieve er de voorrang aan heeft gegeven met de ondergeschikte besturen samen te werken op basis van vrijwilligheid en dit is positief beantwoord door de gemeentebesturen, waardoor er ook een gunstig effect is op de synergie en de coördinatie met die besturen.

– SERV-advies

De kritische opmerkingen van het SERV-advies kunnen, volgens de minister gedeeltelijk worden aanvaard maar hij meent dat de SERV niet steeds goed is uitgerust om alles goed te beoordelen. Wat de meerjarenplannen betreft gaan zij akkoord, ook over de verschuiving van sommige trafieken wat de waterwegen betreft. Over de Vlaamse Europese Transportas hebben zij een aantal kritische vragen gesteld omdat zij dit onvoldoende kunnen bekijken in een groter geheel, en de SERV wil zich ter zake laten organiseren door het betrekken van verkeersdeskundigen, wat de minister terecht vindt.

In verband met de door de heer J. Ansoms aangekondigde amendementen, ten einde de Stichting voor Verkeerskunde dichter te betrekken bij het beleid van de mobiliteitsproblematiek en inzake de evaluatie van de rotondes, heeft de minister geen bezwaar, als de minister voor Verkeer dit eveneens goedkeurt.

Vervolgens geeft de minister nog een antwoord op een aantal concrete vragen.

– sponsoring-resultaten

De resultaten met betrekking tot de sponsoring zijn niet schitterend en de minister deelt volgende gegevens en besluiten mee :

1. De plaatsingskosten voor de geplaatste 10 borden, bedroegen 2.235.616 frank. De kosten voor de sensibiliseringscampagne omtrent de netheidsactie en de Vlaamse Wegentelefoon, bedroegen 12.963.343 frank. Daarnaast waren er ook nog kosten voor de uitvoering van dit project.

2. De opbrengst van deze sponsoractie bedraagt 14.100.000 frank. Daarnaast zal er door de firma Eternit, die onmiddellijk intekende voor drie jaar, volgend jaar nog eens 1.000.000 frank betaald worden. Daarnaast is er het positief effect van sensibilisering voor meer netheid op de Vlaamse gewestwegen en van informatie over de toestand van de wegen vanwege de weggebruikers en de respons door de bevoegde Administratie dankzij de Vlaamse Wegentelefoon.

3. Wegens het geringe succes van deze actie werd beslist om dit project met ingang van 1 juli 1994 stop te zetten.

– Ronde punten – capaciteitsproblemen

De capaciteitsproblemen worden als volgt opgevangen :

bij hoge verkeersintensiteiten en afhankelijk van de functie van de aansluitende wegen wordt een theoretische capaciteitsstudie gedaan voor het rondpunt. Wel kan er op gewezen worden dat mits voldoende stralen, de capaciteit van een rondpunt steeds groter is dan dit van een normaal kruispunt met verkeerslichten.

– aansluitingscomplexen

De aansluitingscomplexen van autosnelwegen worden normaliter uitgewerkt en aangelegd in functie van de te verwachten verkeersintensiteiten van het aansluitingscomplex en dit voor de verschillende takken.

Hieruit kan blijken dat 1 of meer takken minder druk bezet zijn waardoor dan geen „volledig” verkeerscomplex wordt voorzien. Voor deze gevallen wordt thans gekozen voor de zogenaamde Hollandse aansluitingen, die ook veel minder ruimte innemen. Een andere mogelijkheid is dat gekozen wordt voor een voorlopige oplossing in afwachting dat de verkeersintensiteiten een volledig en ruimer complex zulks verantwoorden. In dit laatste geval dient dan wel de nodige ruimte vrijgehouden.

– nevenbedrijven

Over de nevenbedrijven worden volgende gegevens medegedeeld :

a) De inkomsten uit nevenbedrijven worden voor 1995 geraamd op 358 miljoen frank.

b) Op de vraag of er destijds een vermindering werd toegestaan op de contractuele cijns, deelt de administratie mee dat enkel een aanpassing werd doorgevoerd in verband met de berekening. De cijns wordt nu berekend op de bedragen (ontvangsten) zonder BTW, daar waar oorspronkelijk de BTW was inbegrepen.

– decentralisatie naar de provinciale diensten

Tot slot wenst de minister nog in te gaan op de kritische vragen van sommige leden over de decentralisatie van het beleid naar de provinciale diensten en de gevaren die dat inhoudt met name verschil in gevoerd beleid, dat zich zelfs vertaalt in verschillende profielen van fietspaden op de grens van twee provincies. De buitendiensten vergaderen samen, minstens één maal per maand, met het doel het beleid op mekaar af te stemmen. Desondanks kan de minister vaststellen dat het aspect veiligheid om doortochten in de provincie Oost-Vlaanderen minder wordt uitgewerkt dan bijvoorbeeld in de provincie Limburg waar een hardwerkende inspecteur-generaal op dat vlak veel weet te realiseren o.m. door een intense samenwerking met de gemeenten. Dus Limburg gebruikt zijn autonomie uitstekend. Er moet een zekere autonomie voor de provinciale diensten mogelijk blijken, omdat de concrete prioritaire beslissing op het terrein dient genomen, maar dit beleid moet in harmonie met de andere provincies en onder de noemer van een aantal centraal afgesproken hoofddoelen worden doorgezet.

B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

1. Programma 63.1 : Wegeninfrastructuur

1.1. Inleiding

Krachtlijnen

* Het verhogen van de veiligheid blijft de topprioriteit zoals bepaald in de beleidsverklaring van april 1992. Hierbinnen passen eveneens de werken in het kader van het structureel onderhoud.

* De inspanningen ter verbetering van de leefbaarheid, de bereikbaarheid en het economische draagvlak, worden verdergezet.

* Vanuit een globale en termijngerichte visie wordt de nadruk gelegd op continuïteit van het beleid. Het fysisch jaarprogramma 1995 binnen het rollend 3-jarenplan 1995-97 wordt consequent uitgevoerd. Aldus realiseert men een structurele en continue planning.

* De realisatie van het veiligheidsprogramma over 4 jaar wordt verdergezet. Het leefbaarheidsprogramma en de herstelling van de Boudewijnautosnelweg, gespreid over 5 jaar, wordt verder uitgevoerd.

* Inzake veiligheid worden nieuwe initiatieven gestart, met ondermeer het systematisch wegwerken van onveilige kruispunten, de opstelling van roodlichtcamera's en weeginstallaties, van praatpalen en attentieverhogende verlichting ; het realiseren van continuïteit in de verlichting en het vervangen van onveilig geworden betonpalen en met bi-flash-installaties aan niet-beveiligde voetgangersoversteekplaatsen op gewestwegen ter hoogte van schooltoegangen.

* De co-financieringsprojecten met de gemeenten ter stimulering van gemeentelijke veiligheidsinitiatieven, op basis van convenanten tussen gemeente en Vlaamse Gewest, worden verdergezet.

* De betonnen projecten, die verantwoord zijn in functie van de doelstellingen, worden verder gerealiseerd, met prioriteit voor de meest urgente werken (bijv. de A18).

* Er worden objectieve normen gehanteerd en intermedair overleg gevoerd om de programma's te bepalen en vast te leggen.

* Het financieel management en de interne audit in de administraties van de sector Openbare Werken dienen verder vorm te krijgen.

Kengetallen 1995

* Het globaal bedrag (inclusief BEEM) aan kredieten voor 1995 bedraagt 14,2 miljard BEF, tegenover 14 miljard BEF voor 1994. Dit laat toe de in 1993 en 1994 begonnen bijzondere inspanning voor veiligheidswerken en de inhaaloperatie inzake het structureel onderhoud, verder te zetten.

* Voor de investeringen wordt 10,2 miljard BEF gereserveerd, wat een stijging betekent van 5 % t.o.v. 1994. Het budget voor 1995 wordt als volgt geventileerd :

- de uitgaven voor de veiligheidswerken en het structureel onderhoud bedragen 4,2 miljard BEF, wat t.o.v. 1993 wel een structurele verhoging inhoudt van 8 %. Deze extra inspanning is nodig gelet op de toenemende degradatie van onze wegeninfrastructuur en om de vooropgestelde doelstelling voor het wegwerken van de opgelopen achterstand te kunnen wegwerken.

- voor het leefbaarheidsprogramma (herinrichten van doortochten, geluidsbestrijding, functionele beplanting, . . .) wordt 1,2 miljard BEF voorzien ;

- voor de afwerking van de meest prioritaire begonnen en belangrijke economische projecten wordt een uitgave van 2,7 miljard BEF voorzien ;

- er wordt geopteerd, de kredieten voor fietspaden nog verder te verhogen van 0,7 miljoen BEF tot 1 miljard BEF. Dit laat toe, samen met de toegewezen kredieten voor de fietspaden bij de veiligheidswerken en bij het afwerken van begonnen projecten, het aantal te realiseren fietspaden verder op te trekken van 160 km in 1992 en 240 km in 1993 en 1994, naar 275 km in 1995. Hierdoor is het tempo ten opzichte van 1992 quasi verdubbeld.

- voor de elektrische en elektromechanische uitrustingen wordt 1,1 miljard BEF gereserveerd.

* De inspanning voor het gewoon onderhoudsprogramma wordt in 1995 consequent verdergezet met een totaal bedrag van 4 miljard BEF, waarvan 1,3 miljard BEF voor de elektrische en elektromechanische uitrustingen. De feitelijke onderhoudswerken stricto sensu aan de wegenis zelf kunnen geraamd worden op 0,6 miljoen BEF. De overige onderhoudskredieten worden voorzien voor de exploitatie van de wegen (groenonderhoud, signalisatie, schadegevallen, winterdienst, wegenbeheer, netheidsactie, . . .). Dit bedrag is vergelijkbaar met het ter beschikking gesteld budget voor 1994.

Kengetallen voor de toekomst (na 1995)

* Voor het gewoon onderhoud van de wegen en autosnelwegen, met inbegrip van de winterdienst, signalisatie, markeringen, netheid, onderhoud van het groen, werkingskosten regies en schadegevallen, . . . dient er jaarlijks een befrag gereserveerd van 2,5 miljard BEF. Hiervan kan slechts $\pm$ 600 miljoen BEF per jaar voorzien worden aan specifieke onderhoudswerken.

* De gewone onderhoudskosten voor elektrische en elektromechanische uitrustingen vergen een jaarlijks budget van 1,3 miljard BEF.

* De noodzakelijke werken om onze infrastructuur terug in een veilige toestand te brengen worden geraamd op 25

miljard BEF. Hierin zijn volgende belangrijke werken begrepen :

- sanering E 313 : grondgebied Antwerpen
- structureel onderhoud + directe veiligheidsmaatregelen
- sanering kunstwerken
- wegwerken spoorvorming

* Ter bevordering van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid door middel van herinrichting van doortochten, bestrijding van geluidshinder, aanleg van functionele beplantingen,... dient een bedrag voorzien van 10 miljard BEF.

* Voor de aanleg van fietspaden ten voordele van de zwakke weggebruiker, de fietser, wordt nog een bedrag vooropgesteld van 10,3 miljard BEF.

* Voor de afwerking van reeds begonnen projecten, ter bevordering van de verkeersafwikkeling, continuïteit en bereikbaarheid is een bedrag begroot van 20 miljard BEF. Hierin zijn ondermeer de belangrijke economische projecten begrepen o.a. :

- afwerking A12 Brussel-Antwerpen
- afwerking Noord-Zuidverbinding, omleiding Houthalen-Helchteren
- N73 Oost-Westverbinding Ham-Tessenderlo
- R4 - omvorming tot autosnelweg vak Antwerpen-Zelzate + vak Zelzate-Knokke
- N41 - Aalst-Dendermonde - E17 - N49
- R.O.B. - verbredingswerken
- A18 - afwerking Vak Veurne-Franse grens
- N58 - Komen-A19
- N60 - omlegging Ronse
- Westelijke ring Kortrijk
- R31 - Oostende : Kennedy-De Bolle
- N19 - afwerking Noord-Zuidverbinding Turnhout-Geel

* De investeringskosten voor mobiliteitssturende maatregelen (ondermeer voor telematica) zullen in de toekomst een belangrijk en toenemend aandeel uitmaken van de globale infrastructuurkosten. In het VIP werd daartoe een behoefte van 5 miljard BEF geraamd.

1.1.1. Voorrang voor veiligheid

Het rollend 3-jarenprogramma 1995-1997 en de concrete begrotingsvoorstellen 1995 werden opgesteld consequent met de opties van het Vlaams regeerakkoord, de prioriteiten uit de beleidsnota „Vlaanderen in Beweging” en uit het Vlaams regeerproject „Vlaanderen-Europa 2002” en overeenkomstig de uitgangspunten en doelstellingen van het VIP.

Zoals reeds vermeld, bleek uit de behoeftenanalyse, in de eerste helft van 1992 uitgevoerd door de Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer in dringende opdracht van de bevoegde Minister, overduidelijk een belangrijk, aanhoudend en groeiend onevenwicht te bestaan tussen de behoeften inzake verkeersveiligheid en -leefbaarheid en de beschikbare financiële middelen. Deze negatieve beweging resulteerde in een toestand van gevaarlijk structureel tekort. Zo ondermeer budgetteerde het onderhoudsprogramma zich op slechts 0,5 % van de totale vervangwaarde van het patrimonium, niettegenstaande algemeen een minimum van 2 % werd aangegeven en de Europese norm 3 % bedroeg.

Een belangrijke inhaaloperatie en bijsturing bleek derhalve absoluut noodzakelijk, doch kon enkel voldoende gerealiseerd mits heel wat bijkomende financiële ruimte. Daartoe werd medio 1992 een dringend uit te voeren „Minimaal

Noodzakelijk Programma” opgesteld met een geraamde behoefte van 50 miljard BEF en bestaande uit een „Urgentieprogramma” voor meer veiligheid (16,3 miljard BEF voor structureel onderhoud wegen, bruggen en tunnels, wegwerken spoorvorming, herinrichten kruispunten, veiligheidsstootbanden) en een „Leefbaarheidsprogramma” (33,7 miljard BEF voor doortochten, fietspaden, geluidsbestrijding, functionele beplantingen, begonnen noodzakelijke projecten voor verkeersafwikkeling). Voor Openbare Werken in zijn geheel werd in de middelen- en uitgavenbegroting voor 1993 een bijzondere inspanning geleverd van 3 miljard BEF, waarvan 2 miljard BEF voor de Wegeninfrastructuur. Bij gelijkblijvende behoefte en behoud van de bijkomende inspanning voor de volgende begrotingsjaren kon de veiligheidsprioriteit gerealiseerd worden over 4 jaar en konden de leefbaarheidsprojecten (alook de volledige herstelling van de E313 op grondgebied Antwerpen) verwezenlijkt worden over 5 jaar.

Echter, uit de geactualiseerde raming 1994 blijkt dat de totale behoefte $\pm$ 45 % hoger komt te liggen, in hoofdzaak omwille van de versnelde degradatie van het patrimonium. De eruit voortvloeiende noodzakelijke verhoging van de veiligheidswerken laat, bij ongewijzigd budgettair beleid, onvoldoende ruimte over voor de tijdige realisatie van al de noodzakelijke en dringende leefbaarheidswerken.

In elk geval is er geen ruimte voor „nieuwe” wegen. Indien dit moratorium bij voldoende middelen zou kunnen worden opgeheven, zal slechts uitbreiding van infrastructuur overwogen worden wanneer uit de multimodale vervoers- en verkeersstudies een meerwaarde voor de mobiliteit blijkt, waarbij tevens de economische, ruimtelijke en milieuaspecten moeten worden ingecalculerd. Dit kadert in de beleidsoptie het bestaande wegennet in de eerste plaats kwalitatief te optimaliseren, met voorrang op het veiligheidsaspect.

Zoals reeds gesteld wordt, naast de 3-jarenprogramma's van de waterwegen, de havens en de waterbeheersing, het 3-jarenprogramma van de wegen geïntegreerd en strategisch benaderd in het VIP. Aldus bevat het VIP het geheel aan noodzakelijke veiligheids- en leefbaarheidswerken, waarbij het strategisch programma, te realiseren voor het einde van deze eeuw, de specifieke leefbaarheidsprojecten met strategisch belang bevat. Gelet op de beperkte financiële ruimte kunnen echter alleen de uitgangspunten en doelstellingen van het VIP worden aangehouden.

1.1.2. Een consequent doorgevoerd beleid

1.1.2.1. De specifieke veiligheidsinitiatieven

De projecten voorzien in het wegenprogramma bevatten volgende initiatieven ter bijkomende ondersteuning van de vooropgestelde doelstellingen, voornamelijk ter verdere verhoging van de veiligheid.

Consequent met de beleidsprioriteit „veiligheid” werden tot nu toe 12 verschillende concrete structurele initiatieven gelanceerd :

- convenanten met de gemeenten ;
- middenbermbeveiliging van autosnelwegen en expresswegen ;
- wegwerken van de spoorvorming op de autosnelwegen ;
- weeginstallaties langs iedere autosnelweg ;
- praatpalen over het hele autosnelwegennet ;
- verlichting van de autosnelwegen ;
- verlichting van de gewestwegen ;
- voetgangersoversteekplaatsen ;

- roodlichtcamera's ;
- bi-flash-installaties ;
- de open asfaltverharding ;
- ronde punten ;

1.1.2.1.1. Convenanten ter stimulering van gemeentelijke veiligheidsinitiatieven : geïntegreerde aanpak met de gemeenten

Zoals reeds gesteld in het hoofdstuk „geïntegreerd beleid”, werden eind 1993 convenants met de gemeenten geïntroduceerd, om de realisatie van het noodzakelijk veiligheidsbeleid inzake infrastructuur van de gewestwegen op gemeentelijk vlak te stimuleren (nadruk op aanleg van fietspaden, de wegverlichting, de doortochten en het bevorderen van de netheid op de wegen).

1.1.2.1.2. Middenbermbeveiliging van autosnelwegen en expresswegen

Middenbermoverschrijdingen van autosnelwegen geven aanleiding tot ernstige ongevallen met zeer zware gevolgen : aanrijdingen tegen de verlichtingspalen in de middenberm, frontale aanrijdingen op het andere wegvak. Gezien de betonnen veiligheidsstootbanden, type New-Jersey, zeer efficiënt zijn voor beveiliging van dergelijke middenbermen, werden in het recent verleden reeds verschillende wegvakken uitgerust met New-Jersey-stootbanden o.a. ALO/E40 Brussel-Oostende, Ring om Brussel, verkeerswisselaar ROB/E40 te Groot-Bijgaarden, N49 Zelzate-Maldegem,

In het kader van het veiligheidsprogramma wordt deze inspanning nog opgedreven. In het rollend 3-jarenprogramma wordt een aparte rubriek opgenomen met een budget van 620 miljoen BEF. Op systematische wijze zullen New-Jersey's worden geplaatst, zowel ter vervanging van lage betonnen of vetuste metalen stootbanden als daar waar nog geen stootbanden zijn voorzien.

Behalve het belangrijk veiligheidsaspect, geeft de uitvoering met New-Jersey% ook een gunstig effect op het onderhoud en netheid van de middenberm.

Het opstellen van het prioritair programma zal gebeuren in overleg met de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid, waarbij de rijkswacht nauw betrokken wordt.

1.1.2.1.3. Wegwerken van de spoorvorming op de autosnelwegen

De inspanningen om de bestaande spoorvorming weg te werken worden verder doorgezet. Door hierbij te kiezen voor geluidsarme verharding (zie verder) wordt zowel de veiligheid verhoogd (minder opstuivend water) als het verkeerslawaaï verminderd. In het rollend 3-jarenprogramma wordt 650 miljoen BEF voorzien het wegwerken van de spoorvorming.

1.1.2.1.4. Weeginstallaties langs iedere autosnelweg

Het wegennet in Vlaanderen wordt zwaar belast, zowel door het aantal voertuigen als door het gewicht van het intense vrachtwagentransport, dat regelmatig overbeladen is of waarbij de aslasten dikwijls ver boven de toegelaten maxima liggen. Dit veroorzaakt belangrijke beschadigingen aan ons wegenpatrimonium, vooral spoorvorming en beschadiging van de bruggen.

Om deze beschadigingen te voorkomen, eerder dan de gevolgen te bestrijden, en aldus de verkeersveiligheid te verhogen (gevaar voor aquaplaning ; grotere remafstand omwille van de hogere asbelasting, . . .) werd in 1994 het aantal automatische vaste meetplaatsen voor weging van vrachtwagen

gens verhoogd. Met deze aanpak kan, in samenwerking met de Rijkswacht, de efficiëntie van de controle verhogen en de strijd tegen de spoorvorming worden opgevoerd.

Op het rollend driejarenprogramma 1995-1997 zal 60 miljoen BEF worden voorzien om langs iedere autosnelweg 1 of meerdere meetplaatsen te installeren.

1.1.2.1.5. Praatpalen over het hele autosnelwegennet en op drukke gewestwegen

Het nut van praatpalen is groot. Denken we maar aan de hulpoproepen bij ongevallen : hoe korter de interventietijd, hoe groter de kans op overleven. Daarom werden de 24 km nog niet-uitgeruste vakken van het autosnelwegennet (zoals op de A18 in West-Vlaanderen en op de A12 in Antwerpen) in 1993 en 1994 voorzien van praatpalen. De kostprijs bedroeg 40 miljoen BEF (inbegrepen de aanleg van de teletransmissiekabel).

Ook langs de drukste gewestwegen zullen praatpalen worden geplaatst. In het rollend 3-jarenprogramma 1995-1997 wordt 187 miljoen BEF voorzien voor de plaatsing van praatpalen, waarvan 102 miljoen BEF voor 1995.

Ook wordt op continue wijze overgegaan tot modernisering van de verouderde praatpalen en ontvangstinstallaties met een kostprijs voor 1995 van ± 18 miljoen BEF.

1.1.2.1.6. Verlichting van de autosnelwegen : veiligheid en besparingen verhogen

Hier is de stelregel : continuïteit in de verlichting, het halveren van het verlichtingsniveau en het vervangen van de onveilig geworden betonpalen.

- Ons autosnelwegennet van 840 km lengte is doorlopend verlicht over een afstand van 725 km ; van de overige 115 km autosnelwegen zijn thans enkel de verkeerswisselaars voorzien van een verlichting, de rest zijn nog „zwarte vlekken”. Om deze 115 km (inzover volledig afgewerkt) eveneens doorlopend te verlichten volgens de nieuwe normen werd de kostprijs geraamd op 500 miljoen BEF.

- Bij de noodzakelijke vervanging van de door slijtage onveilig geworden betonpalen, 9.500 in aantal, door metalen palen, wordt de afstand tussen de verlichtingspalen verdubbeld (90 meter in plaats van 45 meter) en het aantal palen derhalve gehalveerd. Door het realiseren van een grotere afstand tussen de verlichtingspalen, door het reduceren van het aantal lampen (2 i.p.v. 4) en door het gebruik van nieuwe aangepaste verlichtingstechnieken (breedstralende optieken en lagedruklampen), wordt de investeringskost gereduceerd met ± 25 % en de energie- en exploitatiekost verminderd met ± 40 %.

In absolute cijfers komt dit neer op een energiebesparing van 113 miljoen BEF op 3 jaar tijd en nadien jaarlijks 48 miljoen BEF.

De luminantiewaarde zal aldus worden teruggebracht tot 2 cd/m² (*) (internationaal geldende norm). De huidige luminantiewaarde bedraagt 2,5 tot 4 cd/m². Zelfs met deze reductie zal Vlaanderen nog steeds over de beste verlichting beschikken op de autosnelwegen in vergelijking met het Europees niveau.

(*) cd/m² = candela per m², en drukt de luminantiewaarde (lichthoeveelheid) per m² uit.

1.1.2.1.7. Verlichting van de gewestwegen

- Mede dankzij de mogelijke besparingen in de onderhouds- en energiekosten inzake de verlichting op de autosnelwegen en door een herschikking van de prioriteiten, kan bijzondere aandacht worden besteed aan de prioritaire verlichting op de zwarte wegvakken van de gewestwegen, namelijk daar waar een hoge concentratie aan ongevallen voorkomt (zoals in bepaalde bochten, specifieke drukke knelpunten, . . .). Dit maakt trouwens het voorwerp uit van een deelconvenant met de gemeenten.

- In eerste instantie gaat de aandacht naar het goed in stand houden van datgene wat reeds bestaat. Dit impliceert een belangrijke inhaaloperatie naar onderhoud, saarvoor in het 3-jarenprogramma 270 miljoen BEF is voorzien, hetzij 90 miljoen BEF per jaar.

1.1.2.1.8. Voetgangersoversteekplaatsen

Plaatsen langs de gewestwegen met intens voetgangersverkeer die nog niet beveiligd zijn, worden aangeduid met een opvallende punctuele verlichting. Voor deze attentie-niveauverhogende installaties werd een budget voorzien van 60 miljoen BEF voor 1993 en 1994, hetgeen toelaat circa 250 installaties aan te brengen. Voor 1995 is er 25 miljoen BEF voorzien.

1.1.2.1.9. Roodlichtcamera's

Een groeiend aantal automobilisten rijden door het rood licht, dikwijls aan zeer hoge snelheid of rijden aan veel te hoge snelheid door het groen licht. De roodlichtcamera-metingen die recent op diverse plaatsen in Vlaanderen gebeurden, bevestigden deze trend overduidelijk ; het gaat over duizenden overtredingen.

Van zodra op wettelijke basis kan worden overgegaan tot verbalisering of vervolging, zullen de onbemande camera's voor het automatisch detecteren van roodlichtrijders en van snelheidsduivels de verkeersveiligheid bevorderen. De aanvragen voor plaatsing zullen voor advies worden voorgelegd aan de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen (AVVG, zie hierna). Hiervoor wordt een bedrag van 100 miljoen BEF voorzien op het rollend 3-jarenprogramma 1995-1997, waarvan 40 miljoen BEF voor 1995.

1.1.2.1.10. Bi-flash-installaties

Het betreft het extra beveiligen van oversteekplaatsen voor voetgangers aan scholen voor kleuter-, lager of middelbaar onderwijs, die langs gewestwegen gelegen zijn en die nog niet beveiligd zijn door driekleurige lichten.

Bi-flash is een signalisatie, bestaande uit twee heldere en opvallende knipperlichten. Ze wordt geplaatst onder het verkeersbord F49 (oversteekplaats voor voetgangers), en aan beide kanten van het zebrapad geïnstalleerd.

Ze begint automatisch te knipperen bij het begin van de lessen (30 minuten voor en 5 minuten na) en bij het einde (5 minuten voor en 30 minuten na). De leverings- en plaatsingskosten ($\pm$ 150.000 BEF per installatie) zijn ten laste van het Vlaamse Gewest, de exploitatie- en onderhoudskosten zijn ten laste van de betrokken gemeente.

Er werd hierbij tevens aan de gemeentebesturen gevraagd om, in overleg met de buitendiensten, ook andere mogelijke structurele maatregelen voor veilige schoolomgeving te onderzoeken. Dit kan zijn :

- een verplaatsing van de uitgang van de school naar een naastgelegen secundaire straat ;

- het uitstulpen van de voetpaden ter hoogte van de gemarkeerde voetgangersoversteek ;

@ het aanbrengen van geleiding met beugels of kettingen i.p.v. de gemarkeerde voetgangersoversteek rechttegenover de uitgang ;

- de aanleg van een voldoende breed plaatselijk middeneiland, zodat de oversteek van de gewestweg in 2 keer kan gebeuren ;

- het fysisch onmogelijk maken van stilstaan en parkeren in de nabijheid van de voetgangersoversteekplaatsen (± 20 m) om zo de zichtbaarheid te optimaliseren ; de aanstelling van de wettelijk voorziene gemachtigde opzichters.

Het benodigde krediet voor de bi-flashes bedraagt 25 miljoen BEF voor 1995.

1.1.2.1.11. De open asfaltverharding

Bij de aanleg van nieuwe wegen of bij grondige herstelling van bestaande wegen wordt de geluidsarme verharding (fluis-terasfalt of drain-asfalt), de regel. Omwille van de open structuur van deze verhardingslaag (ruim 20 % holle ruimten) voorkomt men hierdoor ook het hinderend stuifwater bij regenweder. Dit verhoogt in sterke mate de verkeersveiligheid.

1.1.2.1.12. Voorkeur voor ronde punten (rotondes)

Uit proefprojecten in binnen- en buitenland blijkt dat een rondpunt in vergelijking met een driekleurige lichtsignalisatie in vele gevallen het aantal ongevallen en de toegebrachte schade voelbaar vermindert. Daarom worden rotondes de regel en verkeerslichten de uitzondering.

Als er in de toekomst herinrichtingswerken worden uitgevoerd, waarbij als mogelijke oplossingen driekleurige verkeerslichten (kostprijs 2 à 3 miljoen BEF) of een rondpunt (gemiddelde kostprijs 8 à 10 miljoen BEF) worden voorgesteld, dan zal een rondpunt worden aangelegd. Enkel door een gemotiveerd advies van de administratie en na overleg met de betrokken gemeentebesturen kan afgeweken worden van de regel.

De Verkeerstechnische Dienst werd opdracht gegeven een evaluatie te maken van de reeds bestaande ronde punten, alsook richtlijnen voor de buitendiensten op te stellen om tot een uniforme werkwijze te komen bij de aanleg van nieuwe rotondes.

1.1.2.2. Maatregelen om de verkeershinder te beperken

De sinds 1992 aangekondigde en genomen beleidsbeslissingen om de achterstand inzake veiligheid en structureel onderhoud van de Vlaamse wegeninfrastructuur nog voor het jaar 2000 weg te werken en het patrimonium verder in stand te houden, op basis van de verhoogde toegewezen budgetten, zijn nu volop in uitvoering. De versnelde inhaalbeweging moet worden uitgevoerd op het zeer dicht en sterk uitgebouwd Vlaams wegennet. Dit qua mobiliteit kwetsbaar wegennet vertoont een belangrijke en vrij algemene degradatie.

Logisch gevolg is een belangrijke stijging van de omzet aan werken op vele gewestwegen, die de laatste maanden nog een extra dimensie heeft gekregen door de vele gemeentelijke werken aan de lokale wegeninfrastructuur.

Deze „schok aan wegenwerken” veroorzaakt heel wat files. De meeste weggebruikers zijn er zich echter van bewust dat deze werken hypernoodzakelijk en zeker geen overbodige luxe zijn. De algemene degradatie stoppen en opnieuw veilig-

ge wegen verzekeren kan nu eenmaal niet zonder belangrijke wegenwerken in een relatief korte tijdsperiode.

Om de overlast ten gevolge van de uitvoering van de wegenwerken te beperken worden tal van inspanningen gedaan, ondermeer :

- door de meerjarenplanning kunnen de werken lang op voorhand worden gepland, waardoor een betere en regelmatigere spreiding van werken mogelijk wordt ; de Administratie kan als het ware anticiperen op de programma's dankzij de continuïteit in het beleid ;
- de uitvoeringstermijnen van de werken zelf worden maximaal ingekort ;
- daar waar de hoge dag-verkeersintensiteiten zulks verantwoorden wordt 's nachts gewerkt ;
- naargelang de te verwachten verkeersdruk worden de weekends vermeden of ingeschakeld.

Er zijn evenwel beperkende omstandigheden : het tijdsvenster en de klimatologische omstandigheden voor het uitvoeren van de werken is vrij beperkt : als men abstractie maakt van de winterperiode (er zijn dan heel wat herstellingswerken, asfalt- of betonwerken onmogelijk), alsook de weekends, de verlengde weekends en de vakanties uitsluit (bouwverlof), blijven er slechts enkele maanden over waarin de aannemers kunnen werken, . . . als het weer het toelaat.

1.1.3. Het rollend 3-jarenprogramma 1995-1997

In vergelijking met vorige 3-jarenprogramma's wordt in het huidige voorstel van 3-jarenprogramma 1995-1997 een wezenlijke aanpassing doorgevoerd door de projecten behorend tot het hoofdwegennet, en daarom van bovenregionaal belang, voorop te stellen. De regionale projecten worden verder per provincie aangegeven. Hiermee wordt ingegaan op een voorstel van de SERV-Wegencommissie. De gehanteerde criteria en normen voor de werken van bovenregionaal en regionaal belang zijn dezelfde.

De bovenregionale projecten omvatten in eerste instantie de uitbouw van de Vlaams Europese hoofdtransportas, waarvan een grondige verantwoording wordt gegeven in het VIP zowel voor de eigenlijke als als voor de aftakkingen er op. Ook bij deze projecten wordt de eerste prioriteit gelegd op de veiligheids- en instandhoudingswerken van de bestaande infrastructuur. Daarnaast wordt de verdere aanpassing en/of uitbouw voorzien van deze als alsook van enkele bovenregionale wegen zoals de N58 Komen-A19, N19 noord-zuid verbinding Antwerpen, N16 Breendonk-Temse en de N74 noord-zuid verbinding Limburg.

Tenslotte komen de projecten van regionaal belang aanbod, waarvoor het 3-jarenprogramma de opsplitsing per provincie maakt. Voor een groot deel ervan werd rekening gehouden met volgende criteria :

- voor deze projecten werd in de rubriek wegverharding en structureel onderhoud rekening gehouden met de door de Dienst Structuren opgemeten (tweejaarlijkse) toestand van de weg inzake vlakheid en stroefheid, spoorvorming, enz. ;
- de inspectieverslagen van de toestand van de bruggen vormen de basis voor het programma structureel onderhoud kunstwerken, waarbij tevens wordt rekening gehouden met de aan alkali-silica reactie onderhevige bruggen ;

- voor het herinrichten van kruispunten is de uitgangsbasis de „zwarte punten”, waarbij de zwarte punten met 6 ongevallen prioritair te weerhouden zijn ;

- voor de fietspaden worden in eerste instantie de gewestwegen met een concentratie van scholen in overweging genomen. Ontbrekende schakels zijn een eerste prioriteit ;

- voor doortochten is de afbakening door de verkeersborden F1 en F3 een eerste criterium. Daar dit echter veel te ruim is wordt rekening gehouden met de ongevallenregistratie, de toestand van de wegverharding, de doortochten convenants, de Aquafin dossiers,

In de toekomst zullen, zoals gevraagd door de SERV, voor een aantal rubrieken, de gebruikte criteria en normen toegevoegd worden en zal het eigenlijke 3-jarenprogramma voorafgegaan worden door :

- een samenvatting van verkeersgegevens met aanduiding van de knelpunten ; vooruitgangsrapporten ;

- aangepaste behoeftenanalyse voor de leefbaarheidsdoelstellingen en het fietspadenprogramma ;

- stand van zaken over de afwerking van de projecten en de rendabilisering van de reeds geïnvesteerde kredieten ;

- onderbouwde voorstellen met verantwoording voor de aanleg van nieuwe wegen en omvorming van bestaande wegen.

De bepaling van de provinciale verdeling voor de werken van regionaal belang dient op basis van voormelde criteria te gebeuren, waarbij dezelfde normen (als voor het hele Gewest) dienen gehanteerd.

De herstructurering van de Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer waarbij in het kader van een nieuwe managementstructuur een afdeling wegenbeleid en beheer voorzien is met de aanstelling van een afdelingshoofd, zal deze bijkomende onderbouwing mogelijk maken.

Het wegenbeleid moet afgestemd worden op het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Gezien dit structuurplan thans nog niet gekend is, kan dit niet weerhouden worden voor het 3-jarenprogramma 1995-1997. De Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer dringt hierbij eveneens aan om tot een duidelijke categorisering van het wegennet over te gaan in het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Akkoord kan gegaan worden met de SERV dat een 3-jarenprogramma alles dient te omvatten dat betrekking heeft op de aanleg, de uitrusting en het onderhoud van de wegeninfrastructuur. Wat de uitrusting betreft zou dit 3-jarenprogramma dan ook de elektrische en mechanische uitrustingen dienen te omvatten beheerd door het Bestuur Elektronica, Elektriciteit en Mechanica. Voor het onderhoud kunnen alleen rubrieken aangegeven worden doch geen gedetailleerde projecten.

In deze context dient het SERV-advies gerelateerd te worden tot de overgangperiode die ingezet is in 1992 om over te stappen naar een meer beleidsvoorbereidend document. In deze zin is het SERV-advies een aansporing om de ingeslagen weg verder te zetten.

1.1.4. Het wegenprogramma 1995

1.1.4.1. Binnen voormeld kader wordt voor het wegenprogramma 1995, consequent met de beleidsopties en zoals in de begrotingsjaren 1993 en 1994, absolute prioriteit gegeven aan de veiligheidswerken en het wegwerken (het inhalen)

van de opgelopen achterstand inzake het structureel onderhoud :

1.1.4.1.1. Beschadigde wegvakken

De dienst Structuren van de Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer voert systematische metingen (**) uit op het Vlaamse (autosnel)wegennet. Deze metingen omvatten het meten van de vlakheid, de stroefheid, de spoorvorming en de degradatiegraad en worden elke twee jaar uitgevoerd.

De autosnelwegen en de primaire wegen worden op de oneven jaren gemeten terwijl de secundaire wegen op de even jaren worden gemeten.

Sinds de begroting van 1993 wordt een verhoogde inspanning gedaan inzake onderhoud. Anderzijds is het nuttig, gelet op de bijzonder lange en natte winter, de reeds beschikbare metingen van 1993/1994 (afgesloten eind juni 1994) te toetsen aan deze van 1991/1992.

Hierbij worden de wegvakken ingedeeld in klassen :

Klasse „slecht” en „zeer slecht” met waardecoëfficiënt kleiner dan 0,40. Dit wil zeggen dat 30 % van het gemeten oppervlak slecht of zeer slecht is en dient vervangen.

Klasse „matig” met waardecoëfficiënt tussen 0,40 en 0,60. Voor de laagste onderklasse met waarden tussen 0,40 en 0,45 wordt verwacht dat de drempel van „slecht” binnen de 3 jaar zal bereikt zijn.

Klasse „goed” met waardecoëfficiënt groter dan 0,60.

De vergelijking van de resultaten van de degradatiegraad, van de spoorvorming en van de vlakheid tussen 1991/1992 en 1993/1994 vertoont een duidelijke achteruitgang.

Op basis van de metingen van 1991/1992 werd vastgesteld dat de kostprijs voor de herstelling van de wegvakken met coëfficiënt kleiner dan 0,40 (dus slecht en zeer slecht) 10 miljard BEF bedroeg.

Op basis van de metingen van 1993/1994 wordt vastgesteld dat de kwaliteit van het wegennet verslechterd is en dat de totale herstellingswaarde (van < 0,40) opgelopen is tot 11,5 miljard BEF, dus een toename van 1,5 miljard BEF.

Anderzijds nemen de wegvakken met coëfficiënt tussen de 0,40 en de 0,45 ook in belangrijke mate toe, zodat bij ongewijzigd beleid de achteruitgang verder en gecumuleerd zal toenemen.

Normaliter zou op het volgend fysisch programma alle wegvakken dienen voorzien met waardecoëfficiënt kleiner dan 0,40 en op de laatste 2 jaren van het rollend driejarenprogramma de wegvakken met waardecoëfficiënt tussen de 0,40 en de 0,45. Dergelijke rationele beleidsvisie is momenteel, om budgettaire redenen, helaas niet mogelijk.

(**) – Op de autosnelwegen gebeuren de metingen met de ARAN. Dit is een multifunctioneel meettoestel dat toelaat in één meetbeurt de vlakheid, de spoorvorming en de beschadigingsgraad van de wegverharding te bepalen.

– Op het gewoon gewestwegennet gebeuren de metingen met de Informant, APL, de SCRIM en de Ultrasonen Rutmeter.

Opdat echter de oorspronkelijke beleidsdoelstellingen zouden kunnen aangehouden worden, nl. de in 1993 opgelopen achterstand in veiligheid en structureel onderhoud te kunnen wegwerken in 4 jaar (E313 in 5 jaar), dient normaliter voor 1995 een verhoging van 2,3 miljard BEF voorzien te worden zodat een totaal krediet bekomen wordt van 6,2 miljard BEF. Gezien de huidige budgetten momenteel dit nog niet toelaten, kan het krediet slechts opgetrokken worden met 0,3 miljard BEF tot 4,2 miljard BEF.

1.1.4.1.2. Kunstwerken : bruggen en tunnels

Ik verwijs naar de bruggen die aangetast zijn door A.S.R (Alkali-Silikaatreactie). Vandaag is reeds met zekerheid bekend dat bij 32 bruggen dit fenomeen is vastgesteld.

Bij een 30-tal andere bruggen zijn er vermoedens. Deze bruggen worden momenteel onderworpen aan een laboratoriumonderzoek. De meeste schadegevallen situeren zich in de provincie West-Vlaanderen en de verkeerswisselaar A12-Ring om Brussel. Bij deze bruggen heeft men verschillende gradaties van schade, die gaan van onschuldige scheurvorming tot totale destructie van de betonmassa. Het is momenteel onmogelijk te voorspellen hoeveel bruggen of onderdelen van bruggen er exact zullen moeten worden vervangen in de volgende jaren.

Wel worden de nodige inspanningen gedaan om de ASR, eens begonnen, af te remmen of tot stilstand te brengen. Dit gebeurt door maatregelen te treffen ter voorkoming van vochtinfiltraties.

Indien deze maatregelen niet zouden worden genomen, zou een belangrijk deel van al deze bruggen dienen vervangen te worden. De totale nieuwbouwwaarde van deze zestigtal bruggen kan geraamd worden op zowat 2,5 miljard BEF.

In functie van deze bijzondere maatregelen ter voorkoming van de volledige vervanging van de bruggen, dienen derhalve de onderhoudskredieten voor kunstwerken verhoogd. Deze zullen naar de toekomst toe nog in belangrijke mate moeten worden opgetrokken.

1.1.4.1.3. Herinrichting kruispunten en wegvakken : 734 zwarte punten

In het Vlaams Gewest zijn er volgens de laatste listing van de ongevallenstatistiek 734 „zwarte punten”. Dit zijn kruispunten of wegvakken met een lengte van 100 m, waar in het voorbije jaar minstens 3 ongevallen met lichamelijke letsels werden vastgesteld. Van deze 734 zijn er echter 185 (dus + 25 %) waar er meer dan 6 ongevallen zijn met lichamelijk letsel. Bij ongewijzigde toestand zal, statistisch, het aantal ongevallen stijgen met het toenemend verkeer. Vastgesteld wordt dat de laatste jaren het totaal aantal zwarte punten stationair blijft. Men zou dus kunnen stellen dat de potentiële statistische vermeerdering van het aantal ongevallen, door het toenemend verkeer, voorkomen werd door infrastructuurele ingrepen die werden uitgevoerd. Wil men echter bijkomend een effectieve vermindering van het aantal ongevallen bekomen, dan zal er een extra inspanning nodig zijn voor de uitvoering van deze werken.

Op basis van de ongevallen-analyse worden die kruispunten voorgesteld waar infrastructurele maatregelen een structurele verbetering zullen inhouden voor de verkeersveiligheid. Anderzijds wordt vastgesteld dat, mede door de toenemende verkeersdruk, het aantal middenbermoverschrijdingen toenemen. De gevolgen van dergelijke overschrijdingen zijn ook het meest spectaculair en dramatisch met doden en zwaargewonden. Daarom moeten ook de middenbermbeveiligingswerken verhoogd worden.

De kredieten hiertoe zijn begrepen in het totaal krediet voor veiligheid en structureel onderhoud.

1.1.4.2. Naast deze prioritaire werken zijn nog projecten die omwille van vroeger aangeane verbintenissen absoluut uit te voeren zijn.

Tot deze werken behoren :

- de afwerking van de A18 autosnelweg tussen Veurne en de Franse grens teneinde de aansluiting te verzekeren met het Franse autosnelwegennet en de Kanaaltunnel ;

- de aanleg van de N58 als verbinding tussen Komen en de A19 autosnelweg te Menen dit ingevolge het protocol dat in maart 1993 werd afgesloten met het Waalse Gewest voor gelijktijdige uitvoering en voltooiing van de A17 Doornik-Kortrijk op Waals grondgebied ;

- de afwerking van een volwaardige ringautosnelweg rond Antwerpen ;

- overeenkomst herinrichting stationsomgeving Mechelen.

In het investeringsprogramma 1995 bedraagt de financiële behoefte voor deze werken 996 miljoen BEF.

1.1.4.3. Voor de specifieke leefbaarheidsprojecten wordt een bedrag van 1,2 miljard BEF voorzien.

1.1.4.3.1 Doortochten

Het herinrichten van de doortochten voldoet aan twee doelstellingen nl. :

- de leefbaarheid verbeteren ;
- de verkeersveiligheid van de weggebruikers verhogen.

- Het aantal her in te richten doortochten van gewestwegen is in het dicht bebouwde Vlaanderen aanzienlijk en de verderzetting van het beleid zoals tot heden gevoerd zal een spreiding van de realisatie over meerdere decennia tot gevolg hebben. Op dit ogenblik zijn er een 600-tal doortochten her in te richten.

- In het kader van de convenants inzake de doortochten afgesloten met zekere gemeenten verbindt het Vlaamse Gewest er zich toe doortochten van gewestwegen te herinrichten ter verhoging van de verkeersveiligheid, ter verbetering van de verblijfsfunctie en tot herstel van het evenwicht tussen de verschillende categorieën verkeersdeelnemers.

- Het programma 1995 voorziet een krediet ten bedrage van 715 miljoen BEF voor de herinrichting van doortochten. Hierdoor is het mogelijk een 25-tal doortochten te realiseren. Het zijn deze projecten, ontstaan uit een enorme vraag bij de lokale overheid, waarvan de noodzakelijkheid erkend wordt door de Administratie en het dossier uitvoerbaar is in 1995.

1.1.4.3.2. Geluidsbestrijding

De geluidseffecten van het verkeer dienen tot aanvaardbare normen voor de omgeving teruggebracht.

Het belangrijkste deel van het verkeerslawaaï wordt veroorzaakt door het contact van de banden met het wegdek, het zogenaamde rolgeluid. Daarnaast is er het motorgeluid. Afhankelijk van de snelheid wordt dit geluid in zeer hoge mate beïnvloed door de oppervlaktestructuren van de rijwegverharding. Zo geeft een vervanging van een klassieke gesloten toplaag door een zeer open asfaltlaag, omwille van de energie-absorptie in deze open laag, een belangrijke vermin-

dering van het rolgeluid, dat op het „Leq” (het equivalent geluidsdrumniveau) een verlaging geeft van 4 à 6 dB(A), in sommige gevallen zelfs van 10 dB(A). Ter vergelijking : een verdubbeling van het verkeer geeft een toename op het Leq met 3 dB(A).

Geluidsschermen zullen in de toekomst enkel nog in bijzondere gevallen geïnstalleerd worden. Geluidsschermen zijn duur en enkel efficiënt voor afscherming van dichtbij gelegen woningen. Vanaf 100 meter van het scherm begint de efficiëntie enorm af te nemen en eens verder dan 200 meter heeft zo'n scherm praktisch geen effect meer.

De geluidsarme verhardingen verhogen het comfort, de leefbaarheid en de veiligheid van de automobilisten en de omwonenden.

Voor bestaande wegen met een ruwe oppervlaktestructuur, in de omgeving van bebouwing of zones met grote gevoeligheid voor geluidshinder, wordt een programma voorzien voor het overlagen met een geluidsarme verharding. In de meeste gevallen zal dit gebeuren door het aanbrengen van een toplaag in open asfalt (het zogenaamde fluisterasfalt) ; door behandeling van de oppervlaktestructuur van cementbetonverharding door het zgn. „grinding-procédé” of door het aanbrengen van fijne granulaten (kleine steentjes) in het betonoppervlak. In het komend 3-jarenprogramma 1995-1997 zal hiervoor onder het luik van de leefbaarheidsprojecten een speciale rubriek „geluidsmilderende verharding” ingeschreven worden met een budget van 130 miljoen BEF.

1.1.4.3.3. Functionele beplantingen

Behalve de klassieke beplantingen behorend bij de wegaanhorigheden, dienen in meerdere gevallen ook beplantingen aangebracht als visuele afscheiding van een leefomgeving aan een autosnelweg. Hoewel dit substantieel geen verbetering geeft voor het verkeerslawaaï zijn dergelijke beplantingen van grote psychologische betekenis voor de omgeving. Daarom dient ook hier de inspanning opgedreven tot 75 miljoen BEF.

1.1.4.3.4. Bijzondere projecten

Voor de bijzondere projecten ter ondersteuning van het beleid (convenants met gemeenten, installeren van weeginstallaties ter voorkoming van de spoorvorming, carpoolparking, bi-flashes en punctuele verlichting) wordt 315 miljoen BEF ingeschreven.

1.1.4.4. Voor de fietspaden wordt 1 miljard BEF uitgetrokken.

* Op de begroting waren in 1994 onder art. 73.28 voor aanleg, herinrichting en uitrusting van fietspaden kredieten ten bedrage van 663 miljoen BEF voorzien met bijkomend 89 miljoen BEF ten laste van het Vlaams Infrastructuurfonds hetzij in totaal 752 miljoen BEF uitsluitend voor fietspaden.

Fietspaden worden echter ook aangelegd in het kader van een ruimere aanneming, gecombineerd met andere wegenwerken zoals bij de herinrichting van doortochten, aanleg van nieuwe wegvakken of structureel onderhoud van de rijwegverharding.

* Voor de aanleg van fietspaden werd de behoeften eerstijds geraamd op 7,5 miljard BEF. Uit een dit jaar geactualiseerde behoeftenanalyse voor fietspaden blijkt dat deze thans geraamd wordt op 10,250 miljard BEF.

* In het kader van de convenants inzake de aanleg van fietspaden, afgesloten tussen het Vlaamse Gewest en de gemeenten, verbindt het Vlaamse Gewest er zich toe op basis van een door de gemeente goedgekeurde fietsrouteplan, prioriteit te verlenen aan de aanleg van fietspaden langs de gewestwegen.

* De afzonderlijke kredieten voor aanleg van fietspaden worden in eerste instantie reeds verhoogd met 300 miljoen BEF. Hiermee kan bij de voorgestelde begroting van 1995 het totaal aantal aan te leggen fietspaden opgevoerd worden tot 275 km in plaats van de 240 km voorzien in de begroting 1994.

1.1.4.5. Voor de verkeersafwikkeling wordt een bedrag van 2,7 miljard BEF voorzien.

* De bovenregionale projecten met betrekking tot de „verkeersafwikkeling”, met een budget van 1,4 miljard BEF voor 1995, betreffen de verdere uitbouw van de vooropgestelde Vlaams-Europese hoofdtransportas met de vertakkingen hierop. Deze hoofdtransportas beoogt, naast een onderlinge ontsluiting van de economische groeipolen (o.a. zeehavens en luchthaven) ook een directe verbinding met het Europees verkeersnet. Hiermee wordt de verhoging beoogd van het economisch draagvlak van Vlaanderen.

* Bij de regionale projecten met betrekking tot de „verkeersafwikkeling”, met een totaal budget voor 1995 van 1,3 miljard BEF behoren, naast specifieke rechtstrekkings van wegen, heel dikwijls omleidingen rondom centra of steden. Behalve een betere doorstroming van het wegverkeer, geven deze projecten ook aanleiding tot een verhoogde leefbaarheid en grotere veiligheid in de omgelegde centra, doordat het doorgaand en zwaar verkeer uit de bebouwde kommen kan geweerd worden. Ook worden hieronder nog projecten voorzien voor een betere ontsluiting van lokale industrie- of bedrijventerreinen.

In het Vlaams Infrastructuurplan wordt de afwerking van deze projecten voorzien tegen het jaar 2000. De hiertoe nodige kredieten zullen voor de volgende jaren in belangrijke mate dienen verhoogd (o.a. voor de ontsluiting van de zeehavens Zeebrugge – Gent – Antwerpen en Oostende en de luchthaven Zaventem).

1.1.4.6. Het is duidelijk dat een aantal werken van de Vlaams-Europese Hoofdtransportas niet of slechts vertraagd zullen kunnen uitgevoerd worden, m.n. :

- de ontsluiting over de weg van de haven van Zeebrugge ;
- de verbinding rondpunt Kennedy-De Bolle te Oostende ;
- de omvorming van de N49 Antwerpen-Zeebrugge tot E34 autosnelweg ;
- de afwerking van de R4 ring om Gent ;
- de omvorming van de A12 verbinding Brussel-Boom-Antwerpen tot autosnelweg.

1.2. Bespreking

De heer J. Leclercq vraagt of het juist is dat, zoals hij leest in het investeringsprogramma voor de wegen, de realisatie van de verbindingswegen met de achterhaven van Zeebrugge slechts na 1997 zal worden aangepakt. Hij vergelijkt deze situatie met de uitstekende verbindingswegen in de achterha-

ven van Calais, een concurrent voor Zeebrugge, en dringt erop aan dat men meer spoed moet maken met een 3-tal punten o.m. het knelpunt van de Blauwe Toren en de verbinding met de E 40. Dit laatste tracé is vastgelegd in akkoord met alle betrokken partijen.

Wanneer men een vergelijking maakt tussen de ingeschreven kredieten inzake doortochten in Limburg en Oost-Vlaanderen dan is het opvallend dat in deze laatste provincie er minder geld gaat naar de doortochten, aldus de heer J. De Mol, die de stand van zaken wenst te vernemen over de doortocht in zijn gemeente Lebbeke. Er is een zeer uitgewerkt voorstel van 1993 besproken in aanwezigheid van de bevoegde ambtenaren, en blijkens het investeringsprogramma is er zelfs voor dit project na 1997 niets ingeschreven, terwijl er in Sint-Gillis-Dendermonde geen uitgewerkt doortochtenproject is, maar wel een krediet voor 1996.

In Kwatrecht zou het dan weer zinvol zijn een doortocht te realiseren maar daar is niets gepland.

Spreker vindt het hoog tijd dat men ter zake de violen stemt, enige logica aanhoudt in de afwikkeling van de projecten en vooral de provinciale directies ertoe brengt eenzelfde koers te varen zowel in het beleid als m.b.t. de hoogte van de budgetten in die diverse onderdelen.

Spreker stelt met vreugde vast dat de eerste budgetten voor de aanleg van de N 41 slechts zijn ingeschreven vanaf 1996. Hij hoopt dat deze weg nooit wordt gerealiseerd en evenmin de daaraan gekoppelde projecten zoals de ring om Aalst, want dan zal al het verkeer van Zuid-Oost-Vlaanderen via de N 41 naar Antwerpen worden gesluisd, verkeer dat nu via de R 4 en de E 17 verloopt. Men moet zich volgens spreker dus dringend bezinnen over deze weg en ook over tal van andere projecten en spreker geeft hier het voorbeeld van het rond punt van Zellik. De provinciale diensten zouden, na evaluatie, een bijsturing moeten doen van de verschillende onderdelen van hun programma's (doortochten, veiligheid fietspaden, enz.) om zich zodoende beter in te kaderen in het door de minister uitgestippelde algemene beleid.

De heer M. Cordeel dringt erop aan dat men in het kader van de economische ontwikkeling van het Waasland de levensnoodzakelijke wegverbindingen bij prioriteit zou realiseren, het betreft vooral de verbinding van de Liefkenshoek-tunnel met de E 17 en verder de verdubbeling van de capaciteit van de Schelde-brug te Temse.

De heer J. De Mol heeft het over het herstel van 32 bruggen en het vermoeden dat ook nog 30 andere bruggen dezelfde behandeling moeten ondergaan. Hij vindt in de inleiding van de minister een algemeen cijfer van 2,5 miljard frank, maar wil weten waar hij de cijfers kan vinden voor de investeringsprogramma's van de volgende drie jaren.

De heer F. Ghesquière vraagt of het juist is wat in het investeringsprogramma staat, met name dat voor de eerstkomende jaren voor het rond punt Kennedy-De Bolle en de noodzakelijke aansluitingswegen geen kredieten zijn ingeschreven. .

De heer V. Vautmans vraagt wat de resultaten zijn i.v.m. het gebruikte fluisterasfalt. Hem is gemeld dat het fluisterasfalt na verloop van tijd zou dichtslibben.

ANTWOORDEN VAN DE HEER T. KELCHTER-MANS, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden

– OCW-fluisteras

De minister verwijst voor de bevindingen ter zake naar een nota van het OCW, hierna toegevoegd als bijlage 4.

– herstel bruggen

Wat het herstel van bruggen en de daartoe voorziene bedragen betreft, wordt meegedeeld dat voor de sector wegen voor 1995 een bedrag van 472 miljoen BEF uitgetrokken voor onderhouds- en herstellingswerken en voor de nieuwbouw van bruggen en wegen.

– verdubbeling brug Temse

Wat de realisatie van de verdubbeling van de brug van Temse betreft, hier wijst de minister op de kostprijs, die nu al wordt geraamd op 1,5 miljard frank.

– Liefkenshoektunnel

Van de Liefkenshoektunnel en de verandering met de E 17 moet voor einde oktober een juridische discussie worden afgerond. De leefbaarheid van de LHT zou zelfs in iedere hypothese niet meer kunnen verzekerd worden, zelfs niet met de zogenaamde oplossing van de rechtstreekse verbinding met de E 17. De minister zal binnenkort daarover meer kunnen zeggen als het multi-modaal verkeersmodel Antwerpen is afgerond.

– N 41

Het uitstellen van de aanleg van de N 41 is te wijten aan het gebrek aan consensus ter plekke, wat een onvoldoende draagvlak biedt voor een oplossing ter plaatse. De verdubbeling van het vak Hamme-Sint-Niklaas tot 2 x 2 rijstroken kan worden overwogen na 1996. Ook het aanleggen van fietspaden aan slechts één kant van de weg is vaak te wijten aan het verschil in inzicht of dwarsliggen van de lokale besturen.

– infrastructuurwerken Oostende

Voor de infrastructuurwerken te Oostende is 400 miljoen frank uitgetrokken in 1994 voor de haven. De realisatie van het rond punt Kennedy-De Bolle hangt in grote mate af van de aanleg van een tunnel onder het spoor en het dempen van een oud dok. De coördinatie van die werken zal heel wat voeten in de aarde hebben zodat slechts vanaf 1998-1999 aan concrete uitvoering kan worden gewerkt.

2. Programma 64.1 : Waterwegen en binnenvaart

2.1. Inleiding

Krachtlijnen

* Continuïteit in het beleid van een rollend 3-jarenprogramma.

* Instandhouding van het bestaande patrimonium door het uitvoeren van het noodzakelijke onderhoud (gewoon en bui-

tengewoon) en door het uitvoeren van vervangingsinvesteringen inzonderheid voor bruggen.

- * Bevordering van het vervoer langs de waterwegen ter ontlasting van de stijgende vervoersstromen langs de weg, met ondermeer het beter toegankelijk maken van de waterweg door de bouw van laad- en losinstallaties.

- * Verbetering van de hinterlandverbindingen naar de Vlaamse Zeehavens.

- * Wegwerken van de knelpunten in het waterwegennet om een homogeen netwerk te realiseren, ook intra-Europees.

- * Het voortzetten van infrastructurele moderniseringswerken ; in de eerste plaats op hoofdvaarassen op het Albertkanaal, het kanaal Brussel-Rupel en de Leie inzonderheid de aansluiting naar Frankrijk.

- * Het voeren van een marktgericht promotiebeleid via Administratie en de VZW Promotie Binnenvaart Vlaanderen, ondersteund door de nodige studies en door initiatieven ter verbetering van de reglementeringen en organisatie van de sector met respect voor de bestaande bevoegdheidsverdelingen met de nationale overheid.

- * Het terug aanwenden van de inkomsten voortspruitend uit de waterwegen voor onderhoud en nieuwe infrastructuurwerken via het Vlaamse Infrastructuurfonds.

- * De krachtlijnen van het beleid worden gebundeld in de beleidsnota „Splasch 2002” die nog dit jaar ter bespreking en goedkeuring van de Vlaamse regering wordt voorgelegd.

Kengetallen 1995

- * Voor 1995 wordt een globaal bedrag ter beschikking gesteld van ongeveer 3,43 miljard BEF, tegenover bijna 3,272 miljard BEF in 1993. Dit is een verhoging van 4,8 % ten opzichte van 1992.

- * Voor investeringswerken aan waterwegen en kanalen wordt een bedrag van 1,64 miljard BEF uitgetrokken. Hierin is een bedrag van 250 miljoen BEF uit het Vlaams Infrastructuurfonds, specifiek voor investeringsuitgaven begrepen. Specifiek voor het herstellen en vervangen van kunstwerken wordt hiervan een bedrag van ca. 164 miljoen BEF gereserveerd.

- * Voor het gewoon onderhoud van de bevaarbare waterwegen is 540 miljoen BEF beschikbaar.

- * De uitgaven voor bijzonder onderhoud, met inbegrip van herstelling van schade veroorzaakt door stormen wordt begroot op 458,4 miljoen BEF.

Kengetallen voor de toekomst

- * De verdere modernisering van het Albertkanaal met inbegrip van de ontsluiting op 4.500 ton tussen Oelegem en de haven van Antwerpen vergt nog een bedrag van 2 miljard BEF.

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

- * De verdere afwerking voor het bevaarbaar maken voor schepen van 1.350 ton van de Leie in de doortocht te Kortrijk vergt nog 2 miljard BEF.

* De afwerking van de spoorwegbrug te Landegem over het Schipdonkkanaal vergt nog een bedrag van 184 miljoen BEF, gespreid over 2 jaar.

2.1.1. Beleidsopties

Vlaanderen beschikt over een zeer dicht waterwegennet dat centraal gelegen is binnen het Europese netwerk, waarop het goede verbindingsmogelijkheden heeft. In tegenstelling tot het wegennet vertoont dit net nog een ruime onbenutte transportcapaciteit.

Dit heeft de Vlaamse regering ertoe aangezet, in haar beleidsverklaring, het transport over de waterweg als een volwaardig en milieuvriendelijk alternatief te aanzien ter ontlasting van de ongebreidelde vervoerstoe name op de weg.

Voor de verwezenlijking van dit objectief zijn een aantal voorwaarden te vervullen.

De enorme investeringen in de binnenvaartwegen zullen slechts renderen als de gebruikers kunnen beschikken over een voldoende uitgebreid en homogeen netwerk, met goede aansluitingen op het Europese netwerk.

Dit veronderstelt het wegwerken van een aantal knelpunten op de binnenvaartwegen en bij voorrang op de hoofdvaarassen, die een directe verbinding met de zeehavens verzekeren.

Ook voor de binnenvaartwegen wordt speciale aandacht besteed aan de instandhouding van het waterwegennet. Dit betekent niet alleen de tijdige uitvoering van het onderhoud, maar tevens het op tijd uitvoeren van vervangingsinvesteringen, inzonderheid de bruggen.

De trafiek op de waterweg is in het afgelopen decennium stabiel gebleven. Gerelateerd naar de algemene toename van het vervoer betekent dit procentueel een achteruitgang. Dit blijkt uit een onderlinge vergelijking van het marktaandeel van de verschillende vervoersmodi in het totaal goederenverkeer binnen de EG. In 1970 waren in de EG de verhoudingen van de marktaandelen van de diverse vervoersmodi : weg : 55,7 % ; spoor : 29,6 % en binnenvaart : 14,7 % . Deze verhoudingen bedragen in 1988 : weg : 73,4 % ; spoor : 16,8 % en binnenvaart : 9,8 %. Ook in de laatste jaren zet deze ongunstige tendens zich door.

De Vlaamse regering wenst in het licht van haar algemeen beleid deze evolutie om te buigen.

Deze optie betekent :

* het beter toegankelijk maken van de waterweg door de bouw van laad- en losinstallaties en multimodale terminals ;

* het voeren van een marktgericht promotiebeleid via Administratie en de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen, ondersteund door de nodige studies en door initiatieven ter verbetering van de reglementeringen en organisatie van de sector met respect voor de bestaande bevoegdheidsverdelingen met de nationale overheid.

* het voortzetten van de uitvoering van de slopingsregeling conform de Europese reglementering.

Substantiële verhoging van de budgettaire middelen ter financiering van de noodzakelijke investeringen in de binnenwateren was tot op heden niet haalbaar. Via het Vlaams Infrastructuurfonds worden de gewone budgettaire middelen

aangevuld met de inkomsten uit het beheer van het waterwegennet. De inspanningen zijn dan ook gericht op een optimalisering van deze inkomsten.

2.1.2. Vlaams Infrastructuurplan (VIP)

2.1.2.1. Conform de krachtlijnen van het VIP worden in het „Jaarlijks onvermijdbaar programma” de werken opgenomen die betrekking hebben of de instandhouding van de infrastructuur en de verzekering van een minimaal veiligheidsniveau.

Ook hier stellen we vast dat een inhaaloperatie om het patrimonium in een aanvaardbare staat te brengen, noodzakelijk is, waardoor een substantiële verhoging van de budgetten onvermijdelijk wordt.

Het onderhoud moet toelaten de scheepvaartwegen operationeel te houden, het netwerk te exploiteren en het patrimonium in goede staat te houden. De jaarlijkse uitgave wordt geraamd op 2,5 miljard BEF.

De instandhouding van het patrimonium vereist ook belangrijke vervangingsinvesteringen, die enerzijds het behoud van de huidige exploitatiemogelijkheden beogen en anderzijds de herbouw van bruggen die omwille van hun ouderdom of van de verkeersintensiteit dringend aan herbouw toe zijn. Ook de toegankelijkheid van de waterwegen, nl. laad- en losinstallaties, en het honoreren van aangegeven verbintenissen worden hier ondergebracht. De jaarlijkse gemiddelde financiële behoefte wordt geraamd op 1,6 miljard BEF.

De globale jaarlijkse behoefte bedraagt aldus $\pm 4,1$ miljard BEF.

Het huidige jaarbudget (onderhoud en investeringen) bedraagt $\pm 3,3$ miljard BEF.

2.1.2.2. Het „Strategisch Investeringsprogramma” inzake de binnenvaart passend in de VEH-as omvat volgende kenmerken en doelstellingen :

- het vervoer over de binnenwateren betreft in hoofdzaak massagoederen vervoerd over langere afstanden. De eenheden waarmee het transport gebeurt, vertonen duidelijk een tendens tot schaalvergroting, die zich nog steeds doorzet.

- De binnenvaartwegen moeten werken als één netwerk. De integratie tussen de Nederlandse, Duitse, Franse en Belgische netten is een middel bij uitstek om het gebruik van de binnenvaart te bevorderen. Terzelfdertijd is dit belangrijk in het kader van de Europese integratie en de creatie van de eenheidsmarkt. Dit is trouwens op Europees niveau erkend in het Trans Europees Netwerk (T.E.N.) voor de binnenvaart.

- Het rendabel bevaren van deze binnenvaartwegen vereist het realiseren van een homogeniteit inzake gabariet. Daarbij zijn voor de hoofdvaarwegen van het Vlaamse Gewest twee grote types na te streven : het 1350 ton-gabariet dat zich naar de zuivere binnenvaart richt en het 2000 à 9000 ton-gabariet dat eveneens toelaat dat de short sea shipping tot diep landinwaarts doordringt. Voor het Vlaamse Gewest is deze homogeniteit nog steeds niet bereikt wegens ontoereikendheid van de kredieten.

- Naast de scheepvaartfunctie hebben de vaarwegen als belangrijke andere functies : de waterafvoer, de recreatie en de watervoorziening (drinkwater, industrie, landbouw).

– Het vervoer te water is zeer milieuvriendelijk (geruisloosheid, integratie in het landschap, energetisch voordeel).

– De infrastructuur op de Vlaamse binnenvaartwegen is op vele plaatsen vrij oud en aan vervanging toe.

2.1.2.3. De investeringen van het Strategisch Programma voor de uitbouw van de Vlaamse hoofdtransportas inzake de binnenvaart betreffen in feite het creëren van een verbinding tussen de Seine-Noord en de Maas-Rijnverbinding via de Bovenschelde tot Gent met doortrekking tot Antwerpen, waar aangesloten wordt op het Albertkanaal naar Luik. Deze Europese transportas wordt ontsloten naar Zeebrugge, heeft een antenne naar Brussel, is goed aangesloten op het Nederlandse net te Gent en te Antwerpen, moet een passende verbinding naar Nederland krijgen te Lanaye, integreert het volledige Waalse net en verkort op een substantiële wijze de aansluiting op de Rijn en het Ruhrgebied voor de zuidelijke waterwegennetwerken.

Aldus is het te realiseren Strategisch Programma” als volgt samengesteld :

– Seine-Nord : het realiseren van een verbinding tussen het Seinebekken en het Scheldebekken tot Gent op 4000 ton-gabariet en de doortrekking naar Antwerpen :	4,0 miljard BEF
--	-----------------

– Schelde-Albertkanaal-Maas-Rijn : de verbinding tussen de Schelde te Antwerpen en de Maas te Luik met eventuele doortrekking naar de Rijn, met als projecten de renovatie van de Royerssluis en de afwerking van de modernisering op 9000 ton van het Albertkanaal (verbreding en bruggen) :	9,2 miljard BEF
---	-----------------

– Ontsluiting van Noord-Limburg via de waterweg met de verbreding van het kanaalvak Dessel-Bocholt-Lozen in aansluiting met het reeds gemoderniseerde kanaalvak Kwaadmechelen-Dessel :	4,2 miljard BEF
--	-----------------

– Kanaal Brussel-Rupel : afwerking modernisatie vaarweg op 9000 ton-gabariet :	2,6 miljard BEF
--	-----------------

– Modernisering op 1350 ton-gabariet van de Leie-as :	3,6 miljard BEF
---	-----------------

– 24,0 miljard BEF

2.1.2.4. Het „Streefprogramma” beoogt de voortzetting van het „Strategisch programma” na het jaar 2000 en behelst in hoofdzaak :

– de afwerking van de verbreding van het Albertkanaal op 9000 ton in de regio Antwerpen. Zoals hoger gesteld is dit gekoppeld aan een gericht ruimtelijk beleid. De uitgave hiervoor beloopt :	4 miljard BEF
--	---------------

– de doortrekking naar Zeebrugge op 4000 ton-gabariet : het bevaarbaar maken van het verruimde Afleidingskanaal der Leie tussen Schipdonk en Zeebrugge, dit in het kader van het project Seine-Nord. De uitgave wordt geraamd op :	4 miljard BEF
--	---------------

(De verruiming is opgenomen – voor wat het veiligheids gedeelte betreft – in het programma van de waterbeheersing uit het Streefprogramma.

– 8 miljard BEF

De werken opgenomen in het Streefprogramma moeten voorafgaandelijk getoetst worden op hun economische, ruimtelijke en ecologische impact. Ze kunnen maar gerealiseerd worden voor zover de budgettaire middelen voorhanden zijn.

2.1.3. Uitvoering van de beleidsopties

Tijdens het voorbije jaar werden, binnen de budgettaire mogelijkheden, de inspanningen voor de verdere realisatie van de beleidsopties verdergezet. Ook voor 1995 weerspiegelt het indicatief investeringsprogramma (zie bijlagen 1 en 2) de beleidsdoelstellingen.

Absolute prioriteit gaat naar de afwerking van begonnen projecten, zoals de kanaalomlegging te Hingene op het kanaal Brussel-Rupel (500 miljoen BEF) en de verdere afwerking van de spoorbrug te Landegem-Leie (150 miljoen BEF).

Aan het huidig investeringsritme is de afwerking van beide projecten voorzien voor einde 1996. Het fysisch programma voor de begroting 1995 voorziet tevens de laatste fase van de elektromechanische uitrusting van de spoorbrug te Ruisbroek (94 miljoen BEF). Hiermede wordt dit project gefinaliseerd.

De verdere afwerking van de modernisering van het Albertkanaal vergt de aanpak van een aantal knelpunten, die geleidelijk aan, volgens de beschikbaarheid van de middelen verder worden weggewerkt.

In 1993 werd een aanvang gemaakt met de herbouw van de Straatsburgbrug (160 miljoen BEF) die gevolgd moet worden door de verbreding van de verbinding tussen het Amerikadok en Straatsburgdok ($\pm$ 300 miljoen BEF). De kredieten hiervoor moeten in de begrotingen 1995 en 1996 ingeschreven worden. De bedoeling is om in de eerstvolgende jaren een onbelemmerde vaart voor schepen van 4500 ton op het Albertkanaal tussen Oelegem en Wijnegem mogelijk te maken. De afwerking van de Koning Albert II-sluis te Wijnegem, die in juli 1994 door Z.M. Koning Albert II werd ingehuldigd, vormt hierin een belangrijk sluitstuk.

Tussen de stad Kortrijk en het Vlaamse Gewest werd een protocol ondertekend voor de verruiming van de Leie in de doortocht van Kortrijk voor schepen van 1350 ton. Dit project wordt gerekend tot de economisch belangrijke projecten. In 1994 werd een aanvang genomen met de onteigeningen. Teneinde de werken te kunnen aanvatten en het protocol te honoreren wordt voor 1995 in het Vlaams Infrastructuurfonds specifiek een bedrag van 250 miljoen BEF ingeschreven.

Het waterwegenpatrimonium is zeer omvangrijk en vertegenwoordigt een aanzienlijk kapitaal. Het is van cruciaal belang dat de lange levensduur waarvoor dit patrimonium werd ontworpen ook gehaald wordt.

Dit veronderstelt niet alleen aanzienlijke inspanningen qua onderhoud maar tevens aandacht voor de herbouw van kunstwerken die door hun ouderdom of intensief gebruik dringend aan vervanging toe zijn.

Het programma voor 1995 voorziet dan ook in voortzetting van het programma 1994, met een bedrag van 164,4 miljoen BEF voor de herbouw van deze kunstwerken (cfr. indicatief investeringsprogramma 1994 – bijlage).

Voor de buitengewone onderhoudswerken en het herstellen van schade veroorzaakt door stormen wordt op het art. 73.21 een krediet van 458,4 miljoen BEF voorbehouden. Hiervan zijn 253,4 miljoen BEF voorzien voor de waterwegen die vallen onder het beheer van de Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen, 145 miljoen BEF bestemd voor de kanalen die onder de bevoegdheid vallen van de Dienst voor de Scheepvaart en 60 miljoen BEF voor het Zeekanaal Brussel-Rupel.

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

2.1.3.1. „Splasch 2002” – een Strategisch Plan voor de Binnenvaartwegen

Om de beleidsdoelstellingen naar de toekomst toe op een coherente wijze te realiseren, werd een Strategisch Plan voor de Binnenvaartwegen – „SPLASCH 2002”, tezamen met een tienjarenprogramma voor de investeringen in de binnenvaartwateren voorbereid. Deze zullen nog dit jaar ter goedkeuring aan de Vlaamse regering worden voorgelegd. In het tienjarenprogramma voor de binnenvaartwegen zal ook de systematische vernieuwing van versleten kunstwerken worden geïmplementeerd.

2.1.3.2. Bouwen van overslagkaaien

Sommige industriële activiteiten hebben er voordeel bij de aanvoer van grondstoffen en/of afvoer van afgewerkte producten via de waterweg te laten gebeuren. Dit kan slechts indien hiertoe de nodige infrastructuur aanwezig is. Omdat het vervoer over de waterweg in grote mate kan bijdragen tot de ontlasting van het wegvervoer, werd in het programmadecreet 1993 reeds de mogelijkheid van subsidiëring (tot 80 %) van overslagkaaien voorzien. Deze mogelijkheid dient overigens gepaard te gaan met maatregelen op het vlak van ruimtelijke ordening. Om zeker te zijn dat de bevoorrechte bedrijven die langs een waterweg gelegen zijn ook van de waterweg gebruik maken, dient de watergebondenheid van deze industrieterreinen ook ruimtelijk gedetermineerd. Deze optie zal voorzien worden in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

2.1.3.3. Multi-modale overslagkaaien

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

Om deze keuze mogelijk te maken werd een studie uitgevoerd : „Onderzoek naar de mogelijkheden voor het inplanen van multimodale terminals in het Vlaamse Gewest.” De wetenschappelijke analyse-methode, gehanteerd in deze studie, toont aan dat Vlaanderen, vanuit zijn centrale positie, een belangrijke rol kan vervullen in het geïntegreerd Europees goederenvervoer.

Het belang van de havengebieden van Antwerpen en Gent als centrale verdeelpunten komt hierbij duidelijk tot uiting. Lokaties, gelegen in de nabijheid van beide havens, scoren geografisch zeer gunstig.

Ook de gebieden aan de Bovenschelde, het Albertkanaal en het Zeekanaal van Brussel komen in aanmerking voor de vestiging van een multimodale terminal.

De resultaten van voormelde studie lieten toe een positieve beslissing te nemen over de bouw van een multimodale terminal langsheen het Albertkanaal te Meerhout.

2.1.3.4. Deregulering van de binnenvaart

Het gebruik van de binnenvaartwegen kent niet dezelfde vlucht als deze die de gehele vervoerssector heeft gekend. Om hieraan een andere wending te geven, moet, binnen een algemeen promotiebeleid, gestreefd worden naar :

- het verhogen van het dynamisme van de binnenvaartsector ;
- de versoepeling van de marktorganisatie, teneinde de klantvriendelijkheid te verhogen.

Het is aan het Vlaamse Gewest om hier stimulerend te werken en initiatieven te nemen binnen de bestaande bevoegdheidsverdelingen en met medewerking van alle betrokken geledingen.

De stimulering van de binnenvaart door een versoepeling van de markorganisatie moet kaderen in een algemene mobiliteitsvisie en zal inspelen op de algemene ontwikkelingen die zich momenteel in de andere Europese binnenvaartlanden aftekenen. Ter concretisering van deze beleidsvisie werd in 1994 een voostel tot herordening van de binnenvaartmarkt uitgewerkt. Over dit voorstel werd advies uitgebracht door de SERV alsook door de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen, waarin ook de vertegenwoordigers van de schippers zetelen. Het voorstel tot herordening van de binnenvaartmarkt houdt een toekomstvisie in waarbij de huidige geregementeerde markt evolueert naar een vrije markt voor alle goederen, weliswaar met de invoering van bodemterieven en openbare bekendmaking. In een overgangsfase zouden reeds bepaalde goederencategorieën worden vrijgesteld.

De overgang van de geregementeerde naar de vrije markt dient gepaard te gaan met een aantal begeleidingsmaatregelen die, naast een aantal maatregelen met betrekking tot het eigenlijk binnenvaartbeleid, gesitueerd zijn op het sociale vlak en op het vlak van onderwijs, welzijn en economie.

De Vlaamse regering heeft op 20 juli 1994 het „voorstel tot herordening van de binnenvaartmarkt” goedgekeurd.

Op basis van het voorstel tot herordening van de binnenvaartmarkt, werd ruim overleg opgestart, ook met de federale regering en de betrokken beroepsorganisaties, om een consensus te bereiken over een aanpassing van de regelgevende maatregelen, waardoor de binnenvaartsector opnieuw kan geactiveerd worden. De samenwerking met de nationale overheid werd geconcretiseerd in de werkgroep „Binnenvaart” die werkzaam is in het kader van de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur (I.C.V.I.).

2.1.3.5. N.V. Zeekanaal

Door de bijzondere wet van 8 augustus 1988 werden de nationale bevoegdheden inzake de havens en waterwegen aan de gewesten overgedragen.

Dit hield in dat het bestuurlijk statuut van de Haveninrichtingen van Brussel moest herzien worden aangezien het Zeekanaal Brussel-Rupel zich zowel over het grondgebied van het Brusselse als van het Vlaamse Gewest uitstrekt.

Op nationaal vlak werd een Koninklijk Besluit uitgevaardigd die een regeling vaststelde voor de verdeling van het vermogen van de N.V. Zeekanaal tussen het Brusselse en het Vlaamse Gewest.

Op 10 maart 1993 besliste de Vlaamse regering principieel de uitvoering van de taken met betrekking tot het beheer en de exploitatie van het kanaal Brussel-Rupel toe te vertrouwen aan een nieuw op te richten pararegionale NV, doch tevens de opdracht van deze N.V. te verruimen met de optimale organisatie en commercialisatie van de gronden langs alle bevaarbare waterlopen in het Vlaamse Gewest, met uitzondering van deze beheerd door de Dienst voor de Scheepvaart en met garanties van streekgebonden overleg met de plaatselijke instanties. Dit laatste houdt de oprichting in van een aantal Regionale Comités van Advies.

De Vlaamse regering besliste op 30 juni 1993 haar principieel akkoord te hechten aan het voorontwerp van decreet betreffende de N.V. Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen.

Na het inwinnen van het advies van de SERV en de Raad van State werd het ontwerp-decreet bij de Vlaamse Raad ingediend, die het op 4 maart 1994 goedkeurde. Deze NV zal nog in 1994 opgericht zijn.

2.1.3.6. Verruiming van de budgettaire middelen

Het Vlaams Infrastructuurfonds is thans operationeel. Hoofdbekommernis is de verdere optimalisering – en zo mogelijk – uitbreiding en verhoging van de inkomsten.

Het goed beheer van het overheidspatrimonium houdt immers ook in dat op een commerciële basis en binnen de randvoorwaarden opgelegd door de openbare functie, een billijke vergoeding wordt gevraagd voor de diensten die door de overheid geleverd worden. De diverse inkomsten moeten dan ook op een redelijk peil liggen, aangepast aan de huidige sociaal-economische maatstaven en eventueel gecorrigeerd op grond van het algemeen beleid dat het Gewest voert.

Hiertoe werden reeds een aantal maatregelen genomen :

- In het programmadecreet 1993 werd reeds de juridische basis gelegd voor het nemen van volgende maatregelen :

- Aanpassing van de tarieven van de watervangen. Het uitvoeringsbesluit werd door de Vlaamse regering goedgekeurd.

- Gewesttussenkomst in de bouw van laad en losinstallaties langs de bevaarbare waterlopen.

- Wijziging van de beheersvorm van het Fonds van het Waterbouwkundig Laboratorium.

- Het bestaand vergunningen- en retributiestelsel voor het privaat gebruik van het openbaar domein van de waterwegen, hun aanhorigheden, de dijken en de zeeweringen, werd hervormd. Een voorstel van Besluit van de Vlaamse regering werd principieel goedgekeurd en voor advies overgemaakt aan de Raad van State. De Vlaamse regering keurde dit ontwerp-besluit goed op 16 maart 1994.

2.1.4. Programma waterwegen en binnenvaart 1995

De beleidsopties worden vertaald in het indicatief fysisch programma 1995 voor de waterwegen en de binnenvaart.

De desbetreffende investeringskredieten worden in de begroting voorzien onder basisallocatie 73.03 en in het VIF.

	1995	Restbedrag afwerking
– Modernisering van de waterwegen :		
– Leie :		
– Traverse van Kortrijk	250,0	1.763
– Afleidingskanaal der Leie – Spoorbrug te Landegem	150,0	184
2e fase deel 2		
– Albertkanaal :		
– Moderniseringswerken in de provincies Antwerpen en Limburg	90,0	1.930
– Kanaal Brussel – Rupel :		
– Kanaalomlegging te Hingene	500,0	1.810
– Spoorbrug te Ruisbroek – Elektromechanische uitrusting – 2e fase	95,0	0
– Herstellen en vervangen van kunstwerken :		
– Albertkanaal :		
– Sluis te Olen – Consolidatiewerken	90,0	0
– Netekanaal :		
– Bruggen te Lier	90,0	45
– Diversen	87,5	idem
Subtotaal 1 :	1.387,5	
– V.I.F.		
– Herbouwen van kunstwerken		
– Rattevallebrug te Middelkerke	34,4	0
– Herbouw brug nr. 12 te Schoten	40,0	20
Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten		
– Bouwen van kaaimuren	150,6	idem
– Recreatieve Infrastructuur	25,0	idem
Subtotaal II :	250,0	
TOTAAL	1.637,5	

2.2. *Bespreking*

De heer V. Vautmans stelt een aantal vragen over de Waterwegen.

Het is bekend dat al lang sprake is om de vaart op zondag op onze waterwegen te organiseren, met name het bedrijfsleven, is, naast de recreatieve sector, daar vragende partij. Het lid wil weten wat de stand van zaken is, wie die besprekingen coördineert en wanneer er een resultaat uit de bus zal vallen.

Hetzelfde lid wijst op de gevolgen van de goedkeuring van het decreet betreffende het NV Zeekanaal, waardoor het beheer van alle gronden aan de waterwegen gelegen aan het NV Zeekanaal toekomt en het beheer van de waterweg zelf bij het bestuur van de Waterwegen is gebleven.

Spreker meent dat deze regeling een embryo van misverstanden en bevoegdheidsconflicten zal worden, en hij vreest dat het groot gebrek aan coördinatie dat daaruit zal voortvloeien, het bestaande immobilisme niet zal kunnen doorbreken.

Verder stelt de heer V. Vautmans nog een paar concrete vragen over de haven van Oostende : er is meegedeeld dat de afmetingen van de sluis in de voorhaven zijn bepaald.

Spreker wil ook weten welke andere werken in de voor- en achterhaven van Oostende zijn gepland en welke werken nog lang niet zullen worden uitgevoerd. Verder wil hij de stand van zaken kennen in verband met de geplande containerkaai op het Albertkanaal en vraagt hij een overzicht van de situatie van de bruggen en de sluisdeuren. Het vervangen van sommige sluisdeuren op het Albertkanaal is vrij hoogdringend. Een laatste reeks vragen betreft het Sigma-plan : de heer V. Vautmans wil weten hoe ver men staat met de uitvoering van het Sigmaplan, wanneer zal dit plan voltooid zijn, en wat gaat er uiteindelijk gebeuren met de geplande overstromingsgebieden in Kruibeke. In verband hiermee wil de heer J. Demo1 weten of de 150 miljoen frank, ingeschreven in het investeringsprogramma voor de overstromingsgebieden enkel en alleen dienen voor het graven van een zandwinningsput of ook worden aangewend voor de versterking van dijken. Is over dit overstromingsgebied een MER gemaakt ?

De heer J. Ansoms ten slotte heeft goede hoop dat de onderhandelingen over de waterverdragen weldra terug van start gaan met mevrouw Jorritsma, de nieuwe Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat. Hij vraagt of er onder- tussen al voorbereidend ambtelijk overleg is geweest.

De minister geeft hierop volgend omstandig antwoord.

Zondagvaart

Tot op heden werd nog niet aangetoond dat door het instellen van de zondagvaart bijkomende trafieken langs de binnenwateren gegenereerd worden. Overigens is de beslissing van mijn Waalse collega Grafé, om de bediening van de Sluis te Lanaye ook op zon- en feestdagen te verzekeren op veel verzet in de sector gestuit.

Aan de andere kant hebben wij de laatste tijd, in overleg met de andere gewesten en de federale overheid, heel wat voorbereidend werk verzet met betrekking tot de herordening van de binnenvaartmarkt.

Het is niet aangewezen dat de gesprekken met de sector over deze prioriteit zouden vertroebeld worden door een omstreden maatregel zoals de zondagvaart, waarvan het belang tot op heden ook niet werd aangetoond.

NV Zeekanaal

Naast beheer en exploitatie van het kanaal Brussel-Rupel is de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen belast met het commercialiseren van de gronden naast de waterwegen, zowel deze in eigendom van de Administratie als andere.

Voor deze commerciële taak is de NV een geëigend orgaan.

Dit overlapt niet met de overige taken van de administratie die het beheer van de overige waterwegen onder haar bevoegdheid heeft.

Overigens is het decreet in deze commissie uitgebreid besproken geweest en ook goedgekeurd, zodat thans hierover geen polemiek meer dient gevoerd.

Herstellen van bruggen

De laatste drie jaar werden systematisch op de begroting de bruggen, die dringend aan vervanging toe zijn, ingeschreven. Het zijn de bruggen die voorkomen op de lijst IY-1Z (gevaarlijke bruggen). Per jaar werd hier circa 300 à 400 miljoen frank aanbesteed. Thans is deze lijst nagenoeg afgewerkt (BA 73.03 – programma 64.1). Er zijn ook op het programma wegen een aantal bruggen (6) vermeld, die hersteld worden. In de toekomst zal het proces van beton-rot niet meer voorkomen, wegens het anders samenstellen van het cement.

Uitvoering van de renovatiewerken Haven van Oostende

De regering heeft een beslissing genomen over :

1. de bouw van een Ro-Ro-kade in de voorhaven ;
2. de verplaatsing van de jachthaven RYCO ;
3. de bouw van een sluis.

De kostprijs van deze werken wordt geraamd op 4,5 miljard frank.

De renovatie van de achterhaven, die thans geraamd wordt op 1,5 miljard frank, zal slechts kunnen gebeuren via de bouw van de sluis en zal gebeuren in functie van de te verwachten scheepstypes.

Sluisdeuren van 2.000 ton op het Albertkanaal

Wij zijn ons bewust van de slechte toestand van de oude 2.000-tons-sluizen op het Albertkanaal.

Dit jaar werd een aanvraag gemaakt met de systematische vervanging van de bedieningsmechanismen van de afwaartse deuren voor de sluizen van Genk, Diepenbeek en Hasselt (47,6 miljoen frank).

Voor 1995 zijn werken aan de oude sluizen te Olen voorzien (bedrag 90 miljoen frank).

Containerkaai op het Albertkanaal

Aanbesteding heeft plaatsgehad op 30 juni 1994 en werd door mij goedgekeurd. Ook heb ik opdracht gegeven tot vastlegging (69 miljoen frank). Enkel een discussie met IOK over mogelijke uitbreidingen van de grondoppervlakte achter de containerkaai zijn nog niet volledig afgerond. Er wordt naar gestreefd om voor half november een overeenkomst hierover te sluiten.

Sigmaplan

80 % van de dijkverhogingswerken in het kader van het Sigmaplan zijn voltooid.

De nog resterende werken omvatten :

1. resterende dijkverhogingswerken nog circa 3,4 miljard frank ;
2. instelling van het overstromingsgebied Bazel-Kruike-Rupelmonde (1,5 miljard frank) (hiertoe werd dit jaar beslist door de Vlaamse regering).

Voor 1995 is er op het Sigmaplan een bedrag van circa 800 miljoen frank uitgetrokken voor de verdere afwerking van de eerste fase van het Sigmaplan. Aan dit laatste tempo zal deze fase afgewerkt zijn tegen het jaar 2002.

De tweede fase omvat de bouw van een stormvloedkering waarvan de kostprijs geraamd wordt op een bedrag variërend

van 25-40 miljard frank (afhankelijk van de gekozen oplossing). De voorbereidende studies die einde van de jaren 80 werden afgerond dienen te worden geactualiseerd. Een definitieve beslissing hierover ten gronde zal vóór de eeuwwisseling, op basis van de geactualiseerde studie, door de Vlaamse regering moeten worden genomen.

3. Programma 64.3 : Havens en maritieme toegangswegen

3.1. Inleiding

Krachtlijnen

* Het haveninvesteringsbeleid is gericht op de versterking van de internationale concurrentiële positie van de Vlaamse zeehavens. Deze beleidsstrategie krijgt vorm in een ontwerp Havendecreet met een aangepast investeringsbeleid, een modern en soepel havenbeheer die de concurrentiepositie van de Vlaamse havens moet verbeteren.

* Stimuleren van de transit- en distributiefunctie van de havens door een verdere ontsluiting van de zeehavens. Dit vereist een aangepast investeringsbeleid voor de realisatie op geïntegreerde wijze van een Vlaams-Europese hoofdtransportas, bestaande uit een multimodaal net van hoogwaardige verkeers- en vervoersassen, waarvan de Vlaamse zeehavens als knooppunten te beschouwen zijn.

* Evenwichtige spreiding van de investeringen in de havens vastgelegd in een rollend driejarenprogramma opgesteld volgens de principes van het Vlaams Infrastructuurplan (VIP).

Dit betekent dat de investeringen gespreid worden over drie luiken :

– het onvermijdbaar programma dat de werken bevat voor het verzekeren van de minimale veiligheid, de instandhouding van het patrimonium en de afwerking van de in uitvoering zijnde werken ;

– het strategisch programma voor de realisatie van de Vlaamse hoofdtransportas, waarin ook de verbetering van de maritieme toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens begrepen is ;

– de voorbereidende studies voor het nemen van beleidsbeslissingen voor het na 2000 te realiseren streefprogramma ter optimalisering van de economische draagkracht.

* Aandacht voor de baggerspecieproblematiek met het onder controle houden van de bijkomende kosten voor de berging van baggerspecie via studies en door maatregelen ter beperking van de maatschappelijke en ecologische gevolgen.

Kengetallen 1995

* Voor 1994 wordt een globaal bedrag ter beschikking gesteld van bijna 8,8 miljard BEF voor investeringen en onderhoud, tegenover 8,6 miljard BEF in 1993, waardoor het mogelijk wordt 2,6 procent meer te besteden dan bij de start van deze beleidsperiode in 1992.

* Het globale bedrag ter beschikking voor haveninvesteringen bedraagt 7 miljard BEF, inbegrepen 2.600 miljoen BEF voor de uitvoering van verdiepings- en onderhoudsburgerwerken :

– De tussenkomst in de kosten van werken die worden uitgevoerd door de havenbesturen (BA 63.14) bedraagt 1.621,2 miljoen BEF (subsidies).

– Voor de rechtstreekse investeringen in de havens (B.A.73.04) is een bedrag van 4.100 miljoen BEF ter beschikking.

– Via het Vlaams Infrastructuurfonds wordt naast het voorziene bedrag in de gewone begroting een bijkomend bedrag van 1.021 miljoen BEF ter beschikking gesteld voor haveninvesteringen, naast een bedrag van 75 miljoen BEF afkomstig uit de grondoverdrachten in de Waaslandhaven.

– Voor het uitvoeren van werken in de maritieme toegangswegen op Nederlands grondgebied, wordt een bedrag van 274,5 miljoen BEF in de begroting ingeschreven.

* Voor het gewoon onderhoud wordt een bedrag van 1,7 miljard BEF ter beschikking gesteld. In dit bedrag is circa 1,2 miljard BEF voorzien voor onderhoudsbaggerwerken.

* De baggerwerken in de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens kosten derhalve 3,8 miljard BEF, wat nagenoeg 43 % vertegenwoordigt van het globaal budget voor de onderhouds- en investeringsuitgaven voor de havens.

* Er worden voor ongeveer 274,5 miljoen BEF specifieke bedragen voorzien voor terugbetalingen aan Nederland (herstellingen aan de oevers van de Westerschelde) en voor buitengewoon onderhoud.

Kengetallen voor de toekomst

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

* Het verdiepingsprogramma 48/43/38-voet van de maritieme toegangswegen naar de haven van Antwerpen, uit te voeren na het afsluiten van de Waterverdragen, wordt begroot op 8.850 miljoen BEF (de aanleg van het Baalhoekkanaal en de Baalhoeksluis op 33 miljard BEF).

* De kosten voor de onderhoudsbaggerwerken bij uitvoering van het 48/43/38voet programma zullen toenemen met een jaarlijkse uitgave van ongeveer 1 miljard BEF.

* De uitvoering van de tweede fase, namelijk het verdiepingsprogramma 50/40voet, wordt geraamd op 2.460 miljoen BEF en de bij komende jaarlijkse onderhoudsbaggerwerken op 515 miljoen BEF.

* De totale bouwkosten voor het Wielingendok te Zeebrugge bedraagt 1.330 miljoen BEF, waarvan 918 miljoen BEF ten laste van het Vlaamse Gewest.

* De kostprijs van het Kluizendok bedraagt 5.503 miljoen BEF, waarvan 4.293 miljoen BEF ten laste van het Vlaamse Gewest.

* De uitvoering van het verdiepingsprogramma 55-voet te Zeebrugge wordt geraamd op 1.200 miljoen BEF. De kosten van de onderhoudsbaggerwerken zullen hierbij niet noemenswaardig toenemen.

* Bouw van een tweede sluis te Terneuzen – circa 25 à 30 miljard BEF.

* De verruiming van het kanaal Gent-Terneuzen wordt thans geraamd op 25 miljard BEF.

3.1.1. Beleidsopties

Het haveninvesteringsbeleid is er vooreerst op gericht om vroeger genomen beleidsopties uit te voeren en/of verder te zetten.

Dit haveninvesteringsbeleid is gesteund op de volgende basisprincipes :

- afwerken en valoriseren van wat reeds begonnen is ;
- voorrang voor renovatie ;
- respect voor het leefmilieu door aanvullende maatregelen ter beperking van de milieuoverlast.

Het strategisch programma omvat de projecten in het kader van de Vlaamse hoofdtransportas en een aantal kleinere projecten waaraan een zeker strategisch belang kan worden toegekend.

De beleidsstrategie zal vorm krijgen in een moderne regeling en weloverwogen bestuurlijke maatregelen zoals de versoepeling van het havenbeheer (cfr. Havendecreet).

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

3.1.2. Uitvoering van de beleidsopties

3.1.2.1. Het uitvoeren van het onvermijdbare programma

- De onderhoudsbaggerwerken

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

Dit onderhoud met het oog op de instandhouding en verbetering van de maritieme toegankelijkheid vergt jaarlijks een bedrag van circa 3,8 miljard BEF, waarvan 1,2 miljard lastens B.A.14.03 en 2,6 miljard BEF lastens B.A.73.04 van de begroting.

Naast deze uitgave zijn nog diverse werken, leveringen en diensten vereist waarvan de voornaamste zijn : de studies inzake het rendement en de ecologische impact van baggerwerken en de indirecte kosten van de onderhoudsbaggerwerken. Deze indirecte kosten hebben voornamelijk betrekking op de milieuaspecten van de baggerwerken.

Een eerste belangrijk project in dit verband is de waterbodemsanering van de Beneden-Zeeschelde. Er wordt thans een beleidsplan uitgewerkt dat tegen begin 1996 operationeel moet zijn en dat gepaard zal gaan met een grootschalige slibverwerkings- en bergingsoperatie waarvan de kosten thans geraamd worden op 550 miljoen BEF/jaar>.

In afwachting van de implementatie van dit beleidsplan moet in 1995, om te voldoen aan de voorwaarden opgelegd in de WVO-vergunning, het „Cellenproject” worden verdergezet. Dit betekent dat het programma van onderwaterberging in verdiepingen in de dokken van de Waaslandhaven zal worden verdergezet tot de slibverwerking kan worden opgestart (185 miljoen BEF).

Daarnaast moeten kredieten worden voorzien voor de sanering van erg vervuilde specie uit het Zeekanaal naar Gent (100 miljoen BEF) en uit de Vissershaven te Zeebrugge (55 miljoen BEF).

Tenslotte moet een aanvang worden gemaakt met de conditionering voor gebruik als haventerrein van de oude baggerstortlocatie „Geuzenhoek” in de Gentse kanaalzone (75 miljoen BEF).

Voor de studies en proefnemingen om deze doelstellingen te realiseren wordt in 1995 een bedrag van 100 miljoen BEF voorbehouden.

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

- De uitvoering of afwerking van de besliste projecten

De afwerking van een aantal renovatieprojecten zal bij voorrang worden nagestreefd. De voornaamste hiervan zijn het afwerken van het Amerikadok en de verdieping van het Albert- en Amerikadok te Antwerpen (415 miljoen BEF), de Leopold II-dam te Zeebrugge (136 miljoen BEF) en de Rigakaai te Gent (240 miljoen BEF). Deze drie projecten zullen in 1996 voltooid worden.

De eigenlijke renovatie van de haven van Oostende zal in 1995 worden aangevat met een eerste schijf van 696 miljoen BEF.

Verder zal de laatste fase van de Containerkade Noord te Antwerpen (481 miljoen BEF) worden gerealiseerd.

In 1994 heeft de Vlaamse regering een aantal belangrijke investeringsdossiers goedgekeurd. Het betreft voor de haven van Antwerpen de bouw van het Verrebroekdok ; voor de haven van Gent de bouw van het Kluizendok en voor de haven van Oostende een definitieve beslissing over de afmetingen van de zeeluis.

In 1995 zal de uitvoering van twee belangrijke projecten waartoe de Vlaamse regering in 1994 besloot worden verdergezet (het Verrebroekdok in de Waaslandhaven, 680 miljoen BEF) of opgestart (het Kluizendok te Gent, 622 miljoen BEF).

3.1.2.2. Het strategisch programma van het VIP

In het VIP worden een aantal projecten opgenomen die voor de verdere ontwikkeling van de havens van bijzonder strategische betekenis zijn.

- Werken van kleine omvang

Als werken van kleine omvang worden beschouwd deze waarvan de totale kostprijs de 300 miljoen BEF niet overschrijdt en die dus niet voor advies dienen voorgelegd aan de Vlaamse Havencommissie.

In de meeste gevallen bedraagt de kostprijs minder dan 100 miljoen BEF.

Voor 1995 worden projecten voor een totaal bedrag van 690 miljoen BEF voorzien.

- Projecten in voorbereiding NIP-projecten

Dit luik omvat hoofdzakelijk VIP-projecten, dus projecten die kaderen in de Vlaamse hoofdtransportas, zoals beschreven in het strategisch luik (1994-1999) van het VIP en voorzover ze nog niet eerder aan bod kwamen.

- Het 55'-programma voor de haven van Zeebrugge

Sinds 1989 is de haven van Zeebrugge toegankelijk voor schepen met een diepgang van 51'. Vanaf dan kenden de goederenoverslagcijfers een forse stijging. De kolen- en erts-trafficen bereikten in 1992 ruim 7,5 miljoen ton, wat nog zal toenemen na het ingebruiknemen van de uitbreiding met 300m van de Bastenakenkade in de Achterhaven.

De kolen en ertsentrafiek bedroeg tijdens de eerste drie jaar, sinds het operationeel worden van de terminal 20,8 miljoen ton, waardoor de prognose die in de kosten-batena-analyse gehanteerd werd (17 miljoen ton), ruimschoots overschreden werd.

De realisatie van het 55' verdiepingsprogramma heeft aldus een concreet en dringend karakter verkregen.

Daarbij dient opgemerkt dat bij het ontwerp en de uitbouw van de nieuwe Achterhaven (inclusief de Zeesluis) als maatgevende diepgang 55' werd aangehouden.

De kostprijs schommelt, afhankelijk van de uitvoeringstermijn van het project tussen 1100 en 1200 miljoen frank. Voor een uitvoeringstermijn van 3 jaar zijn de jaarlijks te spenderen bedragen gelijk aan 406, 374 en 369 miljoen frank.

– Het Wielingendok te Zeebrugge

De studie van dit project is in een vergevorderd stadium wat betekent dat na advies van de Vlaamse Havencommissie de beslissing begin 1995 door de Vlaamse regering kan genomen worden.

Bij de bouw van de nieuwe buitenhaven te Zeebrugge werd rekening gehouden met de mogelijke inplanting van twee dokken in de westelijke buitenhaven. Het Wielingendok is het meest noordelijke daarvan.

De bouw van een kaaimuur met een lengte van 750m en een aanlegpier in het Wielingendok zou toelaten om vier bijkomende aanlegplaatsen te voorzien waar naast ro /ro tevens zware eenheidsladingen en simultane ro/ro- en lo/lo-operaties mogelijk zouden zijn. Op die manier zou de verwachte trafiekevolutie voor de volgende jaren opgevangen kunnen worden. De raming van het Gewestaandeel in dit project bedraagt 918 miljoen BEF.

– Renovatie van de Royerssluis

De Royerssluis is één van de drukst bevaren binnenvaartsluizen ter wereld en vormt een cruciale schakel voor het transitverkeer tussen het Albertkanaal en de Schelde en voor de aan- en afvoer van goederen per binnenschip van en naar de haven.

De Royerssluis, die dateert van 1907, is sterk verouderd en dringend aan renovatie toe. Jaarlijks zijn er aanzienlijke investeringen nodig om de sluis operationeel te houden.

De renovatie van de sluis wordt geraamd op circa 5 miljard BEF. Een eerste deelstudie van 25 miljoen is reeds uitgevoerd. Voor 1995 wordt nogmaals 25 miljoen voorzien voor studies.

– Het verdiepingsprogramma 48'/43'/38' voor de Westerschelde

De uitvoering van het verdiepingsprogramma 48'/43'/38' moet, wat het Vlaamse Gewest betreft, als beslist beschouwd worden. Een akkoord met Nederland over de aanvang van de verdieping is nog niet bereikt.

Er wordt dus nog gewacht op een definitieve beslissing om met de werken te starten. Dit werk had ook opgenomen kunnen worden bij de projecten ter studie. Dit heeft evenwel geen invloed op de budgettaire planning.

De laatste decennia zijn de afmetingen van de massagoedschepen toegenomen als gevolg van de toename van het goederenverkeer ter zee en van de economische noodzaak om de transportkosten te verlagen.

De diepgang van deze massagoedschepen varieert tussen 14m en 16m (47' en 53'). In de toekomst zal dit zo blijven en zelfs nog toenemen door de vergroting van de capaciteit van de overzeese verscheepingshavens.

Ook container- en ro-ro-vervoer, hebben nieuwe scheepstypes doen ontstaan. De diepgang van bestaande en nieuwe bestelde grote volcontainerschepen schommelen tussen 34' en 42'08".

Deze schepen kunnen nu de haven van Antwerpen aanlopen of gedeeltelijk afgeladen verlaten, maar zijn sterk tijgebonden.

De huidige mogelijkheden voor de zeevaart op de Westerschelde zijn te beperkt om tegelijk het hoofd te kunnen bieden aan de evolutie in het transport van massagoederen, een snelle rotatie van de containerschepen te verzekeren en een goede spreiding van het scheepvaartverkeer in de ruimte en in de tijd van en naar de haven van Antwerpen.

Het doel van de verdieping is bijgevolg :

- de grootste massagoedschepen gedeeltelijk afgeladen onder gemiddelde tijomstandigheden met de grootst mogelijke diepgang naar de haven van Antwerpen te brengen, om de concurrentiële positie van deze haven in de massagoedsector in stand te houden en te verstevigen ;
- de mogelijkheid te bieden om het moderne container- en ro-ro-verkeer onafhankelijk van het getij te laten verlopen ;
- de veiligheid van het scheepvaartverkeer op de rivier te verbeteren door de vergroting van de nauwe vaarvensters en door de reductie van het piekverkeer, door een grotere spreiding van het verkeer over het getij.

De Vlaamse regering heeft op 15 september 1993 een onderhandelingsdelegatie van het Vlaamse Gewest gemachtigd om met Nederland te onderhandelen over verdragteksten inzake de uitvoering van het verdiepingsprogramma 48'/43'/38' in de Westerschelde en de verdeling van het Maaswater.

De Vlaams-Nederlandse onderhandelingscommissie kwam 4 maal bij elkaar. De onderhandelingen zijn gestart op 5 november 1993 te Steenokkerzeel en werden verdergezet op 19 januari 1994 te Rotterdam. Tijdens de vergadering van 22 februari 1994 werd een grote overeenstemming bereikt tussen de beide partijen, evenwel op twee belangrijke knelpunten na. Deze knelpunten werden dan besproken op 6, 7 en 8 maart 1994 te Namen, in de marge van de multilaterale besprekingen over de kwaliteit van het Maas- en Scheldewater, ter uitvoering van het Verdrag van Helsinki.

Op 8 maart 1994 werd op het niveau van de delegaties overeenstemming bereikt over de tekst van twee ontwerpverdragen nl. :

- Ontwerp van verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest inzake de verruiming van de vaarweg in de Westerschelde (Namen, 8 maart – definitieve redactie) ;
- Ontwerpverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaamse Gewest inzake de afvoer van het water van de Maas (stand 4 maart 1994).

Wat de Nederlandse bijdrage aan de kosten van het verdiepingsprogramma betreft, heeft de Nederlandse delegatie gesteld dat deze nog moeten bekrachtigd worden door de Minister, in het kader van een globaal akkoord over de Waterverdragen, inclusief de hoge snelheidslijn ten noorden van Antwerpen.

In de samenvattende tabel van het tienjarenprogramma 1995-2004, achteraan dit hoofdstuk, wordt onder het Strategisch Programma de budgettaire impact van het verdiepingsprogramma aangegeven.

3.1.2.3. Een vernieuwd havenbeheer en havenbeleid

Met het oog op het versterken van de concurrentiepositie en het marktaandeel van de Vlaamse zeehavens en in uitvoering van het regeerakkoord, werd een ontwerp van Havendecreet door de Vlaamse regering principieel goedgekeurd en bij de Vlaamse Raad ingediend. Dit ontwerpdecreet regelt enerzijds het havenbeheer dat de oprichting voorziet van autonome havenbedrijven voor de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende en bepaalt anderzijds de verhouding tussen de havens en het Vlaamse Gewest inzake het investeringsbeleid.

Hierbij werd rekening gehouden met de rol van de steden, het tegemoetkomen aan de behoeften van industriële gebruikers inzake dienstverlening, de financieel en strategische betekenis van de zeehavens en de jaarlijkse miljardeninvesteringen van het Vlaamse Gewest.

- Havenbeheer

Met betrekking tot het havenbeheer gaat het ontwerpdecreet uit van een grotere responsabilisering in het beheer en de exploitatie van de havens. De rechtspersoonlijkheid hier toe wordt hun verleend door een autonome N.V. met eigen bestuurorganen.

In het ontwerpdecreet werd maximaal rekening gehouden met het advies van de Vlaamse Havencommissie.

Het ontwerpdecreet is gebaseerd op een aantal principiële doelstellingen en omvat tal van vernieuwingen en innoverende principes, mede op vraag van de havens en de Vlaamse Havencommissie :

- éénvormigheid in de werkingsvoorwaarden ;
- autonomie en rechtspersoonlijkheid met eigen bestuursorganen ;
- participatiemogelijkheid ;
- publiek karakter van de havenactiviteiten ;
- minimale tussenkomst van de Vlaamse regering ;
- er wordt ruimte gecreëerd voor een eigen bedrijfsstrategie en commercieel beheer, een onafhankelijk management, een soepeler personeelsbeleid en een eigen besluitvorming, met verzekering van de lokale verankering.

In de Memorie van Toelichting wordt in principe de mogelijkheid open gehouden de autonome N.V., opgericht krachtens het decreet, om te vormen tot een autonoom gemeentebedrijf of een intercommunale, zodra de technisch-juridische mogelijkheid hiertoe bestaat.

Inmiddels heeft de SERV over het ontwerpdecreet advies uitgebracht en wordt het voorgelegd aan de Raad van State, waarna het bij de Vlaamse Raad kan ingediend worden.

- Haveninvesteringsbeleid

In het ontwerpdecreet wordt een taakverdeling vastgelegd tussen het Vlaamse Gewest en de havenbesturen. Van de gelegenheid zal gebruik gemaakt worden om de financiering van de haveninfrastructuur te versoepelen en de socioeconomische evaluatie van de haveninvesteringen en van de voorgestelde havenprojecten te verbeteren. De noodzaak hiervan wordt des te meer duidelijk door de reële en beperkte budgettaire beleidsruimte waarover het Gewest beschikt voor de haveninvesteringen.

Het ontwerp van havendecreet wordt in november 1994 besproken in de Commissie "Openbare Werken en Vervoer,, van de Vlaamse raad.

3.1.3. Bij komende financiële impulsen noodzakelijk

Uit de confrontatie tussen de investeringsplannen van de havens en de budgettaire mogelijkheden blijkt duidelijk een financieringstekort. Dit wordt aangetoond in de samenvattende tabel van het tienjarenprogramma 1995-2004, aan het einde van dit hoofdstuk. Uit deze tabel blijkt dat voor de uitvoering van de strategische beoordeelde projecten, zoals de verruiming van de maritieme toegangswegen tot de Vlaamse zeehavens, een structureel financieringstekort van circa 3 miljard BEF per jaar bestaat, dat niet meer kan gevat worden binnen de huidige budgettaire voorzieningen.

De havens zullen hun toekomstige havenplannen slechts kunnen realiseren indien

- voldoende continuïteit in de financiële middelen van uit het Gewest wordt verzekerd ;
- door financiële engineering een optimale aanwending van de beschikbare middelen wordt gerealiseerd ;
- een verhoging van de middelen wordt doorgevoerd, meer in het bijzonder via grotere autofinanciering door de havens.

In deze context is de Vlaamse Havencommissie gestart met een onderzoek naar een meer gespreide financiering, voor de havenprojecten, gesteund op een grotere responsabilisering van de havenbesturen.

De Administratie onderzoekt thans de voorstellen van de Vlaamse Havencommissie, die de principes van deze nieuwe oriëntatie in het investeringsbeleid vastleggen. In de loop van 1994 zal hieraan verder uitgebreid aandacht worden besteed.

Het is ook binnen dit kader dat het in uitvoering zijnde onderzoek naar de mogelijkheden van alternatieve financiering en budgettaire ruimte voor de uitvoering van de infrastructuurprojecten, moeten worden gesitueerd. Eind november 1994 dient het eindrapport inzake de alternatieve financiering ondermeer aan te geven welke financiële marges er werkelijk mogelijk zijn voor de investeringen in de havens en de maritieme toegangswegen.

3.1.4. Programma havens en maritime toegangswegen 1995

De beleidsopties worden vertaald in het indicatief fysisch programma 1995 voor de havens en de maritieme toegangswegen.

Het fysisch programma voor de basisallocaties 63.14 en 73.04 kan niet los gezien worden van het fysisch programma van het Vlaams Infrastructuurfonds. Voor investeringen in de havens en maritieme toegangswegen werd een globaal fysisch programma opgemaakt waarin de basisallocaties 54.01, 63.14, 73.04 en deze van het Vlaams Infrastructuurfonds vervat zijn.

Bij de opmaak van het ontwerp-fysisch programma 1995 werd uitgegaan van de volgende beschikbare middelen (in miljoen BEF – zie ook tabel hierna) :

B.A.54.01 : Overdrachten aan Nederland	274,5
B.A.63.14 : Tussenkost in kosten van werken die worden uitgevoerd in de door de lagere openbare besturen beheerde havens :	1.621,2

B.A.73.04 : Waterbouwkundige werken aan zee-, jacht- en kusthavens, alsook hun maritieme toegangswegen :	4.100,0
--	---------

Vlaams Infrastructuurfonds :	1.021,0
------------------------------	---------

Totaal :	7.016,7
----------	---------

Vergelijken we dit met 1994 dan waren de volgende budgetten ter beschikking (na budgetcontrole) :

B.A.63.14 : Tussenkost in kosten van werken die worden uitgevoerd in de door de lagere openbare besturen beheerde havens :	2.666,5
---	---------

B.A.73.04 : Waterbouwkundige werken aan zee, jacht- en kusthavens, alsook hun maritieme toegangswegen :	2.929,8
---	---------

Vlaams Infrastructuurfonds :	855,3
------------------------------	-------

Totaal :	6.451,6
----------	---------

Dit betekent een stijging ten opzichte van 1994 met 8,75 %. Hier moet worden aan toegevoegd dat het bedrag van 2.250 miljoen BEF voor de uitvoering van de verdieping van de Schelde (48'/43'/38' programma) niet begrepen is in deze begroting. Het debat nopens deze bijkomende budgetten kan slechts worden gevoerd na het afsluiten van de Waterverdragen.

Indicatief fysisch programma havens en maritieme toegangswegen 1995

B.A.		1995	restbedrag afwerking
	1. Maritieme toegangswegen		
73.04	Verbeterings- en verdiepingsbaggerwerken in de Zeeschelde afwaarts Antwerpen	1.550,0	idem
73.04	Verdieping en verbetering van de Scheurpas	315,0	idem
73.04	Verdieping en verbetering van de Pas van het Zand/Ribzand	795 ,0	idem
73.04	Cellenproject Beneden-Zeeschelde	85,0	0
73.04	Studies inzake het rendement en de ecologische impact van de baggerwerken	50,0	idem
73.04	Meet- en controleapparatuur	30,0	idem
73.04	Bergen van wrakken	50,0	idem
73.04	Behandeling verontreinigde baggerspecie	75,0	idem
54.01	Verdiepingsprogramma Schelde 48'/38' (wrakkenonderzoek)	250,0	3420
	2. Haven van Antwerpen		
63.14	Renovatie	415,o	180
91.25	Ophoging terreinen Waaslandhaven	75,0	idem
73.04	Royerssluis (studie 2e fase)	25,0	4000
91.20	Containerkaai Noord -3e fase	455 ,0	0
91.21	Verrebroekdok-2e fase	680,0	3070
	3. Haven van Gent		
54.01	Kanaal Gent-Terneuzen	24,5	idem
63.14	Renovatie Grootdok	240,0	150
63.14	Kluizendok – 1ste fase	400,2	3820,8
	4. Haven van Zeebrugge		
63.14	Wielingendok – 1e fase	430,0	488
73.04	Verbinding Baron de Maerelaan – New Yorklaan	220,o	0
63.14	Herstellen Leopold II-dam	136,0	135
	5. Haven van Oostende		
73.04	Afwerken beperkte renovatie	200,o	0
73.04	Sluisdeuren Visserijdok	50,o	0
73.04	Baggerwerken dokken	100,o	3410
	Renovatieprogramma		
91.20	Bouw zeesluis Ro-Ro-kade in de voorhaven	216,0	0
	6. Haven van Nieuwpoort		
73.04	Herbouw staketsel	50,o	100
	7. Diversen		
73.04	Diversen, verrekeringen en herzieningen	100,o	
	Algemeen totaal	7016,7	

Samenvattende tabel van het tienjarenprogramma 1995-2004

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1. Onvermijdbaar programma :											
1. Jaarlijks terugkerende uitgaven (tabel 4)	4928,6	5675	6070	6000	5800	5800	5800	5800	5800	5935	5935
2. Werken in uitvoering	4050,7	3535	2888	2693	2317	1993	445	330	—	—	—
3. Verrrekeningen en herzieningen (15 % van rij 2)	300,0	532	433	396	348	299	67	65	—	—	—
4. Diversen	109,4	200	250	300	350	350	350	350	350	350	350
Totaal	9388,7	9942	9641	9429	8815	8442	6662	6545	6150	6285	6285
2. Strategisch programma :											
1. Werken van kleine omvang	—	690	595	500	500	500	500	500	500	500	500
2. Projecten in voorbereiding	-	731	1692	2069	1400	1290	1000	—	—	—	—
3. VIP-projecten -48'/38'-programma Westerschelde	—	2250	2545	2660	2069	950	950	950	950	950	950
Andere	—	—	4100	4115	4116	3733	—	—	—	—	—
Totaal	—	3671	8932	9344	8085	6473	2450	1450	1450	1450	1450
3. Streefprogramma :											
Diversen	—	—	—	—	—	—	7005	6905	7400	7265	7265
Totaal	9388,7	13123	18573	18733	16900	14915	15000	15000	15000	15000	15000

3.2. Bespreking

De vragen en antwoorden betreffende deze materie zijn terug te vinden onder punt 2.2. Bespreking bij het programma waterwegen (blz. . . . van dit verslag).

4. Programma 64.3 : Waterbeheersing

4.1. Inleiding

Krachtlijnen

* Prioriteit voor de verdere uitvoering van het SIGMA-plan ter bescherming van het Zeescheldebekken tegen overstromingen om zo snel mogelijk een aanvaardbaar veiligheidsniveau voor de burgers te bereiken.

* In de afwerking van het SIGMA-plan wordt voorrang gegeven aan de verhoging en versterking van de dijken en de inrichting van het overstromingsgebied Bazel-Kruibeke-Rupelmonde.

* Absolute prioriteit gaat naar het verzekeren van de waterafvoerende functie van de niet-tijgebonden rivieren. IJzer, Leie, Boven-Schelde en Dender en de beveiliging van het Maasland.

* De belangrijkste waterwegenprojecten – Sigmaplan, Maasdijkenplan en overige binnenwateren – worden opgenomen in een Urgentieprogramma voor waterbeheersing dat loopt over een periode van 5 jaar om uiterlijk vóór het jaar 2000 een minimale veiligheid van de bevolking tegen overstromingen te garanderen.

* Het beveiligenn van de kustzone tegen overstromingen. In het kader van het beleidsplan „Kustverdedigingsbeleid voor de toekomst” wordt aandacht besteed een de strandsuppletie.

Kengetallen 1995

* Voor 1995 wordt een globaal bedrag ter beschikking gesteld van bijna 2,529 miljard BEF, voor investeringen en onderhoud tegenover 1,95 miljard BEF in 1993, waardoor het mogelijk wordt 30 procent meer te besteden dan bij de start van deze beleidsperiode in 1992.

* Voor de investeringen in het ganse waterwegennet met inbegrip van de kustverdediging, wordt voor 1995 een bedrag van 1.680,1 miljoen BEF voorzien, waarvan 750 miljoen BEF bijkomende middelen middels het Vlaams Infrastructuurfonds :

– Voor de uitvoering van het SIGMA-plan wordt een budget voorzien van 770,1 miljoen BEF. Door het ter beschikking stellen via het V.I.F. van de 750 miljoen BEF bijkomende middelen, kan het uitvoeringsritme voor de voltooiing van het SIGMA-plan behouden blijven.

– Aan de uitvoering van waterbeheersingswerken voor de niet-tijgebonden waterwegen wordt een bedrag van 570 miljoen BEF besteed.

- Voor kustverdediging wordt ~~een~~ bedrag uitgetrokken van 340 miljoen BEF.

* Voor het gewoon onderhoud (art. 14.03) is een bedrag van 336,9 miljoen BEF ter beschikking.

* Voor buitengewone onderhoudswerken is 503,7 miljoen BEF beschikbaar.

Kengetallen voor de toekomst

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

– verhoging en versteviging van de dijken : 3,4 miljard BEF

- eventuele realisatie van overstromingsgebieden : 1,5 miljard BEF

- bouw van een stormvloedkering te Oosterweel : 25,0 miljard BEF

* Aan kustverdediging wordt jaarlijks een bedrag van ca. 300 miljoen 'BEF' besteed.

4.1.1. Beleidsopties

Het programma van art. 64.3 betreft de waterbeheersingswerken, zowel in de aan tij als in de niet aan tij onderworpen gedeelten van de bevaarbare waterlopen, alsook aan de kust. Het omvat de bouw, het beheer en het onderhoud van waterkeringen (onder andere dijken) en andere constructies nodig voor de beheersing van de waterstanden en de beveiliging van de burger tegen wateroverlast en overstromingen.

De stormen die zich hebben voorgedaan rond de jaarwisseling hebben uitzonderlijk veel schade aangericht, zowel in het Zeescheldebekken, de rivieren en de kustverdediging.

De gebeurtenissen hebben aangetoond dat de elementaire veiligheid van de bevolking tegen overstromingen nog steeds op onvoldoende wijze wordt gegarandeerd.

Door het chronisch gebrek aan middelen werden de objectieven gesteld in een aantal veiligheidsprojecten, zoals het Sigmaplan, het Maasdijkenplan en het Kustverdedigingsplan slechts beperkt gerealiseerd. Andere dringende infrastructuurwerken zoals het vervangen van versleten stuwen op de Dender en Schelde, worden om dezelfde reden steeds maar weer achteruit geschoven.

Bovendien worden we geconfronteerd met een aantal ongunstige evoluties. We stellen vast dat de stormfrequentie gedurende het laatste decennia is toegenomen. Dit gaat bovendien gepaard met een stijging van de gemiddelde waterhoogten in de rivieren, In de tijrivieren stelt men tevens vast dat de gemiddelde laagwaterpeilen hoger komen te liggen. De waterkeringen worden hier steeds zwaarder belast.

In de rivieren met een variabel bovendebiet is er eveneens een stijging waar te nemen van de piekdebieten in de perioden van was. Dit wordt in hoge mate veroorzaakt door een snellere aanvoer van regenwater uit het bovenstroomsrivierbekken. Door menselijke ingrepen zoals ruilverkavelingen, rechtekkingen van waterlopen, toenemende verhardingen en bebouwingen, rioleringen, enz.. . wordt het hemelwater sneller verzameld en afgeleid naar de hoofdrijvers.

Voormelde fenomenen leiden ertoe dat het minimale veiligheidsniveau — waarvoor het Sigmaplan, het Maasdijkenplan en het Kustverdedigingsplan werden ontworpen — de facto verlaagd wordt op een ogenblik dat deze plannen nog niet eens voltooid zijn. Ook inzake de binnenwateren vormen de versleten kunstwerken een steeds dreigender gevaar voor de waterbeheersing.

De kustverdediging vertoont kwalitatief een structurele achteruitgang door jarenlange onderinvestering waardoor de veiligheid serieus in het gedrang komt. De stijgende stormfrequentie noodzaakt ook hier op korte termijn structurele ingrepen.

Noteer dat de zware stormen van eind '93 — begin '94 voor ca. 550 miljoen BEF schade in het Zeescheldebekken veroorzaakten.

Al deze overwegingen hebben ertoe geleid dat voor de belangrijkste waterbeheersingsprojecten – Sigmaplan, Maasdijkenplan en overige binnenwateren – een Urgentieprogramma voor waterbeheersing in Vlaanderen werd opge maakt. De uitvoering van dit urgentieprogramma, dat loopt over een periode van 5 jaar, moet het mogelijk maken, uiterlijk vóór het jaar 2000, een minimale veiligheid voor de bevolking tegen overstromingen te garanderen. Dit veronderstelt uiteraard dat gedurende de vijf eerste jaren de nodige budgettaire middelen ter beschikking kunnen worden gesteld. De urgentiegraad is dermate groot dat de uitvoering van de werken dienen gerekend tot het Jaarlijks Onvermijdbaar Programma.

4.1.2. Het SIGMA-plan

Het Sigma-plan voor de bescherming van het bekken van de Zeeschelde tegen stormvloed en werd aangevat in 1977.

Het voorziet twee grote luiken :

- de versterking en verhoging van de dijken en de aanleg van gecontroleerde overstromingsgebieden ;
- de bouw van een stormvloedkering op de Schelde te Antwerpen (Oosterweel).

In het kader van de uitvoering van het Urgentieprogramma Waterbeheersing Vlaanderen werd een bijkomend krediet toegekend van 745 miljoen BEF. In 1995 zullen de dijkwerken worden verdergezet, waarbij op grond van de Algemene Milieu-Impactstudie (AMIS) tot een integratie zal gekomen worden tussen de zuiver waterbouwkundig-technische en de milieu-technische aspecten, ten einde de realisatie van het Sigmaplan ook inzake leefmilieu en landschap een extra dimensie te geven.

Dit beginsel zal in concreto worden toegepast bij het ontwikkelen van het gecontroleerd overstromingsgebied Bazel-Kruike-Rupelmonde waar, conform de principiële beslissing van de Vlaamse regering, maximaal zal rekening gehouden worden met de ecologische inpasbaarheid van de bestaande ecologisch waardevolle sites, inzonderheid de Barbierbeekvallei en de Rupelmondse Kreek. Door de realisatie van dat overstromingsgebied zal het veiligheidsniveau in het Zeescheldebekken met een factor 4,5 kunnen worden verhoogd.

Mits handhaving van de extra impuls uit het urgentieprogramma zal het eerste luik van het Sigmaplan omstreeks 2000 kunnen worden afgerond. De realisatie van de stormvloedkering kan pas vanaf het jaar 2000 in overweging worden genomen, zoals ook aangegeven in het V.I.P.

4.1.3. Het verzekeren van de waterafvoerende functie van de niet-tijgebonden waterwegen

De problemen rond de jaarwisseling op grote rivieren en inzonderheid langs de Gemeenschappelijke Maas in Limburg en de IJzer, hebben heel duidelijk aangegeven dat in de komende jaren de inspanningen om een minimaal veiligheidsniveau te verzekeren langs de Maas, de Dender, de IJzer, de Leie en de Boven-Schelde, moeten opgevoerd worden. Enerzijds moet het infrastructureel patrimonium dat in de loop der jaren is uitgebouwd om het water te bemeesteren, via vernieuwbouw in stand gehouden worden. In het bijzonder zijn nieuwe stuwen nodig op de Dender, de Boven-Schelde en de IJzer. Anderzijds zijn door de verstedelijking van onze maatschappij en de wijziging, sinds het begin van deze

eeuw, van onze leefomgeving van een hoofdzakelijk agrarische naar een industriële samenleving, de af te voeren debieten in belangrijke mate toegenomen, hetgeen op sommige plaatsen een verruiming van de infrastructuur of bijkomende constructies noodzaakt zoals de stuwsuis te Beernem. Dat alles heeft de Vlaamse regering er ook toe gebracht om de bescherming tegen overstromingen in een globaal kader van integraal waterbeheer te plaatsen, waarbinnen alle diverse betrokken geledingen van de maatschappij zich moeten inschrijven.

Een algemene richtnota voor het opstellen van de beleidsplannen voor integrale waterhuishouding schetst dat globaal kader. Op grond hiervan zal, via een ruime consultatie van alle betrokkenen, overgegaan worden tot het opstellen van beleidsplannen per bekken en inzonderheid voor de Maas, de Dender, de Demer, de BovenSchelde, de Leie en de IJzer. Hierna volgt een mogelijke programmering, opgenomen in het Urgentieprogramma voor waterbeheersing van de dringende investeringen in de binnenwateren (zie tabel). Deze programmering blijft uiteraard afhankelijk van de beschikbare budgettaire middelen.

	1994	1995	1996	1997	1998
Gemeenschappelijke Maas	300	100	100	—	—
IJzer stuw te Nieuwpoort	10	250	50	100	100
Dender Mechanisatie en vernieuwing van de rivierstuwen	20	—	160	240	80
Sluis te Beernem	155	100	—	—	—
Bovenschede vernieuwen van de rivierstuwen	—	—	150	150	150
	485	450	460	490	330

4.1.4. Beveiliging van de kustzone tegen overstromingen

De beveiliging van de kustzone tegen overstromingen wordt verzekerd door twee afzonderlijke kustverdedigingslijnes :

- de strandwal, opgebouwd uit de onderwateroever, het strand en het duin, inclusief de kustverdedigingswerken (zeedijken en dergelijke) en een aantal singuliere punten (zoals schutsluizen) ;

- de binnenlandse indijkingen, die een bescherming vormen tegen de voortplanting van een eventuele overstroming.

Het beleid is gericht op de voortzetting van de geleverde inspanningen voor het behoud en de verbetering van de kustveiligheid.

Vermits een doordacht beleid op dat vlak moet steunen op een doorgedreven kennis van de optredende fenomenen, worden eveneens voortdurende inspanningen geleverd inzake metingen op zee, hydrologisch onderzoek en monitoring van de kustmorfologie, in combinatie van praktijkgericht studiewerk ter voorbereiding van de noodzakelijke beslissingen.

Tenslotte wordt vastgesteld dat een aantal natuurlijke en menselijke factoren, zoals strand- en duinerosie, recreatie en urbanisatie, leiden tot de dringende noodzaak om het door de bestaande kustinfrastructuur geboden veiligheidsniveau te bepalen. Het uiteindelijk doel van dat alles bestaat erin een eenvormig en aanvaardbaar veiligheidsniveau van de zeewe-

ringen te realiseren. Hierbij wordt uiteraard eveneens rekening gehouden met het multi-functioneel karakter van de volledige kustzone en met de daaraan verbonden toeristische, recreatieve, ecologische, mobiliteits- en juridische aspecten.

De meest kwetsbare punten in onze eerste kustverdediging situeren zich te De Haan (Vosseslag) en te Knokke. Deze punten zullen bij voorrang worden aangepakt.

De bijgevoegde tabel geeft een overzicht van de belangrijkste kustverdedigingsprojecten, volgens hun orde van prioriteit, zoals opgenomen in het Urgentieprogramma voor waterbeheersing. De realisatie ervan blijft eveneens afhankelijk van de budgettaire middelen die gedurende de achtereenvolgende jaren worden ter beschikking gesteld.

	1994	1995	1996	1997	1998	1999
De Haan – Vosse-slag	250	–	–	–	–	–
Knokke	–	350	–	–	–	–
Oostende	–	–	350	–	–	–
De Panne	–	–	–	350	–	–
Koksijde	–	–	–	–	300	–
TOTAAL	250	350	350	350	300	

4.1.5. Programma waterbeheersing 1995

De beleidsopties worden vertaald in het indicatief fysisch programma 1995 voor de waterbeheersing .

De desbetreffende investeringskredieten worden in de begroting voorzien onder basisallocatie 73.07 en in het **VIF**.

	1994	Restbedrag afwerking
<i>Uitvoeren van het Sigmaplan :</i>		4.900 (*)
– Versterken van dijken :		
– Zeeschelde	360,0	
– Durme, Rupel, Dijle en Zenne	110,1	
<i>Waterbeheersingswerken :</i>		
– Dender : oeverversterkingen	20,0	180
– Zenne : overwelving te Vilvoorde	100,0	130
<i>– Kustverdediging :</i>		
– Aëroteledetektische registraties	90,0	idem
– Beplanten van zeeduinen en stranden	10,0	idem
– Vernieuwing bevloering, rijwegen en leuningen op zeedijken	40,0	idem
– Verhogen van badstranden		
– Kustbeveiligingswerken De Haan-Vosseslag	60,0	idem
– Diversen	125,0	0
	15,0	idem
Subtotaal	930,1	

(*) verhoging en versteviging dijken en realisatie overstromingsgebieden.

	1994	Restbedrag afwerking
— V.I.F.		
— Uitvoering Sigmaplan		
— Versterken van dijken Zeeschelde	130,0	
— Aanleg gecontroleerd overstromingsgebied Basel-Kruikebeke-Rupelmonde	150,0	1.350
— Diversen	20,0	idem
— Waterbeheersingswerken		
— Maasdijken		
— Kanaal Gent-Brugge : Stuwsuis te Beernem (2e fase - oeververded.)	130,0	170
— IJzer : Stuw te Nieuwpoort (1e fase)		
— Dender : Stuw (studie)	200,0	350
— Bovenschelde : Stuw (studie)	10,0	480
	10,0	440
Subtotaal II :	750,0	
TOTAAL	1.680,1	

4.2. Bespreking

Vragen en antwoorden over deze materie zijn opgenomen in 2.2. Bespreking bij het programma waterwegen (blz. . . . e.v. bij dit verslag).

5. Programma 64.4 : Algemeen infrastructuur- en scheepvaartbeleid

5.1. Beleidsop ties

In de sectie 64.4 „Algemene infrastructuur – en scheepvaartbeleid” wordt voor 1995 een bedrag voorzien van 59 miljoen BEF voor de werking van het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout, de Dienst voor Hydrologisch Onderzoek en de Studiedienst voor Waterbouwwerken.

Het beheersen van de studiematerie in al zijn aspecten is voor de bouwheer van groot belang voor de goede lay-out en het degelijk concept van de te bouwen infrastructuur, dit zowel voor de efficiëntie en de duurzaamheid van de constructie die in de waterbouw meestal de tijd moet kunnen trotseren, als voor de uitvoering van en de controle op de werken.

Een bouwheer die het aspect studie niet beheerst, is immers voor een groot deel overgeleverd aan de uitvoerder van de studie en heeft aldus minder kennis van het kunstwerk en zijn mogelijkheden en impact op de uitvoering en het onderhoud.

Vandaar dat het een essentiële beleidsop tie van de overheid moet zijn om de materie studie, zeker in de zeer gespecialiseerde sector van de waterbouwwerken, zelf te blijven beheersen en maximaal zelf de studies te doen. Dit kan voor het Gewest, naast de besparingen op termijn inzake onderhoud en duurzaamheid van de constructie, ook direct financieel voordelig zijn.

De actievelden liggen in drie domeinen :

— Het Waterbouwkundig Laboratorium dat belast is met het waterloopkundig onderzoek van de uit te bouwen en te

moderniseren infrastructuur en dit zowel op het vlak van de modernisering en verruiming van onze binnenvaartwegen, de uitbouw van de havens en hun maritieme toegangswegen als de waterafvoer, de strijd tegen de overstromingen en de waterbeheersing.

De rijke ervaring en de uitmuntende reputatie van het Laboratorium, maken dat derden wereldwijd beroep doen op deze vaststelling, dit mits vergoeding. Deze sterkte moet ondersteund worden.

Om de werking van het waterbouwkundig laboratorium ten behoeve van haar opdrachten voor derden te versoepelen werd in het programmadecreet 1993 aan het laboratorium de beheersvorm van een C-fonds toegekend.

Voor de werkingskosten van het Waterbouwkundig Laboratorium werd 40,2 miljoen BEF uitgetrokken. Voor de subsidies in opdracht van derden wordt een variabel krediet van 5 miljoen BEF voorzien.

– De Dienst voor Hydrologisch Onderzoek die belast is met de registratie van de waterstanden en de berekening van de waterafvoer van de gekanaliseerde rivieren, kanalen en zijrivieren, die niet onderhevig zijn aan het getij.

Naast het limnigrafisch meetnet (waterstanden) beheert de dienst tevens een pluviometrisch en pluviografisch meetnet (regenneerslag).

Het opslaan van de gegevens in de databanken heeft o.a. tot doel statistieken te maken die gebruikt worden bij onderhandelingen met het Waalse Gewest en de buurlanden, bij het ontwerpen van kunstwerken en het voorspellen van waterstanden.

– De Studiedienst voor Waterbouwwerken die belast is met de stabiliteitsstudies van de bijzondere waterbouwkundige werken die moeten gebouwd worden (sluizen, stuwen, kaaien).

De werkingskosten met inbegrip van aankopen van klein materieel, van de Dienst voor Hydrologisch Onderzoek en de Studiedienst voor Waterbouwwerken belopen 18,7 miljoen BEF.

5.2. Bespreking

Hierover werden geen vragen gesteld of opmerkingen gemaakt.

C. STEMMINGEN

De stemmingen zowel over de bevoegdheden van minister T. Kelchtermans als van minister J. Sauwens zijn gezamenlijk en in één keer gehouden op het einde van de besprekingen in een speciale Commissie zitting van 17 november 1994. Voor een volledig overzicht van deze stemmingen wordt verwezen naar punt C van deel II van dit verslag (blz. 178 tot . . .)

BIJLAGE 1

Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw

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

- Toepassing van een geïntegreerd beheerssysteem voor het onderhoud van wegen en rioleringen.
- Gebruik van luchtbelvormers voor een betere vorstbestendigheid van cementbetonwegen en aanhorigheden.
- Ontwerp van wegen die bijzondere hoge lasten moeten dragen, zoals in havens en op industrieterreinen.
- Gebruik van een multimodaal interregionaal model (MIM).

Sinds 1993 is in het OCW een milieucel operationeel met als doel het verspreiden van milieuvriendelijke technologieën in de wegenbouw.

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

Het OCW vertegenwoordigt in België diverse Europese Normalisatie-comité's, o.a. in verband met markeringen, slegs, bestrijkingen en asfaltmengsels.

OPZOEKINGSCENTRUM VOOR DE WEGENBOUW (OCW)

Inrichting erkend bij toepassing van de besluitwet van 30 januari 1947

Maatschappelijke zetel :

Laboratoria :

Woluwedal 42
1200 BRUSSELFokkersdreef 21
1933 STERREBEEKTel : 02/771.20.80
Fax : 02/772.33.74

Tel : 02/767.51.11

Het OCW is het centrum voor collectief professioneel speurwerk van de wegenbouwsector in België. De instelling is erkend in toepassing van de besluitwet van 30 januari 1947, de zogenaamde „Wet De Groote”. Het OCW werd ter uitvoering van de genoemde wet in 1952 gesticht op verzoek van het „Verbond der Belgische Aannemers van Wegeniswerken” en met goedkeuring van het Bestuur der Wegen. Het is stichtend lid van de Unie van Collectieve Research Centra (UCRC).

Zijn werkzaamheden komen ten goede aan de Belgische Wegenbouwondernemingen (aantal : ong. 650 ; tewerkgestelde personen : ong. 12.000 waarvan 65 % in Vlaanderen) en de Besturen en opdrachtgevers (gemeenten, provincies, gewesten, staat) maar tevens aan studiebureau's, laboratoria, universiteiten en hogescholen, leveranciers en fabrikanten.

Het OCW heeft als taak wetenschappelijk en technisch onderzoek te verrichten op het gebied van het ontwerp, de aanleg, het beheer, het onderhoud en de exploitatie van wegen, vliegbanen, wegunstwerken en wegmeubilair. Deze activiteit omvat ook bepaalde technische aspecten van het verkeer en de verkeersveiligheid. Het OCW werkt ook mee aan Europese onderzoeksprogramma's zoals Brite-Euram, Drive en Sprint.

Een tweede hoofdactiviteit betreft dienstbetoon aan de vakkringen :

- er bestaan momenteel drie technologische adviesdiensten die werden opgericht met de steun van de Gewesten. Gratis worden zodoende jaarlijks vijf- tot zeshonderd adviezen aan alle bij de wegenbouw betrokken partners gegeven ;

- een gratis beheerskundige en organisatorische bijstand (boekhouding, vorderingsstaten, . . .) specifiek voor wegenbouwondernemingen (dir- tot vierhonderd dossiers per jaar) ;

- permanente vorming en bijscholingscursussen, studiedagen, tentoonstelling (FTI, Matexpo, . . .) technische publikaties, informatiebrochures, . . . ;

- medewerking aan de opstelling van wegenbouwbestekken en normen, inbegrepen Europese normalisatieactiviteiten ;

- realisatie van tegenproeven en expertises ;

- bevordering van onze export.

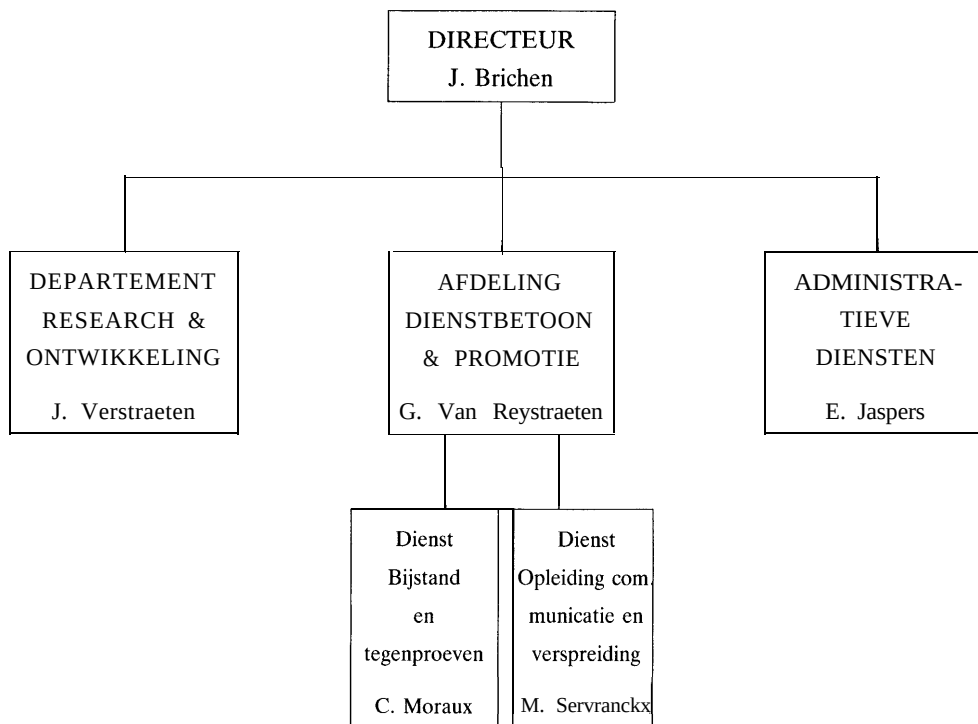
Door internationale, bilaterale en multilaterale samenwerking van het OCW met instellingen zoals de Permanente Internationale Vereniging voor Wegencongressen (PIARC), de Réunion internationale des Laboratoires d'Essais et de Recherches sur les Matériaux et les Constructions (RILEM), de International Road Federation (IRF) en de OESO blijft België bij met de vooruitgang, de innovaties en de uitvindingen in het buitenland. Het OCW is stichtend lid van het Forum of European National Highway Research Laboratories (FEHRL).

Het OCW stelt momenteel 86 personen te werk waarvan 35 kaderleden. De bestaansmiddelen komen hoofdzakelijk voort van de inning van een bijdrage bij de firma's die onder het Centrum ressorteren van 0,80 % van het totale bedrag van in België uitgevoerde werken aan wegen en vliegveldbanen. De begroting voor 1992 bedraagt 261 miljoen.

Voorzitter van het OCW : Ir. R. De Paepe, Secretaris-generaal van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur

Ondervoorzitter van het **OCW** : A. Van Gorp, Ondernemingen Van Gorp's Moderne Wegenbouw nv.

Organisatieschema van het OCW



Voor bijkomende informatie en brochures over alle diensten van het OCW, contacteer G. Van Heystraeten (tel : 02/767.51.11).

OVERZICHT VAN DE VOORNAAMSE RESULTATEN VAN HET OCW

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

1. Vermindering van het verkeerslawaaï :

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

2. Recycling :

De mogelijkheden werden onderzocht tot hoogwaardig gebruik van beton- en asfaltpuin in wegfunderingen en wegdekken. Ook werden talrijke toepassingen in de weg van industriële afvalstoffen en bijprodukten bestudeerd zoals vliegas, metaalslakken, non-ferrosakken en huisvuilverbrandingsas.

3. Verbeteren van de drainage en de waterafvoer :

Het gebruik van drainagesystemen met geocomposietmaterialen als goedkoper alternatief voor de klassieke drainagesystemen werd onderzocht.

4. Verbeteren van de asfaltkarakteristieken :

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

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

5. Verbetering van de verkeersveiligheid :

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

CENTRE DE RECHERCHES ROUTIERES
OPZOEKINGSCENTRUM VOOR DE WEGENBOUW

COMITE DU PROGRAMME „RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT”
COMITE VOOR HET PROGRAMMA „RESEARCH EN ONTWIKKELING”

ENTREPRENEURS – AANNEMERS	ADMINISTRATIONS – BESTUREN
Ir. Louis VAN VUGT Président Voorzitter	Ir. Marc LEMLIN Vice-Président Ondervoorzitter
Edgar ROGAERTS BETONAC n.v.	Ir. Roger CROUGHS Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
Romain BUYS ROBUCO	Ir. Fernand DESMYTER Secrétaris-generaal Département Leemilieu en Infrastructuur
Ir. Jan ROELANDT WEGEB0 n.v.	Ir. Jean-Marie PEETERS Administration de l'Équipement et de la Politique des Déplacements – Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale
Henri TALMA Entreprises Tulma Entretail sprl	Jan STEUPERAERT COPRO
Ir. Norbert VAN BROEKHOVEN Van Broekhoven's Algemene Ondernemingen n.v.	Ir. Charles VAN BEGIN Régie des Voies aériennes

Centre des recherches routières	Opzoekingscentrum voor de wegenbouw
Ir. Roger CAIGNIE Directeur	
Dr. Jean VERSTRAETEN Chef du département „Recherche & développement” Chef van het departement „Research & ontwikkeling”	Dr. Ir. Dirk GORLE Adjunct bij de chef v.h. departement „Research & ontwikkeling” Adjoint du chef du département „Recherche & développement”
Ir. Guido VAN HEYSTRÆTEN Chef van de afdeling „Dienstbetoon en promotie” Chef de la division „Aide à la profession et promotion”	Marie-José VANLAER Attachée de direction Directieattaché

Permanent comité OCW

R. DE PAEPE :	voorzitter
F. BOULEZ :	ondervoorzitter
L. VAN VUGT	
PROF. NUYENS (van IWONL)	
A. VAN GORP	
M. DUCHÈNE	
R. CAIGNIE	

Algemene raad OCW

R. DE PAEPE :	voorzitter
F. BOULEZ :	ondervoorzitter
R. BUYS	MALICE
R. CAIGNIE	J.P. MATTHIJS
J. CHAVET	MELIN
J. DABIN	Prof. NUYENS
P. DE GROOT	RAES
H. DE LANNOY	J. ROELANDT
Y. DESCHAMPS	SOUPORT
DESPRIET	W. THOMAS
M. DUCHÈNE	A. VAN GORP
GOFFIN	L. VAN VUCHT
JONGEN	VERSCHAEVE
LEGROS	P. VAN STEENBEEK

BIJLAGE 2

**Sector Wegen
Vastleggingen 1992-1993-1994**

Afwerking programma's 1992-1993 - voorafgaandelijke opmerkingen**a) Investeringsprogramma's van de wegen voor 1992 en 1993.**

Voor de verschillende projecten werd aangeduid :

- ofwel dat deze effectief werd vastgelegd op het betreffend jaar met bijhorend bedrag ;
- ofwel verschoven naar volgend jaar.

Tevens worden de werken toegevoegd aan het normaal programma, die als reserve-punten van het desbetreffend jaar reeds werden vastgelegd. Uiteraard zullen deze reserve-punten dan niet meer hernomen worden op het programma van het daaropvolgend jaar, waarop zij normaliter oorspronkelijk wel voorkwamen.

Voor het programma 1993 dient bijkomend opgemerkt dat bepaalde onvoorziene of bijkomende uitgaven in de loop van het jaar dienden genomen op het budget 1993 waardoor dan ook bepaalde projecten, aanbesteed in 1993, bij gebrek aan kredieten dienden doorgeschoven naar het programma 1994. Bij de actualisering en definitief programma 1994 (eind januari 1994) werden deze werken dan ook opgenomen op het programma 1994. Deze extra uitgaven zijn ondermeer :

- de bijkomende kostprijs voor het nachtwerk aan de tunnel 4-armen ($\pm$ 65 miljoen BEF)
- de verrekeringen voor de L.H.T. en de toegangswegen
- de oplopende onteigeningskosten die in sommige gevallen veel meer bedragen dan de oorspronkelijke voorziene bedragen in het programma, bv. de Noord-Zuid in Limburg.

b) De definitieve afwerking van investeringsprogramma 1994 + aangepast programma kan pas eind 1994 opgegeven worden gezien de vastleggingen doorlopen tot eind 1994.

VLAAMSE GEWESTWEGEN

INVESTERINGSPROGRAMMA 1992

**GEMEENSCHAPSMINISTER VAN
OPENBARE WERKEN,
RUIMTELIJKE ORDENING EN
BINNENLANDSE AANGELEGENHEDEN.**

THEO KELCHTERMANS

BUITENDIENST : ANTWERPENArt. 73.22 : Verkeersleefbaarheid en Verkeersveilinheid.

1. E313	Ranst - Limburg Noodmaatregelen	230,0 M	264
2. N1	Antwerpen - Saneren bovenbouw brug over het rangeer- station NMBS	50,0 M	→ '93
3. N116	Ranst Broechem. Herstellen brug over Netekanaal	9,0 M	7
4. N118	Geel doortocht - Logenstraat. Herinrichting in coördinatie met de werken Aquafin	8,0 M	16
5. N14	Minderhout-Meerle tot N146 Sanering deficiënt wegdek (1ste fase)	15,0 M	14
6. E19	Kontich : Geluidsschermen	36,5 M	37
7. N132	Beerse : doortocht en aansluiting Janssens-Pharma (opkosten van derden)	P.M.	v
8. N177	Antwerpen : Jan Van Rijswijcklaan Heraanleg kruispunt Markgravelei	2,2 M	2,2
9. N102-N1	10 Meerhout : Herinrichting	18,3 M	12,5
10. R1	R1 Antwerpen : Begeleidende studie file- en verkeerssignalering	10,0 M	→ '93
11. N16	Aanpassing kruispunten te Bornem - Veiligheidsmaatregelen	5,0 M	5,9
12. N140	Gierle - doortocht	35,0 M	21,2
13.	Saneren voetgangersbrug Berchem op de R1 Brug Bl7 Grobbendonk op de E313 Brug Krijgsbaan boven E17 op de N419 Brug boven E17/R1/NMBS op de R1 Brug over R1 te Boom op de A12	23,0 M	→ '93

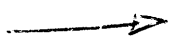
Werkelijk
vastgelegd
bedrag (mio)

14.	Leveren van verkeersborden in de centrale werkplaats	3,9 M	3, 9
15.	Toepassen richtlijnen wegingdeling en veilige schoolomgeving en kleine ingrepen i.v.m. wegveiligheid Lot 1 Distrikt Geel Grobbendonk Lot 2 Distrikt Deurne-Wilrijk Lot 3 Distrikt Turnhout	90,0 M	10 9 7
16.	Diversen	165,1 M	
		701,0 M	

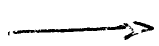
Reserveprogramma

17.	N116 Ranst - N14 - sanering deficiënt wegdek	80,0 M	→ 9 3
18.	N14 Minderhout - Meerle Sanering deficiënt wegdek met fietspad (2 de fase)	35,0 M	→ 9 3
19.	N16A Mechelen Zandpoortvest : Herinrichting	25,0 M	25 1
20.	E34 Antwerpen (Deurne) Geluidsschermen t.h.v. OCMW-tehuis TOL	25,9 M	26, 4
21.	N114 Antwerpen (Ekeren) - Herinrichting kruispunt Bilderdijk - Boerendijk	15,4 M	15, 7
22.	N177 Antwerpen (Wilrijk) Aartselaar Rumst Herinrichten 5 kruispunten : Valkstraat, Broekstraat Helststraat, Gezellestraat, Leugstraat, Bist Pierstraat.	25,6 M	30, 2
23.	R12 Verbetering kruispunten te Mechelen	10,0 M	→ 9 3

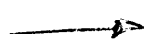
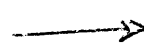
Art. 73.27 : Verkeersafwikkeling en continuïteit

24. N132	Beerse - Gierle Vak N12-E34 verbreding rijweg tot normale rijwegbreedte 13,4 M	13,4
25. A12	Antwerpen Laageind-Nederlandse grens 3de fase + 4de fase : wegeniswerken nodig voor de openstelling	300,0 M 278,9
26. E19	Mechelen NOORD - aanpassen kruispunt	10,0 M  93
27.	Diversen	102,3 M
		425,7 M

Reserveprogramma

28. R14	Geel - Aanleg Ring	40,0 M  93
29. N16	Willebroek Puurs : brug over spoorweg	40,0 M  93
30. A12	Stabroek - Nederlandse grens 4de fase	250,0 M  93

Art. 73.28 : Fietspaden

31. N18	Mol-Balen - Aanleg fietspad in coördinatie met de werken Aquafin	20,0 M 35,5
32. N144	Loenhout - Wuustwezelse weg : aanleg fietspaden in coördinatie met de werken Aquafin	12,0 M 13,7
33. N14	Zoersel - Aanleg fietspaden in coördinatie met de werken Aquafin	16,0 M  93
34. N12	Turnhout-Poppel - Aanleg fietspad aan de grens	2,6 M 2,6
35. N1	Herinrichten kruispunten / N180 Noorderlaan - Groenendaallaan / N129 Noorderlaan - IJzerlaan	15,0 M  93

36. N153 Oostmalle - St. Lenaerts (herstel weg + fietspaden)	80,0 M	→ 93
37. N112 Wijnegem : Fietspaden : aandeel AWiV	5,0 M	14,8
38. N14 Hoogstraten - Rijkevorsel : fietspaden	50,0 M	59,9
39. N123 Herentals-Lichtaart : aanleg fietspaden 2de fase	22,8 M	23,3
40. R11-N112 Aanpassen kruispunten en fietspaden ; co-financiering van 20 % met winkelcentrum te Wijnegem en MAKRO	10,0 M	10,5
41. N127 Zammel - Veerle : Aanleg van fietspaden	26,0 M	43,7
42. Diversen	47,3 M	
	306,7 M	

Reserveprogramma

43. N13 Nijlen-Kessel modernisering met aanleg van fietspaden	61,0 M	→ 93
44. N117 Brasschaat - Aanleg fietspaden	45,0 M	49,3
45. NI2 Zoersel : Herinrichting fietspaden	17,0 M	→ 93
46. N124 Turnhout - Merksplas	15,0 M	→ 93
47. N123 Retie - Kasterlee : Aanleg fietspaden	25,0 M	→ 93
48. N11 Antwerpen - Ekeren Heraanleg t.h.v. St.-Michielscollege	13,0 M	13,1
49. N12 Weelde - Poppel : Aanleg fietspaden	25,0 M	→ 93
50. N18 Molderdijk te Mol : Aanleg van fietspaden	8,0 M	→ 93
51. N19 Geel (Punt) - Zammel	25,0 M	→ 93

TOTAAL : art. 73.22 - 73.27 - 73.28 = 1.433.4 M Fr.

BUITENDIENST : LIMBURGArt. 73.22 Verkeersleefbaarheid en Verkeersveiligheid

1. N76	Genk - Hoevezavellaan	19,3 M	19,3
2. N723-730	As en N762 Kinrooi : Aanpassen wegingdeling	14,6 M	14,9
3. N76	Genk-Torenlaan : Veilige schoolomgeving	12,9 M	12,9
4. N716	St.Truiden - Diesterstraat Pilootproject Koning Boudewijn Stichting	31,4 M	32,0
5. N79	Borgloon Speelhofplein	1,3 M	1,3
6. E314	Metalen schampbalken A - wegen	18,7 M	18,7
7. N78	Maasmechelen - Kruispunt Kerkstraat	16,4 M	18,2
8. N702	Genk - Fordlaan	34,0 M	34,5
9. N712	Lommel - doortocht	28,8 M	22,3
10. N29-N72a-N772	Beringen, Marktpluin (centrumontsluiting) Doortocht	26,0 M	39,2
11. N730-N744	Zutendaal Kruispunt Aanpassen allerhande kruispunten en zeer korte wegvakken - Periode 1992-1995	15,9 M	15,8
		14,0 M	14,0
12. N73	Peer : Kruispunt Erperheide	13,5 M	13,5
13. N76-N719	Meeuwen - Gruitrode : Kruispunt	23,9 M	23,9
14. N712 x N790 x N712a	Overpelt	13,0 M	→ 93
15. N78	Neerharen, functionele beplanting	4,0 M	3,6
16. A2-E314	Functionele beplantingen geluidsbermen	7,0 M	7,6
17. E314	Maasmechelen : wegwerken van spoorvorming	30,4 M	31,0

18. N719 Houthalen-Helchteren	
Herinrichting Kazernelaan ; doortocht	32,7 M 32,7
19. Slemlagen binnen bebouwde kommen	13,9 M 13,9
20. Diversen	89,3 M
	455,0 M

Reserveprogramma

21. N78 Maasmechelen, opritten brug Eisdien	40,0 M ———→ 93
22. N771 Dilsen, Europalaan - doortocht	26,0 M 40,5
23. N2 Bilzen - Brugstraat, doortocht	46,0 M ———→ 93
24. N754 Hasselt - doortocht Stevoort	30,0 M 54
25. N717 Schulen - doortocht centrum	34,0 M 40,5
26. N76 Meeuwen - doortocht	20,0 M ———→ 93
27. N20 Kortesseem, kruispunt met N76	10,0 M ———→ 93

Art. 73.27 Verkeersafwikkeling en continuïteit

28. N794 Hasselt : toegang tot Grote Ring - Deel III	81,2 M 80,2
29. E313 Herstelling autosnelweg, vak Hasselt Oost - Hasselt Zuid	106,3 M 106,3
30. N756 Kortesseem - Borgloon, duiker Mombeek	10,5 M 11,8
31. N717 Lummen, parking carpooling	10,0 M 11,9
32. MER-studie N 74 / NOORD-ZUID	2,8 M 2,8
33. Diversen	43,9 M
	254,7 M

Reserveprogramma

34. N717 Lummen - omleiding 60,0 M $\longrightarrow 93$

Art. 73.28 Fietspaden

35. N723 Genk-as. Fietspaden - 3de deel	41,0 M	41,0
36. A13 Tessenderlo Brug B50 - Opritten met fietspaden	32,9 M	32,8
37. N730 Zutendaal - As	13,0 M	17,2
38. N747 Bocholt, kruispunt en fietspaden Kaulille	9,0 M	25,7
39. N722 St.-Truiden - Kortenbos	10,5 M	10,6
40. N747 Hechtel-Eksel, 2de deel	11,4 M	15,0
41. N784 Heers - Borgloon, 1ste deel te Heers	24,0 M	56,2
42. N73b Peer, vak Noordelijke Vest - omleiding	24,0 M	21,4
43. N705 Diepenbeek, LUC	15,0 M	$\longrightarrow 93$
44. N77 Vervangen fiets- en voetgangersbrug Lanaken	40,0 M	15,5
45. Diversen	59,2 M	
	280,0 M	

Reserveproaramma

46. N77 Genk-Zutendaal, 2de deel	47,0 M	$\longrightarrow 93$
47. N110-N141 Ham	24,5 M	$\longrightarrow 93$
48. N79 Borgloon - Tongeren	30,0 M	35,1

TOTAAL : art. 73.22 - 73.27 - 73.28 = 989.7 M Fr;

BUITENDIENST : OOST-VLAANDERENArt. 73.22 : Verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid

1. N 35	Kruispunt Boomstraat en Krekelstraat te Deinze	4,4 M	4,4
2. N43	Deinze : Verbeteringswerken ter hoogte van de brug onder spoorlijn en aanleg riolering deel ten laste van het Vlaams Gewest	8,7 M	8,7
3. A10-E40	Herstellen van dwarse uitzetvoegen van ondergelegen bruggen te Merelbeke, Gent en Aalter	19,4 M	19,8
4. N57	Kruispunt Bredestraat te Ronse	3,8 M	3,8
5. N9	Aanpassingswerken aan oversteekplaatsen en kruispunten met N400 ter hoogte van M.P.1 St. Lodewijk te Wetteren	1,6 M	1,4
6. N47	Herinrichting kruispunt Korte- en Lange Minnestraat te Lebbeke.	5,8 M	6,5
7. A 10	Herstel van spoorvorming (vak : grens Brabant-Gent)	175,0 M	194,8
8. A14-E17	Wegwerken van spoorvorming	20,0 M	21,4
9. A14-E17	Viaduct te Gentbrugge, herstel rijwegverharding	15,0 M	12,2
10. N49	Tunnel te Zelzate - dichtten voegen 1ste fase - koker	30,0 M	} → 93
11. N 49	Tunnel te Zelzate, renovatie- en brandwerende werken (1ste fase)	100,0 M	
12. N9	vak Aalst - Gent, aanleg van parking voor carpooling en Park & Ride te Gent (Gentbrugge)	12,0 M	15,0
13. N45-N406	Churchillsteenweg te Aalst Aanleg "Rondpunt"	20,0 M	20,4
14. N455	Te Sint-Laureins. Duiker over waterloop 8.330 ter hoogte van km 6.035 m	4,8 M	5,2

Art. 73.27 : verkeersafwikkeling en continuïteit

27. R2 Herstellen van muur in ventilatiekoker van Beverentunnel te Kallo 3,7 M 3,7
28. N49 Zwijndrecht. Aansluiting laterale industrieweg tussen spoorweg en Canadastraat 90,0 M → '93
29. A10 Bouwen van duiker onder zuidelijke brugoprit Calverhagebrug te Melle 3,5 M 3,5
30. Herstellingswerken aan verschillende kunstwerken in de provincie Oost-Vlaanderen 132,0 M { 10,1 - - - 43
rest
31. Diversen 93,6 M

N496 Godelleminlaan - Geraardsbergen
vervangen brugdekvoegen en verhardingen
Reserveprogramma 322,8 M 7,2

32. N41 Te Sint-Niklaas : vak N70 - Tuinlaan 80,0 M → '93
33. R4 Grote Ring rond Gent - Buitenoever Vak N9 - N466 (1ste fase - N9 tot Beekstraat) 60,0 M → '93
34. R40 Dampoort te Gent. Overbrugging Pauwvertakking 20,0 M → '93
35. N49 Omvorming tot autosnelweg Verkeerswisselaar te St. Gillis Waas 140,0 M → '93
36. R4 Grote Ring rond Gent - Buitenoever Brug over de omgelegde Leie 48,0 M → '93
37. N43 Herinrichtingswerken op het vak St. Denijs-Westrem St. Martens Latem 188,9 M 192,9

N49 Brug over het afleidingskanaal aan de Leie te Adegem - Herstellen asfalta veiligheidsoortbanden
Art. 73.28 : Fietspaden 2,8

38. N459 Zulte (Olsene) modernisering (herinrichting) van het vak tussen spoorweg en E17 met aanleg van vrijliggende fietspaden en aanleg riolering ten laste van de gemeente 60,0 M 77,6

39. N454	Ronse-Zottegem. Herstelling en aanpassing van fietspad en aanliggende rijweg ter verbetering van de veiligheid te Zottegem	4,5 M 5,3
40. N47	Aanpassing brug over spoorweg te Dendermonde	15,0 M 13,2
41. N9	Brussel-Oostende. Aanpassen van de voetgangersoversteekplaatsen ter hoogte van de Tuinbouwschool en R4 te Melle.(km. 47.550 - 47.850)	9,0 M 12,8
42. N417	Zuidlaan te Wetteren. Reduceren van het aantal rijstroken met markeringen fietspaden en beperkte fysische aanpassing	3,5 M - .x = - '93
43. R41	Te Aalst. Herinrichting omgeving H. Hartkerk en aanleg fietspaden	15,0 M 10,9
44. N405	Aalst-Ninove Fase 1 : vak industrieweg Erembodegem-Lindestraat te Denderleeuw met rechte trekking bocht	70,0 M "1.→. 3
45. N495	Aanleg van fietspaden te Geraardsbergen	4,0 M → '93
46.	Leirekensroute (Aalst-Opwijk) Fase 1. N411 te Aalst tot voormalig station te Moorsele	7,0 M 7,3
47.	Diversen	35,1 M
		223,1 M

Reserveprogramma

49. AIO-E40	Voetgangers- en fietsersovergang t.p.v. van brug nr. 12 over de Leie te Gent.	2,0 M → '95
50. N436	Aanleg fietspaden vanaf Assenede-centrum tot Triest	26,0 M → '93
51. N440	Te Deinze : aanleg fietspad langs Wakkense Heirweg (gecombineerde werken)	4,0 M Gemeente opdracht. gever-werken verlaagd.
52. N35	Zingem-Nazareth : bochtverbetering met aanleg van vrijliggende fietspaden.	20,0 M → 93

TOTAAL ART. 73.22 _ 73.27 - 73.28 = 1.142,5 M Fr.

BUITENDIENST : VLAAMS BRABANTArt. 73.22 : Verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid

1. R7	Viaduct Vilvoorde - vernieuwen rolbrug	6,4 M	6,4
2. N21	Kampenhout - Toegangsweg industriezone	2,7 M	3,0
3. R.O.	Verkeerswisselaar met A10 Groot-Bijgaarden Beplantingen fase 1	10,3 M	10,3
4. N9	(Asse-Zellik) Kruispunt met zuiderlaan en op- en afrit RO Brussel.	25,0 M	27,8
5. N272	Galmaarden : Vollezelestraat (Gecombineerd dossier met Aquafin)	15,0 M	14,7
6. N272	Galmaarden : Marktplaats (gecombineerd dossier met gemeente	16,0 M	22,9
7. R.O.	Tunnel "Vier Armen" sanering 1ste fase	82,0 M	110,2
8. N202	Mutsaard - Grimbergen. Aanpassing St. Annalaan	29,0 M	→ 93
9. N278	Vilvoorde - Peutie Aanpassingen Sint-Martinuslaan, Ravaartstraat	7,0 M	→ 93
10. N2	Kortenbergh. Aanpassen doortocht + veiligheidsvoorzieningen op verhoogende kruispunten	2,0 M	4,1 Y
11. N2	Beplanting Talud tussen A2 en R23	1,0 M	1,4
12. N212	Averbode - verbetering doortocht	4,0 M	4,2
13.	Vak Scherpenheuvel langs de N10 en de N212 Veiligheidsmaatregelen	20,0 M	24,4
14.	Aanpassingswerken voor de plaatsing van verkeerslichten	5,0 M	5,0
15.	Herinrichting kruispunt Aarschotsesteenweg Toegang A2 te Wilsele (Gecombineerd dossier Aquafin).	3,0 M	2,9

16.	Veiligheidsvoorzieningen op verschillende kruispunten (distrikt Leuven) - <i>aanvullend met punt 10</i>	4,0 M
17.	Diversen	66,8 M
		299,2 M

Reserveprogramma

18. N227	Zaventem-Sterrebeek : Kruispunt met de Tramlaan	12,0 M	→	93
19. N203a	Halle : bochtverbetering t.h.v. de Kromstraat	25,0 M	→	93
20. R23	Leuven. Heraanleg kruispunt Diestsestraat Diestsevest - Bondgenotenlaan	10,0 M	→	'95
21. E40	Bierbeek - Oppervlaktebehandeling	20,0 M	- -	'93
22.A2	Bekkevoort - Oppervlaktebehandeling	22,0 M	→	'93

Art. 73.27 : Verkeersafwisseling en continuïteit in het wegennet

23. R22	Woluwelaan. Vak N1 Grimbergen	166,5 M	166,3
24. RO	Machelen-Zaventem - verplaatsen afrit nr. 3 tussen brug R22 en Hennaulaan.	3,6 M	3,6
25.	Sanering slib Oude Zenne - 1ste fase	40,0 M	→ '93
26.	Diversen	50,4 M	
		260,5 M	

Reserveprogramma

27. A10	Ternat : Kruispunt met provinciebaan N285 (gecombineerd dossier met provincie)	3 5 , 0 M - - '93
28. RO	Ring om Brussel	100,0 M → '93
29.	RO Zaventem aanpassen van in- en uitrit R22	25,0 M → '93

Art. 73.28 : Fietspaden.

30. N227	Steenokkerzeel - Fietspad tussen Perk en N21	32,1 M 32,4
31. N21	Kampenhout : Modernisering van de weg met aanleg van fietspaden (gecombineerd dossier met Aquafin en gemeente)	99,0 M 114
32. N9	Asse - Kruispunt met Vliegwezenlaan	9,1 M 9,1
33. N255	Edingen-Ninove te Herne Aanpassen doortocht met verhoogd dubbelrichtings- fietspad	7,0 M 11,3
34. R23	Aanpassen fietspaden.	4,0 M 21,6
35. N2-R22	Kraainem en Zaventem - Kruispunt met de Oudstrijders- laan met aanleg van fietspaden	32,0 M 51,7
36. N47	Opwijk : modernisering tussen kmp. 4 - 5,3 en N411 tussen N47 en provinciegrens met aanleg van fietspaden	61,3 M 61,3
37. N211	Meise : Kruispunt met Plasstraat uitrit nr. 3 - A12 met aanleg van fietspaden	21,6 M → '93
38. N2	St. Joris-Winge : Modernisering van de doortocht met aanleg van fietspaden	58,0 M 52,0
39.	Leveren verkeersborden voor fietsvoorzieningen	7,9 M 7,9
40.	Diversen	58,0 M
		390,0 M

Reserveprogramma

- | | |
|---|-----------------------------|
| 41. NIO Vak Scherpenheuvel-Diest
Modernisering van weg met aanleg fietspaden | 40,0 M $\longrightarrow$ 43 |
| 42. N6 Halle : fietspaden tussen Alsebergsesteenweg en
R. Lariellestraat | 12,0 M 15,9 |

TOTAAL : art. 73.22 - 73.27 - 73.28 = 949,7 M Fr.

Art. 63.03 : Cargovil

- | | |
|--|---------------|
| 43. R22 Vilvoorde : ontsluiting Cargovil
Havendoklaan | 40,6 M 41,5 |
| 44. R22 Ontsluiting Cargovil (3de fase) Interne wegenis | 60,0 M |
| | <hr/> 100,6 M |

BUITENDIENST : WEST-VLAANDERENArt. 73.22 : Verkeersleefbaarheid en Verkeersveiligheid

1. N50	Oostkamp brug "De Rampe"	114,6 M	114,6
2. N36	Staden doortocht (+ gemeente)	47,0 M	48,0
3. N459	Dentergem doortocht	18,0 M	18,0
4. N34	Blankenberge (2de fase) (+ gemeente)	4 5 4 M	45,4
5. N318	Middelkerke 't Pleintje (+ gemeente)	6,3 M	6,9
6. N34	Knokke-Heist - Kruispunt met N359 en Krommendijk	4,0 M	4,0
7. N50	Kortrijk en Spiere-Helkijn - Veiligheidsmaatregelen	15,3 M	15,3
8. N34	Zeebrugge - Isabellalaan - Aansluiting met N 300	5,1M	5,2
9. N36	Deerlijk doortocht (+ gemeente)	15,0 M	21,1
10. A17	Izegem - brug B53 - Vervangen pijlers	23,6 M	24,1
11. A17	Rollegem - Bellegem - herstellen taluds	15,0 M	11,5
12. A17	Oostkamp - Zedelgem - aanpassingswerken	10,0 M	→ 93
13. N39	Veurne - Nieuwpoortbrug vernieuwen in samenwerking met de waterwegen	10,0 M	→ 93
14.	Veiligheidsstochtbanden	2,0 M	1,5
15.	Aanpassing kruispunten en ronde punten	35,0 M	64,0
16.	Veiligheidsmaatregelen op gewestwegen (versmalling verkeersgeleiders, prof ielmarkeringen)	30,0 M	8,7
17.	Leveren signalisatiemateriaal	17,0 M	16,8
18.	Herstellen kunstwerken	25,0 M	17,0
19.	Diversen	79,9 M	
		518,2 M	

Reserveprogramma

20. N34	Nieuwpoort Koning Albertlaan 1ste fase (+ Aquafin + gemeente)	30,0 M	→	'93
21. A 10	Oostkamp geluidsschermen	25,0 M	→	'93
22. N50	Kuurne	15,0 M	→	'93
23. N337	Brugge Gen. Lemanlaan (+ gemeente)	30,0 M	→	'93
24. N39	Veurne - De Panne - aanpassingswerken	10,0 M	→	'93
25. A10	Jabbeke - Grens Oost-Vlaanderen - aanpassingswerken	50,0 M	→	'93
26.	Funktionele beplantingen - A17/A19	20,0 M	→	'93

Art. 73.27 : Verkeersafwikkeling en continuïteit.

27. A18	Veurne - Franse Grens : Vak N8 - Bergenvaart	199,5 M	199,5
28. R32	Roeselare - brug over spoorweg (Bever)	74,0 M	74,9
29. R8	Kortrijk - Heule	98,0 M	94,5
30. A18	Veurne Vak : Toekomstlaan - N8, signalisatie en stootbanden	16,3 M	15,4
31. N382	Wielsbeke - brug over de Leie	171,0 M	165,7
32.	Diversen	77,8 M	
		636,6 M	

33. N35 Omleiding Lichtervelde	70,0 M		93
34. N50 Omleiding Ingelmunster (laatste fase)	70,0 M		93
35. Verkeersontsluiting Haven Zeebrugge Zuidelijke randweg - 1ste fase	100,0 M		93
36. Zeebrugge doortocht	25,0 M		93

37. N368 Oudenburg - Ichtegem 1ste fase	21,0 M	21,3
38. N8 Doortocht Wevelgem + aanleg fietspaden	21,0 M	21,5
39. N 358 Oudenburg : vak Zandvoordebrug - Geneverpietbrug (+ gemeente)	23,0 M	23,3
40. N 321 Poperinge Oost-Vleteren (2de fase)	30,0 M	31,2
41. N 36 Anzegem : vak Ingooigem - Vichte	16,0 M	16,7
42. N 36d Harelbeke 1ste fase	10,0 M	10,3
43. Aanpassingswerken fietspaden 1ste distrikt (distrikt Brugge)	10,3 M	10,3
44. Aanpassingswerken fietspaden 2de distrikt (distrikt Kortrijk)	12,4 M	12,7
45. Allerlei werken voor verkeersveiligheid en fietscomfort	10,0 M	10,3
46. Diversen	46,5 M	
	200,2 M	

TOTAAL : art. 73.22 - 73.27 - 73.28 = 1.355 M Fr.

Reserveprogramma

47. N 36 Anzegem : vak Tiegem - N 382

20,0 M $\longrightarrow$ '93

48. N 336 Ieper : vak 331 - Rijselpoort (+ gemeente)

30,0 M $\longrightarrow$ '93

49. N 36 Roeselare - Diksmuideweg

8,0 M $\longrightarrow$ '93

50. N 37 Tielt - Ruisele (2de fase)

50,0 M $\longrightarrow$ '93

DEFINITIEF PROGRAMMA 1993

Investeringsprogramma 1993

Overzichtstabel

Uegeninfrastructuur
Vlaamse Gewestwegen

Raming in miljoen BEF

<u>Algemene uitgavenbegroting</u>	<u>Antwerpen</u>	<u>Limburg</u>	<u>Oost-Vl.</u>	<u>Vl.-Brabant</u>	<u>West-Vl.</u>	<u>Totaal</u>
B.A. 73.22 : Veiligheid + structureel onderhoud (voorzien bedrag 3.900,4)	776 500(E313) 1.276	656	700	649	642	3.923
B.A. 73.27 : Verkeersafwikkeling + continuïteit (afwerken begonnen projecten) (voorzien bedrag 1.403)	410	290	318	125	312	1.455
B.A. 73.28 : Fietspaden (voorzien bedrag 664,4)	175	131	127	123	122	678
Totaal : 5.967,8	<u>1.861</u>	<u>1.077</u>	<u>1.145</u>	<u>897</u>	<u>1.076</u>	<u>6.056</u>
<u>Vlaams Infrastructuurfonds</u>						
(voorzien investeringsuitgaven 2.384)	500	397	636	387	530	2.450
Algemeen totaal :	2.361	1.474	1.781	1.284(*)	1.606	8.506

(*) inclusief 192 miljoen voor de Ring om Brussel

WEGENINFRASTRUCTUUR
VLAAMSE GEWESTWEGEN

Investeringsprogramma 1993

ANTWERPEN

I. ALGEMENE UITGAVENBEGROTING

B.A. 73.22 : Veiligheid + structureel onderhoud

Werkelijk
vastgelegd
bedrag (Mio)
Mill. BEF

a) Wegverhardingen

1) E 313	Sanerings- en renovatiewerken	455	441
2)	Vervangen deficiënte veiligheids- inrichtingen : vangrails, leuningen, veiligheidsafsluitingen, schampboorden	20	21,6
3)	Dichtmaken doorsteken autosnelwegen	20	12,7
4) N 116	Ranst - N 14 Sanering wegdek	60	60
5) N 14	Minderhout - Meerle - Hoogstraten, herstelling rijweg + aanleg van fietspaden	55	48,3
6) R 12	Verbetering kruispunt Adegempoort te Mechelen	10	15,5
7)	Allerlei ingrepen van beperkte omvang aan kruispunten met oog op verhogen verkeersveiligheid	20	→ '94
8)	District Antwerpen : aanpassingen van kruispunten - inrit Beukenlaan A12 - R 10 Turnhoutsebaan	17	25,9
9)	District Brecht : aanpassingen van kruispunten - N 11 Kapellen Hoogboomsesteenweg - Brasschaat, Schriek & St. Antoniusstraat	15	6,3
10)	District Geel : aanpassingen van kruispunten - Herentals : N 13 - N 153, 3 kruispunten - Olen : N 152, Herentalsesteenweg	27	→ '94

11)	District Ruisbroek : aanpassingen van kruispunten - N 16 Temse - Breendonk diverse kruispunten - N 16 - N 16a Mechelen - Battel + Mechelen Noord aanpassen kruispunten	20 $\longrightarrow$ '94 25 42,4
12)	District Turnhout : aanpassingen van kruispunten - N 124/N 132 Merksplas - N 131 diverse kruispunten	7 5,1
13)	District Wilrijk : aanpassingen van kruispunten - N 1 'Mortsel Thieffrylaan - kruispunt - N 10 Mortsel - Savelkoul kruispunt - N 10 Mortsel Weerstandspalein - brug spoorweg	7 4 4 } 24,7
14)	Structureel onderhoud en/of wegnemen spoorvorming op volgende wegen El9 Antwerpen - Ned. grens/Nl23 Kasterlee - Lichtaart/ N 12 Ravels - Weelde/R13 Turnhout	48 38,3
15)	Structureel onderhoud + wegwerken spoorvorming A 12 : Boom-Aartselaar / E 19 te Antwerpen (Slijkhoek)	35 25,4
16) N 13	Nijlen - Kessel : modernisering met aanleg fietspaden	40 58,4
17) N 177	Antwerpen : Jan Van Rijswijcklaan Heraanleg kruispunt Markgravelei	2 2,3
18) R 1	Antwerpen : begeleidende studie file- en verkeerssignalisatie	8 8,4
19) N 1	Herinrichting kruispunten N 180 Noorderlaan - Groenendaallaan - N 129 Noorderlaan - Yzerlaan	15 $\longrightarrow$ '94 reserve
20) N 153	Oostmalle - Sint-Lenaerts (herstel rijweg + fietspaden)	49 48,6

Subtotaal

963

b) KunstwerkenMili.BEF

21) A 12	Willebroek Saneren brug over spoor S054	40 → '94
22) N 18	Balen Saneren brug over kanaal Dessel - Kwaadmechelen	3 0,5
23) A 12	Wilrijk : viadukt Saneren wegvoegen	6 → '94
24) E 19	Mechelen Saneren bruggen B37 en B 37bis	10 → '94
25) A 12	Antwerpen Bevrijdingstunnels Saneren wegdek i.v.m. waterinfiltraties	35 → '94
26) N 1	Antwerpen - Saneren bovenbouw over het rangeerstation NMBS	50 70
27)	Saneren voetgangersbrug Berchem op de R 1 Saneren brug Krijgsbaan boven E 17 op de N 419 Saneren brug E 17/R 1/NMBS op de R 1 Saneren brug over R 1 te Antwerpen in de A 12	23 → '94
		—
Subtotaal		167
		—
Subtotaal		1.130
Diversen (E 313) 10 %		146
Rest 15 %		
TOTAAL		<u>1.276</u>

Art. 73.27 : Verkeersafwikkeling + continuïteitMili. BEF

28) N 16	Puurs - Mechelen Afwerking ring Willebroek	
	- spoorwegbrug	40
	- afwerking wegenis	130
		} 175,3
29) R 14	Afwerking Ring Geel (vak tussen N 19 - N 71) - vak : N 19 - N 126	60 74,2
30) R 6	Afwerking Ring Mechelen (vak N 105 - N 15) - grondwerken	50 → 94
31) N 152	Ring Westerlo (Zoerle-Parwijs)	50 47,2
32) N 19	Afwerking Noord-Zuid verbinding : Turnhout (E 34) - Geel (E 313) Realisatie sluitstuk Kasterlee - Geel Iste fase : vak Zuidelijke grens bestaande Express-weg tot Lichtaartsebaan te Kasterlee Afwerking onteigeningen in 1993 (post diversen)	-
		Subtotaal 330
		Diversen 24 % 80
		TOTAAL 410

Art. 73.28 : Fietspaden**Mili. BEF**

33) N 12	Zoersel - St. Antonius	20	→ 94
34) N19	Geel Punt - Zammel	25	32,4
35) N18	Molderdijk te Mol	8	6,8
36) N152	Herseit - aanleg fietspaden op het vak N 15 - N 19 met aanpassing kruispunt N 15/N152	25	31,7
37) N124	Turnhout - Merksplas : onteigeningen	41	
38) N 124	Merksplas - Hoogstraten 1ste deel : Hoogstraten - Wortel (1 = 1,2 km) 2de deel : Wortel - Merksplas (onteigeningen)	7	9,9
39) N 14	Zoersel - Aanleg fietspaden in coördinatie met de werken Aquaf in	26	26,2
Subtotaal		152	
Diversen 15 %		23	
TOTAAL,		175	

II. VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS**Milj. BEF****A. Leefbaarheidsprojecten****a) Doortochten**

101) N 122	Kalmthout combinatie met Aquaf in	40	→ 94
102) N 1	Wuustwezel doortocht 2de fase	50	46,2
103) N 26	Mechelen - Muizen	50	85,2
Subtotaal		140	

B. Belangrijke economische projecten

104) A 12	Vak Antwerpen - Nederlandse grens Aansluiting Scheldelaan	250	→ 94
A 12	4' Fusie - bouwen van 2 kunstwerken		45,1
Subtotaal		250	

C. Bijzondere Drojecten

105) R1	Kennedytunnel Sanering waterafvoer en wegvoegen Sanering veiligheidsinrichtingen (nooddeuren, brandleidingen,telefooncellen)	40	→ 94
---------	---	----	------

Fietspaden

106) N 123	Retie - Kasterlee	60	45,1
Fietspaden die kaderen in het algemeen fietspadenplan van de gemeente :			
107) N 133	Achterbroek - Wuustwezel (600 m)	7	8,7
108) N 12	Grens Oud Turnhout - Brug Kanaal te Ravels (400 m),	3	2,5
Subtotaal		110	

ALGEMEEN TOTAAL VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS	500
---	-----

WEGENINFRASTRUCTUUR
VLAAMSE GEWESTWEGEN

Investeringsprogramma 1993

LIMBURG

I. ALGEMENE UITGAVENBEGROTING

Mili. BEF

B.A. 73.22 : Veiligheid + Structureel onderhoud

1.	Allerlei ingrepen van beperkte omvang aan kruispunten met oog op verhogen verkeersveiligheid (bestek 92-94)	14 14,5
2.	N- : Veilige schoolomgeving	10 7,6
3.	N- : Wegwerken spoorvorming	30 4,1
4.	N- : Herstellen kunstwerken	19 28,1
5.	N-,A- : Leveren en plaatsen metalen geleiderails	20 23,9
6.	N- : Vernieuwen richtingssignalisatie	20 19,9
7.	N712,N790,712a : Overpelt : aanleg rotonde	16 15,9
8.	N78 : Maasmechelen : opritten brug Eisden	40 45,4
9.	N74,N72,N715 : Zonhoven : herinrichting kruispunten	15 10,1
10.	N2,N758 : Bilzen : kruispunt Mopertingen	7 9,3
11.	N2,N78 : Lanaken : kruispunt Veldwezelt , <i>rotonde punt</i>	15 12,3
12.	N754,N716 : Herk de Stad : kruispunten <i>rotonde punten</i> Pierpontstraat en Doelstraat	10 8,3
13.	N78 : Maasmechelen : kruispunt weg naar Zutendaal	10 10,0
14.	N110,N141 : Ham : kruispunt met aanleg van fietspaden	25 40,0
15.	N77 : Zutendaal-Lanaken, 2de deel, herstelling rijweg met aanleg van fietspaden.	49 37,6

		<u>Milj.BEF</u>
16.	N702 : Genk : modernisering Henri Fordlaan BOUW tweede brug en opritten over Albertkanaal	120 <i>vanaf geleegd by de w.w.</i>
17.	N20,N76 : Kortesseem : herinrichting kruispunt	10 <i>16,8</i>
18.	N754 : Wellen : herinrichting Notelarenstraat en Kruispunten Hertenstraat en Daalstraat	10 <i>→ '94</i>
19.	N77 : Genk - Zutendaal, 2de deel, herstelling rijweg met aanleg van fietspaden	46 <i>46,2</i>
20.	N69 : Tongeren - Oreye, 1ste deel, herstelling rijweg met aanleg van fietspaden	30 <i>→ '94</i>
21.	N784 : Heers - Borgloon, 2de deel, herstelling rijweg met aanleg van fietspaden	30 <i>41,8</i>
22.	N76h : Bocholt : herinrichting kruispunt Kerkplein en Dorpsstraat	20 <i>15,4</i>
23.	N 73 : Bree : herinrichting kruispunt met de Sint-Jacobsstraat <i>E313 - herstellen rijweg opende betonnen verharding vak Ham - Westerlo</i>	<i>j</i> <i>5,7</i> <i>33,8</i>
	Subtotaal	571
	Diversen 15 %	85
	TOTAAL	656

B.A. 73.27 : Verkeersafwikkeling + continuïteit

24.	N717 : Lummen : omleiding, 2de deel	60 <i>96,0</i>
25.	N74 : Noord-Zuidverbinding Omlegging Hechtel-Eksel - 1 ste fase (onteigeningen inbegrepen)	220 <i>95,1</i>
	Subtotaal	280
	Diversen	10
	TOTAAL	<u>290</u>

Milj. BEF.**B.A. 73.28 : Fietspaden**

26.	N705 : Diepenbeek - LUC	18 → '94
27.	N73 : Peer-Grote Brogel	20 → '94
28.	N725 : Tessenderlo : Eersels - Rode Heide	15 → '94
29.	N 784 : Heers - Borgloon : lste deel te Heers	56 56,2
30.	N 719 Helchteren - Peer - Meeuwen Onteigeningen	-
Subtotaal		109
Diversen 20 %		22
TOTAAL		<u>131</u>

II. VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDSMili. BEF.**A. Leefbaarheidsprojecten**

101)	N76 : Meeuwen : doortocht	34	34,4
102)	N2 : Bilzen : Brugstraat	46	44,5
103)	N73b : Peer : Kerkstraat - Markt - Oudestraat	70	54,7
104)	N80 : Gingelom : doortocht (1ste fase) <i>+ 2^e fase</i>	15	47,5
105)	N763 : Maasmechelen : J. Smeetslaan <i>+ rotonde met Ringlaan</i>	25	25,5
106)	N712 : Overpelt : vak Lindelsebaan - rotonde met aanleg van fietspaden	10	6,6
107)	N76 : Diepenbeek-Lutselus (1ste fase) herinrichting Nieuwstraat t.h.v. Kerk en School	10	18 '94
108)	Aanbrengen slemlagen in de agglomeraties	15	18,4

Beplantingen

109)	Aanbrengen functionele beplantingen	12	18
------	-------------------------------------	----	----

Subtotaal	<u>237</u>
-----------	------------

B. Belangrijk economische projecten

110)	Toegangswegen Toeristische projecten	p.m.
111)	N 73 : Oost-Westverbinding, Ham - Tessenderlo Aanleg verharding op reeds uitgevoerde grondwerken	85 18 '94

Subtotaal	<u>85</u>
-----------	-----------

Milj.BEF**C. Bijzondere projecten**

- 112) N 3e - N 79 : Markt Sint-Truiden - *10/3/94* 60 *17,2*
herinrichting in het kader van de Koning Boudewijnstichting

Fietspaden

- 113) N 774 : Dubbelrichtingsfietspad toegang LUC 5 *10,0*
- 114) Aanpassing van fietspadinrichting ter hoogte van kruis- 10 *→ 94*
punten met de Haspengouwse Cultuur - en Landschapsroute
(Convenant EFRO-project)

Subtotaal

75**ALGEMEEN TOTAAL VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS**

397

WEGENINFRASTRUCTUUR
VLAAMSE GEWESTWEGEN

Investeringsprogramma 1993

OOST-VLAANDEREN

I. ALGEMENE UITGAVENBEGROTING

B.A. 73.22 : Veiligheid + structureel onderhoud

Mili. BEF

a) Wegverhardingen

- | | | |
|------------|---|------------------|
| 1) A10/E40 | Wegwerken spoorvorming op vak
Gent - Aalter - <i>2 Leter</i> | 155 <i>184,7</i> |
| 2) N 49 | Wegwerken spoorvorming op vak
Stekene-Moerbeke | 40 <i>56,1</i> |

b) Herstel kunstwerken

- | | | |
|-----------------------|--|------------------|
| 3) | Algemene onderhouds-en herstellingswerken
aan kunstwerken
Nog nominatief op te geven en te bepalen in functie
van de resultaten van de inspectieverslagen | 45 <i>57,6</i> |
| 4) E 17 | Herstellen wegvoegen in centrale viaduct over E40
te Zwijnaarde en in viaduct over spoorlijn en Schelde
te Ledeborg | 13 <i>12,6</i> |
| 5) N 49 | Tunnel te Zelzate - dichten voegen
Renovatie- en brandwerende werken (1ste fase) | 114 <i>114,6</i> |
| 6) N442-N467
-N447 | Herstellingswerken aan Scheldebruggen
en brugopritten in het 2de district te Berlare,
Schoonaarde en Heusden | 45 <i>45,1</i> |
| 7) E40-A10 | Herstelling brug over het Scheldekanaal te Zwijnaarde | 15 <i>14,9</i> |

c) Aanbrengen van veiligheidsstootbanden

8) E 40	Vervangen stootbanden type Dupuis door stootbanden type New Jersey op het vak St. Lievens-Houtem - Gent	72 93,5
9) N 49	Aanbrengen stootbanden type New Jersey, vak Zelzate-Eeklo	44 42,3
10) R 4	Kennedylaan te Gent - Aanbrengen stootbanden type New Jersey	4 4,3

d) Herinrichten van kruispunten en bochtverbeteringen

11) N 466	Kruispunt met N 437 te Deinze	4 9,5
12) N47-N470	Herinrichting kruispunt met "rond punt" te Grembergen (Dendermonde) met fietspaden	15 → 99
13) R 40	Kruispunt Dampoort te Gent : overbrugging Pauwvertakking	20 → 94
14) N 47	Asse-Lokeren, aanleggen laterale weg en herinrichten kruispunt Lokerenbaan - Zelehoek	14 21,3
15) N28	Bochtverbetering en herinrichting kruispunt Nieuwstraat-Hemelrijk te Meerbeke (Nineve)	8 13,4
16)	Allerlei ingrepen van beperkte omvang aan kruispunten met oog op verhogen verkeersveiligheid	10 10,0

Subtotaal	618
Diversen 15 %	92
TOTAAL	700

B.A. 73.27 : Verkeersafwikkeling + continuïteit

		<u>Milj. BEF</u>
17) R 4	Verdere afwerking Ring om Gent	
	a) vak van N 9 tot Beekstraat	88 → 94
	b) brug over de Omgelegde Leie	54 ✓ 53,7
18) N 42	Afwerking verbinding Geraardsbergen - Zottegem - Wetteren (E40) Rechttrekking St.-Lievens-Esse (1ste fase kunstwerken)	40 → 94
19) N41	Verdere afwerking te Sint-Niklaas vak N 70 - Tuiniaan	83 91,6
	Subtotaal	265
	Diversen 20 %	53
	TOTAAL	318 2,2

— N 45 Geraardsbergen - Ninove
MER - Studie

B.A. 73.28 : Fietspaden

20) N 405	Aalst-Ninove : vak Haring - industrie- weg Erembodegem met herinrichting 2 kruispunten	20 → 94
21) N 454	Aanleggen van een tweede fietspad te Zottegem (Strijpen)	17 51,3
22) N 436	Aanleg fietspaden vanaf Assenede-centrum tot Triest	33 32,6
23) N 35	Zingem-Nazareth : bochtverbetering met aanleg van vrijliggende fietspaden	30 → 94
24) N 495	Aanleg van fietspad te Geraardsbergen	4 6,3
25) N 44	Aalter - Maldegem : verbreden van het, fietspad ter hoogte van Kmp 4.300 te Aalter	2 1,7
	Subtotaal	106
	Diversen 20 %	21
	TOTAAL	127

II. VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDSMilj. BEF**A. Leefbaarheidsprojecten****a) Doortochten**

101) N 70	Herinrichting doortocht Lochristi	80 → 94
102) N 255	Herinrichting doortocht te Denderwindeke	40 37,1

b) Beplantingen

103)	Funktionele beplantingen (o.m. Deinze)	j 4,7
------	--	-------

c) Carpooling

104) N 28 N 255	Carpooling te Meerbeke (Ninove)	7 8,9
--------------------	---------------------------------	-------

Subtotaal 132**B. Belangrijke economische projecten/verbintenissen**

105) N 49	Omvorming tot autosnelweg Verkeer'wisselaar St. Gillis-Waas	140 → 94, reserve
106) N 60	Omleiding Ronse, 1ste fase	45 49,5
107) N 41	Zuidelijke Ring Dendermonde Brug over de Dender - 1ste fase grondwerken	40 → 94, reserve
108) AIO/N42	Herbouwen brug in aansluitingskompleks te Wetteren	60 → 94
109) N 49	Zwijndrecht - aansluiting laterale industrieweg tussen spoorweg en Canadastraat	112 79,0

Subtotaal **397**

C. Biizondere projectenMili.BEF

110) N 422	Aanpassing wegenis naar aanleiding van het stadsontwikkelingsproject "Gent-Zuid"	30 → 94
------------	---	---------

Fietsnaden

111)	Aanleg fietspad op verlaten trambedding te Herzele - St.-Lievens-Esse (Co-fin. met gemeente)	12 12,0
112)	Aanleg fietspad op Leirekensroute (Aalst - Opwijk) (laatste fase)	1 0 5,4
113) N 405	Aalst - Ninove Fase 1 : vak industrieweg Erembodegem - Lindestraat te Denderleeuw met rechte trekking bocht.	55 55,0

Subtotaal	107
-----------	-----

ALGEMEEN TOTAAL VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS	636
--	-----

- N417 Zuidbaan te Wetteren. Reduceren van het aantal rijstroeken	6,3
--	-----

WEGENINFRASTRUCTUUR
VLAAMSE GEWESTWEGEN

Investeringsprogramma 1993

VLAAMS-BRABANT

I. ALGEMENE UITGAVENBEGROTING

B.A. 73.22 : Veiligheid en structureel onderhoud

Mili. BEF

a) Wegverhardingen

1) R.O.B.	Ring om Brussel : Wegwerken van spoorvorming te Overijse en Hoeilaart	3 5 3 5 3
2) R.O.B.	Ring om Brussel : Wegwerken van spoorvorming tussen Zaventem en Viadukt Vilvoorde	30 22,4
3) R.O.B.	Ring om Brussel Wegwerken diverse verzakkingen en rectificeren van lengteprofiel	20 → 94
4) N 3	Tienen - Sint-Truiden Volledige modernisering 1ste fase	60 75,6
5) N 10	Vak Diest - Scherpenheuvel Modernisering van rijweg met aanleg van fietspaden	90 119,7
6) N 234	Modernisering van de Stationsstraat en de Smidstraat te Boutersem	20 23,2
7) R 23	Leuven : heraanleg van Scheursvest	30 21,6
8) N 202	Mutsaard-Grimbergen - Aanpassing Sint-Annalaan	25 21,8
9) N 278	Vilvoorde-Peutie - Aanpassingen Sint-Martinuslaan - Ravaartstraat	11 11,3

b) Aanbrengen van veiligheidsstootbanden

11) R.O.B.	Ring om Brussel : Verkeerswisselaar van Groot-Bijgaarden Plaatsen van veiligheidsconstructies	32 ^{29,4}
------------	---	--------------------

c) Herinrichten van kruispunten en bochtverbeteringen

12) N 203 a	Zuidelijke wegomlegging Halle Bochtverbetering t.h.v. de Kromstraat	45 ¹ → 94
13) R.O.B.	Ring om Brussel te Zaventem Aanpassen van in- en uitrit	25 ^{31,2}
14) A 10	Brussel-Oostende te Ternat Kruispunt met de provinciebaan N285	35 ^{35,3}
15) N 227	Tervuren - Mechelen te Sterrebeek Kruispunt met de Tramlaan	12 ^{11,5}
16) N 8	Brussel - Ninove te Roosdaal Kruispunt Poelbeekstraat	15 ¹ → 94
17) N 6	Brussel - Bergen te Sint-Pieters-Leeuw (Brukom) Kruispunt Pi jnbroekstraat en de F.Uylenbroekstraat	5 ¹ → 94
18) N 28	Halle - Ninove te Gooik Kruispunt "Zwart Schaap" en Kruispunt Hoeve (Strijlandstraat)	10 ¹ → 94
19)	Allerlei ingrepen van beperkte omvang aan kruispunten met oog op het verhogen van de verkeersveiligheid	10 ^{10,0}
20) N 21	Haacht : kruispunt met de Zoellaan - Jennekens- straat en Sint-Adriaanstraat Aanleg rotonde	15 ^{17,3}
21) N 211	Meise : Kruispunt met Plasstraat Uitrit nr. 3 - A 12 met aanleg van fietspaden	24 ^{23,8}
22)	Wilsele : herinrichting kruispunt Aarschotse- steenweg met toegang A 2	15 ^{14,5}

Subtotaal	564
Diversen 15 %	85

TOTAAL **649**

RO	Dilbeek - verbeteren waterafvoer naar de molenbeek en de Elegenbeek	4,5
RO	Groot-Bijgaarden - signalisatie	1,1

Art. 73.27 : Verkeersafwikkeling + continuïteit

23) R 22	Grimbergen Doortrekking Woluwelaan tot de Cockeriestraat 4de fase	50 <i>16,0</i>
24) R 27	Tienen Voltooing van de zuidelijke ring - Brug onder spoorlijn Brussel-Luik	50 ---Er&?

Subtotaal	100
Diversen	25
TOTAAL	<u>125</u>

Art. 73.28 : Fietspaden

25) N 4	Brussel - Namen te Overijse Aanleg van fietspaden vanaf Jezus Eik tot Overijse Centrum (met Aquaf in) - <i>3 f. A en, F. A en 3</i>	44 <i>F. A en 1 + 2 → 94</i> <i>15,8</i>
26) N 3	Aanleg fietspaden te Leuven en te Bierbeek Vak Philipsbaan - Ridderstraat	48 <i>40,9</i>
27) N221b	Meise : fietspad Kapellelaan met aanpassing kruispunt N211 Vilvoorde - Aalst	15 <i>→ 94</i>

Subtotaal	107
Diversen 20 %	16
TOTAAL	<u>123</u>

II. VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDSMilj. BEF**A. Leefbaarheidsprojecten****a) Doortochtprojecten**

101) N 272	Pepingen - Galmaarden te Tollembeek Marktplaats van Tollembeek	20 16,5
------------	---	---------

b) Bestrijding geluidshinder

102) E 40	Brussel-Luik te Bierbeek Oppervlaktebehandeling	20 27,0
103) A 2	Leuven - Aken te Bekkevoort Oppervlaktebehandeling	22 22,5
104) A3-E40	Leuven - Brussel te Bertem : plaatsen geluidsschermen (ingevolge MER-rapport)	5 6,6
105) E 19	Proefproject te Vilvoorde Plaatsen van geluidsschermen	30 → 94
106) E 40	Aanbrengen van "fluisterasfalt" op het vak ROB - N 227 te Zaventem, richting Luik	20 → 94

c) Functionele beplantingen

107) R 22	Woluwelaan - beplantingen	15 12,9
-----------	---------------------------	---------

	Subtotaal	132
--	-----------	-----

B. Belangrijke economische projecten

108) R.O.B.- R.O.B.	Ring om Brussel Vervangen brug W 33 Vervangen bovenbouw	50 29,7
109) E 40	Vak Everberg - Sterrebeek (complex) Voortzetting van 4de rijstrook	60 60,7

110) N 208	Affligem - Denderleeuw Verbinding Denderleeuw met E 40 te Affligem (1ste fase - vanaf Denderleeuw tot station Liedekerke)	70 76,9
111)	Sanering slib Oude Zenne - 1ste fase	40 → 94
		—
Subtotaal		220

C. Bijzondere projecten

112) A 201	Zaventem : Viadukt (deel ten laste Gewest/co-financiering)	35 → 94
		—
Subtotaal		35

ALGEMEEN TOTAAL VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS 387

— RO Aanbrengen van New-Yorky steekbanden 11,3
in de middenberm te Wezembeek. Oppuilen
Kraaieneem

WEGENINFRASTRUCTUUR
VLAAMSE GEWESTWEGEN

Investeringsprogramma 1993

WEST-VLAANDEREN

I. ALGEMENE UITGAVENBEGROTING

Mili. BEF.

B.A. 73.22 : Veiligheid + structureel onderhoud

a) **Wegverhardingen**

1) A 17	Vak : Brugge - Ruddervoorde. Herstellen rijwegverharding van kmp. 63.8 tot kmp. 62.8	8 8, 1
2)	Kortrijk - regiebouw Kennedylaan Wegeninfrastructuur	9 8, 6
3) N 50	Kuurne (km 64 - 66)	15 → 94
4) N 8	Zwevegem (kmp. 79 tot 83) : herstel rijweg met aanleg van fietspaden	35 11, 6
5) N 357	Wielsbeke en Waregem (St.E.Vi jve)	20 37, 2
6) N 39	Adinkerke - Franse Grens	15 12, 5
7) A 10	Jabbeke - Beernem (1ste fase)	56 55, 7
8) 4 18	Nieuwpoort	40 → 94
9) N 33	Gistel	20 15, 5
10) A 17	Brugge - Lichtervelde	36 → 94
11) N 397	Brugge (K. Albertlaan)	10 11, 1
12) N 321 N 38	Poperinge - Oostvleteren Ieper - Poperinge	30 27, 3
13) A 14	Kortrijk - Waregem	20 19, 7
14) N 303	Wervik - Kruiseke	25 → 94

Subtotaal

339

Mili.BEFb) Herstel kunstwerken

15)	Katelijnebrug te Brugge	20	16,4
16) E 17	Brug over kanaal Kortrijk - Bossuyt	20	7,0
17) R 8	Leieviadukt	5	3,4
18)	Demeybrug stende	20	→ 94
19)	Algemene onderhouds- en herstellingswerken kunstwerken	30	35,9
Subtotaal			<u>95</u>

c) Aanbrengen van veiligheidsstootbanden

20) A 17	Vervangen van aluminium stootbanden	17	17,1
Subtotaal			<u>17</u>

d) Herinrichten van kruispunten en bochtverbeteringen

21)	Allerlei ingrepen van beperkte omvang aan kruispunten met oog op verhogen verkeersveiligheid	25	29
22) N 8	Koksijde - kruispunt met N 396	4	
23) N 35- N 396	De Panne : veiligheidsmaatregelen ter hoogte van Oostboek en Koksijdeweg	9	
24) N 39	Veurne : kruispunt Peter Benoitlaan	4	
25) N 367	Jabbeke - Gistel kruispunten kmp 4,4 en kmp. 5,2	14	17,2
26) R 33	Poperinge	10	10,9
27) N 357	Izegem, rondpunt Vlietmanstraat	10	5,2
28) N 311	Wervik - rondpunt	6	5,8
29) N 34	Zeebrugge Isabellalaan kruispunten	15	13,1
30) N 367	Sint-Andries (Brugge) gemeenteplein	5	9,6

		<u>Mili.BEF</u>
31) N 337	Oedelem (Beernem) Kruispunt Beverhoutveldstraat	7 6,2
	Subtotaal	109
	Subtotaal	560
	Diversen 15 %	82
	TOTAAL	642
- Veurne - Nieuwe Nieuwpoortbrug		15,3
<u>B.A. 73.27 : Verkeersafwikkeling + continuïteit</u>		
32) N35 : Omleiding Lichtervelde		150 176,9
33) N50 : Ingelmunster omleiding		70 → 94
34) N36 : Harelbeke-Kuurne		30 → 94
	Subtotaal	250
	Diversen 25 %	62
	TOTAAL	312
<u>B.A. 73.28 : Fietspaden</u>		
<u>Fietspaden</u>		
35) N36 : Antegem (Tiegem-Kaster)		20 24,0
36) Aanpasaingswerken fietspaden in verschillende districten		20 19,6
37) N37 : Tielt-Ruiselede (2de fase)		48 43,1
38) N36 : Roeselare - Diksmuideweg		8 → 94
39) Aanleg fietspaden langs de Leie Vak Leie - omleiding Menen		10 11,2
	Subtotaal	106
	Diversen 15 %	16
	TOTAAL	122

II. VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDSMili. BEF.**A) Leefbaarheidsprojecten****a) Doortochten**

101) Brugge - N337 : G. Lemanlaan	30 32,9
102) N-34 Nieuwpoort Bad + Aquafin + gemeente	45 45,6
103) N 50 : Doortocht Oostkamp, 1ste fase	40 37,8
104) N8/N336 : Grote Markt Ieper (laatste fase)	35 36,6

b) Bestrijding geluidshinder

105) A 10 - geluidsschermen te Oostkamp	20 19,5
---	---------

c) Beplantingen

106) A17/A18/A19 : aanleg functionele beplantingen	10 12,6
Subtotaal	180

B) Belangrijke economische projecten/Verbintenissen

107) Zeebrugge - verkeersontsluiting haven Zeebrugge	100 34,4
108) A-18 : Veurne - Franse grens (inbegrepen 20 milj. onteigeningen)	210 241,94
109) N 58: VakKomen-A 19 Start onteigeningen 2de helft 1993	10
Subtotaal	320

C) Bijsondere projecten**Fietspaden**

110) N 36d : Harelbeke - 1ste fase	30 30,2
Subtotaal	30

ALGEMEEN TOTAAL VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS**530**

RESERVEPROGRAMMA 1993

**Reserveprogramma 1993
ANTWERPEN**

Werkelijk besteed (mio)
vastgelegd in 1993

ALGEMENE UITGAVENBEGROTING**Milj. BEF****Artikel 73.22 : *Veiligheid + Structureel onderhoud*****a. Wegverhardingen**

1.	AI2	Onderdoorgang Pierstraat Rumst	365
2.	RI	Ring Antwerpen Lokale dringende herstellingen wegverharding	36
3.	EI9	Antwerpen - Mechelen Wegnemen spoorvorming + dringende herstellingen	40
4.	NI6	Breendonk - Temse Dringende herstellingen wegverharding	10
5.	NI44 NI33	Loenhout - Hoogstraten Kalmthout - Wuustwezel Dringende herstellingen rijwegverharding .	42

Artikel 73.28 : *Fietspaden*

6.	NI44	Loenhout- Wuustwezel, met co-financiering van de gemeente	7 5,8
----	------	--	-------

**Reserveprogramma 1993
LIMBURG**

ALGEMENE UITGAVENBEGROTING

Milj. BEF

Artikel 73.22 : *Veiligheid + Structureel onderhoud*

1.	N-	Wegwerken spoorvorming	30
2.	N-A-	Leveren en plaatsen metalen geleiderails	18 25,9
3.	A13	Lummen : verbetering vak <i>t.h.v.</i> verkeerswisselaar <i>A2-A13</i>	70
4.	N-	Aanleg rotondes N744 : Onderwijslaan - A Dumontlaan, Genk N790 : omgelegde FAbriekstraat, Overpelt N748 : Kleine Brogel	30

Artikel 73.28 Fietspaden

5.	N730	As : vak N723-N75	30 30,6
----	------	-------------------	---------

Reserveprogramma 1993 OOST-VLAANDEREN
--

I. ALGEMENE UITGAVENBEGROTING**Milj. BEF****Artikel 73.22 . Veiligheid + structureel onderhoud****a. Wegverhardingen + structureel onderhoud**

- | | | | |
|----|-----|--|----|
| 1. | EI7 | Herstellen wegverharding op het vak Zwijnaarde -
De Pinte (baanvak richting Kortrijk) | 37 |
|----|-----|--|----|

b. Aanbrengen veiligheidsstootbanden

- | | | | |
|---|-----|---|----|
| 2 | N49 | Aanbrengen stootbanden type New-Jersey op het
vak Eeklo-Maldegem | 40 |
|---|-----|---|----|

II. Artikel 91.02 VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS

- | | | | |
|----|-----|---|-----|
| 3. | N49 | Omvorming tot autosnelweg (fasering en program-
mering afhankelijk van resultaten MER)
Iste fase : N49-RI complex te Zwijndrecht .
Kunstwerken + grondwerken | 200 |
|----|-----|---|-----|

**Reserveprogramma 1993
VLAAMS-BRABANT**

ALGEMENE UITGAVENBEGROTING

Milj. BEF

Artikel 73.22 : Veiligheid + Structureel onderhoud

a) Wegverhardingen + structureel onderhoud

1.	ROB	Herstellen open verharding te Kraainem (1ste fase)	19
2.	N-	Distrikt Leuven Herstellen spoorvorming op verschillende gewest- wegen (N3, N21, NI9, N26, N264, N253, N292)	14
3.	E40(A3)	Herstellen spoorvorming : A3 (kmp 4,074 en kmp 4,653) op volle breedte	1147,8
4.	E40(A3)	Herstellen spoorvorming : A3 tussen Sterrebeek en Ring om Brussel (tussen kmp 6,300 en 8,800) 4de rijstrook in K. W. S.	5
5.	N64	Hoei- Tienen. Herstellen spoorvorming (kmp 35,9 - 40,75)	25
6.	A2	Leuven-Lummen en viaduct Wilsele	90
7.	N-	Distrikt Asse- Vilvoorde. Herstellen cementbetonwegen (N9 en N2) (1e fase)	1624,3
8.	N2.55	Herne : Edingen-Ninove : herstellen betonnen rijweg	60
9.	R22	Woluwelaan te Machelen - vernieuwen van koolwaterstofierharding en wegwerken spoorvorming	20
10.	N21	Kampenhout : Zijpestraat - Mechelsesteenweg buitengewone herstelling met aanleg fietspaden	30

b) Aanbrengen van veiligheidsstootbanden

11.	A2	Plaatsen van New Jersey stootbanden tussen Wilsele en Bekkevoort	2535,4
-----	----	---	--------

Reserveprogramma 1993 WEST-VLAANDEREN
--

ALGEMENE UITGAVENBEGROTING**Milj. BEF****Artikel 73.22 : Veiligheid + Structureel onderhoud****a) Wegverhardingen**

1.	Al 4	Kortrijk- Waregem	20
2.	Al 7	Brugge-Kortrijk - 2de fase	30
3.	N34	Zeebrugge - Knokke-Heist	20 33,3
4.	N58	Menen	10 9,6

b) Herinrichten van kruispunten en bochtverbeteringen

5.	N33 7	Beernem, kruispunt Beverhoutveldstraat	7 5,8
----	-------	--	-------

Artikel 73.2 7 : Verkeersafwikkeling + continuïteit

6.	R34	Torhout - 2de fase : bouw spoorwegbrug	40 34,3
----	-----	--	---------

Artikel 73.28 : Fietspaden

7.	N 3 6	Zarren-Staden	40
----	-------	---------------	----

BIJLAGE 3

**De evolutie van de vastleggingen voor de wegeninfrastructuur
(inclusief de elektrische en elektromechanische uitrusting)**

BIJLAGE 3

De evolutie van de vastleggingen voor de wegeninfrastructuur
(inclusief de elektrische en elektromechanische uitrusting)

JAAR	VLAANDEREN
1980	10.286,54
1981	9.595,82
1982	7.346,40
1983	7.304,72
1984	6.360,83
1985	6.386,79
1986	4.615,46
1987	5.027,16
1988	(1) 8.556,86
1989	4.370,0
1990	6.159,0
1991	6.515,0
1992	(2) 6.975,3

(1) inclusief kredieten voor de bouw van de toegangswegen tot de Liefkenshoektunnel

(2) voorziene vastlegging

BELEIDSKREDIETEN 1990 TOT 1995

Programma	90	91	92	93	94	95
63.1 Wegen	9.624,9	10.454,8	11.244,8	12.868,5	14.008,9	14.204,6
64.1 Waterwegen en Binnenvaart	2.983,8	2.859,1	3.240,6	3.163,5	3.375,2	3.416,5
64.2* Havens, Loodswezen en Zeescheepvaart	9.497,3	10.875,7	11.250,1	11.375,2	11.498,1	11.656,6
64.3 Zee- en Rivierwaterke- ring en - Beheersing	1.274,2	1.737,3	1.742,6	1.966,6	** 2.168,7	2.529,0
Totaal	23.380,2	25.926,9	27.478,1	29.373,8	31.050,9	31.806,7

* programma 64.2 inclusief Loodswezen

** exclusief het eenmalige bijzondere krediet voor het herstel van de uitzonderlijke stormschade van einde 1993 – begin 1994.

BIJLAGE 4

Het OCW werkt aan milieuvriendelijke wegen

**Toespraak van ir. G. Van Heystraeten,
Chef van de Afdeling Dienstbetoon en Promotie
van het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw**

Inleiding

Zoals vele andere bedrijfstakken wordt ook de wegenbouw geconfronteerd met de milieuproblematiek. Dat het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw pak-weg de jongste vijftien jaar op dit gebied niet heeft stilgezeten, blijkt uit de lijst van milieuvraagstukken waarmee het OCW zich d.m.v. research en/of via zijn bijstand en dienstbetoon bezighoudt :

- A. Selectief opbreken van wegen en recycling van beton- en asfaltpuin.
- B. Toepassing van industriële bijprodukten in de wegenbouw (vlieg-as, slakken, huisvuilverbrandingsas; slib, rubberafval, . . .).
- C. Identificatie en nuttig gebruik van grondoverschotten, zo nodig na conditionering en sanering.
- D. Onderzoek, herstelling en renovatie van rioleringen.
- E. Beperking van de milieuhinder van inrichtingen voor wegenbouw (asfaltmenginstallaties, betoncentrales, brekerijen) en van wegenwerken.
- F. Bestrijding van verkeerslawaaï (geluidarme wegdekken, geluidsschermen, . . .).
- G. De weg, het verkeer en het milieu (beperken van luchtverontreiniging, dooimiddelen, voorzieningen ter bescherming van wild, . . .).
- H. Afschermingstechnieken voor risicomaterialen (afscherming van onderfunderingen tegen grondwater, afscherming van stortplaatsen, . . .).

1. Milieuwetgeving (informatie over milieu-effectrapportage, milieuvergunningen, emissiejaarverslagen, . . .).

Om alle activiteiten i.v.m. het milieu te bundelen en de dienstverlening op dit gebied nog te verbeteren, werd een Milieucel opgericht. Zij wordt geleid door ir. M. De Wit.

Ik zou vandaag nader willen ingaan op twee onderwerpen van onze milieu-activiteit, namelijk :

- 1. de geluidsproductie bij het contact tussen band en wegdek en de vermindering daarvan d.m.v. drainerend asfalt ;
- 2. de mogelijkheden tot recycling van beton- en asfaltpuin en van rubberafval van autobanden in de wegenbouw.

1. Drainerend asfalt

Drainerend asfalt (ook zeer open asfaltbeton genoemd) is een asfaltmengsel met een zeer hoog percentage holle ruimte : ongeveer 22 %, tegenover minder dan 5 % bij „klassieke” dichte asfaltbetonmengsels. Neerslagwater dringt er onmiddellijk in en wordt binnen in de 4 cm dikke laag zijwaarts afgevoerd (fig. 1). Ter vergelijking : bij wegdekken van dicht asfaltbeton loopt het gewoon van het oppervlak af.

Toen eind van de jaren zeventig het onderzoek i.v.m. drainerend asfalt in Europa op gang kwam – daarbij namen vooral ons land en Nederland het voortouw –, werd gevestigd dat dit materiaal weinig kans op succes zou hebben. Het zou immers onvoldoende duurzaam zijn, door zijn open structuur. Dit probleem werd echter opgelost, zoals verder zal blijken.

Het OCW heeft sinds 1979 dit wegdektype in al zijn facetten bestudeerd, zowel in het laboratorium als op de weg. Uit waarnemingen op de talrijke proefvakken kon een aantal conclusies worden getrokken. Zo werd geconstateerd dat drainerend asfalt door zijn goede waterdoorlatendheid de volgende voordelen biedt boven klassieke wegdekken :

- a) er is nagenoeg geen gevaar voor aquaplaning ;
 - b) de stroefheid blijft goed bij nat wegdek ;
 - c) het zicht van de automobilist wordt bij regenweer niet belemmerd door stuif- en spatwater (fig. 2) ;
 - d) ongewenste spiegelreflectie (b.v. van autokoplampen) wordt voorkomen (fig. 3) ;
 - e) de wegmarkeringen blijven beter zichtbaar.
- Daarenboven is gebleken dat drainerend asfalt :
- f) gemakkelijk te verwerken is en zich mooi vlak laat afwerken, zodat het een comfortabel rijgevoel geeft ;
 - g) weinig gevoelig is voor spoorvorming ;
 - h) zeer gunstige akoestische eigenschappen bezit vandaar de benamingen „stil asfalt” en „fluis-terasfalt”.

Bandengeluid („rol-” of „rijgeluid”) ontstaat door het samendrukken van lucht voor de band en vervolgens het decomprimeren ervan na het passeren van de band. Dit samendrukken kan bij drainerend asfalt niet of nauwelijks plaatsvinden. Daardoor treedt geen „air pumping” op en is het bandengeluid veel minder dan op dichte wegdekken.

Daarenboven is het wegdek door zijn poreusheid in staat (zoals bij geluidswanden) het geluid gedeeltelijk te absorberen. Dit geldt niet alleen voor het geluid tussen band en wegdek, maar ook voor het naar beneden gerichte motorgeluid.

In vergelijking met een erg lawaaiig wegdek zoals dwarsgegroefd beton produceert drainerend asfalt 6 tot 10 dB(A) minder geluid, en het is 2 tot 3 dB(A) stiller dan klassiek asfaltbeton. Bij gelijk blijvend wegdek zou voor een zelfde vermindering met 3 dB(A) de verkeersintensiteit moeten worden gehalveerd of de verkeerssnelheid moeten dalen van 100 naar 80 km/h (fig. 4).

Elke medaille heeft echter een keerzijde, ook die van drainerend asfalt. Naast de gunstige eigenschappen maakt de open structuur dat drainerend asfalt tot diep in de laag bereikbaar is voor water, wegzouten, zuurstof en ultraviolette straling. Hierdoor gaat het bitumen sneller verouderen, met steenverlies tot gevolg. Om dit te voorkomen wordt in drainerend asfalt gebruik gemaakt van met polymeren of rubber verrijkt bitumen i.p.v. gewoon bitumen. Dit verhoogt de kostprijs evenwel met 20 tot 40 %.

Toevoeging van uit autobanden teruggewonnen rubberpoeder aan het bitumen waardoor „rubberbitumen” verkregen wordt — maakt het mogelijk het bindmiddelpercentage te verhogen. Dit komt de duurzaamheid ten goede, terwijl de in het rubber aanwezige antioxydantia de veroudering van het bitumen vertragen.

In 1979-1980 werd onderzoek verricht naar de toepassingsmogelijkheden van rubberbitumen in open asfaltmengsels. In 1981 werd dit voor Europa nieuwe produkt voor het eerst met succes beproefd op de huidige E 17 tussen Zwijnaarde en Zevergem en op de Brusselse Ring ter hoogte van Kraainem.

Door zijn open structuur is drainerend asfalt niet alleen toegankelijk voor water, maar kan ook straatvuil (stof, olieresten, bandenslijpsel, . . .) in de poriën van het materiaal dringen. Dit leidt op de duur tot verstopping — des te sneller op plaatsen met weinig (b.v. vluchtstroken langs autosnelwegen) of langzaam verkeer (binnen de bebouwde kom), of waar er een groot aanbod is van vuil (landbouwverkeer, verkeer dicht bij een groeve, . . .). Op gewone rijstroken van autosnelwegen hebben de autobanden bij regenweer een „pompend” en dus reinigend effect, waardoor vervuiling en verstopping minder snel optreden.

Door deze geleidelijke verstopping gaan de gunstige functionele eigenschappen van drainerend asfalt gaandeweg achteruit maar blijven toch nog beter dan die van dicht asfaltbeton. De weg blijft dus nog steeds goed berijdbaar, m.a.w. de constructieve eigenschappen blijven behouden tot het einde van de levensduur (fig. 5). Deze constructieve levensduur is afhankelijk van de kwaliteit van het mengsel en met name van het bindmiddel.

Om de functionele eigenschappen weer op peil te brengen, kan het verstopte materiaal worden schoongemaakt (openmaken van de poriën). Wegens de aard van de vervuiling en het grillige verloop van de poriën is dit geen eenvoudige taak. De reiniging vindt plaats in de bovenste 1 à 2 cm door in één werkgang water onder hoge druk (80 tot 300 bar) op het asfalt te spuiten en weer op te zuigen.

Als conclusie kan worden gesteld dat drainerend of fluisterasfalt belangrijke voordelen biedt, vooral bij regenweer. Hierdoor is het normaal gezien veiliger dan andere wegdekken, voor zover de bestuurder zijn rijgedrag niet verandert. Een vermindering van het rolgeluid en een beter zicht bij nat wegdek zou namelijk voor de bestuurder geen reden mogen zijn om op drainerend asfalt sneller te rijden en korter op zijn voorligger te volgen.

In België zijn naar schatting reeds zes miljoen m² drainerend asfalt aangebracht op autosnelwegen, primaire wegen, stedelijke wegen en vliegveldbanen - ook op bruggen en in tunnels. In vele gevallen was geluidsvermindering de voornaamste reden tot toepassing ; soms ging het vooral om het voorkomen van plasvorming en aquaplaning.

De ontwikkeling van drainerend asfalt zal waarschijnlijk dé verbetering in de wegentechniek van de jaren negentig zijn die de weggebruiker van het jaar 2000 zich het best zal herinneren.

2. Recycling in de wegenbouw

Een van de vele onderwerpen waaraan het **OCW** research besteedt en dat actueler is dan ooit, is recycling.

Voor de volgende materialen wordt gezocht naar mogelijkheden tot recycling in de wegenbouw :

- bouw- en slooppuin (afkomstig van zowel de woningen utiliteitsbouw als de wegenbouw) :
 - . betonpuin
 - . asfaltpuin
 - . metselwerkpuin
 - . mengpuin
- bijprodukten (afkomstig van een andere industriële activiteit) :
 - . poederkoolvliegass
 - . non-ferroslakken
 - . rode mijnsteen
 - . hoogovenslakken
 - . LD-staalslakken
 - . bandenafval
 - . fosforzuurgips
 - . huisvuilverbrandingsas

In wat volgt zou ik iets meer willen zeggen over recycling van betonpuin, asfaltpuin en bandenafval.

2.1 Recycling van beton- en asfaltpuin

Uit onderzoek is gebleken dat gebroken betonpuin („betonpuingranulaten”) kan worden gebruikt ter vervanging van nieuwe materialen in onderfunderingen en funderingen (van steenslag of schraal beton) van wegen (TABEL 1).

Voor een goede recycling van betonpuin is vereist dat de weg, de brug of het gebouw zo selectief mogelijk opgebroken, resp. gesloopt wordt. Het scheiden van verschillende materialen in een latere fase valt meestal duurder uit, gaat dikwijls moeilijker en is soms onmogelijk.

Voor het opbreken of slopen wordt doorgaans gebruik gemaakt van een hydraulische betonbreker, een hydraulische trilhamer, een hydraulische schaar, een waterstraalbetonbreker of een resonantiebreker. Het puin gaat vervolgens naar brekers, waar het wordt verkleind tot puingranulaten.

De installaties daarvoor zijn de laatste vijf jaar sterk verbeterd en in aantal toegenomen, vooral in Vlaanderen. Wij staan inmiddels veel verder dan de eenvoudige installaties van weleer, die bestonden uit een (meestal mobiele) kaakbreker. Onder meer in de omgeving van Brussel, Antwerpen en Brugge zijn grote, vaste brekerijen opgericht. Zij zijn uitgerust met breek- en zeefinstallaties en dikwijls ook met bijzondere voorzieningen voor de voorbehandeling van het puin, het ontijzeren en het verwijderen van hout, plastic en ander ongewenst afval. De capaciteit van een dergelijke brekerij bedraagt ongeveer 100.000 t/jaar.

De verwerkers van bouw- en slooppuin willen nog verder investeren, op voorwaarde dat ook de beleidsmensen hun verantwoordelijkheid nemen en via bestekken en voorschriften hun vertrouwen in gerecyclede producten tonen. Zij willen komen tot een kwaliteitslabel voor zowel de brekerijen als de afgeleverde granulaten, onder toezicht van een onafhankelijke controle-instelling.

Asfaltpuingranulaten mogen worden toegepast als continu gegradeerd materiaal voor steenslagfunderingen (na menging met zand en cement), of in asfaltmengsels voor topof onderlagen. Deze laatste techniek is momenteel voor recycling van asfalt het meest verbreid.

Het is immers mogelijk in een menginstallatie „regeneratieasfalt” te produceren, waarin verkleind oud asfalt op partiële basis is hergebruikt. Dit oude asfalt is dan verkregen door ofwel een beschadigde deklaag (die b.v. spoorvorming vertoont) af te frezen, ofwel in een brekerij de asfaltschollen te verkleinen die bij het opbreken van een gehele wegenconstructie waren vrijgekomen (dit laatste is veeleer uitzonderlijk).

Naar gelang van de homogeniteit van het oude asfalt en het productieproces in de asfaltmenginstallatie mag 10 tot zelfs 50 % oud asfalt in het regeneratieasfalt worden gebruikt. Dit hergebruik is enkel toegestaan in asfaltinstallaties die gecertificeerde mengsels afleveren.

Als conclusie voor recycling van beton- en asfaltpuin kan worden gesteld dat alle voorwaarden vervuld zijn om dit in de nabije toekomst daadwerkelijk op grote schaal toe te passen :

- door research is een betere kennis verkregen van de toepassingsmogelijkheden van deze puinmaterialen ;
- de technische voorschriften ervoor zijn vastgelegd ;
- de puinverwerkende nijverheid investeert in installaties die een kwaliteitsproduct kunnen afleveren.

Er ontbreken echter nog duidelijke milieuhygiënische criteria voor het recyclen van dit puin. Het OCW zal binnenkort in samenwerking met de OVAM hierover een studie verrichten, in het kader van het Afvalstoffenplan van de Vlaamse Regering.

2.2 Recycling van rubber van autobanden

In België komen jaarlijks naar schatting veertig- tot ton versleten autobanden vrij.

Oude banden kunnen als zodanig worden gebruikt :

- in de landbouw : als afdekgewicht op voederkuilen ;
- in de visserij : als stookkussens voor vaartuigen en als oeverbescherming ;
- op kinderspeelplaatsen, racecircuit e.d.m.

Deze toepassingen zijn naar omvang vrij marginaal. Belangrijker om nut uit versleten autobanden te halen zijn de „thermische” technieken.

Banden hebben namelijk een stookwaarde die vergelijkbaar is met die van kolen. Het verbranden ervan in cementovens is dan ook een courante techniek. In sommige van onze Belgische cementovens worden jaarlijks duizenden tonnen autobanden verbrand.

Een andere thermische techniek is het omzetten van de banden in gas en olie d.m.v. pyrolyse.

Oude banden kunnen ook worden vermalen tot korrels of poeder. Deze granulaten kunnen worden gebruikt voor het fabriceren van :

a) nieuwe banden, waarbij evenwel slechts enkele percenten van het nieuwe rubber mogen worden vervangen door oud rubber ;

b) allerhande vormgegeven produkten, waarbij de rubberkorrels met polyurethan of lijm aan elkaar worden gekit. Voorbeelden van zulke produkten buiten de wegenbouw zijn :

- kleine massieve banden of volle wielen voor kinderfietsen, grasmaaiers, reiskoffers,
- matten voor waszalen, in vrachtwagens, . . . ,
- klinkers en tegels voor kinderspeelplaatsen en voor oversteekplaatsen voor blinden.

De wegenbouw zou een grote afnemer van vormgegeven produkten kunnen zijn. Ik denk hierbij aan :

- palen (amsterdammertjes, kilometerpalen, . . .),
- straatmeubilair (bloembakken, vuilnisbakken, . . .),
- voeten van verkeerstekens, verkeerszuilen,
- mobiele verkeersdrempels en verkeersplateaus,
- overwegbekleding tussen trein- of tramsporen.

Andere toepassingen van oude banden in de wegenbouw kunnen zijn :

- in hun geheel om aarden wallen en taluds te verstevigen,
- in versneden vorm in geluidsschermen,
- in korrelvorm in asfaltmengsels,
- als poeder in vullingsmassa's voor voegen en scheuren,
- als poeder in bitumineuze afdichtingslagen voor wegen en brugdekken,
- als poeder in rubberbitumen voor drainerend asfalt.

Van al deze toepassingsmogelijkheden in de wegenbouw is, met uitzondering van de laatste, tot op heden in ons land nog geen of slechts op kleine schaal gebruik gemaakt.

Zoals ik reeds in het eerste deel van mijn toespraak heb gezegd, is toepassing van rubberbitumen een mogelijkheid om de technische levensduur van drainerend asfalt te verlengen. Hierdoor kunnen de extra kosten voor het vervaardigen en gebruiken van dit rubberbitumen worden gecompenseerd.

In ongeveer 1 km autosnelweg met 2 x 3 rijstroken van 4 cm dik drainerend asfalt waarvoor ongeveer 100 t bindmiddel nodig is — kunnen op die manier 5000 personenautobanden of het equivalent in vrachtautobanden worden gerecycled. Niet alleen de veiligheid en het comfort van de weggebruiker, maar ook het milieu wordt daar beter van.

In België is de infrastructuur voor het vernalen van oud rubber tot korrels of poeder momenteel nog beperkt. Er zullen ongetwijfeld meer investeringen komen als er afzetmogelijkheden worden gecreëerd voor afgewerkte produkten op basis van rubbergranulaten. Twee toepassingen lijken de beste kansen te hebben :

- rubberbitumen in asfaltmengsels,
- vormgegeven produkten voor wegen.

Voor beide is de overheid een grote potentiële afnemer ; de stimulans moet dus uit die hoek komen. In de Verenigde Staten b.v. zal in 1995 de verplichting worden ingevoerd om in 5 % van alle asfaltwegen rubberbitumen toe te passen ; dit percentage zal tegen 1998 geleidelijk worden verhoogd tot 20 %.

Op Europees niveau werd onlangs door Eurosynergie een European Tyre Recycling Association opgericht. Het OCW was aanwezig op de stichtingsvergadering van deze vereniging en is bereid om mee te werken aan — of zelfs de coördinatie op zich te nemen van — een „rubber-afzetcluster” in de wegenbouw, voor zover er uiteraard voldoende belangstelling kan worden gevonden bij alle betrokken partijen : de overheid, de auto- en bandenfabrikanten, de ophaal- en maalbedrijven, de fabrikanten van eindprodukten, en de wegenbouwers. Ik ben ervan overtuigd dat een dergelijke actie het recyclen van rubberafval van autobanden in ons land en in Europa op korte tijd aanzienlijk zou bevorderen en dat de wegenbouw wat dat betreft grote mogelijkheden biedt.

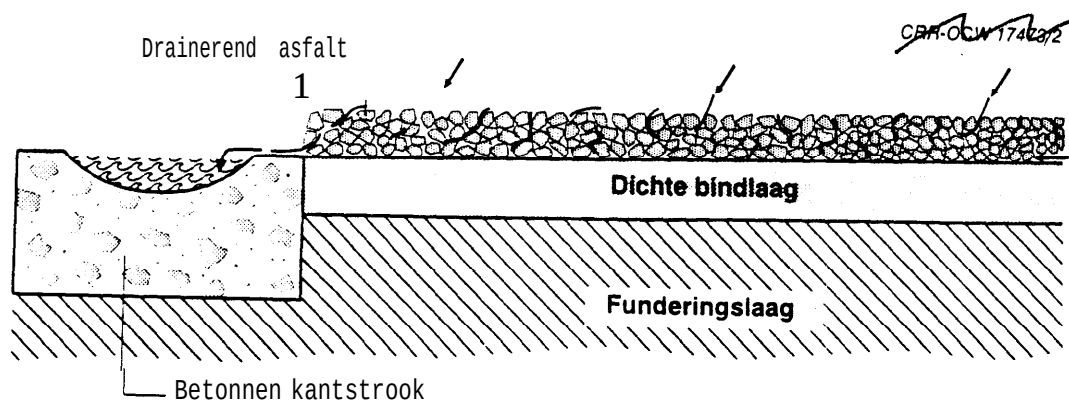


Fig. 1 : Het water wordt binnenin de laag zijwaarts afgevoerd

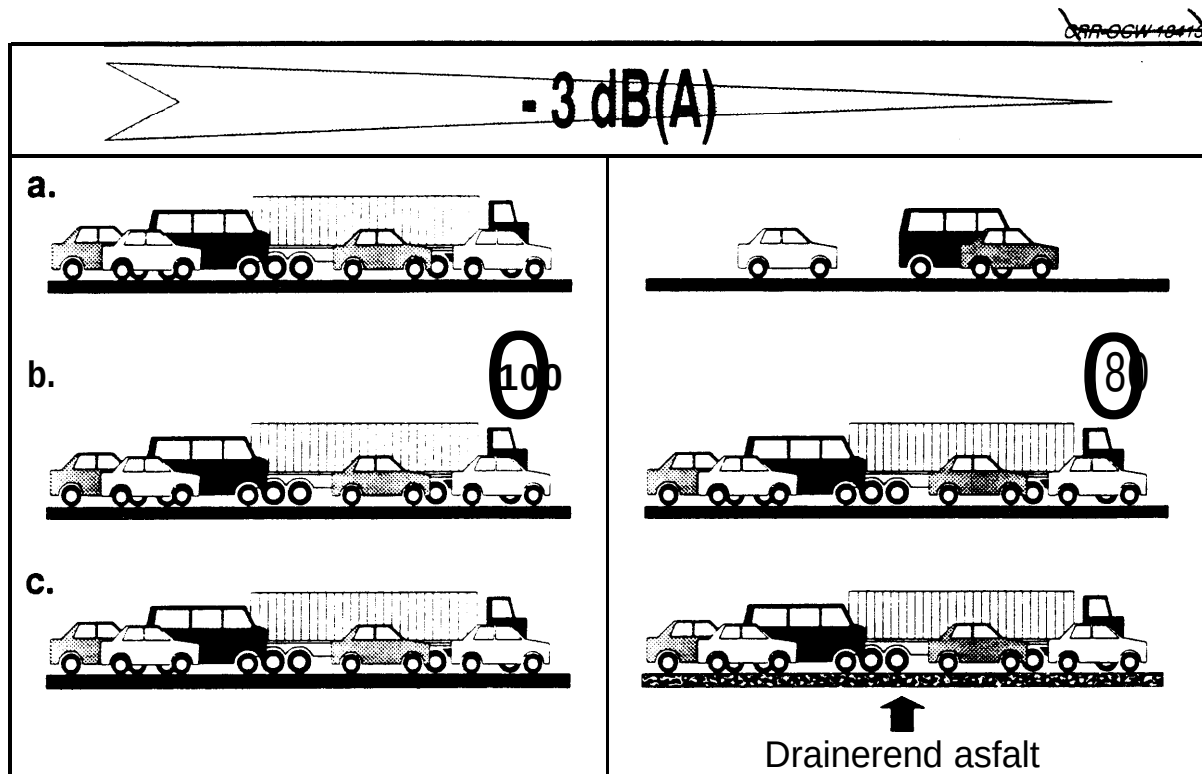


Fig. 4 : Het geluid kan met 3 dB(A) worden verminderd door:

- a. het verkeer te halveren,
- of b. de snelheid te verlagen van 100 naar 80 km/h,
- of c. drainerend asfalt als wegdek toe te passen.

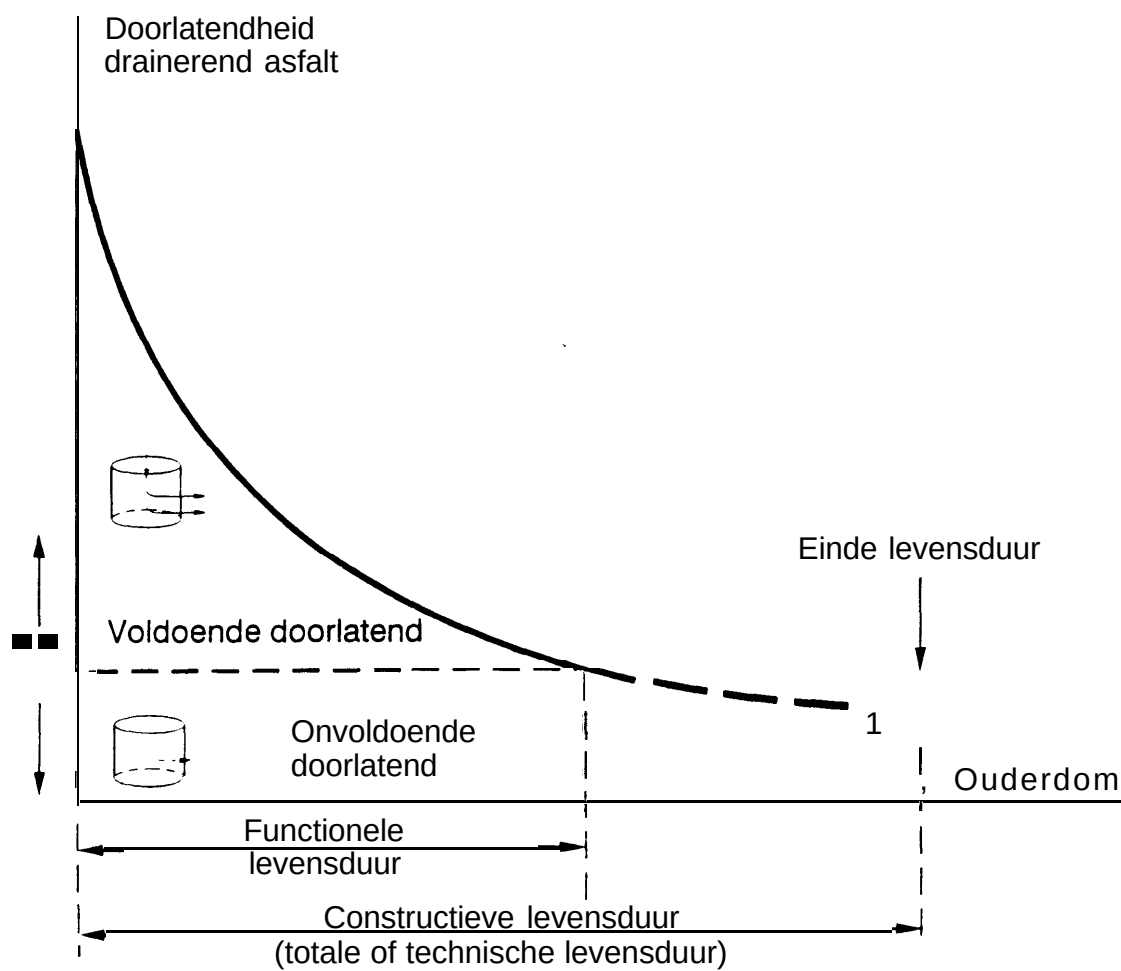


Fig. 5 : De functionele en constructieve levensduur van drainerend asfalt

TABEL 1

Toepassing van beton- en asfaltuingranulaten in de Belgische wegenbouw

Constructielaag van de weg		Recycling van	
Verharing :	in beton	-	-
	in asfalt		+
Fundering :	in steenslag	+	-
	in steenslag + cement	+	+
	in schraal beton	+	-
Onderfundering :		+	-

- niet toegelaten
+ toegelaten

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

A. ALGEMENE BESPREKING

1. Overzicht

(in miljoenen fr.)					
		1994		1995	
		N G K	V K	N G K	V K
26.1	Gebouwen	458.5	668.1	456.0	421.7
63.2	Gemeenschappelijk vervoer	9323.2	2093.3	9551.1	2145.6
63.3	Regionale luchthavens	95.9	174.3	97.7	178.7
63.4	Algemeen Infrastructuur en Verkeersbeleid	54.8		51.8	
64.1	Waterwegen en Binnenvaart	103.2		105.1	
64.2	Havens, loodswezen en Zeescheepvaart	2544.7	239.9	2583.4	245.9
Totaal		12580.3	3175.6	12845.1	2991.9

2. Bespreking

De heer R. Van Hooland wil vooreerst weten of die voorgestelde programma's deel uitmaken van meerjarenprogramma's en of ze dus passen in een beleid op lange termijn, wat door meerdere leden wordt gevraagd.

Er is tevens een beheersovereenkomst van De Lijn voor de jaren 1995-1997 in het vooruitzicht gesteld. In welke mate is deze begroting daar reeds de weerslag van ?

Verder vraagt hetzelfde lid in hoever het gevoerde beleid is onderbouwd door studies en daar heeft de minister reeds naar verwezen. Heeft de minister voldoende mensen die terzake onderlegd zijn om het gehele beleid te plannen, op te volgen en te evalueren ?

Hetzelfde lid merkt op dat er sprake is van de zgn. variabilisering van de mobiliteitskosten, om het verkeer en het milieu te verbeteren. Hoe ver staat men met die zogenaamde variabilisering ?

De heer J. Ansoms stelt vast dat er in Vlaanderen omtrent het mobiliteitsvraagstuk, ondanks de verbale uitspraken, studieopdrachten, congressen e.d.m. er veel te weinig wordt uitgevoerd op het vlak van de mobiliteitssturing. Het blijft te veel een academische discussie, aldus het lid.

Hij heeft ook vernomen dat de minister werkt aan een tweede versie van het Vervoers- en Verkeersplan Vlaanderen. Wat is de stand van zaken ? Is er naar het concept toe een samenwerking tussen de departementen Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Verkeer en is dit reeds besproken in het interministerieel comité voor mobiliteit van de Vlaamse regering ? verder wil spreker ook weten of er een coördinatie is met het algemeen Structuurplan Vlaanderen en wanneer de minister met dit plan naar buiten zou kunnen komen ?

Tenslotte kondigt de heer J. Ansoms een amendement op de begroting aan met het doel de verkeersdeskundigheid meer armslag te geven, en het krediet voor de Stichting van Verkeerskunde te verhogen met 5 miljoen frank tot 15 mil-

joen frank. In de toelichting bij het amendement wordt aangegeven om sommige basisallocaties evenredig te vermindere-
ren.

Hierop antwoordt de minister dat van de huidige 10 miljoen frank ten laste valt van zijn begroting en 7 miljoen frank ten laste van de onderwijsbegroting. Hij stelt vast dat meer naar de inspectie van Financiën toe de grootste moeite heeft om de programma's te verantwoorden voor het pakket van 3 miljoen frank, dat ten laste valt van de begroting. Als er voldoende programma's worden aangeboden dan is de minister bereid om mee de denkoefening te helpen maken, bv. bij de aanpassing van de begroting 1994. De minister vraagt dat nog even te kunnen overdenken de volgende dagen.

De heer J. De Mol vindt dat het debat over mobiliteit op een onoverzichtelijke manier wordt gevoerd, en dat het daarbij bij praten blijft en het aan politieke wil ontbreekt om op korte termijn onpopulaire maatregelen te nemen. Dat zal volgens spreker op den duur tot een onmogelijke situatie op het verkeersvlak leiden.

Spreker betreurt nog eens dat de splitsing tussen twee ministers van de bevoegdheden inzake verkeer en infrastructuur, splitsing die het natuurlijk onmogelijk maakt om een serieus en coherent beleid te voeren.

Als het tweede Verkeers- en Vervoersplan binnenkort ter sprake komt, dan hoopt spreker dat er deze keer meer diepgaande en serieuze maatregelen zullen worden besproken en genomen en de mededeling van de collega van de minister dat er binnenkort een aantal ernstige besprekingen beginnen over o.m. de bestemming van de autovignetopbrengst, het rekening rijden e.d.m. loopt daar dan op vooruit en is te beschouwen als reeds een deel van de te nemen maatregelen.

Spreker heeft het vervolgens over de optie – onder meer genomen in het plan Vlaanderen 2002 – om het aantal verkeersongevallen met 40 percent te verminderen. Hiertoe is een coherent veiligheidsplan nodig, dat een pakket specifieke maatregelen met een nauwkeurige timing zal moeten omvatten en dat moet gecoördineerd worden binnen de Vlaamse administratie, zowel horizontaal als verticaal en dat tevens samen met de federale overheid via een gelijklopende wetgeving, grondig zal dienen aangepakt, ten einde tot de vooropgezette vermindering te komen.

Spreker hoopt dat de minister deze suggesties zal meenemen om te kijken of een dergelijk veiligheidsplan in Vlaanderen realiseerbaar is. Spreker herhaalt ook zijn pleidooi om tot een soort „masterplan van de fiets” te komen waarin dezelfde coördinatie, overleg en timing nodig zijn. Dan is er, aldus spreker, het probleem van de toewijzing van de opbrengst van het autowegenvignet. Spreker heeft de indruk dat de Executieve vooral denkt aan de aanwending voor wegen, maar dringt er op aan dat men juist die bijkomende middelen voor mobiliteitsbevorderende maatregelen in het openbaar vervoer zou aanwenden.

Vervolgens breekt de heer J. De Mol een lans om meer te doen voor de verkeerseducatie in Vlaanderen, vooral voor de universitaire opleiding voor verkeersdeskundigen. Misschien moet dit debat worden gevoerd samen met de minister voor onderwijs.

De heer J. De Seranno wil, desnoods via het verslag, een overzicht krijgen van de studies vermeld in programma 63.4.

ANTWOORDEN VAN DE HEER J. SAUWENS, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming

– Algemeen mobiliteitsbeleid

Wat de experimentele projecten betreft, wordt een algemeen beleid gevoerd waarbij telkens uitgegaan wordt van één of meerdere pilootprojecten. Uit de evaluatie van deze pilootprojecten kan dan de verder te volgen strategie afgeleid worden. Wat bijvoorbeeld de bedrijfsvervoerplannen aangaat, is hieruit het „Actieplan Bedrijfsvervoerplannen” gegroeid.

Op dit ogenblik worden door de Mobiliteitscel voorbereidende besprekingen gevoerd om, alleszins in de provincies Oost-Vlaanderen, Antwerpen en Vlaams-Brabant, begin 1995 een vervoerscoördinatiecentrum te laten opstarten.

De installatie van dit coördinatiecentrum zal gelijktijdig gebeuren met de uitvoering van een aantal bedrijfsvervoerplannen waarbinnen de opleiding van de vervoerscoördinatoren zal plaatsvinden.

Inzake de haven van Antwerpen vinden er op dit ogenblik gesprekken plaats om na te gaan in welke mate het opportuun is voor de betreffende zone een bedrijfsvervoerplan uit te werken.

Wat de samenwerking met Openbare Werken betreft, kan gesteld worden dat hiervoor hetzelfde principe geldt als voor de samenwerking met andere betrokken partijen. In functie van het project wordt nagegaan hoe de samenwerking optimaal kan verlopen en onder welke vorm ze best kan geschieden.

– Bedrijfsvervoerplannen

a) In opdracht van het Vlaamse Gewest zijn drie studies verricht of lopende inzake bedrijfsvervoerplannen :

- Bedrijfsvervoerplan Sabena.

De maatregelen bij Sabena hebben geleid tot een toename van het carpoolen. Momenteel zijn er circa 380 geregistreerde carpoolers. (Het werkelijk aantal ligt hoger. Voor werknemers op werklokaties zonder gereserveerde parkeerplaatsen of zonder parkeertekort brengt registratie immers geen tastbaar voordeel). Er is eveneens een bestendig gebruik van deze passagiersbus door werknemers vastgesteld. Hierbij beschikken we evenwel nog niet over definitieve cijfers aangezien een deel van de maatregelen nog niet gerealiseerd is. Helaas zijn om budgettaire en andere redenen niet alle maatregelen door de Sabena-directie overgenomen.

- Bedrijfsvervoerplan WTC-Boudewijncomplex

Bij het WTC-Boudewijncomplex zijn, gezien de gunstige uitgangspositie, nauwelijks nog verbeteringen mogelijk.

- Bedrijfsvervoerplan De Keiberg

Op de Keiberg is het nog voorbarig naar resultaten te peilen vermits de voorgestelde maatregelen nog niet werden uitgevoerd.

b) In opdracht van De Lijn werd een studie opgemaakt „Bedrijfsvervoerplan MechelenNoord”. Tot op heden werd dit nog niet geïmplementeerd omwille van volgende redenen :

- Met betrekking tot de bedrijfslijnen kan geen beslissing

genomen worden voor zover over de stadslijnen geen overeenstemming is bereikt tussen de stad Mechelen en De Lijn.

- De Lijn wenst gelijktijdig een advies af te leveren met betrekking tot openbaar vervoer en carpooling. Gelet op vorig punt en het feit dat nog geen vervoerscoördinatiecentrum operationeel is, werd hierover nog geen concreet advies aan de werknemers gegeven.

c) Het bedrijfsvervoerplan Ford-Genk werd met een bedrag van 1 miljoen frank ondersteund. Op dit ogenblik wordt het implementatieplan opgesteld en ter goedkeuring aan de Directie voorgelegd.

– Overzicht van de studies

Op vraag van een lid wordt hiernavolgende opsomming gegeven.

1. Grensoverschrijdend ontwikkelings- en samenwerkingsproject Kortrijk (toelage van het Vlaams Gewest en betrokkenheid via de stuurgroep)

2. Haalbaarheidsstudie in verband met de inrichting van een mobiliteitsbeurs.

3. Evaluatiestudie van de parkeernormen.

4. Evaluatiestudie van een aantal doortochten.

5. Studies met betrekking tot het actieprogramma bedrijfsvervoerplannen :

a. proefproject De Keiberg

b. proefproject Zaventem

c. proefproject WTC-Boudewijncomplex

d. studie opleiding van vervoerscoördinatoren

e. studies i.v.m. het algemeen kader van bedrijfsvervoerplannen (socio-economisch, socio-psychologisch en juridisch-financieel-organisatorisch)

f. bedrijfsvervoerplan Ford-Genk (toelage van het Vlaams Gewest en betrokkenheid via de stuurgroep).

g. colloquium bedrijfsvervoerplannen

6. Voorbereidende studie en uitvoering van de enquête „Onderzoek Verplaatsingsgedrag”

7. Studie naar de haalbaarheid van een snelle computer-verwerking van monitoringgegevens i.v.m. verkeers- en vervoerbeleid.

8. Multimodale modellen :

a. Antwerpen

b. Vlaams-Brabant

c. Limburg

d. Oost-Vlaanderen

e. West-Vlaanderen

f. contract met tele-atlas m.b.t. informatielevering en opleiding i.f.v. de multimodale modellen.

9. Haalbaarheidsstudie m.b.t. de opbouw van een geïntegreerd simulatiemodel inzake de milieu-impact van verkeers- en vervoerstromen en de hiervoor vereiste infrastructuur.

10. Opbouw van een bevragebaar informatiesysteem inzake verkeersveiligheid – toepassingsgebied Vlaanderen

II. Opmaak van het Verkeers- en Vervoerplan Vlaanderen II.

12. Mobiliteitsonderzoek FENIX

13. Mobiliteitsplan Antwerpen (scenario-opbouw).

14. Registratie van medische gegevens van patiënten via verkeersongevallen.

15. Mobiliteitseffectrapportering

– Meerjarenprogrammering – verkeersplan

De gewesten zijn in '89 gedeeltelijk bevoegd geworden voor het verkeersbeleid. Er was toen geen enkele dienst binnen de administratie die zich daar specifiek mee bezighield. Ondertussen is het individueel verkeer op wegen en autowegen spectaculair toegenomen met stijging van de ongevallen als gevolg en om deze problemen op te vangen is door de Executieve de beslissing genomen een mobiliteitscel op te richten, dat als spil zal gelden voor het nieuwe denken inzake mobiliteit. De kern van 4 à 5 mensen is te klein voor de enorme taak die er wacht, en daarom is men overgegaan tot het uitvoeren van externe studies voor circa 35 miljoen frank om bekwaamheid in te huren om voor het opstellen van de bedrijfsvervoerplannen en voor het Vlaamse Vervoerplan. Zo is ondermeer het DAV-bureau ingehuurd, dat uit Nederlandse ervaring kan putten. De minister heeft als eerste getracht om via de beheersplannen een beleid op langere termijn uit te stippelen en aldus de inkomsten te waarborgen en iets te realiseren op langere termijn met zichtbare resultaten. Zo is er bijvoorbeeld een verandering gekomen in de investeringen van ondergrondse naar bovengrondse lijnen, waarin onmiddellijk 9,2 miljard frank werd geïnvesteerd, en de gemiddelde leeftijd van de bussen werd van 14 jaar naar 8 jaar gebracht. Dat is zichtbaar op het terrein, met als gevolg meer reizigers. Er is verder nog geïnvesteerd in pro-data-apparatuur in de voertuigen, wat leidt tot een eenvormige informatie en er is tenslotte de installatie van het radio-net, allemaal meerjarenprojecten. Dus samen met de VVM, de mobiliteitscel en de overheid komt men langzamerhand tot een objectievere benadering. We zitten thans in de fase van de definitieve beheersovereenkomst waarmee planmatig kan worden gewerkt en de minister had daarin meer ruimte gevraagd voor de exploitatie, maar men heeft dit niet toegestaan. Toch is er een verhoging van 223 miljoen frank maar die betreft de indexaanpassing.

– Autowegenvignet

De minister deelt mee dat door de Executieve is beslist dat de opbrengst van het autowegenvignet voor een belangrijk gedeelte zal besteed worden aan het openbaar vervoer maar het staat nog niet vast hoeveel juist en aan welke projecten.

– Variabilisatie van de mobiliteitskost

Het is vanzelfsprekend dat hoe duurder een kilometer verplaatsing kost, hoe meer men naar alternatieven moet zoeken en de Executieve moet dit in een breder Europees verband durven aanpakken. Dit vraagt ook een langdurig proces van ommekeer in hoe denken.

– Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen

De minister bevestigt dat het Verkeers- en Vervoerplan Vlaanderen permanent wordt in relatie gebracht met het op

stapel staande structuurplan Vlaanderen. In de mobiliteitscel is er permanent samengewerkt tussen mensen werkzaam aan het Verkeersplan en mensen die meewerken aan het structuurplan. De stuurgroep heeft een van zijn laatste vergaderingen afgerond en binnenkort zal dit resultaat bekend gemaakt worden. Deze samenwerking zou echter beter kunnen veruitwendigd worden en misschien kan deze commissie een duw in de goede richting geven.

– Offensief veiligheids- en vervoersplan

Dit is natuurlijk overwogen, ook via het beheersplan, maar we mogen, gezien de beperkte middelen, niet de illusie wekken dat we alles binnen de 2 à 3 jaar gaan oplossen. De optie nu is dat we in een „low-profile” optiek verder werken en trachten de bereikte resultaten te confirmeren.

– Globaal veiligheidsplan

De minister vindt het overdreven dat men beweert dat er helemaal geen beleid is. In het plan Vlaanderen 2002 werd een vermindering met 40 % van de verkeersongevallen vooropgesteld. Dankzij de inspanningen van alle betrokken instanties zoals rijkswacht, gemeenten, de wettelijke maatregelen op federaal vlak, de inspanningen van openbare werken (fietspaden, rotondes en dergelijke meer) is er een vrij opmerkelijke daling van de verkeersongevallen en de minister wenst die inspanningen verder door te zetten in synergie met alle betrokken instanties en op een offensieve wijze, zoals door sommige leden wordt gevraagd.

– Verkeersopleiding

Het invoeren van meer deskundigheid in de mobiliteitsbeheersing is zeker noodzakelijk en zal via een voortdurend denkproces moeten worden doorgevoerd.

B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

1. Programma 26.1 – Gebouwen

1.1. Inleiding

In 1995 moeten de laatste loten aanbesteed en vastgelegd worden voor de voltooiing van het gebouwencomplex van de faculteit Diergeneeskunde te Merelbeke. Alsdan zullen de ruwbouwwerken beëindigd zijn en nadert de afwerking zijn einde.

De voltooiing van de gebouwen op het Martelaarsplein nadert zijn einde. In december zullen de laatste twee kabinetten kunnen verhuizen en hun intrek nemen in het zuidgebouw op het Martelaarsplein. Alleen op de gelijkvloerse verdieping blijven nog eerste inrichtingswerken uit te voeren om de volledige zuidvleugel af te werken.

De financiële lasten met betrekking tot de gebouwen op het Martelaarsplein bestaan uit de huurgelden aan de N.V. Gimo-Hold Martelarenplein en uit de terugbetaling aan de federale Regie der Gebouwen van het door haar gedragen gedeelte van de bouwkosten. Dit laatste overeenkomstig het samenwerkingsakkoord tussen de Belgische Staat en de Vlaamse Gemeenschap waarbij de Regie der Gebouwen voor maximaal 600 miljoen frank tussenkomt in het restaureren van de noordervleugel en zuidervleugel van het Martelaarsplein, terug te betalen gespreid over 9 jaar door een jaarlijkse terugbetaling van maximaal 66.700.000 frank.

Met uitzondering van de overdracht van de blokken D en F van het Rijksadministratief Centrum te Brussel naar de Vlaamse Gemeenschap is de eigendomsoverdracht van de administratieve gebouwen van de federale overheid naar de Vlaamse overheid een feit. Deze gebouwen moeten niet alleen onderhouden worden, er moet ook in geïnvesteerd worden om ze aan te passen aan de evolutie van het behoeftenprogramma en de normen inzake veiligheid, hygiëne en comfort. Bovendien moet een nieuwe impuls gegeven worden aan de uitbouw van de Vlaamse Administratieve Centra. Bij het vaststellen van het programma tot huisvesting van de ambtenaren in VAC's, zal voorrang gegeven aan de VAC's daar waar de huisvesting van de ambtenaren het mees precair is o.a. waar betreft veiligheid en hygiëne.

Om te vermijden dat monumenten in eigendom van de Vlaamse Gemeenschap verder verkommeren bij gebrek aan kredieten wordt een bijzonder krediet ingeschreven voor de geschiktmaking, renovatie en groot onderhoud van beschermde monumenten in eigendom.

De machtiging van 700 miljoen frank heeft betrekking op de promotieovereenkomst voor de bouw van één en/of twee kantoorgebouwen voor de huisvesting van de departementen Onderwijs en L.I.N.

1.2. Bespreking

Er worden geen vragen gesteld of opmerkingen gemaakt.

2. Programma 63.2 – Gemeenschappelijk vervoer

2.1. Inleiding

De dotatie voor 1995 (basisallocatie 31.01) bedraagt 9,428 miljard (in 1994 was dit 9,205 miljard). Het krediet ingeschreven onder basisallocatie 31.05 bedroeg in 1994 99 miljoen en bedraagt in 1995 101,1 miljoen.

De dotatie voor investeringsuitgaven (b.a. 61.01) bedroeg in 1994 : 2,044 miljard, voor 1995 wordt 2,113 miljard ingeschreven. Een uitvoerige toelichting over de begroting van de VVM wordt als bijlage 4 verstrekt.

In het strategisch ondernemingsplan van de VVM, dat integraal onderdeel uitmaakt van de beheersovereenkomst 1994, heeft de maatschappij een aantal belangrijke strategische opties vooropgesteld.

Uiteraard blijft de kwaliteitsverbetering van het aanbod de belangrijkste uitdaging.

In navolging van Brugge zijn een aantal andere stedelijke projecten opgestart. Om tot een kwaliteitsverbetering te komen (comfortabele stadsbussen, hogere frekwentie, hogere commerciële snelheid, enz.) start de 1e fase van een nieuw busbanenplan in Leuven. Aalst is opgestart met een hogere frekwentie van een aantal stadslijnen. Hasselt wenst de 1e fase van zijn busbanenplan tot uitvoering te brengen en Mechelen heeft de studie afgerond om haar stadsen streeklijnen te integreren met inzet van nieuw rollend materieel (15 stadsbussen !). Met de nieuwe gemeentebesturen zal terzake het nodige overleg opgestart worden.

Voor het streekvervoer opteert De Lijn duidelijk voor een drievoudige benadering :

- de zgn. basislijnen (vb. Aalst-Brussel, Leuven-Brussel, Leuven-Mechelen, enz.) ;

- functioneel streekvervoer ;
- vraagafhankelijk vervoer : projecten worden verder uitgewerkt in Hasselt, Brugge, Westhoek, Zuid-Limburg, Meetjesland.

In het kader van de kwaliteitsverbetering zijn er op het vlak van rollend materieel voor alle entiteiten in de periode 1991-1994 voor meer dan 3 miljard nieuwe bussen aangekocht (zowel betaald via b.a. 61.01 als eigen investeringen).

Verder zijn alle voertuigen met dezelfde ontwaardingsapparatuur uitgerust. De voordelen hiervan zijn : eenvormigheid in verwerking (biljet, kaart, weekabonnement) maar ook het universeel gebruik van de lijnkaart en stadskaat. Bovendien levert deze apparatuur alle relevante beheersinformatie op, op het vlak van ontvangsten/reizigers. De Lijn komt daarmee aan een zeer belangrijk beleidsinstrument op het vlak van marketing en exploitatie.

Alle voertuigen worden bovendien uitgerust met radio-communicatie, die in 1995-1996 in gans Vlaanderen operationeel zal zijn. Niet alleen is dit een bijkomende dienstverlening aan de reizigers (informatie, aansluiting bus/bus en bus/trein) maar ook vanuit het oogpunt veiligheid een bijkomende waarborg voor het personeel en de gebruikers.

Op korte termijn bereidt De Lijn een Europese prijsaanvraag voor om jaarlijks 9 nieuwe lage vloertrams voor Antwerpen en Gent te bestellen. Deze zullen de capaciteitsproblemen op een aantal lijnen moeten oplossen.

De investeringen op het vlak van spoorlijnen, doorstromingsmaatregelen, halte-accomodatie en gebouwen kennen hun normaal verloop. De Lijn bestelde dit jaar 1800 nieuwe schuilhuisjes met fietsstallingen. De ondergrondse tramlijn 3 zal in de loop van 1995 worden afgewerkt. De werken aan tramlijn 1 in Gent zullen als verlengstuk van de tunnel naar het station GentSint-Pieter verder afgewerkt worden.

Op het vlak van de belangrijke beheersinformatie is er niet alleen de reeds geciteerde gegevens van de ontwaardingsapparatuur. In de loop van 1995 beschikt De Lijn over alle elementen om niet alleen de ontvangstenzijde maar ook de kostenzijde te bepalen per entiteit per lijn en zelfs per rit.

De Lijn heeft in 1994 de samenwerking met de gemeenten en andere vervoermaatschappijen (zowel in binnen- als buitenland) verder gezet. De actie „Op 1 lijn” resulteerde o.m. in een praktisch handboek dat bestemd is voor alle gemeentebesturen in Vlaanderen. Regelmatig overleg met TEC, MIVB en NMBS resulteerde in een betere samenwerking op het terrein die de reiziger ten goede komt.

De grote autonomie van De Lijn wordt in belangrijke mate beïnvloed door de beheersovereenkomst die voor de periode 1995-1997 zal afgesloten worden. In de dagelijkse exploitatie van de maatschappij blijven belangrijke uitdagingen gelden. Niet alleen door rationalisatie van de administratie en de technische diensten, maar ook door het herschikken van het aanbod in functie van de vraag. De verdere optimalisering van het aanbod en een betere ontwikkeling zijn daarbij een dagelijkse zorg en uitdaging.

Uit deze beschouwing blijkt duidelijk dat het stads- en streekvervoer in Vlaanderen bewust en binnen de klijtlijnen van de beheersovereenkomst en het strategisch ondernemingsplan een belangrijke bijdrage levert aan een toegankelijk Vlaanderen. Voor 1995 kan De Lijn met haar ter beschikking gestelde middelen haar beleid op een dynamische manier verderzetten. In 1995 zullen een aantal opgestarte pro-

jecten verder afgewerkt worden en voor wat het rollend materieel betreft gaat onze bijzondere aandacht naar de eerste reeks lage vloertrams.

Binnen het kader van basisallocatie 31.05 (nieuwe gemeenschappelijke vervoerprojecten), zal aandacht besteed worden aan de reeds opgestarte projecten 1994 (m.n. Brugge, Aalst, Mechelen, Leuven en Hasselt).

2.2. Bespreking

De minister heeft verwezen naar de voltooiing van Gent Sint-Pieters en lijn 1.

De heer B. Van Hooland meent dat het project Gent Sint-Pieters een belangrijk voorbeeld is van infrastructurele integratie tussen tram, bus en trein. Is de aanleg van Lijn 1 geïntegreerd met al de andere verkeersmodi en verkeersproblemen van de omgeving van het station Gent Sint-Pieters ? Volgens spreker is dit een zeer belangrijk project, dat met zorg moet worden geïntegreerd, want rond Gent Sint-Pieters zijn er veel problemen.

Verder is de vraag naar de integratie van het openbaar vervoer in de aanleg van de N 43, die voor circa 340 miljoen frank is ingeschreven in het programma voor de wegen. Het lid vraagt of hier is gedacht aan de integratie van het openbaar vervoer bij het hernieuwen van die weg. Er is ook sprake geweest om een aparte tramlijn te leggen, rechtstreeks naar Flanders Expo. Worden er bij de vernieuwde N 43 aparte tramlijnen aangelegd ?

Ten slotte vraagt het lid wat de stand van zaken is in verband met het schoolvervoersplan Gent. Zal dit plan een voorbeeld vormen voor andere steden of gemeenten ?

Aansluitend bij dit onderwerp vraagt de heer J. Ansoms wat de juiste stand van zaken is i.v.m. de enkele projecten van de zogenaamde bedrijfsvervoerplannen, die mede ondersteund worden door de mobiliteitscel. Hij heeft vernomen dat men ook weldra een contract gaat sluiten voor een bedrijfsvervoerplan voor de Antwerpse haven en het lid wil weten of dit waar is en voor wanneer dit kan worden verwacht, zodat vanuit de Commissie inhoudelijke aanvullingen zouden worden aangedragen.

Vervolgens stelt de heer J. Ansoms een aantal vragen over De Lijn. Volgens de lectuur van de stukken zou de dotatie aan De Lijn verhoogd worden met 142 miljoen frank. Mag spreker daaruit afleiden dat het tekort met niet meer dan dat bedrag zal stijgen, en betekent dit dat De Lijn binnen die enveloppe al of niet bijkomende besparingen of uitgaven zal doorvoeren ?

Spreker sluit zich aan bij andere vragen over het ontbreken van informatie over de 2,1 miljard frank grote investeringsenveloppe. Gaat dit over de aanleg van nieuwe tramlijnen, de aankoop van materiaal, enz. ? Het lid stelt vast dat de Commissie hier eigenlijk gevraagd wordt om een blanco cheque te tekenen, zonder dat meegedeeld wordt wat met dat bedrag gaat gebeuren en het is dus moeilijk om zonder precies investeringsprogramma hierop volmondig ja te zeggen.

Verder vindt het lid dat „De Lijn” zich te weinig offensief opstelt en geen plan bekend heeft gemaakt over de mogelijke investeringen. Er wordt dus aangedrongen op de opstelling, bekendmaking en bediscussiëring in de Commissie van zo’n meerjarenplan voor de investeringen van De Lijn.

De heer J. De Mol sluit zich bij deze gedachtengang aan en stelt vast dat bijvoorbeeld het streekvervoer meer en meer

begint te evolueren naar een „vraag-afhankelijk” vervoer en dat als de oplossing ter zake beschouwt. Dat kan waar zijn in sommige gevallen maar spreker vindt dat ter zake een meer offensieve strategie noodzakelijk is, m.a.w. dat men de voordelen die men aan het openbaar vervoer in de stad geeft eveneens aan het streekvervoer zou toekennen, en dit moet vooral op het kwalitatieve vlak gebeuren en het lid stelt voor dat men in het streekvervoer ook de prijsstructuur dient aan te pakken, door bijvoorbeeld het punt-totpunt systeem in het streekvervoer weg te werken en een soort van polyvalent gebruik van de abonnementen en kaartjes ook in het streekvervoer mogelijk te maken. Inzake het schoolvervoer heeft het lid de indruk dat men zowel van de kant van de schoolsector als van die van „De Lijn” zich terughoudend opstelt. De standpunten van De Lijn dienen dringend dichter bij mekaar gebracht, en o.m. de schoolsector zou tot soepelheid dienen bewogen i.v.m. de begin- en einduren van de lessen. Proefprojecten van bescheiden aard zouden de problematiek kunnen openbreken, aldus het lid.

Een ander probleem blijft nog steeds dat van de pachters. De minister heeft voorheen herhaaldelijk gesteld dat contracten voor het openbaar vervoer onder gelijke voorwaarden voor gelijkaardige prestaties op de openbare markt moeten worden aangeboden en onderhandeld. Spreker vraagt of er ter zake al evolutie in de zaak zit.

Verder lijkt het werven van nieuwe reizigers voor het streekvervoer een grote moeilijkheid, reden te meer om iets offensiefs te doen in dat streekvervoer.

De heer J. De Mol vraagt zich af of het project Punt aan de Lijn nog in die grootste vorm moet worden aangehouden : moet de omvang van het project niet opnieuw worden geëvalueerd en beperkt in groei ?

Ten slotte zijn er nog de capaciteitsproblemen van de trams in Gent en Antwerpen. Het lid vraagt om het dossier van de aankopen van de trams te bespoedigen en dat de oude trams, die zijn overgekocht van een Duitse gemeente en thans dienst doen in Gent, maar een zeer tijdelijke oplossing zullen zijn.

Mevrouw V. Dua sluit zich voor dat laatste aan bij de opmerkingen van vorige spreker. Een verbetering van het openbaar vervoer in de stad Gent is dringend nodig. Het experiment met de tweedehandstrams dreigt falikant af te lopen, want de reizigers weigeren gewoon op te stappen. Is dit werkelijk zo, en indien ja, dan hoopt spreker dat het maar een tijdelijke toestand is.

Wat de lage vloertrams betreft – een reeds lang bestaande eis – is de inleidende tekst niet erg duidelijk. Vermeld wordt dat binnenkort een Europese prijsaanvraag voor 9 lage vloertrams zal worden ingediend. Spreker wil weten wanneer dat juist zal gebeuren en wanneer de lage vloertrams dan eindelijk zullen worden opgestart in Gent en Antwerpen. Ook in verband met de schoolvervoersplannen wordt er bij deze plannen rekening mee gehouden dat er thans veel projecten inzake buitenschoolse kinderopvang worden opgezet en het lid vraagt derhalve of hiermee wordt rekening gehouden bij het opstellen van de schoolvervoersplannen.

De heer J. De Seranno merkt op dat de ontwerp-begroting van de VVM, zoals ze is voorgelegd, slechts summiere cijfers omvat. Het is een rudimentaire uitgavenbegroting. Voor de middelen wordt 14,3 miljard frank uitgetrokken waarvan circa 4 miljard frank opbrengsten van de reizigers en 10 miljard frank dotatie van de Vlaamse Gemeenschap.

Voor het totaal aantal van 118 miljoen afgelegde kilometer per jaar komt dit volgens spreker neer op 140 frank per kilometer kostprijs waarvan 80 frank personeelskosten per voertuig per kilometer. Dit is een grote kost maar de opbrengsten zijn het hoogst in het spitsverkeer. Buiten de spitsuren wordt het verlies zeer groot en spreker vraagt of men al heeft nagedacht om het verkeer buiten de spitsuren per taxi te laten gebeuren. Dat kost 19 frank per kilometer. Wat in verband met die studies desbetreffend ? Heeft men de verbeelding laten werken, want het zijn toch wel angstwekkende cijfers en er moet worden uitgezocht of het geld niet beter kan gebruikt worden bijvoorbeeld voor het gebruik van minibussen of taxi's.

Terloops merkt het lid nog op dat in de niet-gesplitste kredieten van de uitgavenbegroting 9,551 miljard frank is uitgetrokken verwijl de VVM 9,531 miljard frank vraagt. (Een verschil van circa 20 miljoen frank). Spreker vraagt zich af waar dit verschil vandaan komt.

De heer M. Bartholomeeussen wenst de stand van zaken te kennen i.v.m. de aanleg van de IJzeren Rijn. Spreker wil weten of er op het ogenblik gesprekken worden gevoerd met het oog op het aansluiten van de IJzeren Rijn of de in Nederland geplande verbinding voor goederentreinen van Rotterdam naar het Ruhr-gebied, de zogenaamde Betune-lijn. De heer S. De Clercq sluit zich daar bij aan en wil weten of het juist is dat het IJzeren Rijn-project niet voorkomt in het witboek Delors (Europese projecten voor infrastructuur).

Antwoorden van de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming.

— Kostprijs ritten

Het totale prestatie van De Lijn bedraagt thans 118 miljoen afgelegde kilometer (drie jaar terug was dat 116 miljoen afgelegde kilometer (een vooruitgang dus), en dit ondanks de beperkingen inzake exploitatie. Men moet daarbij rekening houden dat men per keer meerdere reizigers vervoert, sterk variërend van tijdstip en plaats. Het totaal aantal reizigers bedraagt 220 miljoen.

De minister legt er de nadruk op dat 70 % van de uitgaven personeelsuitgaven betreffen en derhalve niet samendrukbaar zijn, want er is reeds bespaard op het personeel en er zal dus moeten worden gezocht naar andere maatregelen zoals het verhogen van de commerciële snelheid en wat het streekvervoer betreft, moet de suggestie van het lid betreffende de invoering van taxi's op bestelling verder worden onderzocht.

Project Gent Sint-Pieters

Er wordt door De Lijn zeer goed samengewerkt met de onderscheiden betrokken diensten voor dit project, inzonderheid met de dienst voor de wegen. Tevens wordt gebruik gemaakt van de vrijwillige samenwerking met de lokale overheden, door middel van het afsluiten van een convenant, en de convenant voor Gent zal de eerstkomende weken worden ondertekend.

— Schoolvervoersplan

De volksverhuizing, die elke morgen naar de scholen plaats heeft is medebepalend voor de aspecten van verkeerscongestie (files) en verkeersonveiligheid. De abonnementen maken voor 60 % deel uit van het totaal, maar genereren slechts 40 % van de inkomsten. Het is moeilijk daarin in te grijpen want dan loopt men het risico van minder inkomsten.

Het initiatief voor het schoolvervoerplan is ontstaan vanuit de Gentse scholen zelf met het oog op het bereiken van veiligheid en bereikbaarheid.

De minister heeft 3 miljoen frank uitgetrokken voor het in kaart brengen van de verplaatsingen en het onderzoek naar middelen om die te verbeteren zoals bv. het invoeren van fietssluisen, zodat een zekere vervoerscoördinatie tot stand kan komen. Die studie zal duren tot eind 1995.

– De Lijn – diverse punten

De minister antwoordt globaal op een aantal detailopmerkingen en vragen over „De Lijn”.

Inzake schoolabonnementen deelt hij mee dat de Raad van Bestuur heeft beslist een gecombineerd abonnement in te voeren, het zogenaamde abonnement plus dat men zowel voor het streekvervoer als voor het stadsvervoer kan gebruiken. Alle suggesties inzake individuele verplaatsing, met bussen, openbare taxi's e.d.m. zijn welkom, met dien verstande dat de maatschappij ter zake vrij kan beslissen. Een overzicht van de thans bestaande initiatieven met betrekking tot het alternatief openbaar vervoer bij De Lijn is te vinden in bijlage 1 van dit verslag.

Wat het schoolvervoer betreft kan de minister instemmen met de optie om gans het schoolvervoer bij De Lijn onder te brengen. Er is echter het probleem dat men daarvoor te weinig middelen ter beschikking wil stellen van De Lijn. Er is dan een 600 miljoen frank extra voor nodig. De minister hoopt dat deze optie in de toekomst kan worden waargemaakt.

Dat het pachten van lijnen volledig volgens de principes van de vrije markt moet kunnen verlopen, is volgens de minister evident, en in het kader van de beheersovereenkomst moet daarin binnenkort met De Lijn worden gepraat.

Wat het verschil in cijfers (ø 20 miljoen frank) betreft in de administratieve begroting van „De Lijn” geeft de minister de volgende uitleg : In het programma „Gemeenschappelijk vervoer” zitten nog een aantal bedragen buiten de dotatie van de VVM. Zo is er 4 miljoen frank toegevoegd voor promotie van het openbaar vervoer met inbegrip van studies, en 3 miljoen voor de beveiligingsapparatuur in taxi's en in opleiding in begeleiding na agressie op taxichauffeurs. Het betreft psychologische hulp voor de overvallen taxichauffeurs. Diverse gegevens over „De Lijn” (aantal en lengte van de lijnen, rollend materieel, aantal kilometers en reizigers, analyse-ontvangsten, personeel en exploitanten) worden als bijlage 2 bij dit verslag gevoegd.

– Beheersovereenkomst „De Lijn”

De beheersovereenkomst m.b.t. „De Lijn” is zopas door de Raad van Bestuur opgesteld en loopt naar de jaren '95 – '96 en '97. Het maakt het realiseren van meerjarenplannen mogelijk. De evaluatie van de overeenkomst gebeurt jaarlijks en dit op grond van artikel 12 van de beheersovereenkomst. Hierover en over het strategisch ondernemingsplan is een bijkomende tekst toegevoegd als bijlage 3.

– Lijn 1

Eergisteren heeft de Raad van Bestuur een dossier goedgekeurd ten belope van 80 miljoen frank voor de doortrekking van Lijn 1 tot aan het universitair ziekenhuis. Het gedeelte onder het Sint-Pietersstation is gerealiseerd en van-

daar zal via roltrappen aansluiting zijn met de spoorweg. Er wordt dus samengewerkt met de NMBS en andere instanties om gans dit project af te werken tegen 1996.

– Doortrekking Lijn Ringvaart

Deze lijn is in bespreking met Flanders Expo en er is aan beide zijden van de ring en de ringvaart nogal wat tegenstand. Er zijn ter zake andere projecten (bv. Gouda-project) met allerlei opties maar De Lijn heeft eigen opties ter zake en heeft gewacht op de samenstelling van het nieuwe stadsbestuur om die opties met haar te bespreken.

– IJzeren Rijn

Het laatste jaar is een stroomversnelling inzake allerlei onderhandelingen (waterverdragen HST). Zonder alles aan alles te koppelen bestaat er een reële kans dat het dossier IJzeren Rijn zou kunnen opgenomen worden in een gezamenlijk project met de Betuwelijn, gezien de moeilijkheden die dit traject ondervindt in Nederland. Dit land staat wel onder een enorme tijdsdruk (Deze lijn is van levensnoodzakelijk belang voor de haven van Rotterdam) en dit bemoeilijkt een realisatie van bijvoorbeeld een gezamenlijk project. We zijn door de federale minister niet goed gediend in dit dossier en het is pas in laatste instantie dat dit dossier kan worden ingebracht in het witboek Delors. De minister stemt in met de suggesties van verschillende leden om dit dossier verder met nadruk te bepleiten bij de federale minister van verkeer en bij de NMBS.

– Enveloppe 1995 – De Lijn

Er wordt met klem gesteld dat er geen bijkomende besparingen in De Lijn zullen gebeuren. Dankzij de inspanning van verleden jaar, waarin het personeel 2,6 % van het loon heeft ingeleverd, is dit mogelijk, gecombineerd met de inspanningen die De Lijn dit jaar zal doen om de ontvangsten te verhogen. De wijzigingen die dit jaar gebeuren zullen beperkt blijven en samengaan met de aanpassingen in de NMBS begin mei.

We zullen dus geen structurele besparingen doen en de lichte verhoging van 2,4 % (voor een bedrag van 223 miljard frank) van het budget is gereserveerd voor de index-aanpassing.

De investeringsenveloppe van 2,1 miljard frank betreft de actieplannen op basis van het strategisch plan voor dit jaar. Elk actieplan is gerelateerd aan het operationele plan en aan de investeringsbegroting.

Grosso modo zijn de pijlers voor volgend jaar :

- de verdere evolutie van „Punt aan De Lijn” (cfr. infra) ;
- nieuwe trams voor een bedrag van 800 miljoen frank ;

een doortrekking van de kusttramlijn van De Panne naar het spoorstation van Adinkerke ;

- de oprichting van een nieuw autobusstation in Antwerpen.

– Lage vloertrams

Hierover wordt meegedeeld dat het lastenboek bijna is afgerond en dat in de begroting voor 1995 hiervoor 800 miljoen is uitgetrokken.

Jaarlijks zijn er 9 lage vloertrams gepland (over een periode van 5 jaar).

De Europese prijsaanvraag zal op de Raad van Bestuur van De Lijn van volgende maand geagendeerd worden.

– Punt aan De Lijn

Dit project, dat door de commissie bezocht werd, blijft zijn belang behouden. Voor de werkhuizen in Borgerhout wordt na '96 immers geen exploitatievergunning meer afgeleverd zodat De Lijn nu tevreden is dat dit is gepland in dit project. Het voorontwerp van de plannen is nu bij de Raad van Bestuur in bespreking.

– Capaciteit trams Gent-Antwerpen

In de steden Gent en Antwerpen werkt men met bijvoertuigen, die de limiet hebben bereikt. De oude trams overgekocht uit Bocholt zijn een tijdelijke oplossing en zullen worden vervangen door nieuwe trams.

3. Programma 63.3 – Regionale Luchthavens

3.1. Inleiding

Voor de luchthavens Antwerpen en Oostende zijn in de begroting 1995 volgende kredieten ingeschreven : 27,3 miljoen frank als dotatie voor het dekken van het exploitatiekort van de luchthaven Antwerpen ; 70,4 miljoen frank als dotatie voor de luchthaven Oostende ; 178,7 miljoen frank voor de investeringen.

De beide luchthavens werken, binnen het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap als diensten met afzonderlijk beheer, waarvan de organieke regels werden bepaald bij besluit van de Vlaamse regering van 16 december 1992, gewijzigd door het besluit van 8 juni 1994.

De inkomsten van de luchthavens bestaan uit de eigen (aëronautische en niet-aëronautische) ontvangsten en uit de dotatie. Met deze inkomsten worden zowel de personeels- als de werkingskosten gefinancierd.

Daarnaast trachten de luchthaven hiermee ook hun uitrusting verder te moderniseren en te vernieuwen, bovenop de rechtstreekse investeringen van het Gewest, teneinde nog beter te kunnen inspelen op de stijgende trend in het verkeer en de behoeften inzake vervaging. Aldus zal voor elke luchthaven een nieuwe brandweerwagen en een nieuwe startbaanveegmachine worden aangeschaft. De acties om de bekendheid van de Vlaamse luchthavens te verbeteren en nieuwe trafieken aan te trekken hebben reeds geleid tot een verkeersgroei op de luchthavens die in 1994 boven het gemiddelde uitstijgt. Voor de luchthaven te Antwerpen wordt voor 1994 gerekend op 250.000 passagiers. Te Oostende zal het vrachtvervoer in 1994 quasi 40 à 50 % hoger liggen dan het jaar voordien. Deze aangroei heeft niet alleen een gunstige weerslag op de inkomsten, maar ook op de rechtstreekse en onrechtstreekse werkgelegenheid verbonden aan de luchthavenactiviteit en op de economische uitstraling ervan.

Bij de exploitatie van de luchthavens is de beperking van de geluidsbelasting een grote zorg. Hiertoe worden zeer uiteenlopende maatregelen genomen, o.m. de aanpassing van de aan- en uitvliegprocedures, de beperking van het nachtverkeer te Oostende en de inzet van geluidsarmere vliegtuigen.

Het investeringsprogramma 1995 ten laste van het Gewest voor de beide luchthavens omvat volgende projecten :

- voor de luchthaven Oostende

Teneinde nieuwe passagierstrafieken vanaf de luchthaven in goede voorwaarden te kunnen aantrekken is een herinrichting van het passagiersgebouw onontbeerlijk. De uitrustingen voor passagiers, de aanduidingen binnen en buiten het gebouw en de inrichting van de openbare ruimte voldoen niet meer aan de huidige vereisten. Tevens dient Oostende reglementair te worden voorzien van een no-break installatie en van een stalling voor vervoer van levende dieren. Op korte termijn, zal het ook nodig zijn het tweede gedeelte van de overlaging van de startbaan uit te voeren. Dit werk zal in 1995 worden voorbereid.

- voor de luchthaven Antwerpen

De 1.400 meter lange startbaan op de luchthaven Antwerpen is in zulkdanige staat dat een volledige overlaging niet langer kan worden uitgesteld. Zij slurpt vrijwel de helft van het investeringsbudget voor de Vlaamse luchthavens op. Bij deze gelegenheid zal ook de startbaanverlichting worden gemoderniseerd.

Daarnaast is een verdere modernisering van het gebouw noodzakelijk gelet op het stijgend passagiersverkeer en op de daarmee samenhangende grote vraag naar kantoorruimten en overdekte plaatsen voor stalling en onderhoud van vliegtuigen.

3.2. Bespreking

De heer J. Ansoms wil de visie kennen van de minister inzake de al of niet verlenging van de startbaan van de luchthaven van Deurne. Is de vroegere visie van de minister ter zake onveranderd gebleven ? Heeft de vorming van een nieuw Antwerps gemeentebestuur hierop enige impact ?

De heer J. De Mol vraagt of men zich niet moet bezinnen over de inplanting en de omvang van de regionale luchthavens. Het debat over de toekomst van de regionale luchthavens moet worden gehouden, maar grondig en spreker stelt vast dat diverse betrokkenen de zin van de regionale luchthavens in vraag stellen. Ondertussen zou men alvast op beide luchthavens, maar vooral in Antwerpen, de sportvliegerij moeten beperken om omwonenden een minimum aan overlast te bezorgen.

Mevrouw V. Dua sluit zich bij de gedachten van beide sprekers aan en stelt dat het standpunt van Agalev ter zake genoegzaam bekend is. Zij wenst te weten of de uitbating van de luchthaven van Deurne al het voorontwerp is geweest van een kosten-baten-analyse en wat daarvan de resultaten zijn.

Antwoord van de heer J. Sauwens, Vlaams minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming

- regionale luchthavens

De minister verwijst naar het jaarverslag 1993 van de Vlaamse regionale luchthavens. Voor Oostende blijkt daaruit dat sinds 1989, het zogenaamde jaar 0 voor de Vlaamse regionale luchthavens, het aantal passagiers is gedaald van 103.000 naar 81.000, maar dat de vrachtluchten zijn gestegen van 34.000 ton naar 42.000 ton. Sinds dit jaar is er een

stijging van het aantal passagiers omdat een belangrijke chartermaatschappij Oostende als vertrekbasis heeft gekozen. Belangrijk is volgens de minister ook dat het aantal bewegingen van 45.000 naar 35.000 is gedaald om ook bepaalde verouderde lawaaiërië vliegtuigtipes zijn geweest, conform met de Europese richtlijnen. Ook de sportvliegerij is aan banden gelegd.

In Antwerpen zien we hetzelfde fenomeen. Het aantal passagiers is gestegen van 169.000 naar 212.000, het vrachtovervoer is lichtjes toegenomen maar het aantal bewegingen is gedaald van 66.000 naar 56.000.

Uit dit alles blijkt dat de optie inzake luchthavens voor de minister nog steeds dezelfde blijft : de twee regionale luchthavens zijn niet weg te denken in het verkeersgegeven gelet op de verwachte groei van de mobiliteit en dienen ze dus te worden behouden waar met een geleidelijk wegwerken van de hinder voor de omwonenden : de minister heeft gepleit voor een verlenging en beperkte verlegging van de startbaan in de luchthaven van Deurne omdat dit de zakenvluchten meer mogelijkheden zou geven, maar ook het oog op het verminderen van de last voor de omwonenden. Deze voorstellen worden door de Executieve niet aanvaard en de minister is dus verplicht om binnen het geschetste kader te werken : met de nieuwe tipes vliegtuigen voor de afstanden van 250 tot 750 km kan het debat anders en zachter gevoerd worden, aldus de minister.

4. Programma 63.4 – Algemeen infrastructuur en verkeersbeleid

4.1. Inleiding

De kredieten ingeschreven onder basisallocatie 12.23 bedragen voor 1995 34 miljoen frank. Om op verantwoorde wijze beleidsbeslissingen te kunnen nemen, is de aanwezigheid van voldoende onderzoeksmateriaal noodzakelijk. Van daar dat in 1995 wordt verder gewerkt aan het onderzoeksprogramma dat werd opgezet in de voorgaande jaren. De uitgaven kunnen worden opgesplitst in 2 pakketten studies.

1. Algemeen beleidsvoorbereidend onderzoek

1.1. Veiligheidsonderzoek

In voorgaande jaren werd het verkeersveiligheidsonderzoek toegespitst op de analyse van de externe omstandigheden van verkeersongevallen, onder andere wat betreft de plaats van het ongeval. Bovendien werden enkele voertuigparameters onderzocht en op een beperkte schaal het verband met enkele klinische parameters (dr. De Beaucourt). Dit onderzoek richt zich meer in het algemeen naar de „menselijke” determinanten van de verkeersveiligheid.

1.2. Internalisering externe kosten verkeer

In het kader van het principe „de vervuiler betaalt” wordt op het vlak van de E.G. discussie gevoerd rond de variabilisering van de mobiliteitskosten. Een studie over de socio-economische implicaties van de internalisering van de externe kosten is noodzakelijk om over een voldoende basis te beschikken om terzake ons eigen standpunt te bepalen.

1.3. Onderzoek verplaatsingsgedrag

Het voorgaande onderzoek betrof een enquête naar het huidige verplaatsingsgedrag van de Vlamingen. Voor de bijstelling van de parameters die gebruikt worden in de multi-

modale modellen is kennis vereist naar de mogelijkheden van een wijziging van het verplaatsingsgedrag van de verkeersgebruikers.

1.4. Strategisch plan openbaar vervoer

In de voorbije jaren werd een studie aangezet over de NMBS, en meer specifiek over de relatie tot het openbaar vervoer. In 1995 wordt deze studie verder gezet met inbegrip van een toepassing van de multimodale modellen op het spoorverkeer, vooral met betrekking tot het voorstadsvervoer.

1.5. Telewerken

In het kader van het actieprogramma van de bedrijfsvervoerplannen werd ter beperking van de automobilité ook verwezen naar de mogelijkheid om telewerken te bevorderen. Deze studie voorziet in de verwerving van de nodige kennis over de mogelijkheden terzake en over de verkeersimplicaties verbonden aan deze werkorganisatie.

2. Ondersteuning beleidsuitvoering

2.1. Bedrijfsvervoerplannen

Na het onderzoek naar de problematiek van de bedrijfsvervoerplannen en de uitwerking van een aantal proefprojecten worden in het kader van een verdere uitvoering van het actieprogramma bedrijfsvervoerplannen een aantal initiatieven gepland :

- de opmaak van een scholenvervoersplan Gent
- de oprichting van vervoerscoördinatiecentra
- bedrijfsvervoerplannen overheidsinstellingen

2.2. Ondersteuning stedelijke mobiliteitsplannen

De multimodale modellen, uitgewerkt per provincie en voor Vlaanderen, kunnen verder verfijnd worden, om uiteindelijk te komen tot de realisatie van mobiliteitsplannen per vervoersregio. Deze ondersteuning moet bijdragen tot de algemene invoering van een verkeersbeleid op gemeentelijk vlak dat aansluit op en in coherentie verloopt met de mobiliteitsplannen op hoger niveau.

Programma VIF

Aan de inkomstzijde wordt voor 1995 10 miljoen frank ingeschreven. Dit is de toekenning van EU-subsidie (50 % van het uitgegeven bedrag) voor de studies met betrekking tot de IJzeren Rijn (maximum 40 miljoen).

Aan de uitgavenzijde werd reeds 10 miljoen frank voorzien in 1994 voor de studie IJzeren Rijn. Eenzelfde bedrag wordt voor 1995 ingeschreven.

Tenslotte worden in programma 63.4 ook kredieten ingeschreven voor allerlei initiatieven ter bevordering van de verkeersveiligheid (4 miljoen) en voor schadevergoedingen (13,8 miljoen).

4.2. Bespreking

Er worden geen vragen gesteld op opmerkingen gemaakt.

5. Programma 64.2. – Havens, Loodswezen en Zeescheepvaart (partim bevoegdheid)

5.1. Inleiding

Voor de loods- en bebakeningsdiensten worden de nodige kredieten voorzien om de dienstverlening te verzekeren en de in internationaal verband aangegeven verplichtingen te honoreren. In totaal betreft het hier een lopende uitgave van circa 1,6 miljard frank aan werkingskosten. Daar tegenover staan de inkomsten van loodsgelden. Voor het operationeel houden van het systeem dienen tevens een beperkt aantal investeringen te gebeuren in varende eenheden en bebakening.

Meer in detail kan volgende toelichting gegeven worden.

– In de komende jaren wordt de vervanging van een gedeelte van de huidige vloot voorzien. Voor 1995 wordt in de modernisering voorzien voor Antwerpen en voor de kust. Voor 1995 wordt ook de bouw van 2 snelle loodsjollen en de aankoop van een begakeningsvaartuig voor Antwerpen gepland. De totale uitgave vertegenwoordigt hier een bedrag van ca. 81 miljoen frank.

– De bebakening van de vaarwegen vereist een jaarlijks krediet van 35 miljoen frank voor de eigenlijke beboeiing.

– Voor de gebouwen wordt de afwerking van de renovatie van het Vlaamse loodsgebouw te Vlissingen voorzien (40 miljoen frank voor 1995). Voor 1995 worden ook kredieten voorzien voor aanpassing- en verbeteringswerken aan bestaande constructies. In totaal is voor gebouwen (72.01) 81 miljoen frank ingeschreven.

– De Schelderadarketen (SRK) werd samen met het informatieverwerkend systeem (IVS) op 14.12.1990 door de opdrachtgevers, namelijk de Nederlandse Staat en het Vlaamse Gewest, overgenomen. De garantietermijn bedroeg 12 maanden en verliep bijgevolg op 14.12.1991. Ten einde een dergelijke ingewikkelde installatie operationeel op peil te houden dienen jaarlijks een aantal aanpassingen, verbeteringen en vernieuwingen uitgevoerd te worden. Voor het gedeelte op Belgisch grondgebied worden de nodige ondernemingskredieten voorzien op art. 73.17. Ingevolge de Radarovereenkomst met Nederland worden hoger vernoemde verbeteringen op Nederlands grondgebied door de Nederlandse Staat voorgefinancierd en voor 86 % door het Vlaamse Gewest terugbetaald.

– Voor het instandhouden van de veerexploitaties wordt 142 miljoen frank uitgetrokken. Het grootste gedeelte gaat hiervan naar de exploitatie van de Scheldeveren te Hoboken en Kruibeke (circa 75 miljoen frank) en naar de exploitatie van de veren Gent en Terneuzen (15 miljoen frank).

Het krediet van 81,1 miljoen, ingeschreven onder basisallocatie 74.25, zal als volgt aangewend :

– uitrustingen loodsboot 7 met 2 snelle loodsjollen	35,0 miljoen
– moderniseren bestaande vaartuigen	15,0 miljoen
– moderniseren bestaande vaartuigen	15,0 miljoen
– aankoop 2e hands betonningsvaartuig	10,0 miljoen
– allerlei kleine aanpassingswerken	6,1 miljoen

Het programma van basisallocatie 73.26 ten slotte ziet er als volgt uit :

– up to date houden bebakening vaarwegen (Schelde + kust)	35,0 miljoen
---	--------------

- up to date houden Schelderadarketen
(investerings op Vlaams grondgebied) 45,0 miljoen
- allerlei kleine investeringen ten behoeve van
de bebakening 3,7 miljoen

5.2. Bespreking

Er worden geen vragen gesteld of opmerkingen gemaakt.

C. STEMMINGEN

De stemmingen betreffen zowel de bevoegdheden van minister T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, als van de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming.

De Commissie buigt zich vooreerst over de amendementen van de Vlaamse regering (cfr. stukken 15 (1993-1994) – Nrs. 3 en 4).

Het amendement van de Vlaamse regering bij artikel 3 dat ertoe strekt :

A. In het eerste lid in de tabel het totaal van de niet-opgesplitste kredieten „72.101,2 miljoen frank” te brengen op „88.681,0 miljoen frank”. (Verhoging met 16.579,8 miljoen frank)

B. In het eerste lid in de tabel het totaal van de gesplitste kredieten „35.566,3 miljoen frank” te brengen op „18.968,5 miljoen frank”. (Verlaging met 16.579,8 miljoen frank)

C. In het eerste lid in de tabel het totaal voor de gesplitste ordonnanceringskredieten „36.421,3 miljoen frank,, te brengen op „19.841,5 miljoen frank,,. (Verlaging met 16.579,8 miljoen frank)

wordt aangenomen met 8 stemmen voor en 3 stemmen tegen, evenals en met dezelfde stemuitslag, het aldus geamendeerde artikel.

Het amendement van de Vlaamse regering bij artikel 13 dat ertoe strekt “de basisallocatie 63.14 – Tussenkost in de kosten van werken die worden uitgevoerd in de door de lagere openbare besturen beheerde havens,, weg te laten, wordt aangenomen met 8 stemmen voor, 1 stem tegen bij 2 onthoudingen.

Ook het aldus geamendeerde artikel 13 wordt met dezelfde stemuitslag aangenomen.

De artikelen 26,4 en 45,62,7 t.e.m. 83, 93 en 94 worden aangenomen met 8 stemmen tegen 3 stemmen tegen.

Vervolgens handelt de Commissie de amendementen van de Vlaamse regering op artikel 96 (Stuk 15 (1993-1994) – Nr. 4). Deze amendementen strekten ertoe :

A. In § 1 het tweede lid vervangen door wat volgt :

„De begroting beloopt voor de ontvangsten 21.391.100.000 frank en voor de uitgaven 20.021.300.000 frank”.

B. In § 3 op de tweede regel het bedrag „4.811.300.000” vervangen door het bedrag „21.391.100.000”.

C. Een § 4 toevoegen die luidt als volgt :

„§ 4. De dienst met afzonderlijk beheer Vlaams Infrastructuurfonds neemt ten laste van onderstaande artikels van zijn begroting de op 31 december 1994 uitstaande verbintenissen lastens onderstaande basisallocaties van de administratieve begroting van de Vlaamse Gemeenschap over :

Begroting Vlaamse Gemeenschap			Begroting VIF
OA	PR	BA	
63	10	73.22	II A.11
63	10	73.23	
63	10	73.27	
63	10	73.28	
64	10	73.03	II A.22
64	10	73.19	
64	10	73.21	
64	20	63.14	
64	20	73.04	II A.20
64	20	73.21	
64	30	73.07	II A.24
64	30	73.21	

Deze amendementen worden aangenomen met 8 stemmen voor en 3 stemmen tegen, alsook het aldus geamendeerde artikel.

Vervolgens behandelt de Commissie de haar toegewezen programma's.

Bij organisatieafdeling 63, programma 10 wordt door de heer J. Ansoms c.s. een amendement ingediend dat luidt als volgt :

Programma 10

Wegen

Het niet-gesplitste krediet „279,1 miljoen frank” brengen op „283,1 miljoen frank” (Verhoging met 4,0 miljoen frank).

Programma 20

Gemeenschappelijk Vervoer

Het niet-gesplitste krediet „9.551,1 miljoen frank” brengen op „9.550,1 miljoen frank” (Verlaging met 1,0 miljoen frank).

Programma 30

Regionale Luchthavens en Vliegvelden

Het niet-gesplitste krediet „97,7 miljoen frank” brengen op „96,7 miljoen frank” (Verlaging met 1,0 miljoen frank).

Programma 40

Algemeen infrastructuur- en verkeersbeleid

Het niet-gesplitste krediet „51,8 miljoen frank” brengen op „49,8 miljoen frank” (Verlaging met 2,0 miljoen frank).

De indieners motiveren hun amendement als volgt :

Vlaanderen heeft ten opzichte van het buitenland een grote achterstand inzake multidisciplinaire verkeerskunde in te halen op alle terreinen :

- mobiliteitsbeheersing ;
- verkeersveiligheid ;
- verkeersleefbaarheid.

Investeren in deskundigheid is investeren op lange termijn. Dat mag echter het beleid niet weerhouden om wel degelijk werk te maken van het verhogen van de deskundigheid inzake verkeersvraagstukken. Kortzichtigheid moet in alle geval vermeden worden, zeker in het perspectief van de bijzonder ambitieuze doelstellingen van het toekomstplan „VlaanderenEuropa 2002”, dat bijvoorbeeld betreffende de verkeersveiligheid een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers tegen het jaar 2002 vooropstelt met niet minder dan 40 percent.

Bij de huidige stand van zaken wordt aan de Vlaamse Stichting Verkeerskunde jaarlijks 10 miljoen frank toegekend aan werkingsmiddelen. Hiervan zijn er 7 miljoen frank voorzien op de onderwijsbegroting en 3 miljoen frank op de begroting verkeer, onder de basisallocatie 63.1.3302. Nogtans stelt de Stichting reeds enkele jaren een programma voor inzake opleiding, bijscholing en permanente vorming dat 15,3 miljoen frank bedraagt.

Weliswaar werden aan de Stichting tot nu toe ook enkele onderzoeksopdrachten toevertrouwd voor een bedrag van enkele miljoenen frank, maar deze onderzoeksopdrachten behoren niet tot haar wezenlijke opdracht die bestaat in de opleiding, bijscholing en permanente vorming inzake de multidisciplinaire verkeerskunde.

Na een aantal hoorzittingen over de verkeersveiligheid in Vlaanderen keurde de commissie Openbare Werken en Vervoer op 10 maart 1994 een resolutie goed, die daarna door de plenaire vergadering van de Vlaamse Raad werd goedgekeurd op 19 april. In deze resolutie verzoekt de Vlaamse Raad de Vlaamse regering om de Vlaamse Stichting Verkeerskunde van dichtbij te betrekken bij het verkeersveiligheidsbeleid. „In die zin moeten de middelen voor de Stichting stapsgewijs tegen het jaar 1997 opgetrokken worden tot 0,5 percent van het investeringsbudget voor de wegen”, zo luidt de tekst woordelijk. Dat betekent een bedrag van om en bij de 50 miljoen frank.

Voor 1995 heeft de Vlaamse Stichting Verkeerskunde nogmaals een programma ingediend dat 15,3 miljoen frank kost. Na de resolutie over de verkeersveiligheid zou de Vlaamse Raad zijn geloofwaardigheid verliezen indien aan deze aanvraag geen gevolg werd gegeven. Dat is dan ook de strekking van dit amendement : een verhoging van de werkingsmiddelen met 5,3 miljoen frank.

Er werd gezorgd voor een compensatie voor de verhoging van de subsidies aan de Stichting. Het moet mogelijk zijn om bij de niet-gesplitste kredieten van de programma's 63.1 (wegen), 63.2 (gemeenschappelijk vervoer), 63.3 (regionale luchthavens) en 63.4 (algemeen infrastructuur- en verkeersveiligheid), een bedrag van 1 miljoen frank, 1,3 miljoen frank of 2 miljoen frank te vinden dat gebruikt zal worden om de deskundigheid in verkeerszaken te verbeteren, zonder dat de uitvoering van deze programma's ernstig gehypothekeerd wordt. Het gaat hier immers om belangrijke bedragen die met slechts 1 of 1,3 of 2 miljoen frank verminderd worden.

Het is dan aan de Vlaamse regering om in haar administratieve begroting :

a) enerzijds het bedrag van 6,9 miljoen frank op basisallocatie 63.1.33.02 te verminderen naar 3,9 miljoen frank ;

b) anderzijds in het programma 63.1 een nieuwe basisallocatie 63.1.33.03 met de benaming Subsidie aan de Vlaamse Stichting Verkeerskunde" te creëren, en hiervoor een bedrag te voorzien van 8,3 miljoen frank ;

c) in de andere basisallocatie van de programma's 63.1, 63.2, 63.3 en 63.4 de nodige aanpassingen uit te voeren bij de niet-gesplitste kredieten.

De heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, heeft zich beraden over dit amendement en heeft er ten gronde geen bezwaar tegen. Hij vraagt echter dat men bij programma 30 het krediet niet zou verminderen, gezien dit dan ook impliceert dat de aparte begrotingen van de luchthavens door hun Raad van Beheer goedgekeurd, dan zouden dienen te worden gewijzigd en dit kan niet meer. De minister stelt dan voor het niet-gesplitste krediet van „51,8 miljoen frank" bij programma 4 te verlagen met 3 miljoen frank i.p.v. met 2 miljoen frank (tot 48,8 miljoen frank). Zo doende dient programma 30 NIET te worden gewijzigd.

De indieners gaan akkoord met deze wijziging en het aldus aangepaste amendement wordt aangenomen met 9 stemmen voor bij 2 onthoudingen en het betrokken programma met 7 stemmen voor, 2 stemmen tegen en 2 onthoudingen.

De aan de Commissie toegewezen programma's worden aangenomen met 8 stemmen voor en 3 stemmen tegen.

Het geheel van de begroting wordt aangenomen met 7 stemmen voor, 3 stemmen tegen en 1 onthouding.

De heer T. Van Parys verantwoordt zijn onthouding door te wijzen op de onverwachte inkrimping van de havenkredieten meer bepaald voor het Kluizendok in de Gentse haven. Er is voor 1995 slechts 400 miljoen frank ingeschreven, terwijl in het meerjarenprogramma zoals vorig jaar voorgesteld, er in 1995 633 miljoen frank zou worden uitgetrokken.

De gemaakte afspraken zijn dus niet nageleefd en spreker onthoudt zich om die reden.

Tenslotte stelt de Commissie met 7 stemmen voor en 3 stemmen tegen, de conformiteit vast tussen de administratieve begroting en de inhoud en de doelstellingen van de algemene uitgavenbegroting.

De verslaggever,

A. SCHELLENS

De voorzitter,

E. BEYSEN

BIJLAGE 1
ALTERNATIEF OPENBAAR VERVOER BIJ DE LIJN

„De Lijn” baat in Vlaanderen diverse vormen van alternatief openbaar vervoer uit.

In landelijke gebieden

1. De buurtbus : 3 projecten in het noorden van Limburg te Bree, Peer en Kinrooi ;
2. De belbus : 1 systeem in West-Vlaanderen (tussen Veurne en Roesbrugge-Haringe), 1 systeem in Zuid-Limburg (Gingelom), andere systemen zijn in voorbereiding ;

In een kleine stad

3. Een kleinschalige vorm van stadsvervoer, door middel van een belbus (stad Landen) ;

In twee regionale steden

4. Integratie tijdens de daluren, van vraagafhankelijk vervoer in het stadsvervoer :

**** Teletaxi in Hasselt***

In het kader van een nieuwe netstructuur zal de bediening van Hasselt en de randgemeenten grondig herzien worden. De bedoeling is om er een teletaxi-experiment uit te bouwen. Tijdens de daluren zullen de streeklijnen het stadscentrum niet langer bedienen, maar enkel nog belangrijke knooppunten.

Op bepaalde assen binnen de stad zal deze bediening volledig vraagafhankelijk zijn met inzet van taxi's en belbussen. Bij de uitbouw van dit nieuwe net wordt gerekend op de actieve participatie van het stadsbestuur, o.a. in het kader van de werkgroep Hasselt Levendig Stadscentrum.

**** Avondlijnen in Brugge***

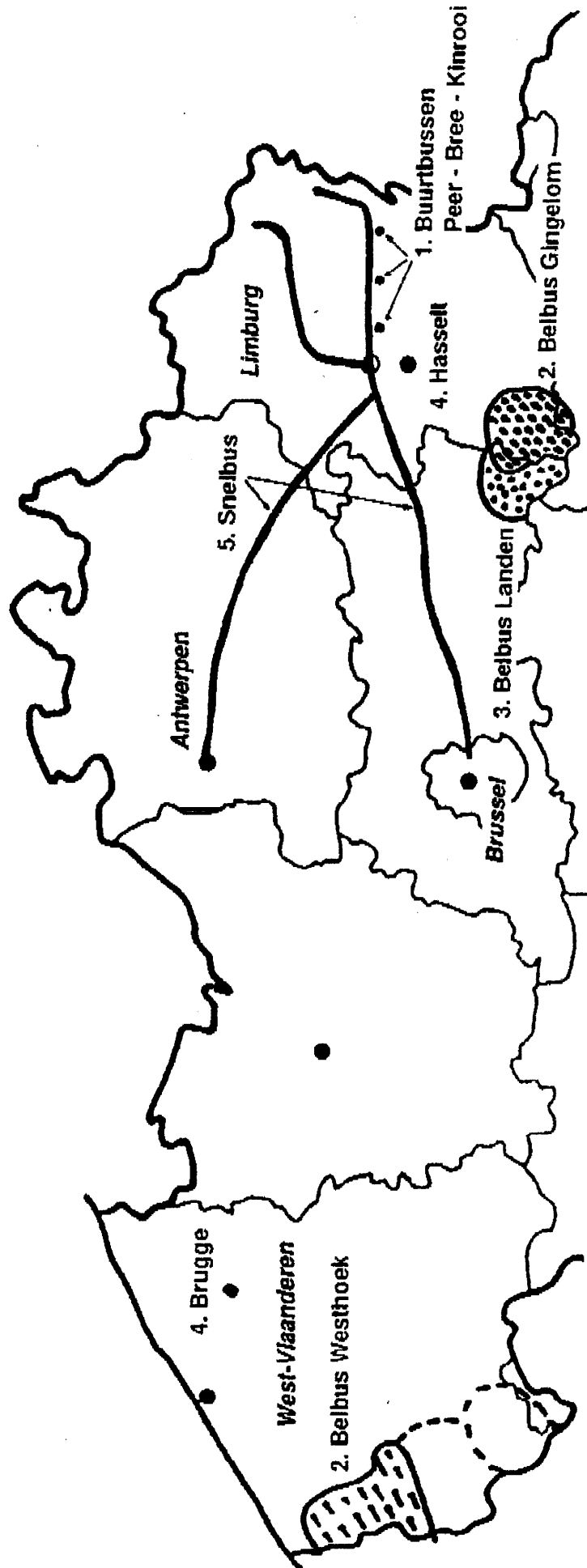
De avondbediening in Brugge werd vanaf 1 oktober 1994 hervormd met het oog op een hoger rendement en een betere produktiviteit. Na 20 uur blijven de bestaande lijnen behouden, maar voor een groot deel in combinatie met een traject van een nabij gelegen buslijn. Zo kunnen de reizigers bij voorbeeld een heenrit via de ene lijn en een terugrit via een nabijgelegen lijn maken.

Vanaf 22 uur gaat de avondlijn in werking. Ter vervanging van de normale bediening per lijn, komt er een vraagafhankelijke bediening per segment. Na aansluiting op de treinen, vertrekken aan het station drie bussen, bedienen de centrumhaltes en waaieren vervolgens elk uit naar een vooraf afgebakende sector in de randgemeenten. De haltes worden er bediend in functie van de bestemmingen van de aan het station of in het centrum opgestapte reizigers.

Lange afstandvervoer

5. Twee snelbuslijnen verbinden tijdens de spitsuren Limburg met respectievelijk Brussel en Antwerpen.

Alternatief openbaar vervoer



0 60 km

BIJLAGE 2
DIVERSE GEGEVENS OVER „DE LIJN”

Aantal lijnen (31.12.1993)

	Eigen beheer			Exploitanten	Totaal
	Bus	Tram	Trolleybus	Bus	Totaal
Antwerpen	46	10	0	31	87
Limburg	51	0	0	19	70
Oost-Vlaanderen	36	3	1	49	89
Vlaams-Brabant	42	0	0	16	58
West-Vlaanderen	42	1	0	33	76
Totaal	217	14	1	148	380

Totale lengte van de lijnen (31.12.1993)

	Eigen beheer			Exploitanten	Totaal
	Bus	Tram	Trolleybus	Bus	Totaal
Antwerpen	1.591	86	0	1.191	2.870
Limburg	2.406	0	0	1.252	3.658
Oost-Vlaanderen	1.198	29	8	1.503	2.739
Vlaams-Brabant	1.551	0	0	787	2.338
West-Vlaanderen	1.306	65	0	786	2.157
Totaal	8.052	180	8	5.519	13.762

Bediende gebied – (km²) (1993)

Entiteit Antwerpen	2.867
Entiteit Limburg	2.422
Entiteit Oost-Vlaanderen	2.982
Entiteit Vlaams Brabant (1)	2.268
Entiteit West-Vlaanderen	3.134
Totaal	13.673

(1) Inclusief de 19 gemeenten van het Brusselse Hoofdstedelijk gewest

Rollend materieel (31.12.1993) :

	Totaal	%	Aantal	Soort
Eigen beheer	1.482	46,86 %	1.215	standaardautobussen
		6,63 %	172	Gelede bussen
		2,85 %	74	Stadsbussen
		0,04 %		Belbus
		0,77 %	20	Gelede trolleybussen
		2,04 %	53	Gelede trams
Exploitanten	838	8,48 %	220	PCC-trams
		31,28 %	811	Standaardautobussen
		0,54 %	14	Buurt- en midibussen
		0,27 %		Autocar
		0,19 %	5	Gelede bussen
		0,04 %	1	Belbus
Totaal	2.593	100,0 %	2.593	

Daarenboven (niet voor de exploitatie bestemd) nog 3 locomotieven, 2 spoorauto's, 7 motorrijtuigen voor reizigers, 4 motorrijtuigen voor de technische diensten, 22 aanhangrijtuigen en 19 verscheidene wagons, 237 andere voertuigen voor technische en administratieve diensten.

	Eigen beheer			Exploitanten	Totaal
	Bus	Tram	Trolleybus	Bus	Totaal
Antwerpen	417	166	0	215	798
Limburg	240	0	0	141	381
Oost-Vlaanderen	245	54	20	204	523
Vlaams-Brabant	322	0	0	142	464
West-Vlaanderen	238	53	0	136	427
Totaal	1.462	273	20	838	2.593

Diesel-autobussen	Eigen beheer			Exploitanten			Totaal
	Gelede bussen	Standaard +mide	Andere (1)	Gelede bussen	Standaard + midi	Andere (2)	
Antwerpen	54	362	1	0	215	0	632
Limburg	23	217	0	1	128	12	381
Oost-Vlaanderen	48	197	0	1	203	0	449
Vlaams-Brabant	42	280	0	3	139	0	464
West-Vlaanderen	5	232	1	0	136	0	374
Totaal	172	1.288	2	5	821	12	2.300

(1) = 1 VIP-bus, 1 belbus

(2) = 1 belbus, 4 buurtbussen en 7 snelbussen/autocars

Aantal afgelegde kilometer (1993)

	Eigen beheer			Exploitanten	Totaal
	Bus	Tram	Trolleybus	Bus	Totaal
Antwerpen	18.656.451	7.641.519	0	9.604.351	35.902.321
Limburg	10.271.229	0	0	8.804.447	19.075.676
Oost-Vlaanderen	12.937.270	2.148.713	689.706	8.725.142	24.500.831
Vlaams-Brabant	14.660.341	0	0	6.017.525	20.677.866
West-Vlaanderen	10.845.379	1.821.826	0	6.010.836	18.678.041
Totaal	67.370.670	11.612.058	689.706	39.162.301	118.834.735

Aantal vervoerde reizigers per vervoerbewijs (1993)

	Biljetten		Stads- voorstads- en Z- /Lijnkaarten		Abonnementen		Andere		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Ant.	8.014.401	9,80	26.954.122	32,96	20.862.988	25,51	21.896.620	26,77	4.060.481	4,96
Limb.	618.087	3,43	4.163.630	23,07	3.502.156	19,41	8.799.175	48,76	961.913	5,33
o-Vl.	4.067.703	8,08	12.947.133	25,72	13.498.031	26,82	17.580.267	34,93	2.236.284	4,45
Vl.-Br.	2.205.730	5,51	9.117.787	22,77	19.655.403	49,08	8.198.036	20,47	873.435	2,18
w-Vl.	2.159.868	7,48	9.965.067	34,52	6.118.844	21,20	7.618.670	26,39	3.005.662	10,41
Totaal	17.065.789	7,79	63.147.739	28,82	63.637.422	29,05	64.092.768	29,26	11.137.775	5,08

N.B. Er wordt geen verdeling meer gemaakt van de reizigers naar het gebruikte vervoermiddel.

Analyse ontvangsten en reizigers (1993)

	Ontvangsten	%	Reizigers	%
Biljetten	730.916.751	17,35 %	17.065.789	7,79 %
Kaarten	1.743.471.305	41,39 %	63.147.739	28,82 %
Abonnementen	1.492.324.566	35,43 %	127.730.190	58,30 %
Andere	245.701.541	5,84 %	11.137.775	5,09 %
Totaal	4.212.414.163	100,00 %	219.081.93	100,00 %

Personeel De Lijn (31.12.1993)

	Loontrekkenden	Bedienden	Totaal
Centrale Diensten	5	149	154
Centrale Studiediens	2	32	34
Bevordering Stedelijk Vervoer	0	8	8
Antwerpen	1.496	238	1.734
Limburg	422	75	497
Oost-Vlaanderen	833	153	986
Vlaams-Brabant	704	96	800
West-Vlaanderen	596	92	688
Totaal	4.058	843	4.901

Exploitanten (31.12.1993)

	Aantal exploitanten	Aantal personeelsleden
Antwerpen	18	409
Limburg	12	268
Oost-Vlaanderen	27	388
Vlaams Brabant	14	270
West-Vlaanderen	20	258
Totaal	91	1.593

BIJLAGE 3
De beheersovereenkomst
en het strategisch ondernemingsplan van „De Lijn”

De beheersovereenkomst en het strategisch ondernemingsplan van De Lijn

Zoals andere overheidsbedrijven in België (De Post, Belgacom, NMBS, TEC) heeft ook De Lijn als Vlaams overheidsbedrijf een beheersovereenkomst afgesloten met de Vlaamse regering. Deze overeenkomst bepaalt o.a. belangrijke volgende aspecten :

- de door de Maatschappij minimaal te verzekeren vervoerprestaties ;
- de structuur van de tarieven ;
- de wederzijdse rechten en verplichtingen van het bedrijf en de overheid ;
- de berekening en de verdeling over de exploitatie-entiteiten van de exploitatiedotaties en de kapitaalsubsidies voor investeringen van De Lijn ;
- het strategisch ondernemingsplan van De Lijn ;
- de duur van de overeenkomst.

Bovendien garandeert de beheersovereenkomst de nodige dotaties voor De Lijn.

De eerste beheersovereenkomsten hadden betrekking op 1993 en 1994, telkens met een looptijd van één jaar. Thans is een nieuwe overeenkomst in bespreking voor de periode 1995-1997.

Een belangrijke verplichting van deze overeenkomst is het strategisch ondernemingsplan van De Lijn dat in november 1993 definitief door de Raad van Bestuur werd goedgekeurd. Het strategisch ondernemingsplan heeft tot doel het vervoerbeleid van De Lijn weer te geven op langere termijn. Met andere woorden op welke wijze De Lijn – ambitieus en realistisch – haar inbreng wil doen in het mobiliteitsgebeuren van morgen.

Rekening houdend met een analyse van de markt, de marktevoluties en de verwachtingen voor de toekomst enerzijds, een doorlichting van het huidige bedrijf De Lijn met haar sterkten en zwakten, opportuniteiten en bedreigingen anderzijds, bepaalt het plan een aantal strategische opties en bekommernissen waaraan zij op termijn prioritair aandacht zal besteden.

Eerste en belangrijkste optie hierbij is de kwaliteitsverbetering van het aanbod. Dit lijkt misschien nogal evident, de realiteit is evenwel een stuk minder simpel. Onze bedoeling is ons aanbod beter te differentiëren om aldus beter in te spelen op de vervoervraag. Vlaanderen is wel dicht bevolkt maar het gemeenschappelijk vervoer in grootsteden zoals Antwerpen of Gent vergt nu eenmaal een andere aanpak dan in kleinere steden of op het platteland. Scholieren, bedienden of 60-plussers hebben elk eigen specifieke bestemmingen en vereisen ook andere kwaliteitsmerken. Zaterdag, zondag, avond of zelfs de doordeweekse daluren vragen om een andere aanpak dan de spitsuren.

Onze conclusie is, dat om de steden verkeersleefbaar te maken en te houden, bijzondere zorg dient te worden besteed aan de kwalitatieve en kwantitatieve herwaardering en uitbouw van het stedelijk en stadsgewestelijk vervoer in de grote steden Antwerpen en Gent en in de regionale steden Oostende, Brugge, Roeselare, Kortrijk, Sint-Niklaas, Aalst, Mechelen, Turnhout, Leuven, Hasselt en Genk. In en rond Brussel is een bijzondere aanpak vereist voor een verdere uitbouw van het voorstadsvervoer en, binnen dit Gewest, voor een betere integratie met de MIVB, de TEC en – in het kader van het geplande Gewestelijk Expressnet – ook met de spoorwegen.

De Lijn zal in de komende jaren bijgevolg relatief grotere aandacht en meer middelen besteden aan het stads- en voorstadsvervoer. In het kader van het – ook voor De Lijn beperkt – budget, komt dit neer op het inzetten van meer middelen op de plaatsen met de grootste verkeersmoeilijkheden en daar waar het grootste potentieel aanwezig is. Het weze duidelijk dat dit in geen geval een verwaarlozing van het streekvervoer tot gevolg zal hebben !

Andere, meer bedrijfsinterne opties zijn gericht op :

- het personeelslid en de interne organisatie ;
- het moderniseren en vernieuwen van de infrastructuur en het rollend materieel : hiervoor komt het Vlaamse Gewest grotendeels tussen ;
- de uitbouw van de nodige kennis, zowel wat betreft de markt en de omgeving als de beheers- en bedrijfsinformatie
- de uitbouw van het relationeel beleid van De Lijn.

Een belangrijke troef voor De Lijn is dat de Vlaamse regering er zich toe verbonden heeft de concurrentiepositie van het stads- en streekvervoer te versterken door een voldoende sturend beleid te volgen op het vlak van de ruimtelijke ordening, de auto-arme stadscentra, doorstromingsfaciliteiten en een aangepast parkeerbeleid.

- doorstroming is voor De Lijn van het allerhoogste belang teneinde aan de klant een betrouwbaarheid en stipt vervoer te kunnen aanbieden : betrouwbaarheid en stiptheid zijn immers doorslaggevend bij de keuze voor het openbaar vervoer ;
- pleidooi voor een vermindering van het aantal parkeerplaatsen in een streven naar auto-arme stadscentra, zo mogelijk ook door de promotie van Parkeer- & Reisvoorzieningen op plaatsen die over goed openbaar vervoer beschikken ;
- een voldoende sturend beleid op het vlak van de ruimtelijke ordening.

BIJLAGE 4

De Lijn :

Investeringsprogramma 1995 en toelichting

Investeringsprogramma 1995 – meerjarenplan.

Artikel 61 .01.

A. Contractuele verplichtingen.

Entiteit Antwerpen.

10051B	655/PMA	Lijn 3 - as Astrid/Sport - ondergrondse spooraanleg - verrekening 1 (open helling Sport).	5.000.000 N
10153	915 PMA	Waterdichting buizendaken - 10-jarige garantieverzekering - alimenten 1995.	3.209.387 vv
			8.209.387

Entiteit Vlaams Brabant.

60019		Inrichten fietsenstallingen entiteit Vlaams Brabant - bijkomend krediet ifv eindstaat.	11.120 vv
			11.120

Centrale Diensten.

00000		Contractuele verplichtingen - prognose 1995.	30.000.000 N
			30.000.000

Subtotaal item A : 38.220.507 .

B. Bijzondere onderhoudswerken en vernieuwings- of vervangingswerken ter verbetering en instandhouding van infrastructuur en materieel.

Entiteit Antwerpen.

10000		Elektrische en mechanische uitrusting.	30.000.000 N
10000		Ruwbouw en afwerking.	20.000.000 N
10125	BT 90	Bouwtechnische herstellingswerken premetrokunstwerken in exploitatie (globalisatie).	0 N
			50.000.000

Subtotaal item B : 50.000.000 N

C. Verbetering spoorlijnen.

Entiteit Antwerpen.

10139c		Versterken tractie zuidsector - fase 1/2 - indienststelling mobiel tractiestation - aanpassen bovenleiding (web).	1 .31 1.650 DVG
10139c		Versterken tractie zuidsector - fase 1/2 - indienststelling mobiel tractiestation - kabels (web).	869.176 DVG
10139c	BL 287/93	Versterken tractie zuidsector - fase 1/2 - indienststelling mobiel tractiestation - leveren kabels.	1.255.000 DVG
10139c	BL 288/93	Versterken tractie zuidsector - fase 1/2 - indienststelling mobiel tractiestation - plaatsen kabels.	3.471 .500 DVG
			6.907.326

Entiteit West-Vlaanderen.

90000	Vervangen draagarmen door gfk.	1 .500.000 N
		1.500.000

Subtotaal item C : 8.407.326.

D. Gebouwen, kunstwerken, nieuwe spoorlijnen.

Entiteit Antwerpen.

10020A	Spoorwerken lange Gasthuisstraat (aanpassing tgV trillingen).	5.500.000 N
10122	PAL Punt aan de lijn - aankoop gebouwen en gronden - afkorting 1995.	261.220.000 N
10122	PAL Punt aan de lijn - aankoop gebouwen en gronden - afkorting 1995 (3 op 4 jaar).	49.000.000 v
		315.720.000

Entiteit Oost-Vlaanderen.

20000	Deinze - oprichting stelplaats - aankoop grond.	1.000.000 N
20000	Verlenging tram 1 - Zwijnaarde - St.-Denijslaan-Kortrijksestwg - tractiestation (grond) (fyp '94).	3.440.000 N
20000	Verlenging tramlijn 1 Zwijnaarde - St.-Denijslaan - bovenleiding.	3.525.000 N
20000	Verlenging tramlijn 1 Zwijnaarde - St.-Denijslaan - kabels en leidingen.	5.000.000 N
20000	Verlenging tramlijn 1 Zwijnaarde - St.-Denijslaan - spoor- en wegenwerken.	30.930.565 N
20044	94/008 Verlenging tramlijn 1 Zwijnaarde - lot 2 - 2de fase - Zwijnaardsestwg. - bovenleiding.	8.940.305 DGG
		52.835.870

Entiteit Vlaams Brabant.

60000	Stelplaats Leerbeek - volledige renovatie stelplaats en oc incl. kantoorgebouw en install. en toestellen.	75.000.000 N
60016	Reorganisatie stelplaatsen en oc - Kessel-Lo - installaties en toestellen.	2.000.000 N
60016	Reorganisatie stelplaatsen en oc - Kessel-Lo - uitbreiding kantoorgebouwen.	4.500.000 N
		8 1.500.000

Entiteit Limburg.

80000	Reorganisatie werkhuis Hasselt - uitvoering.	70.000.000 N
		70.000.000

Entiteit West-Vlaanderen.

90000	Uitbreiding Adinkerke-de Panne (onteigeningen).	25.931 .500 N
90000	Uitbreiding Adinkerke-de Panne - verlenging tramtrace Adinkerke - fase 1/2.	120.000.000 N
90107A	Kortrijk - infrastructuurwerken voor eng-terminal.	1.238.010 vv
		147.169.510.

Subtotaal item D : 667.225.380 .

E. Doorstromingsmaatregelen, eigen beddingen.
EI. Verkeerslichtenbeïnvloeding.

Entiteit Oost-Vlaanderen.

20000	Griendenplein-Rabotstraat - overwegsignalisatie.	2.000.000 N
		2.000.000

Entiteit West-Vlaanderen.

90000	Beïnvloedingsapparatuur Kortrijk - autobussen.	800.000 N
900408	Doorsteeksignalisatie - kleine Dennen, militair hospitaal, Bredene koers, Knokke duinbergen, Fortstraat.	6.000.000 N
		6.800.000
	Subtotaal item EI :	8.800.000 .

E2. Eigen beddingen en herprofileringen.

Entiteit Antwerpen.

10000	Oost-West-as Antwerpen - eigen bedding Turnhoutsebaan.	120.000.000 N
		120.000.000

Entiteit Oost-Vlaanderen.

20006	Tram- busbaan Gent - Maria-Hendrikaplein - uitvoering.	71.496.998 DVG
20006	Tram- busbaan Gent - Maria-Hendrikaplein en wisselcomplex St.-Denijslaan - sporen en spoortoestellen.	42.502.850 DVG
20006A	Tram- busbaan Gent - Maria-Hendrikaplein - bovenleidingen -t signalisatie.	32.200.000 N
20037	Stadsontwikkeling Gent-zuid - tram- en busbanen Vlaanderenstraat, Frere Orbanlaan/Zuidparklaan en de Bruyckerdreef.	100.000.000 N
		246.199.848

Entiteit Limburg.

80000	Eigen busbaan Hasselt - fase 1/3 + gronden - (Kuringestwg - station).	40.000.000 N
		40.000.000
	Subtotaal item E2 :	406.199.848 .
	Subtotaal item E. :	414.999.848 .

F. Halte-accomodatie-busstations.

F . Halte-accomodatie.

Entiteit West-Vlaanderen.

90126	Halteaanpassing strandwijk Zeebrugge vervangt tramhalte Knokke - Krommedijk.	1.300.000 N
		1.300.000
	Subtotaal item F1 :	1.300.000 '.

F2. Autobusstations.

Entiteit Antwerpen.

10016	Autobusstation Heist-op-den-Berg.	4.300.000 N
		4.300.000

Entiteit Oost-Vlaanderen.

20002	Autobusstation Aalst - pilootstation - realisatie (deel t.l.v. vvm).	10.232.176 VGG
		10.232.176

Entiteit Vlaams Brabant.

60000	Autobusstation Leuven - afbraakwerken bestaande overkappingen.	1.000.000 N
		1.000.000

Entiteit West-Vlaanderen.

90030	Autobusstation Kortrijk (kon. Boudewijnstichting).	22.800.000 N
90113	Autobusstation Ieper - studieopdracht - fase 2/2 autobusstation.	900.000 N
		23.700.000

Subtotaal item F2 :	39.232.176 .
Subtotaal item F. :	40.532.176 ,

G. Bedrijfszekerheid, comfort en integratie.

Entiteit Oost-Vlaanderen.

20000	Heftoestel voor gelede trams.	8.000.000 N
		8.000.000

Centrale Diensten.

00000	Verkoopsautomaten voor vervoerbewijzen.	75.000.000 N
		75.000.000

Subtotaal item G :	83.000.000 .
--------------------	--------------

H. Informatie aan de reizigers, informatica.

H1. informatica.

Centrale Diensten.

00000	Hard- en software ter optimalisatie van het databeheer en de exploitatie.	9.600.000 N
00000	Upgrade as/400 Gentbrugge.	13.000.000 N
00053J	Automatiseren centrale studiedienst - vervangen telefooncentrale.	595.452 vv
		23.195.452

Subtotaal item H1 :	23.195.452 .
---------------------	--------------

H2. Informatie aan de reizigers.

Entiteit West-Vlaanderen.

90077	Halteaankondiging in tram.	3.500.000 N
		3.500.000

Subtotaal item H2 :	3.500.000 *
Subtotaal item H. :	26.695.452 .

I. Diverse.

Centrale Diensten.

00000	Diverse.	1.750.000 N
		1.750.000
Subtotaal item I :		1.750.000 .

J. Rollend materieel.

Entiteit Antwerpen.

10000	Toekomstgerichte lage-vloer sneltrams 1995 - Antwerpen.	550.000.000 N
		550.000.000

Entiteit Oost-Vlaanderen.

20000	Toekomstgerichte lage-vloer sneltrams 1995 - Gent.	250.000.000 N
		250.000.000

Entiteit West-Vlaanderen.

90000 90092A	Interieurvernieuwing 6 trams. Aankoop van 6 bijkomende tussenkasten met lage vloer voor de kusttram.	1.560.000 N
		87.420.000 DVG
		88.980.000

Subtotaal item J : 888.980.000 .

Totaal artikel 61 .OI : 2.219.810.689 .

Artikel 81.28.

A. Contractuele verplichtingen.

Entiteit Antwerpen.

10000		De Baecker / belgische staat - verhoging intresten t/m 30.1 1.92.	3.895 vv
10000		De Baecker / belgische staat - verhoging intresten t/m 31 .10.92.	4.024 vv
10000		Huur van gronden t.h.v. de Stenenbrug langsheen de ring.	1.079.700 vv
10000		Plaatsen voedingen elektrische compressoren en lasgroepen. toewijzingsvoorstel alg. kosten.	59.225 vv
10000	129/PMA	Station Diamant - verbindingstrappen centr. stat. - controleverzekering premie 1 0-jarige aansprak.	87.897 vv
10000		Vonnis rechtbank 1 ste aanleg Antwerpen 30.10.88 - teruggave ingehouden matiging op ereloon.	1.073.095 vv
10011		Autobusstation Geel - aankoop perceel grond (wachten info aankoopcomite).	2.450.000 vv
10087	BT 21/3	Viaduct Italielei - periodiek onderhoud - herstelling wegdek (bijkomend krediet).	793.594 vv
10154		Vak Groenpl - Lo - wegname meetpunten in de zone Vlasmarkt, Reyndersstr en Groenpl.	1.309.601 vv
			6.861.031

Centrale Diensten.

00000		Contractuele verplichtingen - saldo van 30 mio bef.	23.138.969 N
			23.138.969

Subtotaal item A : 30.000.000 .

Totaal artikel 81.28 : 30.000.000 .

Artikel 81.30.**A. Contractuele verplichtingen.****Centrale Diensten.**

00000

Verwijlntresten op niet betaalde facturen.**100.000 N****100.000****Subtotaal item A : 100.000 .****Totaal artikel 81 -30 : 100.000 .**

Investeringsprogramma - legende.

V	vastgelegd krediet.
v v	voor vastlegging ingediend bij Hogere Overheid.
DGG	definitief ontwerp goedgekeurd, terug bij VVM voor gevolg (prijsvraag).
DVG	definitief ontwerp voor goedkeuring ingediend bij Hogere Overheid.
VGG	voorontwerp goedgekeurd, terug bij VVM voor gevolg (definitief ontwerp).
VVG	voorontwerp voor goedkeuring ingediend bij Hogere Overheid.*
N	nieuw dossier, nog in te dienen bij Hogere Overheid.
*	prioritair dossier in huidig budgetjaar (' na dossiernummer).
web	werken in eigen beheer, leveren stockmaterialen.

Fysisch programma 1995 - ontwerp.

ARTIKEL	ITEM	NIEUW	GOEDKEURING voor	VASTLEGGING voor	VASTGELEGD	TOTAAL	BUDGET
6101	A	35.000.000	0	3.220.507	0	38.220.507	
6101	B	50.000.000	0	0	0	50.000.000	
6101	C	1.500.000	6.907.326	0	0	8.407.326	
6101	D	608.047.065	8.940.305	1.238.010	49 .000.000	667.225.380	
6101	E	30 1 .000 .000	113.999.848	0	0	414.999.848	
6101	F	30.300.000	10.232.176	0	0	40.532.176	
6101	G	83.000.000	0	0	0	83 .000.000	
6101	H	26.100.000	0	595.452	0	26.695.452	
6101		1.750.000	0	0	0	1.750.000	
6101	J	801.560.000	87.420.000	0	0	888.980.000	
6101		1.938.257.065	227.499.655	5.053.969	49 .000 .000	2.219.810.689	2.044.900.000
8128	A	23.138.969	0	6.861.031	0	30.000.000	50.000 .000
8130	A	100.000	0	0	0	100.000	0
Totaal		1.961.496.034	227.499.655	11.9 15.000	49.000.000	2.249.910.689	2.094.900.000
procent		93,60 %	10,90 %	0,60 %	2,30 %	107,40 %	100,00 %

Fysisch programma 1995 - ontwerp.

ARTIKEL	ITEM	ANTWERPEN	OOST-VLAANDEREN	VLAAMS BRABANT	LIMBURG	WEST-VLAANDEREN	CENTRALE	DIENTEN	VVM	BUDGET
6101	A	8.209.387	0	11.120	0	0	0	30.000.000	38.220.507	0
6101	B	50.000.000	0	0	0	0	0	0	50.000.000	0
6101	C	6.907.326	0	0	0	1.500.000	0	0	8.407.326	0
6101	D	3 15.720.000	52.835.870	8 1.500.000	70.000.000	147.169.510	0	0	667.225.380	0
6101	E	120.000.000	248.199.848	0	40.000.000	6.800.000	0	0	414.999.848	0
6101	F	4.300.000	10.232.176	1.000.000	0	25.000.000	0	0	40.532.176	0
6101	G	0	8.000.000	0	0	0	75.000.000	0	83.000.000	0
6101	H	0	0	0	0	3.500.000	23.195.452	0	26.695.452	0
6101		0	0	0	0	0	1.750.000	0	1.750.000	0
6101		550.000.000	250.000.000	0	0	88.980.000	0	0	888.980.000	0
6101		1.055.136.713	569.267.894	82.511.120	110.000.000	272.949.510	129.945.452	0	2.219.810.689	2.044.900.000
8128	A	6.861.031	0	0	0	0	23.138.969	0	30.000.000	50.000.000
8130	A	0	0	0	0	0	100.000	0	100.000	0
Totaal		1.061.997.744	569.267.894	82.511.120	110.000.000	272.949.510	153.184.421	0	2.249.910.689	2.094.900.000
procent		50,70 %	27,20 %	3,90 %	5,30 %	13,00 %	7,30 %		107,40 %	100,00 %

Bijlage aan het investeringsprogramma 1995

Noodzaak en of algemeen kader waarin de voorgestelde investeringsdossiers zich situeren

1. Premetro

Teneinde enerzijds de bestaande premetro-infrastructuur te Antwerpen op peil te houden en anderzijds de veiligheid van de gebruikers en het personeel te waarborgen moeten jaarlijks een aantal bijzondere onderhoudswerken en vernieuwings- of vervangingswerken zowel aan de ruwbouw en afwerking van de stations en kokers als aan de elektrische en mechanische uitrusting ervan gebeuren.

Deze investeringen werden alle gerangschikt onder het item B van van het fysisch programma en worden in hun totaliteit geraamd op ca. 50 mio BeF.

2. Versterken tractie zuidsector te Antwerpen

In het investeringsprogramma 1994 werd voorzien in de aankoop van een mobiel tractiestation ter ondersteuning van de tractie in de zuidsector van Antwerpen. De mobiliteit hiervan laat toe het tractiestation ingeval van ernstige incidenten in één van de andere tractiesectoren op korte termijn de nodige maatregelen te treffen om de exploitatie te blijven verzekeren.

Teneinde een versnelde degradatie tengevolge van de atmosferische omstandigheden van dit tractiestation te voorkomen - dit in de periodes dat het niet als "noodhulp" wordt ingezet - moet het in dienst gesteld worden. Gelijktijdig hiermee wordt voorzien in de aanvulling van de tractiebehoeften en wordt de bedrijfszekerheid verhoogd.

De investeringskosten hiervoor werden geraamd op ca. 7 mio BeF en werden opgenomen onder het item C.

3. Spoorwerken Lange Gasthuisstraat

In de loop van 1992 en '93 werden te Antwerpen belangrijke herprofielingswerken uitgevoerd die kaderen in de verbetering van de doorstroming van het tramverkeer (cfr. St.-Jorispoortstraat, Lange Gasthuisstraat, Huidevettersstraat, St.-Katelijnevest, Schoenmarkt, Groenplaats, ...).

in de Lange Gasthuisstraat stelt zich sedertdien een bijzonder probleem met betrekking tot vastgestelde trillingen in een belangrijk historisch pand. Teneinde schade aan dit pand te voorkomen moeten aanvullende werken worden uitgevoerd.

De investeringskosten hiervoor werden geraamd op ca. 5,5 mio BeF en werden opgenomen onder het item C.

4. Project Punt aan de Lijn

In uitvoering van de eerdere beslissingen met betrekking tot de realisatie van het project Punt aan de Lijn wordt in het fysisch programma onder het item C een totaal budget van 31022 mio BeF ingeschreven.

5. Verlenging tramlijn 1 naar Zwijnaarde

De verlenging van de tramlijn 1 vanaf het station Gent-St.-Pieters naar Zwijnaarde wordt uitgevoerd in verschillende deelfasen die gespreid zijn over meerdere jaren. Zoals bekend nadert de tramtunnel de voltooiingsfase en in het fysisch programma 1994 werd reeds voorzien in de realisatie van het Lot 2 - 2de fase, omvattende de realisatie van tram- en busbaan op de Zwijnaardsesteenweg.

Voor 1995 wordt enerzijds voorzien in de aanleg van de vrije tram- en busbaan op de Sint-Denijslaan - waarbij de aansluiting met de reeds in aanbouw zijnde spoorinfrastructuur in de tramtunnel wordt verzekerd. De globale investeringskosten hiervan, met inbegrip van de aankoop van de grond noodzakelijk voor de bouw van een tractiestation en waarvan de realisatie in 1996 wordt voorzien, worden geraamd op ca. 51,8 mio en werden opgenomen onder het item D.

Anderzijds wordt voor 1995 eveneens voorzien in de heraanleg van het Kon. Maria-Hendrikaplein. In dit dossier wordt, naast het verzekeren van de aansluiting van het bestaande tramnet op de tramtunnel, voorzien in de heraanleg van het autobusstation op dit plein en worden vrije tram- en busbanen op dit plein voorzien waarbij een globale verbetering van de verkeerscirculatie in het algemeen en de verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer in het bijzonder, wordt beoogd.

Deze investeringen werden globaal geraamd op ca. 146,2 mio BeF en werden opgenomen onder het item E2.

6. Stelplaatsen Brabant (Leerbeek en Kessel-Lo)

Gespreid over het meerjarenprogramma wordt voorzien in een globale reorganisatie van de werkhuis- en onderhoudscentra tezamen met de stelplaatsen. De noodzaak hiertoe vloeit voort uit een aantal factoren zoals :

- inplanting van de bestaande installaties (tengevolge van de uitbreiding van de woongebieden zijn deze installaties als het ware verstikt zodat uitbreiding of functionele aanpassing ervan onmogelijk is);
- schaalvergroting (tengevolge van het doorvoeren van een schaalvergroting op het vlak van werkhuizen, steiplaatsen en onderhoudscentra worden een groot aantal kostenbesparende factoren geboden);
- integratie (tengevolge van de integratie van de stedelijke vervoersmaatschappijen en het Vlaams gedeelte van de voormalige NMVB in de VVM is de inplanting van bepaalde onderhouds- en stelplaats-infrastructuren, uit hoofde van een bedrijfseconomische uitbating, minder gunstig geworden. Een hergroepering van deze functies moet leiden tot een meer economische uitbating).

Kaderend in deze globale problematiek wordt voorzien in de herinrichting van de stelplaats van Leerbeek waarbij deze stelplaats zal worden opgewaardeerd tot een onderhoudscentrum. Voor de stelplaats en onderhoudscentrum te Kessel-Lo wordt naast een uitbreiding van de bestaande kantoorgebouwen eveneens voorzien in noodzakelijke uitbreidingen van de installaties en toestellen.

De investeringskosten voor de globaliteit van voormelde werken werden geraamd op ca. **81,5** mio BeF en werden opgenomen onder het item D.

7. Verlenging kusttramlijn De Panne-Adinkerke

Na de voorbereidende MER-studies zijn momenteel de onderhandelingen inzake dit dossier zover gevorderd dat op korte termijn kan worden overgegaan tot de verwerving van de noodzakelijke terreinen (onteigening).

De werken met betrekking tot de elektrificatie van de lijn 73 van de NMBS zijn momenteel in uitvoering en er mag verwacht worden dat hierdoor vanaf juni 1996 een verbeterde dienstregeling met verkorte reistijden naar De Panne (Adinkerke) kan worden aangeboden waardoor nog meer reizigers zullen worden aangetrokken naar de westkust.

Vanuit de VVM dient hierop ingespeeld te worden. De huidige pendelbusverbinding tussen het station van De Panne (Adinkerke) en het centrum heeft op toeristische topdagen een reistijd van ca. 75 min. op een afstand van 3 km. Deze toestand kan enkel nog verergeren wanneer de snelweg A1 tot Bray-Dunes volledig zal afgewerkt zijn. Het is bijgevolg een noodzaak om zodra mogelijk hier tot realisatie van een degelijke tramverbinding over te gaan.

De investeringskosten voor onteigeningen en aanleg van de 1 ste fase werden geraamd op ca. 146 mio BeF en werden opgenomen onder het item D.

8. Reorganisatie werkhuis Hasselt

In functie van de verbetering van de werkomstandigheden van het personeel, rationeler gebruik te maken van de beschikbare ruimten en de onderhoudsaccommodatie te verruimen werd reeds eerder goedkeuring gehecht aan de toewijzing van de studieopdracht.

De geplande verbouwingen omvatten hoofdzakelijk : de verdere vernieuwing van het dak, de bouw en inrichting van een wasplaats voor het personeel, het aanpassen van de schouwputten aan de nieuwe autobustypes, de inrichting van een overdekte ruimte voor dagelijks onderhoud van de autobussen, de uitbreiding van het magazijn, de gedeeltelijke vernieuwing van de verwarmings- en verlichtingsinstallatie en de aanpassingen in functie van de milieuwetgeving.

In dit verband wordt eveneens verwezen naar het globale reorganisatieplan van de werkhuis- en onderhoudscentra tezamen met de stelplaatsen waarvan sprake onder sub punt 6 hiervoor.

De investeringskosten werden geraamd op 70 mio BeF en werden opgenomen onder het item D.

9. Doorsteeksignalisatie kusttramlijn

In functie van een verbeterde doorstroming van de kusttramlijn wordt voorzien in een verkeerslichtenbeïnvloeding ter plaatse van de doorsteken - Kleine Dennen, Militair Hospitaal, Bredene Koers, Knokke-Duinbergen en Fortstraat.

De investeringskosten hiervoor werden geraamd op ca. 6 mio BeF en werden opgenomen onder het item E1.

10. Oost-west as Antwerpen

In het kader van het Globaal Structuurplan van Antwerpen wenst men een aanvang te nemen met de praktische realisatie van de oost-west-as tussen de Leien en de Krijgsbaan (Gemeentestraat, Carnotstraat en Turnhoutsebaan).

Fundamenteel wordt hierbij, voor wat het verkeer betreft, geopteerd voor het verlenen van voorrang aan het openbaar vervoer en de zwakke weggebruikers waarbij het autoverkeer beperkt blijft tot bestemmingsverkeer en een wijkverdeelfunctie. Deze bovengrondse heraanleg kan onafhankelijk gebeuren van een eventuele latere ingebruikname van de premetrotunnels die, als snelle toevoerlijnen vanuit de periferie, moeten kunnen ingepast worden in het plan.

Na de voorstudie van het project worden achtereenvolgens een gericht vooronderzoek - met ruime informatie-inwinning en -inventarisatie - uitgevoerd, een algemeen concept ontwikkeld en tenslotte een stedenbouwkundig ontwerp opgesteld. Op basis van de resultaten van de voorstudie kan het ontwerp van de herprofilering opgemaakt worden. Hierin zijn de wegvakken Carnotstraat-Turnhoutsebaan tot aan de Stenenbrug (district Borgerhout) en verder tot aan de Krijgsbaan (gemeente Wijnegem) opgenomen.

De globale studie en uitvoering gebeurt in samenwerking tussen het Vlaamse Gewest, de stad Antwerpen en de VVM. Voor 1995 wordt de realisatie van de 1 ste fase van dit project vooropgesteld (Carnotstraat-Turnhoutsebaan).

De investeringskosten voor het aandeel van de VVM hierin werden geraamd op ca. 120 mio BeF en werden opgenomen onder het item E2.

II. Stadsontwikkelingsproject Gent-zuid

Zoals bekend kader? het stadsontwikkelingsproject Gent-zuid in een totaalproject waarin naast de VVM eveneens de stad Gent en Openbare Werken participeren. Vanuit de VVM wordt hier vooral een verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer beoogd met in tweede orde een aanzet tot een P&R-systeem.

Eerder werden in het kader van dit project reeds de noodzakelijke investeringen voorzien voor de realisatie van de toegangstunnel tot de ondergrondse parking onder het Woodrow Wilsonplein, de ondergrondse infrastructuurwerken (tractiestation, verbindingstunnel en dienstlokale) evenals de aanleg van de tram en busbanen op het Graaf van Vlaanderenplein.

Voor 1995 wordt voorzien in de aanleg van de tram- en busbanen op in de Vlaanderenstraat, de Frère Orbanlaan/Zuidparklaan en de Bruyckerdreef. Dit dossier vormt als dusdanig de afsluitingsfase van de infrastructuurwerken. In hoofdzaak resten dan nog slechts de uitrusting van het tractiestation en de inrichting van de dienstlokale.

De huidige investeringskosten voor de aanleg van de tram- en busbanen werden geraamd op ca. 100 mio BeF en werden opgenomen onder het item E2.

12. Eigen busbaan Hasselt

In het kader van een globale verkeersherstructurering te Hasselt werd eerder in opdracht van de stad een stuurgroep "Hasselt Levendig Stadscentrum" opgericht en waarbij de VVM

eveneens werd betrokken. Naar aanleiding van de resultaten van de uitgevoerde studies werd een grootschalig project vooropgesteld waarbij - in samenwerking tussen het Vlaamse Gewest (Openbare Werken), de stad Hasselt, de VVM en de NMBS - ingrijpende maatregelen worden voorgesteld voor het verkeersarm maken van de Kleine Ring en een verbeterde doorstroming op de Grote Ring. Gelijktijdig hiermee wordt ten behoeve van de VVM voorzien in de aanleg van vrije busbanen, de herinrichting van het autobusstation op het stationsplein en wordt tevens in de realisatie van een aantal coördinatiepunten voor het openbaar.

Het geheel van de realisatie zal worden gespreid over 3 jaar een in een eerste fase wordt voorzien in de aanleg van de vrije busbaan tussen de Kuringesteenweg en het station.

De investeringskosten hiervoor werden geraamd op ca. 40 mio BeF en werden opgenomen onder het item E2.

13. Autobusstations

Het investeringsprogramma voor de vernieuwing en aanpassing van de bestaande autobusstations wordt verdergezet. In het kader hiervan wordt voor het jaar 1995 voorzien in de herinrichting van de autobusstations te Aalst (pilootstation), Heist-op-den-Berg en Kortrijk.

In voorbereiding van de toekomstige herinrichting van het autobusstation te Leuven wordt uit veiligheidsoverwegingen nu reeds voorzien in de afbraak van de bestaande overkappingen. Voor Ieper wordt de studie van de 2de fase voorzien.

De totale investeringskosten van voormelde werken werden geraamd op ca. 39,2 mio BeF en werden opgenomen onder het item F2.

14. Heftoestel voor gelede trams

Ten behoeve van de entiteit Oost-Vlaanderen wordt voorzien in de levering en installatie van een heftoestel voor gelede trams.

De investeringskosten hiervoor werden geraamd op ca. 8 mio BeF en werden opgenomen onder het item G.

15. Verkoopsautomaten voor vervoerbewijzen

In samenwerking met de NMBS wordt voorzien in de installatie van verkoopsautomaten voor vervoerbewijzen. Met de betreffende automaten zullen de reizigers zowel vervoerbewijzen van de NMBS als van de VVM kunnen aanschaffen. De automaten zullen deels in de NMBS-stations en deels (30-tal) in de infrastructuur van de VVM worden ondergebracht (o.a. PM-stations).

Met deze automaten wordt voor de VVM een stijging van de voorverkoop van de reisbiljetten beoogd waardoor enerzijds de halteringstijden van de voertuigen zullen worden bekort en anderzijds de geldontvangsten van de chauffeurs gereduceerd worden hetgeen een verhoging van de veiligheid met zich brengt.

De investeringskosten hiervoor werden geraamd op ca. 75 mio BeF en werden opgenomen onder het item G.

16. Informatica

Als afsluitingsfase van de informatisering van de VVM, dat vervat werd in programma gespreid over een periode van 3 jaar, moet nog voorzien worden in de aankoop van een laatste serie PC's en randapparatuur en wordt tevens voorzien in een upgrade van de AS/400 te Gentbrugge.

De investeringskosten hiervoor werden geraamd op ca. **23,2** mio BeF en werden opgenomen onder het item **HI**.

17. Toekomstgerichte lage-vloer sneltrams

In uitvoering van de beslissing van de raad van bestuur wordt voorzien in de aankoop van toekomstgerichte lage-vloer sneltrams bestemd voor de entiteiten Antwerpen en Oost-Vlaanderen.

De totale investeringsuitgave wordt begroot op 3.000 mio BeF en wordt gespreid over 4 jaar.

De **1^{ste}** fase van dit programma wordt in het fysisch programma 1995 opgenomen en omvat een totale uitgave van 800 mio BeF.

18. Tussenkasten met lage vloer voor de kusttrams

In uitvoering van de beslissing van de raad van bestuur wordt voorzien in de aankoop van 6 tussenkasten met lage vloer bestemd voor de entiteit West-Vlaanderen.

De totale investeringsuitgave hiervan wordt begroot op ca. 87,4 mio BeF en werd opgenomen onder het item J.