

VLAAMSE RAAD

ZITTING 1990-1991

21 NOVEMBER 1990

ONTWERP VAN DECREET

**houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap
voor het begrotingsjaar 1991**

VERSLAG

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

Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer J. De Seranno.

Vaste leden : de heren J. Ansoms, G. Cardoen, J. De Seranno,
M. Desutter, M. Didden, T. Van Parys ;
de heren W. Content, V. Peuskens, A. Schellens, M. Schoeters ;
de heren E. Beysen, H. De Croo, J. Vandermarliere ;
de heren H. Candries, P. Van Grembergen.

Plaatsvervangers :

de heren F. Aerts, P. Dumez, C. Marchand, mevrouw L. Nelis-
Van Liedekerke, de heer M. Olivier, mevrouw M. Tyberghien-Van-
denbussche ;
de heren M. Bartholomeeussen, A. Beckers, M. Gesquiere, R.
Van Steenkiste ;
de heren Jozef Bosmans, D. Van Mechelen, F. Vermeiren ;
mevrouw F. Brepoels, de heer E. Van Vaerenbergh.

Zie :

8 (1989-1990)

- Nr. 1 : Ontwerp van decreet + Bijlagen
- Nrs. 2 en 3 : Amendementen
- Nr. 4-A : Verslag namens de Commissie voor Buitenlandse en
Externe Aangelegenheden

- Nr. 4-B : Verslag namens de Commissie voor Cultuur
- Nr. 4-C : Verslag namens de Commissie voor de Media
- Nr. 4-D : Verslag namens de Commissie voor Onderwijs en Vorming
- Nr. 4-E : Verslag namens de Commissie voor Welzijn en Gezondheid
- Nr. 4-F : Verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden en Openbaar Ambt
- Nr. 4-G : Verslag namens de Commissie voor Economie, Energie en Tewerkstelling
- Nr. 4-H : Verslag namens de Commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting
- Nr. 4-1 : Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud

6 (1989-1990)

- Nr. 1 : Toelichtingen

INHOUD

	Blz.
A. ALGEMENE BESPREKING	
1. Inleidende uiteenzetting van de Gemeenschapsminister bij de begroting 1991	4
2. Bespreking	19
2.1. Algemeen	19
2.2. Bespreking per programma	25
2.2.1. Programma 81 : Waterwegen en binnenvaart	25
2.2.2. Programma 82 : Havens, Loodswezen en Zeescheepvaart	33
2.2.3. Programma 83 : Zee- en rivierwaterkering en -beheersing	51
2.2.4. Programma 84 : Wegen	59
2.2.5. Programma 85 : Gemeenschappelijk Vervoer	80
2.2.6. Programma 86 : Regionale Luchthavens en Vliegvelden	86
2.2.7. Programma 87 : Gebouwen	90
B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING	92
C. STEMMINGEN	92
Bijlagen	95

A. ALGEMENE BESPREKING

1. INLEIDENDE TOELICHTING DOOR DE HEER J. SAUWENS, GEMEENSCHAPSMINISTER VAN OPENBARE WERKEN EN VERKEER BIJ DE BEGROTING 1991.

De Gemeenschapsminister geeft vooreerst een algemene toelichting over de begroting.

De beleidskredieten (niet-gesplitste + vastleggingskredieten) die voor 1991 werden ingeschreven in de programma's 81 tot en met 88 bedragen 36.962,6 miljoen frank.

De onderverdeling hiervan ziet er uit als volgt :

(in miljoen frank)			
Programma's	Niet-gesplitste kredieten	Vast-leggingskredieten	Totalen
81 Waterwegen en binnenvaart	1.114,1	1.745,0	2.859,1
82 Havens, Loodswezen en Zeescheepvaart	3.945,4	6.930,3	10.875,7
83 Waterbeheersing	317,3	1.420,0	1.737,3
84 Wegen	269,0	10.185,8	10.454,8
85 Vervoer	7.889,3	2.389,6	10.278,9
86 Regionale luchthavens	79,4	195,5	274,9
87 Gebouwen	0,0	106,2	106,2
88 Algemeen	270,7	105,0	375,7
Totaal			36.962,6

Van deze 36,9 miljard frank behoort zowat 20 miljard frank of 54 % tot het Investeringsprogramma. De onderverdeling hiervan per beleidsprogramma geeft volgend resultaat :

(in miljoen frank)			
Programma's	Niet-gesplitste kredieten	Vast-leggingskredieten	Totalen
81 Waterwegen en binnenvaart	7,0	1.745,0	1.752,0
82 Havens, Loodswezen en Zeescheepvaart	85,5	6.930,3	7.015,8
83 Waterbeheersing	3,0	1.420,0	1.423,0
84 Wegen	124,1	6.960,4	7.084,5
85 Vervoer	0,0	2.385,9	2.385,9
86 Regionale luchthavens	1,2	195,5	196,7
87 Gebouwen	0,0	106,2	106,2
88 Algemeen	99,3	4,0	103,3
Totaal			20.067,4

In totaal 16.895,2 miljoen frank kredieten behoren niet tot het Investeringsprogramma. Inzonderheid gaat het hier om de toelagen aan de vervoermaatschappij (7.866,8 miljoen frank), de onderhoudskredieten (5.893,3 miljoen frank) en de wedden en werkingskosten voor het personeel van het Loodswezen (1.790 miljoen frank). Van de kredieten die niet behoren tot het Investeringsprogramma kan volgende uitsplitsing worden gemaakt :

(in miljoen frank)

Programma's	Niet- gesplitste kredieten	Vast- leggings- kredieten	Totalen
81 Waterwegen en binnenvaart	1.107,1	—	1.107,1
82 Havens, Loodswezen en Zeescheepvaart	3.859,9	—	3.859,9
83 Waterbeheersing	314,3	—	314,3
84 Wegen	144,9	3.225,4	3.370,3
85 Vervoer	7.889,3	3,7	7.893,0
86 Regionale luchthavens	78,2	—	78,2
87 Gebouwen	0,0	—	0,0
88 Algemeen	171,4	101,0	272,4
Totaal			16.895,2

Vervolgens licht de Gemeenschapsminister de begroting per beleidsprogramma toe.

A. Programma 81 : Waterwegen en Binnenvaart.

Het programma voor de komende jaren is volledig conform met de de krachtlijnen, zoals die werden uiteengezet in de toelichting bij de begroting.

1. Zo wordt prioriteit verleend aan de afwerking van de modernisering van het Albertkanaal op 9.000 ton. Voor 1991 wordt een krediet van 380 miljoen frank ingeschreven dat in hoofdzaak moet toelaten de verbredingswerken voort te zetten, de aansluiting van het kanaal op de haven van Antwerpen ter hoogte van het Straatsburgdok-Amerikadok te verruimen en de bouwvallige brug van Genk-Sledderlo te vernieuwen.

In de daaropvolgende jaren wordt deze inspanning voortgezet met het herbouwen van de bruggen over het kanaal en de verruiming van de flessenhalzen onder deze bruggen. Het betreft hier in hoofdzaak een aantal bruggen in het vak opwaarts Genk en afwaarts Wijnegem.

2. Ook de modernisering van het kanaal Brussel-Rupel wordt intensief voortgezet, gezien de beslissing van de Vlaamse Executieve ter zake. Voor 1991 wordt hieraan 380 miljoen frank besteed, een bedrag dat geleidelijk aan wordt opgetrokken tot 700 miljoen frank in 1993. Dit krediet is bestemd voor de aansluitingen van de sluis van Hingene op de Schelde en op het bestaande kanaal naar Brussel.

Zo de financiële inspanning wordt doorgetrokken na 1993, zal de sluis te Hingene omstreeks 1994 in dienst kunnen zijn. Op dat ogenblik zal eindelijk de versleten sluis te Wintam buiten gebruik kunnen gesteld worden.

3. Een andere hoofdvaarweg is de scheepvaartas tussen het Gentse en Frankrijk.

De Bovenschelde is volledig bevaarbaar gemaakt voor schepen tot 1.350 ton.

Ook de andere vaarweg nl. de Leie, moet tot 1.350 ton verruimd worden. Het Afleidingskanaal der Leie, vak Deinze-Schipdonk, dat hierop aansluit, is reeds op 1.350 ton gebracht. Enkel het knelpunt ter hoogte van de spoorwegbrug te Landegem in de lijn Oostende-Brussel, moet nog weggevoerd worden.

De inspanning op de Leie zelf spitst zich voor 1991 toe op het uitvoeren van het verdrag met Frankrijk voor de **Grensleie**, nl. 70 miljoen frank voor de doortocht van Wervik. In de daaropvolgende jaren worden deze werken voortgezet. De voltooiing wordt voorzien voor 1994.

Vanaf 1991 zal ook een begin gemaakt worden van het opruimen van het knelpunt Kortrijk op de Leie. Voor 1991 wordt een krediet van 35 miljoen frank voorzien voor de brug over de oude Leie-Kasteelkaai-Reepkaai. In de daaropvolgende jaren worden de eerste grote werken aan de rivier zelf gepland. Deze werken worden op zulkdanige wijze uitgevoerd dat zo spoedig mogelijk reeds, mits een aantal beperkingen weliswaar, de scheepvaart op 600 ton mogelijk wordt, mede door elektronische hulpmiddelen.

In de binnenstad van Gent wordt het renovatieprogramma van de oude bruggen versneld verdergezet samen met **in**-standhoudingswerken die nodig zijn om de toervaart in de binnenstad mogelijk te maken. Daarbij wordt in overleg met het stadsbestuur de studie verdergezet voor het opnieuw openleggen van de historische samenvloeiing van de Leie en de Schelde ter hoogte van de Reep.

4. Een bedrag van 40 miljoen frank wordt voorzien voor het bouwen van los- en laadinrichtingen op die plaatsen waar daarvoor door een derde instantie een financiële bijdrage van minstens 20 % wordt geleverd.

5. Voor het vervolledigen van het jaagpadennet en recreatieve infrastructuur wordt een krediet van 50 miljoen frank ingeschreven. Voorrang zal worden verleend aan die projecten waarvoor EFRO-steun van 50 % kan worden verkregen vanwege de Europese gemeenschap.

6. Een bedrag van 60 miljoen frank wordt voorzien voor de vervanging van kunstwerken waarvoor de noodzaak zich in de loop van het jaar kan opdringen.

Een krediet van 125 miljoen frank werd ingeschreven voor het buitengewoon onderhoud van de elektromechanische uitrustingen van sluizen en kunstwerken.

Deze werken moeten kaderen in een uitgebreid **moderniserings**programma waarbij maximaal gebruik dient gemaakt van de elektronische hulpmiddelen bij de exploitatie van ons waterwegennet. Dit houdt onder meer in de automatisatie van de bediening van een aantal kunstwerken met een gecentraliseerde controle.

Voor buitengewone onderhoudswerken en het herstellen van schade veroorzaakt door overstromingen en stormen wordt een krediet van 450 miljoen frank voorbehouden. Van dit krediet wordt 140 miljoen frank bestemd voor de buitengewone onderhoudswerken op de kanalen beheerd door de Dienst voor de Scheepvaart en 60 miljoen frank voor het kanaal Brussel-Rupel dat momenteel nog door de NV **Zeekanaal** wordt beheerd.

Deze gelden zijn essentieel voor het operationeel houden van de bestaande infrastructuur en uit dien hoofde dan ook van eerste prioriteit.

De aankoop van gronden nodig om deze programma's te realiseren, is vervat in de kredieten voorzien op elk artikel. In hoofdzaak worden deze uitgaven aangerekend op **basis**allocatie 73.03. De voor 1991 geplande werken vergen evenwel weinig bijkomende onteigeningen.

B. Programma 82 : Havens, Loodswezen en Zeescheepvaart.

1. Maritieme toegangswegen

Het onderhoud van de maritieme toegangswegen naar de zeehavens moet aangevuld worden met investeringskredieten om lokale verbeteringen en verruimingen uit te voeren en om op sommige plaatsen de vroegere waterdiepte, die verloren ging door natuurlijke aanzanding en onvoldoende intensief onderhoudsbaggerwerk, opnieuw te herstellen. In 1991 is voor dergelijk baggerwerk in de Scheurpas, de Pas van het Zand — **Ribzand** en de Zeeschelde afwaarts Antwerpen, een totaal bedrag van 3.200 miljard frank voorzien.

In de vaarwegen in de Noordzee bevinden zich nog een aantal hinderlijke wrakken. Jaarlijks wordt hiervoor een bedrag van 75 miljoen frank voorzien.

Het onderhoud en de verbetering van de maritieme toegangswegen vergt jaarlijks een aanzienlijk bedrag. Als gevolg van de verontreiniging van het water, bevat de onderhoudsbaggerspecie zware verontreinigingen, met als gevolg dat het bergen van de specie, hetzij op de wal, hetzij onder water met bijzondere zorg zal moeten gebeuren om de verdere verspreiding van de verontreiniging te beperken. Dit alles zal de kostprijs van de onderhoudsbaggerwerken verhogen. De kostprijs kan gereduceerd worden door, enerzijds een algehele verbetering van de waterkwaliteit, en anderzijds door het uitvoeren van een aantal studies en proefnemingen, die als doel hebben zowel het volume van de onderhoudsbaggerspecie als de eenheidsprijzen te reduceren.

Daarenboven moet ook de ecologische impact minimaal gehouden worden.

Voor studies inzake rendement en ecologische impact wordt een bedrag van ca. 50 miljoen frank voorzien. Tevens wordt 40 miljoen frank uitgetrokken om de controle op de baggerwerken te informatiseren.

De onderhoudsbaggerwerken kunnen eveneens gereduceerd worden door het uitvoeren van betere dieptemetingen en plaatsbepalingen. Voor de komende jaren wordt jaarlijks voor de installatie van meetapparatuur, plaatsbepalingssystemen en studie langs de Vlaamse kust en de Schelde een bedrag van 15 miljoen frank voorzien. Deze installaties zullen in toenemende mate eveneens aangewend worden voor nautische begeleiding.

De oprichting van een meetpaal op de zandbank Westhinder is een onderdeel van het zogenaamde hydrometeosysteem voor de vaargeul Scheur naar de Westerschelde, waarvan de oprichting door Nederland wordt geëist als één van de voorwaarden voor de verdieping van de Westerschelde. Deze meetpaal zal ook toelaten de beide lichtschepen te Westhinder af te schaffen. Deze beide schepen dateren van 1950 en zijn dringend aan vervanging toe, in die mate zelfs dat de bebakening dreigt uit te vallen.

Met het oog op het uitvoeren van studies voor de instandhouding van de vaarwegen in de Westerschelde op Nederlands grondgebied is een herbouw van het bestaande **Scheldemodel** in het Waterbouwkundig Laboratorium van Borgerhout noodzakelijk.

2. Haven van Antwerpen

2.1. Rechteroever.

— Prioriteit gaat naar de afwerking van de **Berendrecht**-sluis, die reeds sinds april 1989 in gebruik is. In 1991 en 1992

moet de laatste hand gelegd worden aan de dienstgebouwen, de inrichting van het sluisplateau met wegeninfrastructuur, het aanbrengen van fenders in de sluiscolken en het afwerken van de bochtverruiming van kanaaldok B2-B3 om de in- en uitvaart van het sluizencomplex aan dokzijde te verbeteren. In 1991 is hiervoor 800 miljoen frank voorzien.

— Het renovatieprogramma van het centrale havenge-deelte moet de vaart voor schepen met een diepgang tot 40' naar het Albertdok met zijn insteedokken toelaten. Voor de verbreding van de smalle duwvaartgeul tussen het Ameri-kadok en het Albertdok ter hoogte van de kaaïen 102-103 is een krediet van 750 miljoen frank voorzien.

— Een vernieuwing van de elektromechanische uitrusting van de Zandvlietsluis is reeds lang noodzakelijk. Recent werd de Berendrechtsluis in gebruik genomen met een moderne elektromechanische uitrusting en het is wenselijk dat de uit-rusting van beide sluizen identiek zou zijn. In 1991 werd hiervoor een krediet van 220 miljoen frank ingeschreven.

— Voor de verdere afwerking van de containerkaai ten zuiden van de Zandvlietsluis is een bedrag van 50 miljoen frank vereist.

2.2. Linkeroever.

— Eind 1989 werd het Vrasenedok afgewerkt met een beperkte waterdiepte van 14,50 m. Een aanvullend bedrag van 240 miljoen frank zal nog noodzakelijk zijn voor het uitvoeren van allerlei baggerwerken om het 1ste havenge-deelte op de linkeroever af te werken. Dit bedrag bevat bovendien kredieten voor het verwijderen van slib, vrijgeko-men naar aanleiding van de diverse grondwerken op de lin-keroever, die nu nog in uitvoering zijn.

— De verdere uitbouw van de haven op de linkeroever vergt de aanleg van een aantal wegen, die een verbinding met het Belgische wegennet moeten mogelijk maken. In 1991 is de aanleg van de vluchtweg Melselepolder gepland. De aanleg van deze weg is om veiligheidsredenen noodzakelijk. Het industriegebied in de Melselepolder moet kunnen be-reikt worden via twee wegen. Een bedrag van 90 miljoen frank wordt voorzien.

— Op dit ogenblik is het pompstation „Watermolen” in uitvoering, dat moet instaan voor het verzekeren van de afwatering van de gebieden die beïnvloed worden door de aanleg van de bouw van de haven op de Linkerscheldeoever, en die binnen dit havengebied zijn gelegen.

De afwerking van het pompstation „Watermolen” dient opgevolgd te worden door de uitvoering van de elektrome-chanische uitrusting. Hiervoor is op de begroting een bedrag van 50 miljoen frank voorzien.

3. Haven van Gent.

— De afwerking van de wegeninfrastructuur in en om de Gentse haven noodzaakt tot de vermelde renovatie van het zuidelijk uiteinde van het Grootdok ; een krediet van 60 miljoen frank wordt hiervoor voorzien.

— De kaaimuur ter hoogte van de vestigingen Texaco en Ghent Coal Terminal vertoont momenteel een onderbreking van ca. 100 m., die een efficiënt gebruik van de kaai hindert ; de afwerking vergt een bedrag van 100 miljoen frank.

— In de eerstvolgende jaren gaat de prioriteit naar de afwerking van het renovatieprogramma in uitvoering. Voor de verbetering van de toegang naar het Grootdok wordt een bedrag van 250 miljoen frank voorzien .

4. Haven van Zeebrugge

— Verwacht wordt dat nog in 1990 zal beslist worden tot de bouw van een containerkade in het zuidelijk insteekdok in de voorhaven te Zeebrugge. Voor de uitvoering van de werken (aandeel Gewest) wordt in 1991 een bedrag van 800 miljoen frank weerhouden.

— Jaarlijks wordt 70 miljoen frank voorzien voor de renovatie van de oude Leopold II-dam met gebruikmaking van zachte renovatietechnieken. Aldus zal de oude dam volledig gerenoveerd en aangepast worden voor nieuwe haventrafieken.

— De Oude Zeesluis (210 x 19,7 m.) dateert van 1907 en is fel verouderd. Een aantal renovatiewerken dringen zich op. De meest dringende werken zijn de ombouw van de gemengde (stroomopwaartse) weg- en spoorbrug ten einde het wegverkeer in beide richtingen toe te laten. In 1991 is hiervoor een bedrag van 30 miljoen frank voorzien.

— Voor het raamcontract te Zeebrugge (dat de aanleg van de voorhaven omvatte) zijn nog enige schadeclaims hangende. Verwacht wordt dat voor een beperkt onderdeel (nl. over deelcontract 1) in 1991 een dading zal afgesloten worden tussen Gewest en de aannemer. Hiervoor wordt in 1991 een bedrag van 200 miljoen frank voorzien.

5. Haven van Oostende

Alle werken geprogrammeerd voor de haven van Oostende kaderen in het Masterplan (renovatieplan) van de haven van Oostende.

Met uitzondering van de bouw van de Vissershaven en de Mercatorsluis is de havenstructuur van Oostende praktisch ongewijzigd gebleven sedert 1905 toen Koning Leopold II de huidige Handelsdokken, de zuidwaartse uitbreiding van de getijdehaven en de **Spuikom** inhuldigde. De huidige havenfaciliteiten voldoen dan ook niet meer aan de eisen van een moderne havenexploitatie.

Onder druk van de omstandigheden werd in 1989 reeds beslist om een aanvang te maken met de renovatie van de getijhaven, zodat de inzet van Jumboschepen door de RMT geen vertraging zou oplopen.

De kredieten voor de haven van Oostende voorzien in 1991 de voortzetting van dit beperkt renovatieprogramma. Het eigenlijke renovatieprogramma zou dan een aanvang kunnen nemen in 1992.

6. Haven te Nieuwpoort

Er wordt een bedrag van 50 miljoen frank gereserveerd voor de uitrusting van jachthavens, mits een substantiële tussenkomst van minimum 20 % vanwege de geïnteresseerde jachthavenbeheerders.

7. Diversen

Voor buitengewone onderhoudswerken en het herstellen van schade veroorzaakt door stormen wordt een krediet van 40 miljoen frank voorbehouden.

Voor de bouw van varende eenheden wordt een bedrag van 135 miljoen frank uitgetrokken.

Een zelfde bedrag wordt gereserveerd voor de bebakening van de maritieme toegangswegen.

C. Programma 83 : Zee- en rivierwaterkering en -beheersing

1. Voor de periode 1991-1993 en in het bijzonder voor 1991 is voorzien in de voortzetting van de grote lijnen van het tot nog toe gevolgde beleid. Zo worden de werken van het Sigmaplan voortgezet. De bedoeling is op zo kort mogelijke termijn te komen tot een sanering van het volledige dijkenbestand. Voor 1991 wordt daarvoor een krediet van meer dan 800 miljoen frank uitgetrokken. In de volgende jaren zal dit aangehouden worden.

De grootste inspanning zal moeten worden geleverd voor de Zeeschelde, waar o.m. de waterkeringen ter hoogte van Doel en de Polder van Bazel-Kruibeke-Rupelmonde en de dorpskern in Rupelmonde zullen worden versterkt. Op de Rupel en te Rupelmonde zal voortgedaan worden met het wegwerken van de problemen ter plaatse van de scheepswerven. Op deze wijze wordt de vaste wil van de Vlaamse Executieve om het dijkenbestand op korte termijn bij prioriteit te saneren, tot concrete uitvoering gebracht.

2. Voor de stormvloedkering te Oosterweel wordt 50 miljoen frank voorzien voor het voortzetten van de studie. Zoals hoger uiteengezet moet dit toelaten het project opnieuw en vanuit de hedendaagse technische mogelijkheden, te bekijken. Enkel een landschappelijk niet storende oplossing die ecologisch neutraal is en tegen de minste sociaal-economische kost kan worden gerealiseerd is aanvaardbaar. Het benutten van de zool van het kunstwerk om terzelfdertijd een bijkomende oeververbinding nabij het stadscentrum te realiseren, is daarbij eveneens in overweging te nemen.

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

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

4. Voor de kustverdediging wordt in 1991 opnieuw 320 miljoen frank uitgetrokken. Daarbij zal in het kader van de baggerwerken in de toegangseul naar de haven van Oostende, werk met werk gemaakt worden door het opgebaggerde zand als zandsuppletie te gebruiken op de meest bedreigde stranden te Bredene — De Haan.

Verder zullen deze gelden besteed worden aan het bouwen van strandhoofden te Lombardsijde, het opvolgen van de evolutie van de kuststrook, het vernieuwen van zeedijkbevoeringen te Nieuwpoort, beplantingen in de duinen en op het strand en het in orde brengen van het domein van Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Karel te Raversijde. Tevens zal een algemene studie worden uitgevoerd met betrekking tot de kustbeveiliging.

5. Ter herstelling van schade veroorzaakt door oorlogshandelingen en voor het afbreken van hinderende oorlogsconstructies, wordt in 1991 een krediet van 20 miljoen frank uitgetrokken. In hoofdzaak is het bestemd voor vernieuwingswerken te Oostende en het afbreken van bunkers op openbaar en privé-domein.

6. Voor buitengewone onderhoudswerken en het herstellen van schade veroorzaakt door stormen en overstromingen, wordt het krediet voor 1991 opgetrokken tot 200 miljoen frank.

Indien er zich geen zware stormen voordoen zal worden voorgesteld ook dit krediet te besteden aan de verdere afwerking van het Sigmaplan.

D. Programma 84 : Wegen

Het onderhoud, de modernisering en de aanpassing van het wegennet in het Vlaamse Gewest worden uitgevoerd met het oog op de verkeersveiligheid, de verkeersleefbaarheid, verkeersafwikkeling, de continuïteit van het wegennet, instandhouding van het patrimonium en de verzekering van de nodige basisuitrusting voor het transport. In 1989 werd in totaal 3.772 miljoen frank vastgelegd op dit programma. In 1990 werd hiervoor 5.106 miljoen frank ingeschreven.

Voor de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid kregen in 1990 een ruime aandacht, wat de logische voortzetting is van het in 1989 gevoerde beleid.

De objectieven vooropgesteld in 1990 werden in grote mate gerealiseerd.

— Het programma doortochten in bebouwde kommen werd door middel van een omzendbrief van februari 1990 opgestart. Bovendien werd aan de buitendiensten de opdracht gegeven om een driejarenprogramma voor te stellen. In 1989 werd 319 miljoen frank vastgelegd. In 1990 wordt hiervoor 529 miljoen frank ingeschreven. Voor 1991 voorzien wij 668 miljoen frank.

— Wat de fietspaden betreft zijn er in 1990 verscheidene maatregelen genomen.

* de meeste onteigeningen in 1989 hadden betrekking op fietspaden, die het daarop volgend jaar uitgevoerd worden.

* bij de herinrichting van doortochten binnen en buiten bebouwde kommen maken fietspaden in principe integraal onderdeel uit van deze projecten.

* het terugbrengen van rijstroken geeft een aantal mogelijkheden om fietspaden te creëren met goedkope en toch efficiënte middelen.

* de toepassing van de ministeriële omzendbrief „Wegindeling en fietspaden” van 18 april 1990 beoogt drie elementen, namelijk verkeersveiligheid, rijnsnelheid en rijstrookbreedte en het aantal rijstroken met elkaar te verbinden. De verhardingsbreedte van bestaande wegen kan vanuit het oogpunt „algemene verkeersveiligheid” optimaal worden ingedeeld.

— Gevaarlijke kruispunten

* In 1989 werden de toegestane kredieten voor de zwarte punten volledig vastgelegd (284 miljoen frank). In 1990 werd dit bedrag opgetrokken tot 558 miljoen frank. De inspanningen ter zake zullen ook in 1991 verdergezet worden.

* Aan de administratie werd de opdracht gegeven de kruispunten op wegen met 2 x 2-rijstroken opnieuw te bestuderen vanuit het oogpunt verkeersveiligheid. Zowel de **ongevallen**-cijfers van de Rijkswacht als de probleemanalyse van deze kruispunten in het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen tonen immers aan dat deze kruispunten de meest gevaarlijke zijn en bijgevolg prioritair moeten aangepakt worden.

Aan de administratie is bovendien opdracht gegeven om de signalisatie van de verkeerssnelheid opnieuw te bezien. De ernst van de ongevallen op deze wegen met 2 x 2-rijstroken en met name op de kruispunten is het gevolg van te hoge snelheden.

* Tot slot worden op een aantal gevaarlijke en drukke wegvakken in het kader van een veiligere **verkeersafwikkeling** door synchronisatie van de verkeerslichten een groene golf gecreëerd (o.m. N 31 — N 8 — N 74).

— Geluidsschermen

* In de opdracht van de Gemeenschapsminister is een vergelijkende studie gemaakt van alle plaatsen waar voorzieningen ter vermindering van de geluidshinder opportuun zijn. Deze studie tracht tot een objectivering te komen van het gesteld probleem. Rekening houdend met de budgettaire beperkingen moet op dit vlak een objectieve keuze mogelijk zijn. Eerlang zal in een vulgariserende brochure de problematiek van de geluidshinder op een begrijpelijke wijze toegelicht worden voor belangstellenden. De noodzaak van deze brochure is het gevolg van vele misverstanden en vooroordelen in deze.

— Voltooiing van het hoofdwegenet

* De afwerking van het Rond-Punt (Rechteroever naar de Nederlandse grens (Ossendrecht) via de A-12 wordt in 1990 aangevangen. Bij de keuze van het tracé, waarover de Commissie reeds uitgebreid werd geïnformeerd, wordt dit jaar de eerste schijf ten belope van 250 miljoen frank vastgelegd. Volgens planning zal deze weg in 1992 beëindigd zijn.

* De verdere afwerking van de A-18 Veurne-Franse grens voor de verhardingswerken N-330 - N-8 zijn eveneens vastgelegd.

* De omvang van de N-49 tot autosnelweg A-11 is conform de opties in uitvoering met name de verkeerswisselaars te Stekene en Beveren.

Wat 1991 betreft :

* De onderhouds-, exploitatie- en beheersuitgaven voor zowel het wegennet als de daarbij horende elektrische en elektromechanische infrastructuur bedragen 3.370 miljoen frank. (Zie stuk Vlaamse Raad 6 (1989-1990) nr. 8 p. 159)

* De transferten (artikelen 32/33) omvatten :

A. de stortingen aan de Intercommunale Maatschappij van de Linkerschelde-oever zijn het gevolg van de overeenkomst van 31 december 1958.

B. De toelage aan de instellingen, organisaties en verenigingen actief op het vlak van verkeersopvoeding, verkeerskunde en verkeersveiligheid. De toepassingsfeer van dit artikel kan worden uitgebreid tot andere instellingen dan de VZW Vlaamse Stichting Verkeerskunde.

* De investeringen voor 1991 omvatten :

A. Uitgaven voor oprichting van elektronische en elektromechanische installaties voor de oplossing van informatie-

en automatisatie problemen. De opties op het vlak van verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling zullen zich in 1991 ook vertalen in de aanwending van deze kredieten. De aanwending van kredieten op autosnelwegen zullen vooral betrekking hebben op de begeleiding en verkeersafwikkeling van de files op de Brusselse en Antwerpse Ring. De investeringen op de gewestwegen hebben vooral betrekking op de plaatsing van lichtseininstallaties, elektronische hulpmiddelen voor het wegverkeer, teletransmissie, informatie en automatisatie. Uiteraard blijft een gedeelte van de investeringskredieten aangewend voor inwendige verlichte en veranderlijke signalisatie, uitrusting voor tunnels en kunstwerken, enzovoort.

B. Uitgaven voor aanleg en modernisering van wegen met het oog op de verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, verkeersafwikkeling, continuïteit van het wegennet, instandhouding van het patrimonium en de verzekering van de nodige basisuitrusting voor het transport. Wat deze investeringen betreft worden de basisallocaties 73.22 en 73.24 samengevoegd. Ingevolge het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen en rekening houdend met de opties van de voorgaande jaren worden de inspanningen op het vlak van verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en verkeersafwikkeling verder gezet. Voor 1991 wordt minimaal 3 miljard frank besteed aan de volgende prioriteiten :

- herinrichten in de bebouwde kommen, de zogenaamde leefbare doortochten, die gebaseerd zijn op een **driejarenprogramma**

- de herinrichting van hoofdwegen buiten de bebouwde kom

- fietspaden

- kruispunten

- specifieke voorzieningen openbaar vervoer

- veiligheidsvoorzieningen

- verkeersleefbaarheid

De resterende investeringskredieten worden aangewend voor :

- Aanleg nieuwe wegen dit wil zeggen projecten die aangewend zijn en die afgewerkt moeten worden onder meer de A-12, A-18 en een aantal ringwegen rond steden

- herstelling van hoofdwegen, die door intens gebruik spoorvorming, slijtage enzovoort onder meer de E-313, de R-4, de R-1 enzovoort.

- omvorming tot autosnelweg onder meer de N-49

De tabel in bijlage geeft een overzicht over de aanwending over de verschillende onderdelen vanaf 1987.

* Modernisering Regieposten

Gezien de beperkte budgetten van de voorbije jaren (34,0 miljoen frank voor 1989 en 43,3 miljoen frank voor 1990) zijn de grote investeringen in dit toch omvangrijke patrimonium, aanhorigheden (regieposten en silo's) uitgebleven. Nieuwe regieposten zijn daarom ook niet aanbesteed. Geopteerd wordt om tevens voor de volgende jaren geen nieuwe grote gebouwen op te richten.

Het programma 1991 begroot op 100,1 miljoen frank richt zich voornamelijk op het verbeteren en beperkt uitbreiden van de bestaande regieposten.

De grote investeringen worden bepaald door het bijplaatsen van silo's en de aankoop van een gebouw (kasteel Rode Poort te Brugge) ten behoeve van directie 1 te Brugge en directie 2 te Kortrijk.

* Kosten verbonden aan de Cargovil-operatie

Als gevolg van het besluit van de Vlaamse Executieve dd. 20 december 1989, worden door de verkoop van industriegronden belangrijke financiële meeropbrengsten gerealiseerd. Deze meeropbrengsten zullen aangewend worden voor infrastructuurwerken in de provincie Brabant.

* De kredieten voor aankoop van machines, meubilair, materieel en vervoersmiddelen te land zijn noodzakelijk voor de werking van de diensten van het bestuur der wegen, voor het uitvoeren van de winterdienst en het vervoer van het personeel tijdens de winterdienst.

Bovendien wordt een krediet van 19 miljoen frank voorzien in verband met aankoop van informaticamaterieel.

E. Programma 85 : Gemeenschappelijk Vervoer

De vergelijking van de kredieten over de periode 1989-1991 is een duidelijke illustratie van de inspanningen die ten behoeve van het gemeenschappelijk vervoer worden gedaan :

	Beleidskredieten
1989 :	8.217 miljoen (100)
1990 oorspronkelijk :	8.297,5 miljoen (100,9)
1990 aangepast :	8.656,1 miljoen (105,3)
1991 :	10.278,9 miljoen (125,1)

Waar in 1990, ondanks het feit dat geen nieuwe werken gestart werden in het kader van de premetro Antwerpen, hiervoor nog een aanzienlijk bedrag diende vastgelegd (contractuele verplichtingen — verrekeningen), wordt hiervoor in de begroting 1991 nog slechts een klein bedrag voorzien.

Het jaar 1991 zal tevens de start betekenen van de Vlaamse Vervoer Maatschappij. Het decreet tot oprichting van de VVM werd goedgekeurd in de Commissie voor Openbare Werken en Vervoer op 30 juni 1990 en in de Vlaamse Raad op 10 juli 1990. De oprichting van de WM is voorzien op 1 januari 1991. De organisatiestudie, uitgevoerd door Hay Management Consultants, die de structuren en de nieuwe wijze van functioneren van de VVM aangeeft werd afgerond.

In 1990 werd gestart met een groter aantal maatregelen om de doorstroming van het bovengronds openbaar vervoer in het verkeer te bevorderen, zoals herprofileringswerken, aanleg van eigen beddingen, aanpassingen van kruispunten en toepassing van verkeerslichtenbeïnvloeding door trams en bussen. Een paar grotere werken liepen echter vertraging op.

In het dossier van de uitbouw van de lijnen 7 en 15 te Antwerpen liep de verlenging van de lijn te Mortsel en op linkeroever in de Halewijnlaan vertraging op door de traagheid van bepaalde gemeentelijke administratieve procedures.

In het kader van de verlenging van de tramlijn 1 naar Zwijnaarde en een toekomstige verbinding tussen St. Pietersstation aan Flanders Expo is het dossier voor de bouw van een gelijkgrondse doorsteek onder het St. Pietersstation aanbestedingsklaar. De NMBS en de stad Gent koppelen aan dit dossier de herinrichting van het Maria-Hendrikaplein en de renovatie van het St. Pietersstation :

Door het uitblijven tot nu toe van een bouwvergunning zal dit dossier niet meer kunnen worden vastgelegd in 1990.

In 1990 werd tevens een nieuw artikel 81.30 gecreëerd waarop een bedrag van 99 miljoen frank werd ingeschreven voor de aankoop van milieuvriendelijk rollend materieel ter bestrijding van het fileprobleem.

Op dit artikel zullen onder andere 35 moderne stadsbussen worden aangeschaft voor nieuwe stadsdiensten. Belangrijk hierbij is dat dit project gepaard gaat met de invoering van een verkeerscirculatieplan, waarbij het openbaar vervoer als prioritaire weggebruiker wordt behandeld.

In 1991 wordt de klemtoon gelegd op de verbetering van de kwaliteit van het gemeenschappelijk vervoer. Daar 1991 eveneens het eerste jaar wordt van de Vlaamse Vervoermaatschappij staat een deel van de investeringen in het verkeer in het teken van de integratie van de huidige Vlaamse 3 vervoermaatschappijen.

Bij de investeringen met het oog op kwaliteitsverbetering wordt vooral de nadruk gelegd op :

- de verbetering van de doorstroming van bussen en trams in het verkeer door middel van herprofilering van de wegenis met aanleg van eigen beddingen.

- de verkeerslichtenbeïnvloeding door de voertuigen van het openbaar vervoer.

- de aanleg van comfortabele autobusstations in belangrijke verkeersknooppunten

- Verbetering van de halte-uitrusting

Bij de investeringen in het kader van kwaliteitsverbetering en integratie wordt de nadruk gelegd op :

- de uitrusting van alle trams en bussen in Vlaanderen met een gelijkaardige programmeerbare ontwaardings- en biljetafleveringsapparatuur.

- Deze investering is nodig om in de derde stap van de tariefherstructurering tot de ultieme vereenvoudiging en harmonisering te kunnen komen op gebied van het aantal vervoerbewijzen als van de aankoop en ontwaardingsprocedures. Met één type kaart zal een reiziger dan alle verplaatsingen met tram en bus in Vlaanderen kunnen doen. Belangrijk daarbij is dat de reiziger steeds dezelfde handelingen zal dienen te verrichten en dit ongeacht de streek of het type voertuig, hetgeen drempelverlagend werkt voor nieuwe reizigers.

Het programmeerbare karakter van deze nieuwe generatie ontwaardings- en biljetafleveringsapparatuur en de registratiemogelijkheden zullen tevens de inzameling van waardevolle beheersinformatie van de verplaatsingspatronen mogelijk maken. Een efficiënt gebruik van deze gegevens zal leiden tot een dienstenaanbod dat maximaal overeenstemt met de verplaatsingsbehoeften van de reizigers.

- de uitrusting van alle autobussen van de huidige NMVB met radiocommunicatieapparatuur en de uitbouw van meerdere dispatching centrales. De fiabiliteit van de aansluitingen zal hierdoor drastisch gaan stijgen. De gevolgen van gemiste aansluitingen bus-bus en bus-trein zijn catastrofaal te noemen voor het streekvervoer en dit vooral op lijnen met lage frequenties. Tevens kan sneller worden ingegrepen bij defect van een voertuig en biedt radiocommunicatie een bijkomend veiligheidselement.

- Naast snelheid, comfort en fiabiliteit is goede en tijdig beschikbare informatie één van de belangrijkste **kwaliteitscriteria** voor goed openbaar vervoer.

Om dit mogelijk te maken op een snelle en uniforme wijze zijn een aantal investeringen noodzakelijk op gebied van de informatieverwerking.

Op kleine schaal worden bepaalde projecten zoals **infotram** in Antwerpen verdergezet. Op de kusttrams zal gestart worden met een systeem van halte aankondiging. Dergelijke projecten, maar belangrijker nog : goede dienstregelingssystemen, aangepaste halte informatie en reisplanningssystemen, kunnen pas worden toegepast indien de VVM zal beschikken over de nieuwe middelen op gebied van informatieverwerking.

F. Programma 86 : Regionale luchthavens en vliegvelden

In uitvoering van het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989 wordt het beheer over de regionale luchthavens in 1990 verder uitgevoerd door de Regie der Luchtwezen, zulks uiteraard onder voogdij van de Gemeenschapsminister.

De inhoud van dit samenwerkingsakkoord betreft in grote lijnen :

- een voorstel tot overdracht van een **personeelsinformatie** (verminderd effectief).

- de federale overheid blijft in de toekomst belast met de veiligheid van het luchtverkeer en draagt de kosten hiervoor :

- de toekenning van een investeringskrediet van 50 miljoen frank per jaar (voor 1989, 1990 en 1991) aan de gewesten ;

- tussenkomst in het exploitatietekort van de regionale Vlaamse luchthavens voor een bedrag van 117 miljoen frank in 1990 en 58,5 miljoen frank in 1991 ;

De overdracht van het personeel en het patrimonium zal gebeuren op vraag van de gewesten en dit na de goedkeuring van de wet houdende regionalisering van bepaalde overheidsinstellingen.

Ter voorbereiding van een nieuwe organisatiestructuur voor de Vlaamse luchthavens werd op 21 augustus 1990 een offerte uitgeschreven tot het opstellen van een voorstel van organisatiestructuur. Een voorstel tot toewijzing van de opdracht werd op 9 oktober 1990 voor advies aan de Inspectie van Financiën overgezonden.

De beheersstructuur die zal worden uitgewerkt zal uitgaan van het principe dat elke luchthaven zo autonoom mogelijk, dit wil zeggen als een volwaardig commercieel bedrijf, dient beheerd te worden. Wat de rechtsvorm betreft, zal ruimte vrijgemaakt worden voor een eventuele participatie van gemeenten, **intercommunales**, GOM's en de privé-sector. Aan de GOM's werd reeds gevraagd de diverse instanties te polsen naar hun eventuele bereidheid tot deelname.

In navolging van het Beleidsplan „Regionale Luchthavens” dat in april 1990 werd gepubliceerd, werden in de respectieve luchthavens overlegorganen opgericht die tot doel hebben alle bij de luchthavenactiviteiten betrokken partijen rond de tafel te brengen, de ontwikkeling van de luchthaven te bespreken en concrete maatregelen tot het minimaliseren van conflictsituaties inzake leefmilieu uit te werken. Concrete maatregelen werden reeds uitgewerkt.

Half november zal een folder voor de promotie van de regionale luchthavens verschijnen die gericht is op, zowel de professionele als de individuele (kandidaat) gebruikers.

Het investeringsprogramma 1991 bevat, wat de luchthaven van Oostende betreft, voornamelijk kredieten voor de verplaatsing van het Instrumentlandingssysteem tot het verlengen van de nuttige lengte van de startbaan nr. 26, met inbegrip van de verplaatsing van de naderingsbebakening (145 miljoen frank). Een tussentijds rapport hierover, werd reeds opgesteld ; de verdere uitwerking ervan gebeurt momenteel door de diensten van de RLW, Bruggen en Wegen en het BEE. Voor alle luchthavens worden daarenboven in 1991 diverse infrastructuurwerken gepland : verbeterings- en uitbreidingswerken aan gebouwen, wegeniswerken en buitenge woon onderhoud.

Het investeringsprogramma wordt, zoals bepaald door het samenwerkingsakkoord, aangevuld met een jaarlijkse investeringsstoelage (onder de vorm van een trekkingsrecht) van 50 miljoen frank. Dit krediet zal worden aangewend voor een uitbreiding van de tarmac en een gedeeltelijke overlaging van de startbaan op de luchthaven Antwerpen-Deurne.

G. Programma 87 : Gebouwen

Voor de huisvesting en de inrichting van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (basisallocatie 01.01.87) was in de begroting 1990 een krediet van 191,3 miljoen frank ingeschreven. Hiervoor is op dit ogenblik 158,8 miljoen frank vastgelegd. Het Markiesgebouw is reeds volledig in gebruik genomen en is, op de tijdsregistratie en de toegangscontrole na, volledig gebruiksklaar. De werven aan de Boudewijnlaan zullen vermoedelijk nog aanslepen tot midden 1991. In 1990 zullen hiervoor nog de laatste vastleggingen worden genomen, namelijk zowat 32,5 miljoen frank voor de binnenzonnewering, de binnenbeplanting, de signalisatie en een gedeelte van de elektrische installaties.

Op 22 oktober jongstleden werd een aanvang genomen met de verhuis naar de verdiepingen die reeds bezettingsklaar zijn.

De 15 miljoen frank die in 1991 zijn ingeschreven onder basisallocatie 01.01.87 zijn dan ook uitsluitend bestemd voor de uitbreiding van de telefooncentrale in de tweede fase van het Vlaams Administratief Centrum te Antwerpen, het zogenaamde Copernicusgebouw.

De huurkoopformule gespreid over 9 jaar, wordt vrij positief ervaren, en het ligt dan ook in de bedoeling meer en meer over te gaan tot de verwerving van eigen gebouwen in de provinciehoofdplaatsen. In 1991 zullen dergelijke huurkoopcontracten worden afgesloten voor administratieve centra te Leuven en te Hasselt.

De kredieten van basisallocatie 71.06.87, namelijk 91,2 miljoen frank, worden aangewend voor de inrichtings- en uitbreidingswerken van het BEE — magazijn en conciërgewoning te Wevelgem en voor grote structurele herstellingswerken aan het dak van het waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout.

Tevens worden diverse bouwwerken in de Vlaamse parken gerenoveerd, zulks met het oog op een zinvolle bestemming hiervan. Dit dikwijls waardevol patrimonium ligt er vaak verwaarloosd en ongebruikt bij. De investeringen hieraan behelzen dan ook meestal grote structurele renovatiewerken (daken, ramen, stabiliteit).

Tenslotte wordt ook geïnvesteerd in de Gemeenschapsinstellingen voor Bijzondere Jeugdbijstand. Het jarenlang uitblijven van de noodzakelijke infrastructuurwerken eist ook hier een forse inhaalbeweging. De klemtoon wordt gelegd

op veiligheidswerken, sanitair- en keukenvoorzieningen en op beperkte uitbreidingen.

H. Programma 88 : Algemeen infrastructuur- en verkeersbeleid

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

Vooreerst gaat het hier om de werkingskosten van het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout en van de Dienst voor Hydrologisch Onderzoek, welke op de uitvoering na, gelijk blijven. Verder ook de kredieten voor het betalen van schadevergoedingen en voor het uitkeren van subsidies, die eveneens s.q. werden gehouden.

Binnen het programma 88 worden vanaf 1991 ook alle kredieten gegroepeerd die verband houden met het gewoon onderhoud aan gebouwen m.b.t. de materies Waterwegen en Binnenvaart, Havens inclusief het Loodswezen en de Zeescheepvaart, Wegen en Groenplan. De bundeling van deze kredieten in één basisallocatie moet bijdragen tot een efficiënter beheer ervan via de cel Gebouwen van het departement.

Wat het investeringsprogramma betreft ten slotte dient gewezen op de stijging van de kredieten voor uitrusting. Hier dient in 1991 een bijzondere inspanning geleverd op het vlak van de informatica, dit uiteraard in overeenstemming met het informaticaplan van de Vlaamse Executieve. Conform de beslissing van de Vlaamse Executieve worden de toelagen voor de door het Gewest opgedragen verplaatsingen van gas- en elektriciteitsinstallaties en rioleringen overgeheveld naar het Investeringsfonds. Als gevolg hiervan werden in de begroting 1991 alleen kredieten ingeschreven voor projecten die reeds zijn aangevat alsook voor de honorering van vroegere verbintenissen.

	vastgelegd 1987	vastgelegd 1988	vastgelegd 1989	aangepaste begroting 1990	programma 1991
A. Herinrichten doortochten in bebouwde kommen . . .	67,8	296,3	319,4	529,3	662
B. Fietspaden (te lezen met J, K2 en L)	381,3	275,7	475,9	313,3	635,3
C. Herinrichten kruispunten	91	16,7	456,4	588,5	541,8
D. Voorzieningen openbaar vervoer	—	—	40,7	64	114
E. Voorzieningen geluidshinder	—	46,8	72,6	286	65
F. Veiligheidsvoorzieningen	131,9	169,2	87,6	92,2	525
G. Beplantingen	74,3	50	84,9	38,5	53
H. Car-pooling — park & ride	—	—	—	43	25
1. Veilige schoolomgeving	—	—	—	32	69
* Commissie ongevallen in het verkeer	338,3	253	—	—	—
Subtotaal	1.084,6	1.107,7	1.537,5	1.986,8	2.690,1
J. Herstellen hoofdwegen (met inbegrip van fietspaden) .	728,9	988	581,2	729	608
K. Voltuiging van het hoofdwegenet					
1) autosnelwegen (A-18, A-12, bijkomende rijstroken i.v.m. filebestrijding, enz.)	717,8	309,1	168,6	619	565
2) andere (met inbegrip van fietspaden)	439,3	1.528,2	546,8	289,6	882
3) omvormen tot autosnelweg (N-49)	—	—	61	227	65
4) Liefkenshoektunnel en toegangswegen	—	—	—	465	—
L. Diversen (vooral onteigeningen i.f.v. fietspaden en her- zieningen)	1.515,8	797,3	881	789,6	680,2
Algemeen Totaal	4.486,4	4.730,3	3.776,1	5.106,0	5.490,3

2. BESPREKING

2.1. ALGEMEEN

Er worden vooreerst een aantal algemene bedenkingen en opmerkingen gemaakt en vragen geformuleerd over het geheel van de begroting.

Een lid heeft sterk de indruk dat de onderverdeling in programma's ertoe leidt dat deze programma's, en de instanties die ze moeten uitvoeren te veel hun eigen leven gaan leiden en daardoor de algemene coördinatie en concordantie zoek is tussen de verschillende programma's.

Er is weinig algemene visie en het verband met de budgettaire realiteit is moeizaam te bespeuren. Spreker stipt, bij wijze van voorbeeld, aan dat belangrijke elementen en problemen zoals dat van de toenemende mobiliteit en verkeersonveiligheid weinig aan hun trekken komen in de begroting, en vooral ook hun verband met de diverse verkeersmodi.

Een belangrijke verkeersmodus als het snelspoor (SST) zit niet in het bevoegdheidspakket maar zal toch een belangrijk deel zijn van het mobiliteitsprobleem.

Het betrokken lid twijfelt eraan of men wel goed weet waar men naar toe wil.

Dat is volgens spreker af te leiden uit de onduidelijke inkleding van de begrotingscijfers. Er zijn daar geen lijnen in te bespeuren, hoogstens kleine verschuivingen. Het lijkt te veel een beleid van dag op dag en van de hak op de tak.

Bovendien heeft spreker de grootste twijfels over de vraag of gezien de structuren, er wel een gecoördineerd beleid mogelijk is, gelet op de diverse beleidsniveaus, de vele daarbij betrokken instanties en ministers. Wie doet wat en weet men dat van mekaar ?

Besluitend stelt het lid dat er blijkbaar geen coherent antwoord wordt gegeven op de grote vraag van het coördineren van de vele mobiliteitselementen zoals havens, snelspoor, openbaar vervoer, piekurenfenomenen in het wegvervoer, parkings, rivaliserende luchthavens e.d.m.

Een lid repliceert hierop dat volgens hem er wel een lijn is te bespeuren in het beleid van deze minister.

Waar de voormalige ministers van Openbare Werken Van Audenhove en De Saeger de ministers waren van de grote infrastructuurwerken is deze minister gekend als de man van de zwakke weggebruiker, de veiligheid in het verkeer, de kleinschalige infrastructuurwerken en de bevordering van het openbaar vervoer.

Dit zijn de prioriteitspunten die duidelijk blijken uit zijn beleid en uit de cijfers.

Een ander lid bevestigt op zijn beurt zijn grote bekommernis over de aanpak van het ingewikkelde mobiliteitsvraagstuk. Er is beslist veel meer samenwerking tussen de beleidsverantwoordelijken van de verschillende bestuurlijke niveaus nodig.

Zo zou er overleg moeten zijn tussen de Gewesten en de nationale overheid in verband met het Star 21-plan en het tienjarenplan van de NMBS. Kan men er verder niet voor zorgen dat in de Vlaamse Vervoermaatschappij uiteindelijk de tarieven eenvormig worden gemaakt ?

Hetzelfde lid dringt er verder ook op aan dat men onvoltooide werken zou voleindigen. Hij stipt in dat verband een viertal voorbeelden van onvoltooide investeringen aan.

De brug van Landegem ligt er onvoltooid bij. Sinds '89 liggen de werken ten belope van 600 miljoen frank stil.

Aan een spoorwegbrug te Ruisbroek, schakel in de verbinding Antwerpen — Klein Brabant, wordt sinds 1988 niets meer gedaan. Niet minder dan 250 miljoen frank aan werken is sindsdien nutteloos.

De Noordlandbrug in de Noorderhaven van Antwerpen en de brug te Gellik zijn twee andere voorbeelden van onvoltooid werk.

Het lid dringt erop aan dat zulke onvoltooide investeringen zo vlug mogelijk rendabel worden gemaakt.

Deze begroting is de derde die de Minister voorlegt sinds het aantreden van de huidige Vlaamse Regering en sinds het overhevelen van de materie infrastructuur naar de Gewesten, aldus een ander lid. In de vorige begrotingen werd steeds gesteld dat de fundamentele wijzigingen in het Staatsbestel aanleiding gaven tot een aantal problemen in de inlooperperiode, maar dat het Vlaamse Gewest het beter zou doen dan de nationale overheid.

Het lid heeft echter moeten vaststellen dat de regionalisatie er voor gezorgd heeft dat een absoluut dieptepunt werd bereikt in de investeringen. Gelukkig dat voor 1991 een lichte verbetering optreedt, maar een vergelijking met de ganse periode van de jaren tachtig leert dat wij nog ver onder de cijfers, zeker de geactualiseerde, van toen zitten.

De Gemeenschapsminister verdedigt vervolgens zijn beleid en dat van Vlaamse Executieve.

Hij stelt dat hij — en dus ook de Vlaamse Executieve — wel degelijk een bepaalde visie heeft en dat ook op het terrein dag na dag realiseert.

Deze visie en prioriteiten ervan heeft hij reeds uiteengezet bij de bespreking van zijn eerste beleidsnota ter gelegenheid van de begroting voor 1989.

De prioriteiten hiervan zijn de leefbaarheid en de zwakke weggebruiker, de optimalisering van de aan de gang zijnde infrastructuurwerken en de inspanningen voor het openbaar vervoer.

Die verschuivingen ziet men ook in de evolutie van de cijfers van de investeringsprogramma's.

Voor het openbaar vervoer gaat men van 1,4 miljard frank of 7,4 % in 1989 naar 2,4 miljard frank of 11,9 % in 1991. Voor de investeringen met betrekking tot de zwakke weggebruikers (herinrichten doortochten, fietspaden, kruispunten, veiligheid enzovoort) gaat men van 746,3 miljoen frank in 1987, naar 2.690,1 miljoen frank in 1991. Op diverse terreinen is er dus wel duidelijk van een visie sprake. Dat er meer samenspraak en samenwerking nodig is tussen de verschillende bestuurlijke niveaus is nogal vanzelfsprekend. Het federaal model maakt dit juist mogelijk en het is een vorm van verfijnde democratie.

Dit brengt zijn eigen specifieke moeilijkheden mee en kost ook meer tijd. De Gemeenschapsminister verwijst in dit verband naar het regelmatig overleg binnen de het interministerieel comité voor Verkeer en Openbare Werken, waar alle geledingen in het land bij betrokken zijn.

Wat de aangehaalde voorbeelden betreft van de zogenaamde onvoltooide werken, verklaart de Gemeenschapsminister dat het hier gaat om dossiers waarbij de NMBS vragende partij is. Voor de bruggen van Landegem en Ruisbroek vraagt de NMBS thans een verdubbeling van de spoorwegbruggen. De vraag is of dit dan ten laste van het Vlaamse

Gewest moet worden uitgevoerd. Voor dit departement is er geen probleem : de grote capaciteit van de waterweg blijft ongewijzigd en wordt niet gestoord in de huidige situatie. Voor Ruisbroek komt daar nog bij dat de NMBS sinds 1988 geen prioriteit heeft gevraagd. Ook de situatie op de Gellikbrug is op dit ogenblik geen hindernis voor de duwvaart.

Wat de Noordlandbrug betreft zijn er onderhandelingen met de NMBS om een spoor aan te leggen op de middenberm van de Zoomse weg en de verbinding met de Noordlandbrug. Het departement voor Openbare Werken dient dan in te staan voor de aanleg van de spoorwegbedding.

Een lid acht het nuttig dat men van ministeriële zijde een overzicht zou voorleggen van de realisaties in verband met de wegenaanleg na 34 maanden beleid, dit om een vergelijking mogelijk te maken tussen de programma's en de realisaties na 3 jaar. Spreker vraagt deze gegevens uit te splitsen per provincie.

Deze gegevens vindt men in bijlage 2 bij dit verslag. De programma's voor waterwegen en openbaar vervoer zijn niet volledig gerealiseerd om technische-administratieve redenen en wegens de nasleep van herzieningen (bijvoorbeeld afwerking van de Berendrechtsluis en het raamcontract van Zeebrugge).

Hetzelfde lid verklaart geen zicht meer te hebben op de huur-koopformules voor de gebouwen en wat de consequenties ervan zijn voor de begroting van de volgende jaren.

Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar programma 14 Centrale diensten (zie Stuk 6 (1989-1990) – Nr. 1) blz. 27).

Voor de aankoop van de gebouwen werd een systeem van huur-koop gebruikt. De vraag van het lid verwijst volgens de Minister naar de investeringen bedoeld onder basisallocatie 01.01 van sectie 87, waar in 1991 nog slechts een krediet van 15 miljoen frank is ingeschreven. Het is immers in verband met deze investeringen dat geopteerd werd voor een formule van huurovereenkomst met aankoopoptie. De evolutie van de huurbedragen ingeschreven in het beleidsprogramma 14 kan als volgt worden geraamd (hypothese : indexaanpassing van 4 % per jaar) ;

(in miljoenen franken)			
1990	1991	1992	1993
750,5	817,5	908,6	1.051,0

Hetzelfde lid betreurt het te laatig uitbetalen van de aannemers, die opdrachten uitvoeren voor het departement.

In dit verband wordt de volgende toelichting verstrekt :

Wat specifiek de facturen in verband met het onderhoud van de wegen betreft, dient er vooreerst op gewezen dat de transcoding van de kredieten ad hoc pas op 14 september jongstleden werd doorgevoerd in de Nationale Thesaurie. De achterstand ter zake is momenteel weggewerkt.

In de tweede helft van oktober werd de aansluiting met het COI te Haasrode gerealiseerd en werd overgeschakeld op het Financieel Systeem van het COI. Die omschakeling zal, na een beperkte proefperiode, tot gevolg hebben dat de betalingstermijn dezelfde wordt als ten aanzien van de andere materies van de Vlaamse Gemeenschap.

Gezien de procedure die ook in het Financieel Systeem moet worden doorlopen, zal die termijn echter steeds langer zijn dan de vaak zeer korte betalingstermijnen die door het Wegenfonds werden gerealiseerd.

Een ander lid herinnert ter zake aan zijn interpellatie van vóór het reces. De langdurige administratieve weg die moet worden doorlopen brengt de soms erg laattijdige betaling mee. Is daar ondertussen structureel al iets aan verbeterd ? De Gemeenschapsminister meent dat een snellere afwikkeling van de noodzakelijke administratieve etappes thans vlugger moet kunnen gebeuren. De overheveling van de ambtenaren en hun installatie in de juiste diensten is nu een feit. Verder is — zoals hoger gezegd — reeds overgeschakeld naar het COI (automatisatie) te Haasrode en er werden ondertussen ook noodploegen aan het werk gezet om de achterstand op te halen.

Een lid stelt vervolgens een tweetal vragen met betrekking tot de overschrijding van de uitvoeringstermijn bij overheidsopdrachten.

1. Met het oog op de bestrijding van wantoestanden inzake het overschrijden van de uitvoeringstermijn bij overheidsopdrachten vaardigde de Minister van Openbare Werken destijds de circulaire ATD nr. 534-38 dd. 27 juli 1976 uit. Daarin werd onder meer voorgeschreven dat het opdrachtgevende bestuur systematisch de ambtshalve maatregelen moet toepassen van zodra de vertraging de helft van de contractuele uitvoeringstermijn zou overschrijden. Deze maatregelen bleven echter maar gedurende een periode van één jaar van kracht en werden later niet hernomen.

In zijn brief van 27 november 1989 vroeg het Rekenhof aan de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer of het niet nuttig zou zijn om naar analogie met de bovenvernoemde circulaire nieuwe onderrichtingen uit te vaardigen die er zijn diensten toe zouden aanzetten efficiënter op te treden tegen elke onwil vanwege de aannemer om één van de meest essentiële elementen van het contract, namelijk de uitvoeringstermijn, na te leven.

Werd dergelijke circulaire reeds opgemaakt en verspreid ? Indien niet, wanneer zal dit gebeuren ?

2. Bij brief van 27 november 1989 vestigde het Rekenhof de aandacht van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer erop dat bij het opsplitsen van een aanneming in bindende deeltermijnen, de nakoming ervan systematisch moet worden opgevolgd in het bij elk vereffeningsdossier gevoegde proces-verbaal van vaststelling der vordering der werken en dat vanaf het ogenblik dat een deeltermijn wordt overschreden, de contractueel voorgeschreven boete bij de daaropvolgende vorderingsstaat in mindering moet worden gebracht.

Uit het 147e boek van het Rekenhof blijkt dat de Gemeenschapsminister ter zake nog niet geantwoord heeft aan het Rekenhof.

Wanneer zal dit gebeuren ?

In een antwoord op beide vragen en als reactie op de vermelde opmerking van het Rekenhof kan de Gemeenschapsminister het volgende mededelen.

In de OB nr. 534-38 moeten duidelijk twee inhoudsvelden onderscheiden worden :

— enerzijds bepalingen in verband met de berekening van straffen en boetes, om de abnormale vertragingen meer afdoend te bestraffen ;

— anderzijds het voorschrift om de maatregelen van ambtswege toe te passen wanneer de vertraging groter is dan de helft van de uitvoeringstermijn, behoudens eventuele afwijking .

Welnu, uit de alinea's bovenaan pagina 3 van de OB blijkt dat enkel de eerstbedoelde bepalingen onderworpen waren aan de proefperiode van één jaar. Dat is ook begrijpelijk, aangezien in de OB vanzelfsprekend nog verwezen werd naar artikel 48 van het *A/L/K/* van 1964, en de hele **overheidsopdrachtenwetgeving** in de jaren 1976 en 1977 aan een herziening onderworpen werd. Dit is ook met artikel 48 gebeurd, zodat wat dit betreft de OB zijn bestaansreden verloren heeft, en trouwens sedert 27 juli 1977 niet meer van toepassing is.

Het voorschrift in verband met de maatregelen van ambtswege daarentegen, is nog altijd toepasselijk. Hiervoor is zelfs delegatie verleend aan de hoofden van de buitendiensten, ingevolge artikel 16 van het delegatiebesluit van 13 januari 1978, dat bij artikel 4 van het BVE dd. 3 mei 1989 van overeenkomstige toepassing verklaard is voor de entiteit Openbare Werken van de Diensten van de Vlaamse Executieve.

Indien het Rekenhof hierop zou aandringen, kan natuurlijk herinnerd worden aan het bestaande voorschrift in verband met ambtshalve maatregelen bij abnormale vertraging. Het lijkt de Gemeenschapsminister best daarvoor te wachten op de definitieve structuur van de Vlaamse Administratie, en dan onderrichtingen te geven aan alle diensten van het VMLI.

Vervolgens behandelt de Commissie nog het probleem van de lange administratieve weg tussen de opname in het **investeringsprogramma** en de uiteindelijke vastlegging via de diverse stappen (over voorstel, via bestekplannen — aanbestedingen — goedkeuring van de aanbestedingen tot uiteindelijke vastlegging). Dit brengt het grote probleem mee dat sommige projecten in gevaar komen.

Sommige leden uiten daarbij hun zorg dat de programma's, die niet zijn vastgelegd vóór 31 december dan verloren zijn voor dat jaar. Voor sommige provincies kan er dan heel wat in het gedrang komen. Zo vreest een lid dat de kredieten voor de Zoomse weg voor dit jaar niet meer zullen kunnen vastgelegd worden, gezien de huidige stand van zaken.

Een lid repliceert dat alles wat in het **investeringsprogramma** stond en in het voorziene jaar niet werd gerealiseerd bij voorrang in het programma van het jaar daarop wordt ingeschreven en gerealiseerd. Dit kon men lezen in het verslag over de begroting van 1990, aldus nog het lid, dat suggereert dat men een tabel zou verstrekken over de vastleggingen vanaf 1987 en dit per post van het investeringsprogramma. Zulke tabel werd bij de nationale begroting automatisch verstrekt.

De Gemeenschapsminister bevestigt het principe van de automatische voorrangbehandeling van een programma in het volgend jaar wanneer dit werd ingeschreven in de begroting van een bepaald jaar maar niet werd vastgelegd. De vastleggingskredieten die op 31 december niet zijn aangewend worden niet overgedragen.

Binnen de kredieten van één basisallocatie kan in de loop van een jaar echter steeds worden overgeheveld van het

programma van de ene Directie naar dat van een andere. Tenslotte is het gebruikelijk dat een belangrijk gedeelte van de vastlegging wordt gerealiseerd tijdens de laatste maanden van het jaar.

Vervolgens wordende opmerkingen van het Rekenhof betreffende basisallocatie 73.26.84 onder de loupe genomen. Een lid citeert uit het verslag van het Rekenhof (Stuk 15 (1990-1991) — Nr. 1) :

„Als gevolg van het besluit van de Vlaamse Executieve dd. 20 december 1989, worden door de verkoop van industriegronden belangrijke financiële meeropbrengsten gerealiseerd. Deze meeropbrengsten zullen worden aangewend voor infrastructuurwerken in de provincie Brabant”. Uit het besluit van de Vlaamse Executieve kan volgens het lid worden opgemaakt dat de Cargovil-operatie erin bestaat de in het Vilvoordse gelegen terreinen, eigendom van de Vlaamse Gemeenschap, bouwrijp te laten maken en te laten verkopen door een privé-firma bij wege van een concessie-overeenkomst. De meeropbrengst die uit de verkoop van deze gronden zal voortvloeien zou worden aangewend voor de financiering van wegenwerken in Vlaams-Brabant.

Met artikel 73.26.84.) waarop enkel in vastleggingskredieten werd voorzien, wordt, aldus het lid, de machtiging gegeven aan de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer de bovengenoemde werken al in 1991 te gunnen, zonder er evenwel al betalingen voor te mogen doen. Maar men ervan uitgaat dat uit de Cargovil-operatie de eerstkomende jaren geen ontvangsten mogen worden verwacht, werd door de Vlaamse Executieve de wenk gegeven de werken toe te wijzen met een promotiecontract, waarvoor gedurende een periode van minimum 2 jaar geen betalingen moeten gebeuren en waarbij de aflossing van de door de promotor geprefinancierde kosten over een aflossingstermijn van minimum 8 jaar zou moeten worden gespreid. Men heeft hier dus duidelijk de intentie een voorbestemming te geven aan ontvangsten van toekomstige begrotingen (de jaren 1993 en volgende). Vermits de intentie bestaat deze promotieovereenkomsten in latere begrotingen met variabele kredieten (toegewezen ontvangsten) te financieren, vervult het vastleggingskrediet onder de geciteerde basisallocatie eigenlijk de functie van vastleggingsmachtiging, zodat het begrip vastleggingskrediet hier een oneigenlijke aanwending krijgt.

De Gemeenschapsminister repliceert dat het niet de bedoeling is te werken met variabele kredieten maar met gesplitste kredieten. Er is in de begroting van 1991 een vastleggingskrediet van 350 miljoen frank ingeschreven. Conform de beslissing van de Vlaamse Executieve over het Cargovil-project zal in de uitvoering van de promotieovereenkomst vanaf het 3e jaar dienen betaald. Hiertoe zullen ordonnanceringskredieten worden ingeschreven. De hoegrootheid van die ordonnanceringskredieten zal afhankelijk zijn van wat is bepaald in de promotieovereenkomst en niet van de inkomsten die tijdens dat jaar worden gerealiseerd. De Gemeenschapsminister wijst er tenslotte op dat het hier gaat om een supplementair krediet voor Vlaams-Brabant.

In verband met de samenwerkingsakkoorden met betrekking tot de waterwegen merkt een lid op dat bij de bespreking van de vorige begroting de Gemeenschapsminister stelde dat een inventaris zou gemaakt worden van de bevaarbare waterwegen op de welke panden liggen die de grenzen van een Gewest overschrijden. Verder zou ook een inventaris gemaakt worden van de panden van de waterwegen die beheerd worden door een dienst die gevestigd is in een ander gewest dan dat van het betrokken pand.

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

De Gemeenschapsminister geeft hierop het volgende antwoord :

Er bestaat reeds een ontwerp van samenwerkingsakkoord voor de grensoverschrijdende waterwegen.

In bijlage aan dit ontwerp is een lijst met **beschrijving** van de betrokken waterwegen gevoegd.

Het betreft :

1. de Leie ;
2. het Spierekanaal ;
3. de Bovenschelde ;
4. de Dender ;
5. het Kanaal Charleroi-Brussel en het Zeekanaal van Brussel naar de Rupel ;
6. het Albertkanaal ;
7. de Maas.

Daar de andere gewesten niet aanwezig waren op de geplande bespreking op 5 november 1990 op uitnodiging van de Directeur-generaal van de Waalse Waterwegen die met de coördinatie werd belast, neemt de Minister zich voor zelf initiatief te nemen in deze aangelegenheid.

In de praktijk stelt de samenwerking echter geen probleem.

Een lid vraagt zich af of de nu in dienst zijnde 62 **kabinetsmedewerkers** wel werkelijk noodzakelijk zijn. In 1989 waren het er nog 59, aldus het lid.

De Gemeenschapsminister bevestigt dat dit een absolute noodzaak is. Er zijn in zijn kabinet slechts een tiental medewerkers van niveau 1, en zij zijn belast met een polyvalent pakket van taken en moeten voortdurend vele **extra-inspanningen** leveren. Als men het uitvoerend personeel (typistes, bodes, chauffeurs) er bij rekent, komt men vrij vlug tot dat aantal, dat in vergelijking met andere kabinetten zeker niet overdreven is, aldus de Gemeenschapsminister.

2.2. BESPREKING PER PROGRAMMA

Deze bespreking gebeurt op basis van het in bijlage 1 weergegeven „Investeringsprogramma 1991”.

2.2.1. Programma 81 : Waterwegen en Binnenvaart

ALGEMEEN SCHEEPVAARTBELEIDSPLAN — CONCRETE REALISATIES

In verband met waterwegen is er een selectieve afwerking vooropgesteld, aldus sommige leden. Is dit zo in de praktijk ? Een lid klaagt er over dat de belangrijkste werken sinds jaren op een laag tempo worden doorgevoerd.

Voor de waterwegen is er een 3- of 5-jarenplan opgesteld. Bestaat dit ?

Wat wordt concreet afgewerkt de volgende jaren ? Een overzicht van 5 jaar is gewenst.

Aansluitend bij deze vragen wensen verschillende leden te weten of er een algemeen scheepvaartbeleidsplan of een structuurplan voor het waterwegennet bestaat.

Multimodaal verkeer en promotie van de waterwegen zijn begrippen die algemeen als maatregelen bevorderlijk worden geacht voor het stimuleren van het vervoer te water. Welke concrete realisaties plant de Minister in dat verband of heeft hij gerealiseerd, aldus het lid.

Op al deze vragen geeft de Gemeenschapsminister volgend omstandig antwoord.

Het algemeen scheepvaartbeleidsplan is mede vervat in het verkeers- en vervoersplan Vlaanderen. Meer specifieke plannen zoals de modernisering van de exploitatie en de promotie zijn in voorbereiding.

Zoals uit het investeringsprogramma blijkt wordt prioriteit verleend aan het afwerken van de drie belangrijkste scheepvaartassen.

De afwerking van dit programma zal voor elk van deze assen nog een vijftal jaren in beslag nemen. Het betreft meer bepaald :

- voor het Albertkanaal : de verbetering van de toegang tot het Straatsburgdok en het herbouwen van een vijftal bruggen met plaatselijke verbindingswerken ;

- kanaal Brussel-Rupel : de sluis van Hingene en de aansluitingen op de Schelde en het kanaal ;

- de Leie : de afwerking van de Grensleie en de aanpassing van de doortocht naar Kortrijk.

De grote assen naderen effectief hun voltooiing. De laatste sluis op het Albertkanaal wordt in 1991 in dienst genomen. De werken aan de sluis van Hingene zijn opnieuw aangevat en belangrijke kredieten zijn voorzien om ze versneld af te werken. De Bovenschelde is tot 1380 ton capaciteit gebracht en vanaf 1991 zullen sommige 500 ton schepen ook via de Leie op Frankrijk kunnen varen. Als meer dan 70 miljard frank uitgevoerde investeringen in infrastructuur niet volstaan om de binnenvaart te stimuleren dan schort er iets met de binnenscheepvaart zelf. Daarom moet er ook vanuit de sector gezocht worden naar nieuwe exploitatievormen die aangepast zijn aan de moderne behoeften. In die optiek heeft de Minister voorgesteld in het kader van de herstructurering van de administratie een exploitatiemaatschappij op te richten die de Vlaamse waterwegen op eenvormige manier exploiteert. Wat het multimodaal verkeer betreft werd in Avelgem op de Schelde een eerste binnenvaartcontainerterminal gebouwd. Op de begroting 1991 heeft de Minister 40 miljoen frank voorzien voor uitrustingswerken. Dit krediet zal echter slechts worden aangewend voor projecten waar een minimale tussenkomst is van 20 % vanwege de geïnteresseerde partij.

TREND KREDIETEN BINNENSCHEEPVAART

Een lid betreurt dat de kredieten voor waterwegen en binnenvaart van 2,4 miljard frank in 1989 naar 1,7 miljard frank in 1991 zijn gedaald. Verwezen wordt naar dringende renovatiewerken aan de kunstwerken op de Kempische kanalen. Een ander lid sluit zich hierbij aan, er op wijzend dat de scheepvaart essentieel is in het economisch bestel. Hij vindt dat het ter zake gevoerde beleid van de Minister diametraal staat tegenover zijn optie naar milieuvriendelijk en veilig vervoer.

Worden op deze manier de mogelijkheden van de milieuvriendelijke en veilige transportmodus, die de binnenvaart toch wel is, wel voldoende benut met betrekking tot de mobiliteit en het toerisme, aldus de vraag van verschillende leden.

De Gemeenschapsminister repliceert dat, gezien de huidige gegevens, een verhoging van investeringen in de binnenwaters niet prioritair is. De huidige capaciteit van de 3 hoofdassen op het stuk van de waterwegen (met name Albertkanaal, Rupel-Zeekanaal en Gent-Noord-Frankrijk) biedt voldoende alternatieven om nog een verdriedubbeling van de vervoercapaciteit op te vangen.

Een deel van de huidige mobiliteit kan dus daar nog ruimschoots terecht zonder bijkomende investeringen.

De binnenwateren kunnen uiteraard — zoals dat reeds gaande is — ruimschoots worden gebruikt voor het toerisme. Door de benutting van de binnenwateren 7 dagen op 7 is er een groeiende belangstelling voor het „waterwegtoerisme”.

Op de vraag wie de markt zal moeten aanboren om dit vervoer langs de waterwegen te promoten zowel voor het industrieel vrachtvervoer als voor het toerisme — antwoordt de Gemeenschapsminister dat dit zal moeten gebeuren via een eigen op te richten dienst van de Vlaamse Gemeenschap.

PRIORITEITEN

Een lid wijst op een passus uit de toelichting bij de begroting. „Het uitvoeren van de infrastructuurwerken zal gebeuren met maximaal respect voor het leefmilieu en samen met de stimulering van de diverse recreatieve aspecten verbonden aan de waterweg”. Men vraagt zich af in hoeverre deze verschillende aandachtspunten met elkaar verzoenbaar zijn, en welke prioriteiten de Minister aan de diverse aandachtspunten geeft met name de transportmodus, het milieu en de recreatieve aspecten.

Het is duidelijk dat de aandachtspunten transportmodus/milieu/recreatie complementair zijn voor wat de waterwegen aangaat, aldus de repliek van de Gemeenschapsminister.

Inderdaad, de binnenvaart is, zoals iedereen er kent, de meest milieuvriendelijke transportmodus. Daarnaast zijn de waterwegen van oudsher de belangrijkste factor met betrekking tot de waterbeheersing. Daarenboven hebben de waterwegen ook reeds zonder extra infrastructuur een belangrijke recreatieve functie. Het komt er enkel op aan door beperkte bijkomende inspanningen zoals beplantingen en kleine infrastructuurwerken deze verschillende functies nog meer op elkaar te laten inspelen.

SLUIS HINGENE

Wat is de timing in verband met de afwerking van de sluis te Hingene op het kanaal Brussel-Rupel, aldus de vraag van verschillende leden.

Aan het huidige investeringsritme wordt de voltooiing van de sluis van Hingene gepland tegen het einde van '94, aldus de Gemeenschapsminister.

Er blijven immers nog ongeveer voor 2000 miljoen frank werken uit te voeren. De werken die onderbroken waren bij gebrek aan stortterrein zijn nu hernomen. De resterende werken zullen bij beslissing van de Executieve aan één enkele aannemerscombinatie worden toevertrouwd zodat een continue afwerking mag verwacht worden.

ZEEKANAAL BRUSSEL-RUPEL

Ook wat het Zeekanaal Brussel-Rupel betreft vraagt een lid informatie over de timing en de beleidsintentie. Wordt een herziening van het beheer over deze waterweg overwogen?

Een lid wenst aansluitend hierbij te weten wat er bedoeld wordt met de terugvorderbare kredieten (27,2 miljoen frank) aan het NV Zeekanaal (vermeld bij punt 9 op blz. 152 van de toelichtingen). Dit leidt tot de vraag van een lid of het Brusselse Gewest moet tussenkomen in het onderhoud van het Zeekanaal gelegen in het Vlaamse Gewest, met andere woorden wat is hic en nunc de juiste status van deze waterweg.

In antwoord op deze vragen wordt volgend omstandig antwoord verstrekt :

1. De nv Zeekanaal is als instelling van openbaar nut, onder de voogdij van het Ministerie van Openbare Werken (Bestuur der Waterwegen) de enige met een beheersvorm „naamloze vennootschap”, die instaat voor het beheer, onderhoud, uitbating en de uitbouw van de waterweg en de haven van Brussel tot de Schelde. In vergelijking met andere waterwegen is de financiële tussenkomst van de overheid beperkt gebleven tot :

Voorschot toegestaan voor de betaling van achterstallige lonen volgens het schrijven van het Ministerie van Openbare Werken

10358-CD.155.9 van 29.12.47 6.600.000 frank

Voorschot toegestaan voor het uitvoeren van dringende en noodzakelijke onderhouds- en uitrustingswerken volgens het schrijven van het Ministerie van Openbare Werken

2A/8802 van 05.01.51 10.000.000 frank

Voorschot toegestaan voor het uitvoeren van dringende en noodzakelijke onderhouds- en uitrustingswerken volgens het schrijven van het Ministerie van Openbare Werken

2A/710/9853 van 02.10.51 15.000.000 frank

Voorschot toegestaan om te voorzien in de ontoereikendheid van de bedrijfsontvangsten :

— gedurende de periode van 01.01.73 tot 31.12.78 volgens het schrijven van het Ministerie van Openbare Werken

601/2944/9630 van 01.06.81 13.070.353 frank

— gedurende de periode van 01.01.80 tot 31.12.81 volgens het schrijven van het Ministerie van Openbare Werken

60/5328/9158 van 23.12.83 22.556.307 frank

Voorschot toegestaan in 1989 om te voorzien in de ontoereikendheid van de bedrijfsontvangsten gedurende de periode van 1982-1988

46.500.000 frank

113.726.660 frank

De voorschotten hebben geen betrekking op uitgevoerde werken of aangegane leningen. De kosten verbonden aan de prestaties die de nv Zeekanaal in verband met zijn opdracht dient te leveren, worden niet gedekt door de inkomsten afkomstig van de scheepvaartrechten, waarvan de tarieven door de overheid bepaald worden. Gezien het enerzijds economisch niet verantwoord is deze tarieven te verhogen, en anderzijds de prestaties niet kunnen verminderd worden, leidt dit tot een structureel verlies. De overheid heeft beslist dit verlies bij te passen, gezien zij het voor de overige waterwegen eveneens dient te dragen.

2. De voorschotten zijn terugbetaalbaar met de winsten voortspruitend uit de toekomstige balansen van de nv Zeekanaal en Haveninrichtingen. Er zijn dus geen bijkomende voorwaarden aan verbonden. Er is geen rente voorzien of een tijdslimiet bepaald voor de terugstorting.

3. De voorschotten zijn in de begrotingsruiter opgenomen als zijnde terugvorderbare voorschotten. De voorschotten werden toegekend op basis van de totale bedrijfsresultaten

van het jaar, voorafgaand aan de opstelling van de begroting van de begrotingsruiter van het volgend jaar. Het gaat derhalve niet om een afwijking op de financieringswet van 16.01.89 vermits de voorschotten betrekking hebben op de bedrijfsontvangsten geboekt voor 01.01.1989.

4. Op de drie eerste voorschotten is wel degelijk een gedeeltelijke terugbetaling gebeurd :

op 28.05.1955	140.010 frank
op 24.05.1956	557.741 frank

Normaal zou de Staat voorzien in de vorm van subsidies, maar vermits het een naamloze vennootschap betreft, onderworpen aan de wet op de handelsondernemingen kon dit niet gebeuren en heeft men dus het systeem van de terugvorderbare voorschotten moeten gebruiken. De betekenis van het terugvorderbare voorschot is dus eigenlijk te wijten aan de beheersvorm van de nv Zeekanaal.

Wat het beheer van de nv Zeekanaal betreft werd de beslissing tot opsplitsing door de beide Executieven bevestigd. Twee regeringscommissarissen werden benoemd die belast zijn met de voorbereiding van de boedelscheiding. Een definitieve opsplitsing wordt ten laatste tegen 1 januari 1992 verwacht.

BINNENSTADSPERSONENVERVOER

Een lid wil weten wat er bedoeld wordt met het op blz. 151 van de toelichtingen vermelde binnenstadspersonenvervoer te Gent.

De Gemeenschapsminister verduidelijkt dat hiermee verwezen wordt naar het vervoer van vakantiegangers op plezierboten.

Er bestaat wel een plan om openbaar vervoer te organiseren op de Gentse binnenwateren onder meer met snelle taxiboten of via een systeem van rails in het water (Aqua-rail).

Deze plannen zijn echter nog niet rijp.

ALTERNATIEVE FINANCIERING

Een lid heeft het over de drie hoofdassen met betrekking tot de waterwegen (binnenvaart). Hij vraagt zich af of er in deze sector geen alternatieve financieringsmogelijkheden worden overwogen.

De Gemeenschapsminister deelt mee dat voor het realiseren van de basisinfrastructuur de alternatieve financiering niet voor de hand ligt. Voor het realiseren van uitrustingswerken zoals kaaimuren en steigers wordt voor het eerst een substantiële tussenkomst van een derde geëist. Daarenboven zullen de geleverde diensten, zoals het leveren van industrieel water in de toekomst tegen meer economisch verantwoorde prijzen ter beschikking gesteld worden.

SLUISWACHTERS

In de pers is vermeld dat er sluiswachters zijn die technisch werkloos zijn. Wat zijn de conclusies van de Gemeenschapsminister ter zake ?

De Gemeenschapsminister verklaart dat het niet zijn bedoeling is mensen af te danken, maar wel te komen tot een efficiëntere werkverdeling bij de sluiswachters. In het kader van de zo efficiënt mogelijke en kostenbesparende **werkorganisatie** moet het mogelijk **zijn** sluiswachters met minder of helemaal geen activiteit, elders in te zetten via een systeem van mobiele ploegen. Het probleem situeert zich overigens

niet alleen bij de sluiswachters maar ook bij de **werkopzichters**. De aldus vrijgekomen personeelsleden kunnen dan andere taken krijgen (bijvoorbeeld controle op de lozingen).

TRANSFERT NAAR DIENST VOOR DE SCHEEPVAART

Betreffende het transfert naar de Dienst voor de Scheepvaart merkt een lid op dat het krediet gestegen is van 238,7 miljoen frank naar **264,54** miljoen frank inzonderheid als gevolg van de indexering van loon- en werkingskosten. Dit zou neerkomen op een loonsverhoging van 10 %, wat veel lijkt aldus het lid.

De Minister deelt mee dat deze verhoging niet enkel de stijging van de **loonkost** betreft maar tevens een gevolg is van de uitbreiding van de onderhoudsverplichtingen bij een stagnatie van de inkomsten uit de scheepvaartrechten. Vermits deze inkomsten slechts ongeveer de helft van de **uitgaven** dekken stijgt het tekort sneller dan de inflatie.

FONDS SANERING VAN DE BINNENVAART

Een lid stelt vast dat voor het Fonds van de Sanering op de Binnenvaart geen kredieten zijn voorzien. Wat is daarvan de reden ?

Het budgettaire „**Fonds** voor de Sanering van de Binnenvaart” wordt afgeschaft. De saldi worden per 31.12.1990 overgedragen naar de basisallocaties 12.20.81 (promotie en commercialisatie) en 22.01.81 (intrestlasten).

INNING BELASTING PLEZIERVAART

Zoals verleden jaar dient weer een opmerking gemaakt over het feit dat de belasting op de nummerplaten van de plezierjachten zowel in de nationale als in de gewestelijke begroting zijn ingeschreven. Wie ínt op dit ogenblik deze belasting aldus de vraag van dit lid.

De Gemeenschapsminister geeft volgende uitleg : de **identificatie**plaat van de plezierjachten wordt nationaal geregistreerd, want deze jachten moeten immers op alle waterwegen van het land identificeerbaar zijn.

De taks daarop (350 frank) wordt nationaal geregistreerd. De Gewesten zouden dan een bijkomend vignet kunnen opleggen, waarvan de opbrengst dan beschouwd wordt als een vergoeding voor het gebruik van de sluizen op zon- en feestdagen.

SLUIZEN — VERGOEDING PERSONEELSLEDEN

De pleziervaart kan dit jaar genieten van toegankelijke sluizen. Het succes van de pleziervaart dit seizoen zal velen zeker overtuigen van de noodzaak de sluizen en bruggen ook op zondag open te houden.

Volgens aan een lid verstrekte informatie, hebben er zich wel problemen gesteld met de beloofde vergoedingen aan het personeel.

De voorziene 200 frank per vaartuig kon niet geínd worden bij gebrek aan een decreet ter zake en anderzijds blijken er ook problemen te zijn om de geínde rechten te gebruiken om het personeel te vergoeden.

Het is aangewezen spoedig besprekingen aan te vatten met de vakbonden zodat er zich ter zake geen discussies meer stellen.

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

Ware het niet beter een eenmalig recht van bij voorbeeld 200 frank voor alle Vlaamse sluizen en bruggen te vragen, geldig voor één jaar ?

De Gemeenschapsminister geeft hierna volgende informatie.

De strikte uitgave van personeelskosten voor de bediening, in de veronderstelling dat ze reglementair betaald worden, is 5 miljoen frank. Hierbij is geen rekening gehouden met de uitgaven voor onderhoud van de kunstwerken en hun exploitatie.

Hieruit kan afgeleid worden dat heden de kosten inderdaad de directe baten overtreffen. Nochtans kan hier niet voorbij gegaan worden aan de belangrijke indirecte baten voor ons Gewest en de opwaardering die alzo tot stand kan gebracht worden voor een niet onbelangrijk gedeelte van het patrimonium, die ruimschoots de gedane uitgaven rechtvaardigen.

Een éénmalige heffing houdt inderdaad een belangrijke beperking in van de administratieve onkosten voor het innen van een heffing en wordt dus door het Kabinet van de Gemeenschapsminister overwogen.

WERKGROEP OPENHOUDEN SLUIZEN EN BRUGGEN

In antwoord op de vraag van een lid (nr. 30 van 8 maart) betreffende de werkgroep voor het openhouden van sluizen en bruggen op zondag, deelde de Gemeenschapsminister mee dat deze werkgroep, bestaande uit afgevaardigden van het Bestuur der Waterwegen, de Dienst voor de Zeevaart, de NV Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel en afgevaardigden van zijn kabinet, haar eerste vergadering hield op 26 maart jongstleden.

Hoeveel maal is deze werkgroep sedertdien samengekomen. Tot welke concrete conclusies is zij reeds gekomen ? Wordt het aantal toeristische vaarroutes die op zondag open gehouden worden tijdens de maanden juni, juli en augustus uitgebreid ? Wordt de periode eventueel uitgebreid tot de maand september ?

De desbetreffende werkgroep is nog samengekomen op 27.06.1990.

Tot nog toe heeft het geleverde werk niet geleid tot concrete resultaten omdat deze organisatie op kleine schaal overschaduwd wordt door de volledige reorganisatie van het Bestuur der Waterwegen die door het kabinet wordt uitgevoerd.

Een eventueel uitbreiden van de toeristische vaarroutes en/of de periode, kan bovendien slechts overwogen worden nadat de in dit jaar bekomen resultaten geëvalueerd zijn.

WATERTOERISME

Reeds bij vorige besprekingen van begrotingen vroeg een lid aandacht voor het watertoerisme dat in het Vlaamse land in volle expansie is. België zou ongeveer 2.000 km bevaarbare rivieren, stromen en kanalen bezitten. Nochtans wordt er van overheidswege te weinig aandacht besteed om deze vaarroutes maximaal open te houden, te verbeteren of aan te passen aan het watertoerisme, dat zeker geen grote infrastructuurwerken, diepgang enzovoort vraagt. Zo werd bij-

voorbeeld het kanaal Damme-Brugge afgedamd en worden de draaibruggen niet meer hersteld. Wat werd gerealiseerd in 1990 ? Wat wordt voorzien in 1991 ?

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

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

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

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

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

Sedert 1989 worden vooral in West- en Oost-Vlaanderen een aantal waterwegen op zondag opengesteld tijdens het toeristisch seizoen. Dit experiment kent een stijgend succes. Er wordt een meer definitieve oplossing voorbereid door het invoeren van een vignet waarmee de zondagvaart zou gefinancierd worden. Hiertoe is evenwel een beslissing van de Executieve nodig. Aan het geacht lid wordt opgemerkt dat het kanaal Brugge-Damme eigendom is van de provincie West-Vlaanderen en niet van het Vlaamse Gewest.

De steigers op de kanalen in de Westhoek zijn in aanbouw onder meer te Lo en te Veurne.

Meer gedetailleerde inlichtingen kunnen bij de diensten van de Waterwegen worden opgevraagd die gemachtigd zijn inlichtingen te verstrekken over goedgekeurde werken.

STOP VAN LOOZEN

Een lid wenst te weten of de zogenaamde stop van Loozen volgend jaar zal zijn opgelost.

De Gemeenschapsminister deelt het volgende antwoord mee :

Vermits de stop van Loozen als knelpunt, niet op een van de hoofdwaarassen is gelegen, is geen prioritaire behandeling van dit probleem, voor wat de waterweg betreft, in de begroting van 1991 voorzien.

Wel heeft de Gemeenschapsminister reeds in 1990 aan zijn diensten opdracht gegeven een oplossing voor te stellen die het langdurig oponthoud aan de bestaande brug zou kunnen milderen.

Behooudens onvoorziene technische problemen zal een oplossing geboden worden aan dat probleem in het kader van het **artikel 73.03** (vervanging van kunstwerken)

ZUID-WILLEMSVAART

Tenslotte wordt nog een vraag gesteld over de **Zuid-Willemsvaart**. Van Nederlandse kant bestaat er blijkbaar een **10-jarenplan**, dat zich tot aan de Belgische grens uitstrekt.

Het lid vraagt zich af of er van Belgische zijde ook een plan ter zake bestaat en of dit wordt gecoördineerd met dat van Nederland.

Het verbeteren van de Zuid-Willemsvaart kadert in het verbeteren van de verbinding tussen Luik en de haven van Rotterdam.

Te gepasten tijde zal een kosten-batenstudie moeten uitwijzen of een aanpassing van de Zuid-Willemsvaart op Vlaams grondgebied eveneens economisch verantwoord is. Deze verbinding behoort niet tot de drie hoofdassen die nu prioriteit genieten.

2.2.2. Programma 82 : Havens, loodswezen en zeescheepvaart.

INVESTERINGEN HAVENS : STAND VAN ZAKEN

Een lid stelt vast dat het hoofdobjectief hier is het verder afwerken en valoriseren van wat reeds begonnen is. (Toegankelijkheid naar de zeehavens, Berendrechtsluis, renovatie van het centrale havengedeelte op de rechteroever, bouw kaaimuren Petroleumdok te Gent, toegang tot het Grootdok te Gent, valorisatie voorhaven Zeebrugge, renovatieprogramma voor de haven van Oostende).

Het betreft vrij omvangrijke investeringswerken, aldus het lid. Gelet op de budgettaire mogelijkheden en gelet op de reeds aangevatte werken vraagt het lid naar de datum van de uiteindelijke afwerking van bovenvermelde investeringen. Verschillende andere leden stellen analoge vragen.

Hierover wordt onderstaand overzicht meegedeeld.

Omschrijving	Afwerking
1. Toegankelijkheid tot de Zeehavens	Deze toegankelijkheid van de havens van Gent-Zeebrugge en Antwerpen vraagt jaarlijks een investering van 3.200 miljoen frank voor verdiepingen en onderhoudsbaggerwerken
2. Berendrechtsluis — Zeehavens	pm : Berendrecht- en Zandvlietsluizencomplex medio 1992.
3. Renovatie Middensector R. 0 .-haven van Antwerpen	De aanzet van het programma wordt in 1992 gegeven (zie investeringsprogramma).
4. Kaaimuren Petroleumdok te Gent	Fase 1 is in uitvoering. Afwerking (inclusief fase II in de loop van 1992).
5. Toegang tot het Grootdok te Gent	1992
6. Valorisatie voorhaven Zeebrugge	Wordt eerstdaags aan de Vlaamse Executieve voorgelegd. Fase 1 : containerterminal Zuid kan dan afgewerkt zijn in 1993.

Omschrijving	Afwerking
7. Renovatieprogramma voor de haven van Oostende	Aanzet 1990. De renovatie van de voorhaven wordt in 1991 verdergezet zodat in de loop van 1992 de nieuwe generatie RMT-schepen kan worden ontvangen. Verdere renovatie zal afhankelijk zijn van de KB-studie en het advies van de Vlaamse Havencommissie.

De belangrijkste moeilijkheid is te situeren op het budgettaire vlak. Verwijzend naar het advies van de Vlaamse Havencommissie met betrekking tot het zogenaamde „Rollend driejarenplan voor de havens” en het advies van de Vlaamse Havenvereniging, kan gesteld worden dat de afwerking van de hierboven genoemde werken binnen de timing mogelijk blijft indien de budgettaire inspanning van 1991 wordt aangehouden.

Een ander lid heeft hierover **nog** opmerkingen en stelt bij komende vragen.

De uitbouw van onze havens zou een van de **hoofdbekommernissen** in elk beleid moeten zijn. Het totale **kredietenpakket** dat voor investeringen wordt uitgetrokken zou hiervan de exponent moeten zijn.

Het is een feit dat het optrekken van het krediet met 1 miljard frank enkel kan toegejuicht worden. Dit bedrag werd echter zeer recentelijk teruggebracht tot 800 miljoen frank, door het bestemmen van 200 miljoen frank op 1990, voor de wegenwerken van de Liefkenshoektunnel. Zulke gang van zaken is ten eerste te betreuren en vervalst de rekeningen, die aan de Vlaamse Raad worden voorgelegd.

De financiering van de havenprojecten is dan ook een ernstig probleem waarmee de sector te maken heeft. Welke oplossingen ziet de Minister ? De Vlaamse overheid heeft hierbij gedacht aan het inbrengen van de privé sector in havenwerken. Het lid is van mening dat zulke inbreng enkel zo de infrastructuur gemeenschapsbezit blijft en de gemeenschap er het zeggenschap over houdt. Welke is de visie van de Minister hierover ? Welke concrete voorstellen heeft hij reeds uitgewerkt ?

Wat de bestemming van 200 miljoen frank betreft voor de Liefkenshoektunnel wijst de Minister erop dat het uitsluitend gaat om de baggerwerken nodig voor het aanbrengen van een ankerbescherming op de Liefkenshoektunnel, bescherming die er slechts nodig is na het uitvoeren van het geplande verdiepingsprogramma. Indien dit nu niet was gebeurd zou de volledige ankerbescherming op last van het verdiepingsprogramma moeten worden uitgevoerd, wat dan zeker 500 miljoen frank havenkredieten zou opgeslorpt hebben.

Wat de financiering van havenprojecten betreft kan gesteld worden dat de 60/40 sleutel met 40 % inbreng van de havenbesturen een zeer ingrijpende vorm van alternatieve financiering inhoudt die overigens vergelijkbaar is met het buitenland. Iedere investering van de overheid moet overigens gepaard gaan met evenwichtige investeringen van de havengebruikers in suprastructuur.

HAVEN ANTWERPEN

RENOVATIE ZUIDELIJK HAVENDOK

Een zeer belangrijk project voor de Haven van Antwerpen is de renovatie van het zuidelijk havengedeelte. De Vlaamse Havencommissie heeft hierover een duidelijke visie d.w.z. realisatie in de periode 1991-1993. Zal de Minister dit advies opvolgen en zulk voorstel aan de Vlaamse Executieve voorleggen ? Uitstel van het project zou voor de Antwerpse havengemeenschap onaanvaardbaar zijn.

Voor de renovatie van het zuidelijk havengedeelte wordt op de begroting 1991 een bedrag van 750 miljoen frank voorzien op artikel 73.04. Tevens zal hiervoor een deel van het subsidiekrediet artikel 63.14 waarvan 130 miljoen voor Antwerpen bestemd is, hiervoor aangewend worden, dit alles conform het advies van de Vlaamse Havencommissie.

WATERVERDRAGEN — BAALHOEKKANAAL

Voor de aanleg van het Baalhoekkanaal is een akkoord met Nederland vereist. In hoeverre is er een akkoord met Nederland en wat zijn de hoofdlijnen van dit akkoord, aldus de vraag van verschillende leden.

De Gemeenschapsminister verduidelijkt dat het Baalhoekkanaal deel uitmaakt van de zogenaamde „Watervrdragen” ; deze vrdragen („Bath”, „Baalhoek” en „Verdieping van de Schelde”) maken sedert 1975 het vrwerp uit van bilaterale onderhandelingen. Het formele akkoord van Nederland ter zake bestaat nog niet. Hij verwijst trouwens naar de door Nederland, tot op heden, gestelde vrwaarden.

WATERVERDRAGEN — VERDIEPING SCHELDE

Is er reeds een formele beslissing tot de uitvoering van het verdiepingsprogramqma voor de haven van Antwerpen, waarvoor een akkoord met Nederland is vereist. Quid met de daadwerkelijke uitvoering, aldus de vrraag om informatie van verschillende leden, die ook de huidige stand willen kennen van de watervrdragen.

Ook deze problematiek kadert in de af te sluiten watervrdragen met Nederland, aldus de Gemeenschapsminister.

De besprekingen over de watervrdragen zijn thans in een cruciale fase gekomen. De verantwoordelijkheid van de commissie Poppe-Biesheuvel ligt echter nog bij het nationale ministerie van Buitenlandse Zaken. Er zijn 10 ministers bij betrokken, ook die van het Brusselse Gewest omwille van de kwaliteitseisen voor het Scheldewater. De bereidheid van Nederlandse kant in de commissie Poppe-Biesheuvel groeit door de dynamische rol van de heer Poppe. Binnenkort spreekt de Vlaamse Regering met mevrouw May Weggen van Verkeer en Waterstaat over de stand van zaken.

Over de verdieping van de Westerschelde (48-50 of 55 voet) is nog geen beslissing genomen. Met moet via nautische studies nog nagaan wat er met het verzandingsprobleem gebeurt als de drempels tot 55 voet zijn weggebaggerd, aldus de Gemeenschapsminister.

Een lid benadrukt dat beide projecten (Baalhoek en verdieping Westerschelde), te regelen via de Watervrdragen, aan elkaar gebonden moeten blijven en samen gerealiseerd moeten worden. Loskoppelen van elkaar om er één van naar de verre toekomst te verwijzen, is niet aanvaardbaar en zou het Vlaamse havenbelang veel schade toebrengen.

Graag had het lid de visie van de Minister hierover gekend. Daarnaast wordt de idee geopperd om voor het **Baalhoekkanaal** een alternatief te ontwikkelen. Voor het lid is echter het Baalhoekkanaal veruit de beste oplossing, zodat elk ander alternatief voor de haven op de Linkeroever, een mindere oplossing is. Het lid wil weten welke alternatieven hier kunnen onderzocht worden.

De Minister is het volledig eens met het geacht lid dat zowel het verdiepingsprogramma van de Schelde als het Baalhoekkanaal gelijktijdig moeten onderhandeld worden met Nederland.

Voor zover als nodig kan hij mededelen dat onder leiding van DOLSO en met medewerking van het waterbouwkundig labo in Borgerhout gezocht is naar alternatieve oplossingen voor het Baalhoekkanaal die niet over Nederlands grondgebied lopen.

Deze oplossingen worden door de betrokken diensten om nautische en technische redenen als minder goed aangeduid.

Deze oplossingen mogen evenwel niet definitief afgeschreven worden omdat een minder goede oplossing beter kan zijn dan helemaal geen, vooral als zou blijken dat een alternatieve oplossing ook budgettair meer haalbaar is.

SCHELDE CONTAINERTERMINAL ZUID — VERZAKKINGEN

Luidens verschillende persberichten inzake de Scheldecontainerterminal zijn er problemen door verzakkingen. Een lid wil weten of er ter zake al oplossingen in het zicht zijn.

Hoeveel bedragen de kosten inzake infrastructuur en nadelen voor exploitatie ? Wie zal deze schadeposten financieren ?

De Gemeenschapsminister deelt mee dat na het vaststellen van de gebreken in de voegen tussen de cilindervormige elementen door de rechter een commissie van deskundigen werd aangesteld.

Deze commissie heeft in samenwerking met alle betrokken partijen een technische oplossing uitgewerkt.

Zonder vooruit te lopen op een beslissing van de rechter kan de tussenkomst van het Vlaams Gewest in de herstellings- en verbeteringskosten geraamd worden op 50 miljoen frank.

Vermits de containerkade nog niet werd overgedragen aan de stad Antwerpen, kan het Vlaams Gewest niet verantwoordelijk gesteld worden voor nadelen bij de exploitatie.

CONTAINERTERMINAL NOORD

In verband met nieuwe projecten voor de bouw van een containerkaai ten noorden van de Berendrecht- en Zandvliet-sluys, bouw Verrebroekdok, uitbreiding van de haven van Gent, renovatieprogramma voor de haven van Oostende, vraagt een lid informatie.

Welke timing plaatst de Minister op de studies over deze projecten ? Een lid herinnert aan de ministeriële belofte de studies over de containerterminal-Noord en de containerhaven op de Linkeroever af te ronden tegen het einde van 1990.

Welke timing plaatst de Minister op de afhandeling van deze infrastructuurwerken, welke van deze nieuwe infrastructuurwerken genieten prioriteit voor de Minister ?

Voor de timing van de meeste programma's wordt **verwezen** naar het hoger gegeven antwoord.

Een ander lid repliceert dat men zeker geen tweede **containerterminal** dient te starten vooraleer oorzaken en gevolgen gekend zijn. Welke studies zijn hierover bezig of voltooid ?

De Gemeenschapsminister stelt dat er nooit beloofd werd de studies voor een 2e containerkaai op de Schelde en een containerkaai op de Linkeroever in 1990 af te ronden. De Vlaamse Havencommissie zal zich overigens pas in 1991 uitspreken over de opportuniteit van deze werken.

Voor de bouw van de containerkade Noord zijn nautische studies bezig in het waterbouwkundig labo.

De Inspectie van Financiën verzet zich terecht tegen het uitvoeren van andere studies (door derden) vooraleer een bevestiging kan gegeven worden dat de bouw van deze kade nautisch aanvaardbaar is.

HAVEN GENT

KLUIZENDOKKEN

Het betreffende ontwerp vanwege Openbare Werken en het Masterplan voor de haven van Gent voorzien voor de Kluisendokken een lengte van 2.500 meter en een breedte van 300 à 400 meter. Staat de Gemeenschapsminister achter deze optie ? Op welke termijn kan de realisatie van de **Kluisendokken** worden voorzien ? In hogervermelde optie van het Masterplan Gent, vergt dit een grenscorrectie tussen de stad Gent en de gemeente Evergem of kan het beheer in een intercommunale beheersformule verzekerd worden ?

Het is voorbarig nu reeds een definitieve optie voor de Kluisendokken voorop te stellen. In het Tienjarenplan van de Vlaamse havenvereniging, dat nu aan de Vlaamse **Havencommissie** voor advies wordt voorgelegd, wordt slechts één Kluisendok gevraagd, te bouwen vanaf 1995.

De optimale lengte zal onder meer moeten blijken uit de Economische Impactstudie die zal worden uitgevoerd. Er zijn echter weinig redenen om aan te nemen dat binnen de beschikbare ruimte het langste (2.500 m) dok ook economisch het meest interessante zou zijn.

Vermits het hoegenaamd niet zeker is dat het dok zich tot Evergem zal uitstrekken is het voorbarig nu reeds over een nieuwe beheersvorm te spreken.

RINGVAART - NOORD

Oorspronkelijk was voor 1991 voorzien in de aanleg van 800 meter kaaimuur ter hoogte van Ringvaart-Noord. Dit is een belangrijk element in de creatie van uitgeruste **watergebonden** gronden ter hoogte van het industrieterrein **Durmakker** te Evergem. In de definitieve begroting is deze post weggevallen. Wat is daarvan de oorzaak ? Het valt te vrezen dat, bij gebreke aan kaaimuren aan de Ringvaart-Noord, uitstekend gelegen watergebonden gronden worden aangekocht ten behoeve van niet-watergebonden industrie.

Kunnen in 1992 deze kaaimuren prioritair worden **voorzien** ?

Ook de aansluiting van het industrieterrein Durmakker langs de weg ter hoogte van de Rijksweg Gent-Eeklo is in hetzelfde perspectief werkelijk onontbeerlijk.

Kan ook hierin op korte termijn worden voorzien ?

In uitvoering van de opdracht van de Vlaamse Executieve om te zoeken naar alternatieve financieringsbronnen, heeft de Minister beslist de uitrustingswerken zoals kaaimuren en steigers slechts te financieren mits een tussenkomst van minstens 20 % door een derde partij.

In het geval van Ringvaart-Noord heeft één bedrijf belangstelling getoond zonder dat er evenwel reeds een concrete overeenkomst kon worden opgemaakt.

De betrokken kredieten dienden trouwens te worden aangewend voor het herstellen van de oevers op het kanaal Gent-Terneuzen.

VASTE WESTERSCHELDE-OEVERVERBINDING

Verschillende leden vragen waakzaamheid inzake de voorgestelde Nederlandse plannen tot aanleg van een Vaste Westerscheldeoeververbinding. Aansluitend heeft de eventuele aanleg van deze verbinding een weerslag op het wegverkeer (in de Gentse agglomeratie en op de verbindingen naar de Kanaaltunnel toe). Verschillende leden wezen erop dat de Gentse agglomeratie zal worden geconfronteerd met zware verkeersoverlast. Het gaat hier over een totaal project dat in zijn geheel moet worden bekeken aldus deze leden. Op welk niveau en door welke instanties wordt daarover overleg gepleegd ?

De WOV is uiteraard in de eerste plaats een Nederlandse aangelegenheid voor zover ze niet in strijd is met het traktaat over de vrijheid van de Scheepvaart op de Westerschelde.

Anderzijds zal op alle niveaus gestreefd worden naar een maximaal overleg bij de planning van deze verbinding. Daarenboven moet gestreefd worden naar eventuele mogelijkheden tot synergie met de bouw van een nieuwe zeesluis in Terneuzen.

Een definitieve beslissing over het tracé van deze oeververbinding wordt pas einde december van dit jaar verwacht.

In het kader van een regelmatig overleg tussen ambtenaren uit België en Nederland werden de wegverbindingen reeds besproken.

Voor de Nederlanders heeft deze vaste oeververbinding een regionaal karakter.

De invloed op het Belgisch wegennet zal dus beperkt zijn. Er wordt een toename van het verkeer verwacht van 1.100 voertuigen per dag.

HAVEN ZEEBRUGGE

RAAMCONTRACT

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

Wanneer wordt uitvoering hiervan voorzien ?

In antwoord op deze vraag wordt door de Gemeenschapsminister volgende informatie verstrekt.

Op de begroting 1990 werd 785 miljoen frank voorzien voor de afwerking van de voorhaven te Zeebrugge. Op dit ogenblik is hiervan een bedrag van 456,5 miljoen frank vastgelegd, hoofdzakelijk voor verrekeringen en herzieningen. De werken zijn, op enige kleinere onderdelen na, volledig voltooid.

De aannemer heeft nog twee schadeclaims ingediend, die nu door de rechtbank behandeld worden. Voor alle zekerheid werd op de begroting 1990 een bedrag van 200 miljoen frank voorzien voor allerlei onvoorziene uitgaven.

RENOVATIE LEOPOLD II-DAM

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

Wanneer wordt de aanvang van deze werken voorzien ?

Het ligt in de bedoeling van de Gemeenschapsminister om nog in 1990 aan de Vlaamse Executieve een voorstel over te maken over de verdere renovatie van de Leopold II-dam te Zeebrugge.

De Gemeenschapsminister streeft ernaar om nog in 1990 het op de begroting 1990 voorziene bedrag van 40 miljoen frank vast te leggen. De werken kunnen dan een aanvang nemen in het voorjaar van 1991.

CONTAINERKADE

Op de begroting 1990 werd 600 miljoen frank voorzien voor de bouw van een containerkade in het zuidelijk **insteek-**dok.

Wanneer wordt de aanvang van deze werken voorzien ?
Op de begroting 1990 was 170 miljoen frank voorzien voor de bouw van de containerkaai te Zeebrugge.

Op dit ogenblik legt de Minister de laatste hand aan een nota aan de Vlaamse Executieve, waarin hij voorstelt principeel in te stemmen met de bouw van deze kaaimuur. De eerste vastleggingen zouden gebeuren ten laste van de begroting 1991. Voor de containerkaai is op de begroting 1991 een bedrag van 800 miljoen frank voorzien. De Gemeenschapsminister verwacht dat na gunstige beslissing van de Vlaamse Executieve, de werken in de eerste helft van 1991 een aanvang kunnen nemen.

Daarmee volgt hij trouwens het advies van de Vlaamse Havencommissie, die op 28 juni 1990 o.m. voorgesteld had de uitgaven van de containerkaai te Zeebrugge budgettair te spreiden.

BUFFERZONE

Een lid houdt een uiteenzetting en stelt vragen over dit probleem. De zogenaamde bufferzone tussen het Zeebrugse havengebied en de **woonzone** Heist, als dusdanig voorzien op het Gewestplan, werd tijdelijk gebruikt voor het stapelen van stortstenen nodig voor de uitbouw van de voorhaven. De nabestemming van deze bufferzone is een groene **parkzone**.

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

Het lijkt het lid aangewezen ten spoedigste met de aanleg van de groene zone te beginnen.

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

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

Hoe ver is deze aangelegenheid thans gevorderd ? Mag de aanvang van deze werken verwacht worden in 1991 ? De Gemeenschapsminister deelt mee dat er overeenstemming bereikt is over de indeling van de zone tussen Heist-West en het havengebied Zeebrugge : een gedeelte zal ingericht worden als bufferzone, een ander gedeelte zal opgenomen worden in het havengebied.

Over de aard van de bufferzone is nog geen beslissing genomen. De Gemeenschapsminister is van mening dat de inrichting van de bufferzone rekening moet houden met de inrichting van de geplande zeewaarts gelegen bufferzone tussen Heist-West en de LNG-terminal.

Omtrent de globale aanpak van de bufferzone tussen Heist-West en Zeebrugge, inbegrepen de mogelijke inrichting van een jachthaven zal de Gemeenschapsminister weldra concrete voorstellen doen aan de Vlaamse Executieve.

HAVEN OOSTENDE

Een lid behandelt vervolgens het probleem van de tussenkomst in de kosten van werken die worden uitgevoerd in de door de lagere openbare besturen beheerde havens (= programma 82, basisallocatie 63.14.82). In 1990 was hier een gesplitst vastleggingskrediet van 290 miljoen frank en een gesplitst ordonnanceringskrediet van 180 miljoen frank voorzien. Dit krediet was bestemd voor alle Vlaamse havens — zowel gelegen aan de zee als in het binnenland — die op eigen initiatief en op terreinen die hun eigendom zijn, werken uitvoerden.

Het ontwerp van decreet houdende de begroting 1991 hield echter rekening met de bepalingen van het ontwerp van decreet betreffende het Investeringsfonds ter verdeling van de subsidies voor bepaalde onroerende investeringen die in het Vlaamse Gewest door of op initiatief van de provincies of de gemeenten worden gedaan (Stuk 400 (1990-1991) – Nr. 1).

Het ligt immers in de verwachting en de bedoeling dat de Vlaamse Raad het nieuwe Investeringsfonds in werking zal laten treden op 1 januari 1991.

Dit ontwerp opteert voor een maximale integratie van alle bestaande toelagen aan plaatselijke en provinciale besturen in het nieuwe Investeringsfonds. Aanvankelijk zou het volledige krediet voor artikel 63.14.82. ondergebracht worden in het (gedebudgetteerde) Investeringsfonds, op uitzondering van een bedrag dat tijdens de overgangsfase 1991-1994 op de oorspronkelijke basisallocatie zou blijven staan ter voltooiing van de lopende dossiers.

Tegen deze plannen rees hevig verzet vanuit de havengemeenschappen. Uit het ontwerp van administratieve begroting 1991 blijkt dat op sectie 82, basisallocatie 63.14.82. uiteindelijk een gesplitst vastleggingskrediet van 260 miljoen frank en een ordonnanceringskrediet van 133 miljoen frank staat ingeschreven.

De omschrijving van de basisallocatie is echter fundamenteel gewijzigd. Voortaan hebben alleen Antwerpen en Gent toegang tot deze subsidies voor werken die worden uitgevoerd in de door de lagere besturen beheerde havens.

Oostende, dat in het verleden zowat de enige haven was die ook effectief gebruik kon maken van basisallocatie 63.14.82., is daardoor in tegenstelling tot beide grootsteden, aangewezen op haar algemene trekkingsrechten in het Investeringsfonds.

Aangezien het beheer van de haven van Zeebrugge niet door het stadsbestuur gebeurt, was basisallocatie 63.14.82. ook in het verleden niet van toepassing op Brugge.

Er zijn geen objectieve gronden te vinden voor het onderscheid dat gemaakt werd tussen Antwerpen, Gent en Oostende.

Het betrokken lid wil deze anomalie rechtzetten en zal bij artikel 19 een amendement indienen (Zie Stuk 8 (1990-1991) – Nr. 2)

De Gemeenschapsminister schetst de historiek van dit krediet. Er was aanvankelijk geen enkele subsidiëring voorzien voor de havens. Op zijn aandringen is dit krediet er dan toch gekomen, maar dan beperkt tot 2 grote steden, Antwerpen en Gent, omdat zij ook in grote financiële moeilijkheden zitten omwille van hun centrumfunctie.

Andere steden zoals Oostende, Roeselaere e.d.m. die over een haven beschikken dienen zelf in te staan voor hun middelen.

Het betrokken lid meent echter dat Oostende als zeehaven niet kan vergeleken worden met de binnenhavens en dringt aan op het aanvaarden van haar amendement.

De Minister stelt voor het amendement ter bespreking aan de Vlaamse Executieve voor te leggen.

HAVEN OOSTENDE — BELEIDSSTRUCTUUR

Vorig jaar werd een administratief-juridische werkgroep opgericht die de Minister moest adviseren omtrent de oprichting van een nieuw beleidsorgaan voor het gehele havencomplex, aldus een lid.

Tot op heden zijn niet minder dan vijf verschillende instanties bij het beheer van het havencomplex betrokken : het Oostendse havenbestuur, het Vlaamse Gewest en drie nationale ministeries, met name Openbare Werken, Verkeerswezen en Landsverdediging.

Eind oktober kwam deze werkgroep met haar werkzaamheden rond. Voorgesteld wordt een driedelige beleidsstructuur, bestaande uit een beheersmaatschappij, een vaste commissie havengebruikers en een managementteam.

Vergeleken bij vroeger vormt de voorgestelde beheersvorm niet echt een vereenvoudiging en uniformisering en is ze zeker niet de goede oplossing om de Oostendse haven op renderende wijze te beheren. Tegenover dit voorstel staat een uitgewerkte formule van de vzw „Oostendse havengemeenschap” die eind vorig jaar het probleem bestudeerde en tot het besluit kwam dat de beste formule voor Oostende een publiek-privé samenwerking was in de vorm van een naamloze vennootschap. Deze vennootschap zou kapitaalbreng krijgen van zowel de overheid als van de privé-sector, en zou onder de voogdij geplaatst worden van de overheid. Daarom pleitte de VZW voor de oprichting van de „NV Havenschap Oostende”, een rechtspersoonlijkheid die functioneert volgens de regels van het privé-recht.

Graag verneemt het betrokken lid hoever deze zaak nu staat en of er weldra een definitieve beslissing, en in welke zin, mag verwacht worden.

De Gemeenschapsminister verduidelijkt dat hij zich nog niet uitgesproken heeft over het voorstel inzake de **beheers**-structuur van de haven van Oostende, dat uitgewerkt werd door de administratief-juridische werkgroep, die op zijn initiatief opgericht werd. Hij heeft het voorstel wel voor advies overgemaakt aan de Vlaamse Havencommissie.

De suggestie om het havenbestuur de vorm te geven van een NV met kapitaalsinbreng van zowel de overheid als van de privésector lijkt hem bijzonder waardevol en niet fundamenteel in tegenstrijd met de voorstellen van de **administra**-tief-juridische werkgroep.

De Gemeenschapsminister zal evenwel eerst het advies van de Vlaamse Havencommissie afwachten en bestuderen.

INVESTERINGEN — ECONOMISCHE EVALUATIE

Een lid heeft in de toelichting bij dit programma gelezen dat buiten de verdiepingswerken voor de haven van Antwerpen „... het uitvoeren van de andere mogelijke **investerings**-programma's vooral zal afhangen van economische overwegingen...”. Hij vraagt welke economische overwegingen hierbij een rol spelen. Is er al inzage van de resultaten van deze economische overwegingen om te weten welke van de werken nu prioritair of niet worden aangevat en/of verder afgewerkt ?

De Gemeenschapsminister verduidelijkt dat economische overwegingen onder meer m.b. t . de complementariteit van de haveninfrastructuren de basis van de beleidsvoorbereiding vormen. De uitmuntende werking van de Vlaamse **Haven**-commissie waarin trouwens alle belangengroepen vertegenwoordigd zijn, staat daar overigens garant voor.

Alle havenwerken van meer dan 300 miljoen frank worden voor advies aan de Vlaamse Havencommissie voorgelegd die ondermeer de kosten-batenstudie beoordeelt, aldus het antwoord van de Gemeenschapsminister. Daarenboven heeft hij opdracht gegeven aan een consortium van Vlaamse **econo**-mieprofessoren om een methodologie te ontwikkelen om op eenvormige wijze voor alle haveninvesteringen de terugvloei naar het Vlaams Gewest te evalueren.

VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

Een lid formuleert de algemene bedenking dat men thans in de schoot van de ene Vlaamse Havencommissie een einde moet maken aan de rivaliteit tussen de verschillende havens. In het licht van de eengemaakte Europese markt dienen we onze havens te zien als een groot geheel, met gespecialiseerde, zich aanvullende onderdelen.

Het lid pleit er voor dat de havens samenwerken in een constructieve sfeer, met het oog op het vrijwaren van onze toekomstkansen.

Een ander lid stelt vast dat er in verband met het **haven**-beleid vele misverstanden zijn ontstaan die voortspruiten uit de verschillende beheersvorm van de havens. Kan er via de Havencommissie geen opdracht worden gegeven tot een studie over een vergelijkbare eenvormige beheersvorm, aldus de vraag van dit lid.

De Gemeenschapsminister deelt mee dat aan de Vlaamse Havencommissie advies werd gevraagd over het eindrapport van de werkgroep belast met het voorstellen van een nieuwe beheersstructuur voor de haven van Oostende.

Hierbij werd in het bijzonder gevraagd of de voorgestelde structuur een toekomstige eenheidsstructuur voor het beheer van de Vlaamse havens in de weg staat. Deze eenheidsstructuur moet inderdaad op halflange termijn als doelstelling worden vooropgesteld.

Een lid formuleert nog een aantal bedenkingen en vragen. Het uitstippelen van een daadwerkelijk havenbeleid in Vlaanderen heeft de Minister van in den beginne van zijn ambtsaanvaarding als een topprioriteit ervaren. Het tot stand brengen van een onafhankelijk orgaan zoals de Vlaamse Havencommissie is zeker een mogelijke stap in de goede richting. De verstrekte adviezen tonen duidelijk de ernstige wijze waarop de dossiers nu worden onderzocht aan. Dit steekt schril af met hetgeen vroeger gebeurde. Nochtans is dit nog lang niet genoeg. Het beleidsmatig aanpakken vereist dat een zogenaamd Masterplan voor de havens wordt opgebouwd, dat de economisch-sociale betekenis van de havens via economische impactstudies wordt gestaafd, dat een meerjarenplan tot stand komt, dat eenvormigheid in beheer en rekeningen ontstaat, dat een stramien tot stand komt voor de evolutie van de projecten en dat de kredieten volgens objectieve maatstaven verdeeld worden.

Hoever is men op elk van deze punten gevorderd ? Welke initiatieven denkt de Minister te nemen ?

De Vlaamse Havencommissie kreeg opdracht haar volgend driejarenprogramma te kaderen in een indicatief Tienjarenprogramma. Ze kreeg tevens als opdracht de meest optimale evaluatiemethode voor haveninfrastructuurinvesteringen te bepalen.

In verband met de Vlaamse Havencommissie wordt aan de Gemeenschapsminister gevraagd wat hij vindt van deze Havencommissie. Of deze naar behoren functioneert, en wat er kan aan worden bijgestuurd ?

De Gemeenschapsminister is het ermee eens dat de Havencommissie zeer degelijk werk levert ook in haar verschillende deelgroepen. Alle adviezen zijn overigens zeer degelijk onderbouwd, wat o.m. blijkt uit de documenten die bij elk advies zijn gevoegd.

Het voordeel is dat thans problemen van de havens in hun samenhang en complementariteit worden bekeken en dat alle belangen op evenwichtige wijze aan bod kunnen komen.

VLAAMSE HAVENVERENIGING

De Vlaamse Havenvereniging (lid van de Havencommissie) heeft een alternatief 10-jarenplan voorgesteld. Kostprijs : bijna 80,6 miljard frank, waarvan 66,9 miljard frank ten laste van de Vlaamse Gemeenschap. Jaarlijks zou dit gemiddeld 6,9 miljard frank in de begroting betekenen waar het gepande budget nu 5,7 miljard frank voorziet. De reactie, aldus persberichten, binnen de Executieve waren „positief”. Kan de Gemeenschapsminister deze positieve reactie onderschrijven en zo ja, op welke wijze gaat hij dit budgettaire oplossen, aldus de vraag van een lid.

De reactie van de Gemeenschapsminister is hierop dat deze vereniging de moed heeft gehad om een initieel programma (met een eis van 200 miljard frank aan investeringen) te reduceren tot een realistisch volume van ramingen en eisen. Zo heeft men voor Gent slechts 1 bijkomend dok (Kluizendok) voorgesteld.

Het huidige jaarlijkse investeringsritme voor de havens (6,9 miljard frank) benadert zeer dicht deze optie.

TAAKVERDELING HAVENS

Wat is de visie van de Gemeenschapsminister i.v.m. de taakverdeling tussen de verschillende havens, aldus de vraag van een lid.

De Gemeenschapsminister stelt dat er m.b.t. de taakverdeling tussen de havens, er geen sprake kan zijn van een opgedrongen of „geleide” taakverdeling. Wel kunnen die aspecten waarvoor sommige havens van **nature** beter geschikt zijn speciaal aangemoedigd worden. De Gemeenschapsminister denkt aan Antwerpen als distributiehaven, Gent als industriehaven, Oostende als passagiershaven en Zeebrugge met zijn grootste diepgang als bulkhaven en door zijn ligging als snelhaven.

BAGGERWERKEN — LEEFMILIEU

Aandacht voor het leefmilieu is aldus een lid één van de basisobjectieven van de Minister. Hij denkt hierbij aan het op een ecologische verantwoorde wijze bergen van **onderhoudsbaggerspecie**. Aan welke bergingstechnieken denkt de Minister hierbij ?

Bedoelt hij hierbij het gebruiken van waardevolle natuurgebieden voor stortplaats van baggerspecie : zie de heibel rond de problematiek van de Callemoeie !

De Gemeenschapsminister geeft volgende uitleg.

De baggerspecieproblematiek in Vlaanderen wordt intensief opgevolgd onder meer door een Interministeriële kabinettenwerkgroep. In 1990 werden aanzienlijke kredieten (ongeveer 75 miljoen frank) uitgetrokken voor het uittesten van diverse bergingstechnieken en dit zowel langs het kanaal Gent-Terneuzen (project Geuzenhoek) als op de Linkeroever te Antwerpen. Binnen ca. één jaar zullen deze inspanningen leiden tot verantwoorde (en hopelijk betaalbare) bergingsalternatieven voor zwaar vervuild slib.

De Gemeenschapsminister wijst het geacht lid erop dat de scheepvaartafwikkeling op onze voornaamste waterwegen moet kunnen gebeuren op een economisch verantwoorde wijze (d.w.z. zonder dieptewerking voor de binnenvaart). Anderzijds blijkt nogal wat misverstand m.b.t. welk **slibberingsspecie** al dan niet verontreinigd is en eventueel speciale bergingstechnieken behoeft.

De problematiek van de bergingsplaats Callemoeie maakt het voorwerp uit van een nieuw onderzoek waar alle **leefmilieu**-aspecten aan bod komen. De Minister wenst hierbij niet vooruit te lopen op de resultaten van het MER-rapport.

WERKGROEP ONDERZOEK VAN BAGGERSLIB — WERKZAAMHEDEN

Een werkgroep onderzoek van baggerslib werd ingesteld bij beslissing van de Vlaamse Executieve op 18 februari 1988 en belast met de gecoördineerde aanpak van de problematiek van de bagger- en ruimingsspecie.

In zitting van 30 januari 1990 hechtte de Vlaamse Executieve haar goedkeuring aan de omschrijving en de analyse van de problematiek van de bagger- en ruimingsspecie zoals in een uitgebreide nota vermeld, alsmede de daarin opgenomen doelstellingen en gelastte elk der betrokken **gemeenschapsministers** met de uitvoering van de doelstellingen van deze nota.

Samengevat zijn deze doelstellingen :

1. Om te komen tot een gecoördineerde procedure voor monsternamen en analyse voor bergings- en ruimingsspecie, zal worden nagegaan of de richtlijnen ter zake geldend voor bevaarbare waterlopen kunnen uitgebreid worden tot onbevaarbare waterlopen ;

Wat is de stand van zaken hiervan ?

2. Voor het bergen van onderhoudsbaggerspecie werd door het Bestuur der Waterwegen en OVAM een milieueffectprocedure (MEP) uitgewerkt, die nu op haar bruikbaarheid getest wordt aan de hand van twee test-cases. De resultaten van dit onderzoek, waarbij zal worden nagegaan of de MEP in al dan niet aangepaste vorm kan veralgemeend worden, zullen binnen de twee jaar bekend zijn ;

Is er reeds een tussentijdse evaluatie bekend van deze twee test-cases ?

3. Het Bestuur der Waterwegen heeft voorstellen ingediend voor het uitvoeren van een proefstortenprogramma te Geuzenhoek (Gent) inzake het gebruik van natuurlijke afzettingen en behandeling van gestorte baggerspecie. Dit programma loopt over een periode van 2 jaar.

Is dit proefstortenprogramma reeds opgestart ? Zijn er reeds resultaten bekend ?

4. Zowel op nationaal als internationaal vlak is de overtuiging gegroeid dat niet de chemische inhoud van verontreinigde baggerspecie bepalend is voor de invloed op het milieu, maar dat veel meer de biologische beschikbaarheid van de verontreinigingen in beschouwing te nemen is. Onderzoeken in die richting zullen gestimuleerd worden.

Welke onderzoeken werden reeds in die richting gestimuleerd ? Welke zijn de bevindingen ?

5. Ter gelegenheid van een herziening van de gewestplannen moeten stortterreinen voor baggerspecie worden voorzien in de gewestplannen. Het Bestuur der Waterwegen maakt hiertoe een inventaris op van hoeveelheden baggerspecie die gedurende de eerstkomende tien jaar moet geborgen worden om de bevaarbaarheid van het waterwegennet en de maritieme toegankelijkheid van de zeehavens veilig te stellen.

Is deze inventaris reeds gemaakt ? Om welke hoeveelheden gaat het ? Hoeveel stortterreinen dienen voorzien te worden ?

6. Het Bestuur der Waterwegen zal verder nagaan hoe het volume te bergen onderhoudsbaggerspecie kan gereduceerd worden door de aanwending van aangepaste bergings- en scheidingstechnieken.

Welke onderzoeken zijn ter zake reeds gebeurd ? Welke zijn de resultaten ?

7. Het Bestuur der Waterwegen zal een nota opmaken over de ecologische, economische, technische en juridische aspecten, verbonden aan het storten van onderhoudsbaggerspecie op het Belgisch Continentaal Plat.

Is deze nota reeds gemaakt ? Welke zijn de hoofdconclusies ?

8. Ter gelegenheid van de aanvraag tot verlenging van de WVO-vergunning van het terugstorten van onder andere 10 miljoen m³ onderhoudsbaggerspecie in de Westerschelde, zal aan de Nederlandse overheid uiteengezet worden welke de

reeds bereikte en nog te verwachten resultaten zijn ten aanzien van de vermindering van de belasting van zware metalen, organische microverontreinigingen en minerale olie op de Schelde.

Is dit gebeurd ?

9. In samenwerking tussen de betrokken overheidsinstellingen zal een uitvoeringsbesluit van de Vlaamse Executieve worden voorbereid aangaande de milieuhygiënische kwaliteitseisen van de zandfractie uit de bagger- en/of ruimingsspecie en van baggerprodukten in het algemeen met het oog op nuttig gebruik in de bouwsector.

Is dit uitvoeringsbesluit reeds genomen ?

10. Via de provinciegouverneurs zullen ook de hoeveelheden baggerspecie voor de onbevaarbare waterlopen van de tweede en derde categorie worden gekwantificeerd.

Hoe ver staan deze kwantificeringen ?

De werkgroep ad hoc werd door de Vlaamse Executieve verder belast met de gecoördineerde aanpak van de beleidsmaatregelen en zal ter uitvoering van de genomen beslissingen driemaandelijks verslag uitbrengen bij de Vlaamse Executieve.

Welke zijn de voorlopige conclusies uit het driemaandelijks verslag van april, juli en oktober 1990 ?

Hierna volgt een overzicht van de stand van zaken van de doelstellingen die door de Vlaamse Executieve op 30 januari 1990 in verband met de bagger- en ruimingsspecie werden onderschreven. Niet alle doelstellingen ressorteren onder de bevoegdheid van de Gemeenschapsminister.

1° Het Bestuur voor Landinrichting van AROL gaat momenteel na in hoeverre de procedure voor monsternamen en analyse, die voor de bevaarbare waterlopen sinds februari 1990 van toepassing is, tot de onbevaarbare waterlopen kan worden uitgebreid. Dit onderzoek is nog niet afgerond.

2° De Minister legt momenteel de laatste hand aan de nota aan de Vlaamse Executieve, waarin concrete voorstellen geformuleerd worden omtrent het uittesten van de twee testcases. Dit uittesten kan opstarten begin 1991.

3° Het proefstortenproject „Geuzenhoek” werd in september 1990 aangevat.

In een eerste fase werden de diverse proefopstellingen ingericht. De vulling van de proefvelden met baggerspecie zal ten vroegste begin 1991 voltooid zijn, zodat de meetperiode pas dan zal aanvangen. De eerste resultaten zullen pas eind 1992 bekend zijn.

4° Een werkgroep samengesteld uit vertegenwoordigers van het Bestuur der Waterwegen en OVAM heeft, na een verkennend onderzoek, een voorstel van proefprogramma uitgewerkt naar de biologische beschikbaarheid van baggerspecie en afvalstoffen. Dit programma werd getoetst in een klankbordcommissie bestaande uit eminente deskundigen op het vlak van de biologie.

5° Het Bestuur der Waterwegen maakt de inventaris op van de behoefte aan baggerstortterreinen voor de eerstkomende twintig jaar. De benodigde oppervlakten zijn niet alleen afhankelijk van de te bergen hoeveelheden, maar ook van de toe te laten opspuitingshoogten, wat de identificatie van de terreinen noodzakelijk maakt. Vermits één en ander op grond van planologische studies moet gebeuren, vergt het opmaken van een inventaris minimum een jaar.

6° Op grond van reeds uitgevoerde wetenschappelijke studies en proefprojecten wordt door het Bestuur der Waterwegen een omstandige nota opgemaakt over de reductie van de te bergen hoeveelheden. De eerste resultaten geven reeds aan dat aangepaste storttechnieken efficiënter en goedkoper zijn dan technieken zoals hydrocyclonage. Bovendien leidt optimalisering van de baggerwerken, onder andere door het introduceren van de nautische bodem, eveneens tot een vermindering van de hoeveelheden.

7° Het Bestuur der Waterwegen en het Zeewezen heeft, in samenwerking met de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee en het Scheldeëstuarium een omstandig rapport opgesteld over de ecologische impact van baggerspecielossingen voor de Belgische kust.

Dit rapport beschrijft de fysieke, chemische en biologische effecten van de baggerspecielossingen, geeft aanbevelingen omtrent het verder te verrichten onderzoek op dit vlak en omtrent een op te zetten monitoringsprogramma van bestaande en vroegere losplaatsen.

Daarnaast worden diverse mogelijkheden tot reductie van de impact van de lossingen aangegeven, die grotendeels betrekking hebben op de eigenlijke baggerwerkzaamheden.

Tot slot werd een Belgisch standpunt geformuleerd omtrent de toepassing van de Conventie van Oslo, dat in hoofdzaak neerkomt op het hanteren van effect-gerichte, toxicologische tests in plaats van grenswaarden voor de gehalten aan chemische elementen.

8° In samenwerking met de VMZ, AROL en OVAM maakt het Bestuur der Waterwegen een rapport op over de onderhoudsbaggerwerken in de Westerschelde, vergelijkbaar met dit over de baggerwerken in de Noordzee, vermeld onder 7°.

Dit rapport zal eind 1990 worden gefinaliseerd.

9° In overleg tussen OVAM en het Bestuur der Waterwegen werd overeengekomen om het opstellen van de kwaliteitseisen voor de zandfractie uit bagger- en/of ruimingsspecie en van baggerprodukten in het algemeen, uit te stellen tot na het afronden van het studieprogramma biologische beschikbaarheid (zie 4°). De reden hiervoor is dat een gedeelte van het voorbereidend werk voor dat programma ook hier kan worden aangewend. Er mag worden aangenomen dat een uitvoeringsbesluit in de tweede helft van 1991 kan worden genomen.

10° Deze aangelegenheid ressorteert onder de bevoegdheid van de Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting. De Minister meent evenwel te weten dat de bepaling van de hoeveelheden ruimingsspecie voor de onbevaarbare waterlopen van tweede en derde categorie aan de gang is.

De werkgroep ad hoc besliste, gelet op de omvang van het werkvolume dat elk actiepunt vereist, om de trimestriële verslaggeving naar de Executieve toe, te vervangen door een semestriële.

Het eerste verslag (VE 90/2706) werd in mei 1990 voorgelegd en gaf de toenmalige stand van zaken weer van de tien actiepunten en van een drietal ad hoc dossiers **Proefstorten**-project Geuzenhoek, Onderhoudsbaggerwerken op de Leie en het afleidingskanaal der Leie en de milieuheffingen.

Tegen eind 1990 zal een tweede verslag aan de Executieve worden opgemaakt dat de hierboven weergegeven actuele toestand van de actiepunten zal weergeven.

MER VOOR HAVENWERKEN

Een lid wenst te weten voorwelke belangrijke investeringen in de zeehavens voortaan MER's worden opgemaakt ?

Het lid juicht dit toe maar vraagt concreet voor welke investeringen bijvoorbeeld men een MER overweegt ? Is dit ook het geval voor het Baalhoekkanaal ?

De Milieu-effectrapporten worden opgemaakt conform het Executieve-besluit van 23 maart 1989. Er zijn reeds MER's opgesteld voor de toegangswegen naar de Liefkenshoeektunnel, de A12 (Zoomse weg) en de A18.

Vermits er nog geen akkoord met Nederland is over het Baalhoekkanaal is er ter zake ook nog geen MER opgesteld. Dit zal in elk geval moeten gebeuren.

LOADS- EN BEBAKENINGSDIENSTEN VAN EN NAAR DE HAVENS, REDDINGS- EN SLEEPDIENSTEN OP ZEE – MODERNISERING MATERIEEL

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

Ter zake deelde de Minister vorig jaar mee dat ter vervanging van Motorredeboot 22 & 23 van de standplaats Antwerpen twee nieuwe redboten in aanbouw waren, alsook een nieuwe sleepboot ter vervanging van de „Zeetijger” van de standplaats Oostende. Wanneer zullen deze nieuwe schepen in gebruik genomen worden ?

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

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

De dienstvaartuigen van het Loodswezen Kust, Scheldemonden en Antwerpen worden, binnen de perken van de jaarlijkse beschikbare middelen, voortdurend vernieuwd.

De motorredboten nrs. 22 en 23 van de standplaats Antwerpen werden vervangen door de redboten nrs. 33 en 34. Inbedrijfstelling van RB 33 : november 1989. Inbedrijfstelling van RB 34 : januari 1990.

— De „Zeetijger” werd vervangen door de nieuwe sleepboot „Zeehond”. Deze werd in bedrijf gesteld op 9 augustus 1990.

— Het nieuw meetvaartuig „Veremans”, ter vervanging van het hydrografisch schip „Krankeloon” te Antwerpen, werd besteld op 15 december 1989 ; de aflevering en ingebruikname is voorzien voor januari 1991.

— Ter vervanging van verouderde eenheden te Antwerpen werden 2 redboten nrs. 35 „Tijl” en 36 „Nele” besteld op 15 december 1989. De aflevering en ingebruikname van „Tijl” had plaats op 5 november 1990 ; de aflevering en ingebruikname van „Nele” is voorzien voor januari 1991.

Tenslotte had op 25 oktober 1990 de opening van de offer-tes plaats voor 2 of 3 motorredeboten, afhankelijk van de beschikbare budgettaire middelen. De bestelling zal nog dit jaar worden geplaatst.

Mocht het niet mogelijk blijken met één van deze nieuwe eenheden motorredeboot 8 (Politieboot) te vervangen dan zijn hiervoor kredieten aangevraagd op de begroting 1991.

JACHTHAVENS — PLEZIERVAART

Verschillende leden behandelen het probleem van de jachthavens.

Ten eerste wensen sommige commissieleden de stand van zaken te kennen met betrekking tot de geplande jachthavens van Nieuwpoort en Knokke-Heist.

De Gemeenschapsminister stelt dat de jachthaven van Nieuwpoort in eerste instantie de basis is van de Vlaamse Watersport. De investeringen ter zake waren volledig verantwoord. Voor de jachthavens in Nieuwpoort is een krediet van 50 miljoen frank uitgetrokken op artikel 73.04 dat evenwel slechts zal worden toegekend voor projecten waarbij een substantiële tussenkomst van minimum 20 % wordt voorgesteld door de beheerders van de jachthavens.

De plannen voor de jachthaven te Heist zijn echter niet afgeschreven. De kwestie zal binnenkort op de agenda van de Executieve worden gebracht.

Er moet planologisch en ecologisch worden nagegaan hoe en waar de jachthaven dient ingeplant.

Andere leden menen dat nu het experiment tot ontsluiting van de binnenvaart voor de plezierjachten blijkbaar gunstig resultaat oplevert, er ook aandacht dient besteed aan de mogelijkheden van de binnenjachthavens, en het daarbij betrekken van de havenbesturen.

Ter zake wenst de verslaggever te weten waarom blijkbaar de voorkeur wordt gegeven aan de plannen voor de aanleg van een binnenjachthaven te Riemst, terwijl een reeds lang gekend plan met betrekking tot de aanleg van een binnenjachthaven te Lanaken blijkbaar in de schuif blijft liggen.

De Gemeenschapsminister bevestigt dat voor wat betreft de participatie in de aanleg van jachthavens er een brede belangstelling bestaat vanwege de havenbesturen, de aannemers en de Vlaamse Gemeenschap.

Er moet uitgekeken worden naar goede samenwerkingsmodellen. Een participatieverhouding van 60/40 dient herbekeken te worden.

Wat de inplanting van binnenjachthavens betreft wordt voornamelijk rekening gehouden met een reeks zorgvuldig afgewogen criteria en met het feit of er EFRO-steun mogelijk is, wat het geval is voor de planning in Riemst.

Het dossier Lanaken is op het kabinet niet bekend doch kan in het kader van de hierboven vermelde criteria worden bekeken.

WATERBOUWKUNDIG LABORATORIUM BORGERHOUT

Een lid wijst op het waardevolle werk van het waterbouwkundig laboratorium van Borgerhout. Haar nautische onderzoeken zijn wereldwijd bekend. Is het niet opportuun, aldus een lid, de kennis en de ervaring van dit laboratorium te gebruiken en te gelde te maken in het buitenland ?

De Gemeenschapsminister is zich terdege bewust van het waardevolle werk van dit laboratorium, dat competitief is met dat van Delft.

Het laboratorium heeft reeds heel wat buitenlandse opdrachten uitgevoerd vooral in het kader van de ontwikkelingssamenwerking. (Zie bijlage 3)

Het huidige statuut van het labo bemoeilijkt evenwel het uitvoeren van commerciële opdrachten voor derden.

Het laboratorium is zelf bezig met een onderzoek hoe een betere commerciële valorisatie kan worden bewerkstelligd.

SUBSIDIERING HAVENINVESTERINGEN

Een lid wenst te weten welke de huidige regeling is inzake subsidiëring van de haveninvesteringen aan de havenbesturen ? Is hierin verandering gepland ? Geeft de huidige regeling voldoening ?

Hierop wordt volgend omstandig antwoord meegedeeld.

De haveninvesteringen worden nog steeds gesubsidieerd op basis van het koninklijk besluit van 24 april 1970, evenwel gewijzigd door de Ministerraadsbeslissing van 31 oktober 1986, die de subsidiepercentages wijzigde.

Ingevolge deze regeling valt de basisinfrastructuur (sluizen, havendammen, primaire wegen, enz. . . .) ten laste van het Gewest.

Voor de andere investeringen (onder meer kaaimuren, lichte infrastructuur, enz. . . .) kan het havenbestuur aanspraak maken op een subsidie van 60 %, behalve indien het renovatie van oude havengebieden betreft ; in dit geval bedraagt het subsidiepercentage 80 %.

Vanaf 1 januari 1991 zullen de investeringen in de haven van Oostende ten laste vallen van het geplande investeringsfonds voor provincies en gemeente.

De huidige regeling voldoet voorlopig. Wel is het noodzakelijk het oude subsidiëeringsbesluit van 24 april 1970 te vervangen door een besluit van de Vlaamse Executieve, waarin onder meer de nieuwe subsidiepercentages vastgelegd worden.

De Gemeenschapsminister zal binnenkort een ontwerp van dergelijk besluit voor advies voorleggen aan de Vlaamse Havencommissie.

ZEE- EN RIVIERLOODSEN — ONTBREKENDE SCHAKEL — INTEGRATIE

Een lid stelt vervolgens nog een vraag over het APIC's-programma op de Schelde en de ontbrekende schakel van de rivierloodsen (VTS), die nog afwezig blijven in het systeem, omwille van looneisen.

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

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

De Gemeenschapsminister betreurt deze situatie : door het

ontbreken van deze schakel dreigt tijdsverlies bij de versassing en dit kan leiden tot zwaar financieel verlies en de aantasting van de concurrentiepositie van de Antwerpse haven. Op 15 juni jongstleden was er in aanwezigheid van de Gemeenschapsminister een vergadering van alle betrokkenen op het stadhuis in Antwerpen, dit om het probleem van de rivierloodsen op te lossen. Er werd voorgesteld de VTS op het APICS-centrum te bemannen met rivierloodsen, mits een aanpassing van hun salarissen (kostprijs van 7 miljoen frank per jaar). Tot nu toe is er ter zake geen oplossing uit de bus gekomen en werd er voor vrijdag 2 november een 24-uren staking aangekondigd. Verschillende commissieleden vinden deze toestand onaanvaardbaar.

De Gemeenschapsminister voegt hieraan toe dat aan het bureau A. Anderson opdracht werd gegeven (na offerteaanvraag) de problematiek van de loodsen te bestuderen en de haalbaarheid van de eventuele privatisering na te gaan.

Hieruit moet tevens de wenselijkheid blijken van een eventuele integratie van zee en rivierloodsen.

Naar aanleiding van de recente stakingen, werd het bureau opdracht gegeven zo spoedig mogelijk een rapport voor te leggen.

2.2.3. Programma 83 : Zee- en rivierwaterkering en beheersing

SIGMA-PLAN

De uitvoering van het SIGMA-plan is één van de hoofdobjectieven. Verschillende leden wensen de stand van zaken te kennen. Ingevolge de gebeurtenissen in het voorjaar van 1990 is er bij de publieke opinie veel belangstelling voor deze problematiek. Zo wensen de betrokken leden te weten welke dossiers reeds zijn goedgekeurd in de Executieve en op hun voltooiing wachten. Welke dossiers in verband hiermee moeten nog geagendeerd worden bij de Vlaamse Executieve, wat is de reden van eventuele niet-agendering van de SIGMA-dossiers bij de Executieve, wanneer denkt de minister de resterende dossiers „beslissingsrijp te maken” (in het bijzonder Rupelmonde) ?

Aansluitend hierbij heeft een lid genoteerd dat bij een vergelijking tussen de grote overstroming van 1953 en de voorjaarsstormen van de jaren '90, de waterdruk in de binnenwateren toeneemt, dit ten gevolge van de uitgevoerde Delta-werken. Er zou in Rupelmonde een verhoging van de waterstand zijn met ± 30 cm. Bestaan er terzake gegevens voor Rupel, Nete, Dijle en Zenne ?

De Gemeenschapsminister wenst de aandacht van de leden erop te vestigen dat aanbestedingsdossiers tot een bedrag van 300 miljoen frank niet moeten voorgelegd worden aan de Vlaamse Executieve. Wat meer bepaald de dringende plaatsing van damwanden te Rupelmonde betreft, meende de Minister dit werk omwille van de lange leveringstermijnen en de hoogdringendheid onderhands toe te wijzen (Kostprijs, 200 miljoen frank). De Vlaamse Executieve heeft echter beslist dat dit moet gebeuren via de normale procedure van openbare aanbesteding. De volgende dossiers zullen onder meer het voorwerp uitmaken van een openbare aanbesteding op 13 december 1990.

1. Bouw van een nieuwe waterkering te Rupelmonde.
2. Zeeschelde te Doel. Dijkversterkingen tussen de kerncentrale en Verkortingsdijk — vak opwaarts de haven.

3. Zeeschelde R.O. te Bornem-Weert. Dijkversterkingen tussen de Heilige Theresiasluis en de Oude Molen.

4. Zeeschelde L.O. Dijkversterkingen langsheen de polders **Rupelmonde-Bazel-Kruiabeke**- 1ste fase.

5. Zeeschelde L.O. te Wetteren en Heusden. Dijkwerken van Kasteelgracht tot Oude Mellebrug. Hiervoor is de openbare aanbesteding gepland op 29.11.90.

6. Rupel R.O. te Boom. Waterkering t.b.v. Jachtwerf Vennekens. (Hiervoor zijn de onderhandelingen in een eindstadium, in de richting van een protocol zoals deze ook reeds met andere scheepswerven werden afgesloten).

De Gemeenschapsminister verstrekt verder nog een uitgebreide stand van zaken over het SIGMA-plan.

1. Stand van zaken van het Sigmaplan

1.1. Op 18 februari 1977 besliste de Ministerraad tot de uitvoering van het Sigmaplan voor de beveiliging van het Zeescheldebekken tegen overstromingen. Met dit plan werd beoogd de laaggelegen gebieden van het ganse Zeescheldebekken te beveiligen tegen stormvloeden veroorzaakt door een opwaaiing op de Noordzee tengevolge van zware westen- of noordwestenwinden. Deze beslissing was een gevolg van de rampzalige overstroming van 3 januari 1976, die onder meer Ruisbroek blank zette.

Als maatgevende norm voor deze beveiliging werd een stormvloed genomen die een waterstand met cota + 9,05 TAW te Antwerpen veroorzaakt. De alzo gecreëerde veiligheidsgraad is vergelijkbaar met het Nederlandse Deltaplan.

De voormelde beslissing van de Ministerraad van 18.02.1977 omvat als twee grote delen :

A. het versterken en verhogen van de dijken (tot de cota + 8,00 à + 8,50), het aanleggen van overstromingsgebieden en het uitvoeren van compartimenteringen ;

B. het bouwen van een stormvloedkering te Antwerpen (Oosterweel).

Dit plan is een coherent geheel, dat enkel zijn doelstelling kan bereiken indien het volledig wordt uitgevoerd.

1.2. Het eerste deel van het Sigmaplan is in uitvoering.

— De verhoging van de dijken is daarbij als volgt voorzien :

— tot peil (+ 11,00) (TAW) op de Zeeschelde vanaf de Nederlandse grens tot Oosterweel (plaats waar de stormvloedkering gepland is) ;

— tot peil (+ 8,35) op de Zeeschelde vanaf Oosterweel tot Temse ;

— tot peil (+ 8,00) op de Zeeschelde vanaf Temse tot Schoonaarde en verder in het ganse bekken van Durme, Rupel, Nete, Dijle en **Zenne** ;

— tot peil (7,50) op de Zeeschelde vanaf Schoonaarde tot Gentbrugge.

Samen met de verhoging worden overeenkomstige versterkingen uitgevoerd. Waar voorheen de dijken een smalle kruinbreedte hadden van soms amper 1 m wordt thans een kruinbreedte van 7 m aangehouden in de afwaartse en van 5 m in de opwaartse gebieden. Taludhellingen die voorheen veelal hoogstens 8/4 waren, worden nu op 12/4 gebracht. Daarenboven wordt op de dijkkruin een verharde dienstweg

aangelegd, teneinde het onderhoud gemakkelijker te verzekeren.

1.3. In het kader van het Sigmaplan werd alzo reeds in de periode 1976-1989 in totaal 11,8 miljard frank uitgegeven.

Voor 1990 was 450,5 miljoen frank voorzien op de begroting. Dit bedrag werd in de eerste helft van 1990 verhoogd met 795,5 miljoen frank.

1.4. Onderstaande tabel geeft een overzicht per 30.06.1990 van de gerealiseerde en nog uit te voeren waterkeringslengten (uitgedrukt in km)

Rivier	Totale lengte	Uitgevoerd en in uitvoering	Resterend totaal	Resterend met dringend karakter	Resterend met aanvullend karakter
Zeeschelde	215	131	84	77	7
Durme	33	18	15	13	2
Rupel	24	23	1	1	0
Neten	101	65	36	0	36
Dijles	57	51	6	0	6
Zenne	21	15	6	0	6
Totalen :					
km	451	303	148	91	57
%	100	67	33	20	13

1.5. Nadat de Ministerraad op 18 februari 1977 de principiële beslissing nam om het Sigmaplan uit te voeren, werd de studie over de inplanting van de overstromingsbekkens voortgezet. Daaruit volgde dat de aldus te reserveren gebieden, die in aanmerking kwamen, konden worden beperkt.

Een eerste groep hiervan is operationeel. Het betreft :

1. Tielrodebroek te Tielrode aan de Zeeschelde opp. 89ha 97a.
2. Grote Wal te Moerzeke aan de Zeeschelde opp. 30 ha 94 a
3. Uiterdijk te Vlassenbroek aan de Zeeschelde opp. 10 ha 52 a
4. Scheldebroek te Berlare aan de Zeeschelde opp. 30 ha 06 a
5. Paardeweide te Berlare/Wichelen aan de Zeeschelde opp. 81 ha 35 a
6. Bergenmeersen te Wichelen aan de Zeeschelde opp. 39 ha 05 a
7. Bovenzanden te Heindonk aan de Rupel opp. 31 ha 38 a
8. Polder van Lier te Lier aan de Beneden-Nete opp. 23 ha 68 a
9. Anderstadt 1 te Lier aan de Beneden-Nete opp. 9 ha 84 a
10. Anderstadt II te Lier aan de Beneden-Nete opp. 10 ha 35 a
11. Potpolder 1 te Waasmunster aan de Durme opp. 80 ha.
12. Potpolder IV te Waasmunster aan de Durme 80 ha 50 a.

Totale oppervlakte : 517 ha 69 a

De realisatie van de tweede groep overstromingsgebieden

(Bazel-Kruibeke-Rupelmonde) is nauw verbonden met de beslissing om al dan niet op korte termijn over te gaan tot de bouw van de stormvloedkering te Antwerpen. De bedoeling van de aanleg van deze gebieden is tweërlei :

a) zolang de stormvloedkering te Antwerpen niet verwezenlijkt is, de vloedgolf aftoppen zodat de waterstanden opwaarts gevoelig lager blijven ;

b) wanneer de stormvloedkering gebouwd is, potentieel aanwezig zijn als bijkomende veiligheid in dezelfde zin als de dijken een bijkomende beveiliging vormen van de poldergebieden.

2. Goedkeuringen door de Vlaamse Executieve

Dit jaar werden geen dossiers van het Sigmaplan door de Vlaamse Executieve goedgekeurd. In dit verband moet immers verwezen worden naar de besluiten van de Vlaamse Executieve tot delegatie van beslissingsbevoegdheden aan de leden van de Vlaamse Executieve (03.05.1989). De werken die tot **nogtoe** werden gegund dienden op basis hiervan niet ter goedkeuring aan de Vlaamse Executieve te worden voorgelegd.

Voor het herstellen van de stormschade van begin dit jaar werd door de Vlaamse Executieve beslist een bijzonder krediet van 400 miljoen frank toe te kennen. Daarvan werd tot op heden 361 miljoen frank vastgelegd ten behoeve van Openbare Werken en Verkeer. De desbetreffende werken zijn opgenomen in bijlage 7.

Voor de uitvoering van de begroting 1990 dient thans op korte termijn nog één dossier aan de Vlaamse Executieve te worden voorgelegd, namelijk het dossier „**Rupel R.O.** te Boom. Bouwen van waterkering ter hoogte van de jachtwerf „**Vennekens**””.

De andere nog goed te keuren werken van het Sigmaplan worden in de komende weken aanbesteed. Hiervoor is de tussenkomst van de Vlaamse Executieve niet vereist.

3. Vergelijking tussen de stormvloed van 1953 en de stormen van 1990.

Wanneer men de stormvloeden nagaat, die sedert het begin van de eeuw te Antwerpen zijn opgetreden, dan moet vastgesteld worden dat hun aantal in de laatste decennia sterk is toegenomen.

Dit kan als volgt geïllustreerd worden :

Periode	Aantal stormvloeden
1900-1910	5
1911-1920	5
1921-1930	3
1931-1940	6
1941-1950	8
1951-1960	7
1961-1970	14
1971-1980	32
1981-1989	42

Er kan dus vastgesteld worden dat de hoogwaterstanden in de Schelde een stijgende tendens vertonen. In de eerste helft van deze eeuw waren de talrijke inpolderingen oorzaak van een vermindering van het kombergend vermogen. De laatste twee decennia zijn het de uitgebreide baggerwerken in de Wester- en Beneden-Zeeschelde, die de hydraulische

weerstand tegen de binnendringende getijdegolf doen afnemen. Tenslotte is er de stijging van de gemiddelde zeespiegel die vooral naar de toekomst toe belangrijk kan worden.

Al deze fenomenen resulteren in een geleidelijke stijging van de hoogwaterstanden in de Schelde. Een gevolg hiervan is ook dat het aantal stormvloeden alsmede hun frequentie systematisch stijgt. De geleidelijke stijging van de gemiddelde hoogwaterstanden blijkt het sterkst te zijn bij springtij.

Het Nederlandse Deltaplan is hierbij zonder betekenis.

Wel moet er op gewezen worden dat het aftoppend effect op de **tijgolf** ten gevolge van de overstromingen langsheen de Westerschelde in 1953, thans door de uitvoering van het Deltaplan niet meer zullen voorkomen. In deze optiek hebben de werken in Nederland wel invloed op de toestand in Vlaanderen. Men kan evenwel de Nederlandse autoriteiten onmogelijk verwijten dat zij hun bevolking tegen overstromingen wensen te beschermen.

Vergelijking van de stormvloeden die zich op 27 en 28 februari 1990 hebben voorgedaan met de storm van februari 1953 leert dat hogere waterstanden worden genoteerd opwaarts van Hemiksem en dit ondanks het feit dat de waterstand te Vlissingen nu beduidend lager was dan in 1953.

De druk op de binnenwateren verhoogt inderdaad.

Als men daarbij bedenkt dat een herhaling van 1953 een reële mogelijkheid is, waarvoor men zelfs op korte termijn moet geducht zijn, dan is meteen het precaire van ons huidige waterkeringsstelsel duidelijk aangetoond.

Het uitvoeren van werken is dan ook een eerste prioriteit in het beleid.

STORMVLOEDKERING

Over de stormvloedkering te Antwerpen ontstaat een discussie meer bepaald met betrekking tot de timing van de actualisering van de reeds gemaakte studie hieromtrent.

De Gemeenschapsminister geeft volgend omstandig antwoord

De beveiliging van het Zeescheldebekken tegen de maatgevende stormvloed met hoog water te Antwerpen van + 9,05 is enkel mogelijk wanneer een stormvloedkering gebouwd wordt.

De in 1982 beëindigde studie die leidde tot een technisch uitvoerbaar project, wordt om landschappelijke redenen als niet aanvaardbaar beschouwd.

Gelet op de ondertussen verstreken periode en de sedertdien opgetreden technologische evolutie in de verschillende disciplines en de wenselijkheid om de randvoorwaarden van het ontwerp, mits behoud van de primordiale eis het achterland te beschermen tegen een stormvloed met cota + 9,05 opnieuw te evalueren, kan het heropstarten van de studie perspectieven bieden voor het ontwerpen van een bedrijfszekere stormvloedkering volgens een gans ander concept. Daarbij is het niet uitgesloten dat een gunstig effect op de kostprijs kan bekomen worden, een punt dat hoe dan ook van nabij zal moeten onderzocht worden.

Bij de actualisering is derhalve na te gaan welke oplossing kan uitgewerkt worden die, ten aanzien van de plaats waar het kunstwerk is in te planten, aan alle daardoor gestelde imperatieven, ook de ecologische, voldoet. Vermits het hier een zeer grote investering betreft, zullen, bij het nemen van de uiteindelijke beslissing hieromtrent, ook de economische en budgettaire aspecten moeten geëvalueerd worden.

Het opdragen van een oriënterende studie, die deze aspecten onderzoekt, wordt door als dringend noodzakelijke gezien, zeker als men bedenkt dat het realiseren van het kunstwerk 10 jaar zal in beslag nemen.

Op contractueel vlak is op te merken dat de in 1978 gesloten overeenkomst nog steeds geldig is, zodat een heropstarten van de studie op korte termijn kan gerealiseerd worden. Dit is te voorzien voor 1991.

KUSTVERDEDIGING EN HERSTEL ZEEDIJK

Een lid vraagt welke werken voorzien worden in het kader van de kustverdediging in 1991 ?

Welke duinaanplantingen worden voorzien ? Op welke plaatsen wordt het herstel van de zeedijk-wandelwegen voorzien ?

De Gemeenschapsminister verduidelijkt dat er voorlopig een bedrag van 320 miljoen frank is voorzien voor de kustverdediging. De administratie zal nu, rekening houdend met de diverse prioriteiten een investeringsprogramma uitwerken en ter goedkeuring voorleggen.

Het programma zal in elk geval volgende werken bevatten :

- standsuppletie Bredene — De Haan (1ste fase)
- Inrichting domein Prins Karel
- Verdere inrichting van zeedijken
- Beplantingen
- Diverse studies

VERSTERKING KUSTZONE

Verschillende leden wisselen van gedachten over de methode met betrekking tot en de stand van zaken in verband met de modernisering en versterking van de kustzone. (Problemen, oplossingen, uitvoering).

De Gemeenschapsminister geeft volgende toelichting.

De modernisering en versterking van de kustzone centraliseert zich voornamelijk in de zone Wenduine — De Haan, alhoewel de zware stormperiode van begin 1990 over de hele Vlaamse kust enorme schade heeft veroorzaakt.

Met betrekking tot de Oostkust en het Zwin wordt heden een pilootproject uitgetest met als doel de stabilisatie van het onderwaterstand, teneinde de (continue) stranderosie het hoofd te kunnen bieden (Oostkust-Knokke) en de zandvang van het Zwin beter te beschermen tegen verzanding. Het strand van de De Haan (ca 1 km) heeft het voorwerp uitgemaakt van een bijzondere studieopdracht. De conclusies worden heden door het betrokken bestuur onderzocht zodat vóór het einde van dit jaar een beslissing zal kunnen worden genomen.

STRANDHOOFDEN TE BLANKENBERGE

Op de vraag wanneer de aanbesteding is voorzien voor de standhoofden te Blankenberge, wordt geantwoord dat het werk begin november werd aanbesteed en dat de vastlegging nog dit jaar zal gebeuren.

OPSPUITINGEN OP HET STRAND VAN DE HAAN

De opspuitingen op het strand van De Haan worden een

dringende zaak. Men deelt mee dat dit werk in de loop van 1991 wordt gerealiseerd door een combinatie van baggerwerken in de toegangseul naar de haven van Oostende met een strandsuppletie tussen Bredene en De Haan.

BUFFERDAM

Een lid maakt over hogergenoemd probleem een aantal opmerkingen en stelt aansluitend een reeks vragen. Voor grote infrastructuurwerken zou in de toekomst niet alleen de traditionele kosten-baten-studie gemaakt worden maar ook de toegevoegde waarde en de terugvloei naar de gemeenschap.

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

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

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

Het is hem bekend dat een reeks voorstellen ter studie geweest zijn in het Waterbouwkundig Laboratorium van Borgerhout, en dat eveneens de opdracht gegeven werd aan de administratie, reeds in het voorjaar, om een offerteaanvraag uit te schrijven naar privé-ontwerpen toe, ten einde de mogelijkheden van privé-financiering te onderzoeken. Er zijn immers privé-groepen die ook de bufferdam geheel of gedeeltelijk voor hun rekening willen nemen.

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

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

De Gemeenschapsminister neemt zich voor om nog voor eind 1990 aan de Vlaamse Executieve voorstellen over te maken met het oog op het uitschrijven van een offerteaanvraag voor het ontwerpen en uitvoeren, zoveel mogelijk met privé-financiering, van de bufferzone te Heist-West , waarvan ook de bufferdam deel uitmaakt.

Mits akkoord van de Vlaamse Executieve kan in de eerste helft van 1991 de offerteaanvraag gelanceerd worden.

Het bestek van de offerteaanvraag zal uiteraard de nodige stedenbouwkundige voorschriften bevatten. Bovendien zal de Gemeenschapsminister in elk stadium het advies inwinnen van de werkgroep „Toeristisch herstel van de Oostkust”, die vertegenwoordigers bevat in alle betrokken instanties.

KUSTHENGELEN

Een lid vergelijkt Duinkerke met Zeebrugge met betrekking tot het hengelen. De havenstructuur van Duinkerke strekt zich uit over 20 km kustlengte.

De haven is echter bijzonder gekend bij hengelvissers. De grote oostelijke havenmuur Jeteclipon is langs de **zeezijde** gevormd door een brede laag grote betonblokken die willekeurig door elkaar zijn gegoooid.

Men vangt er **tong**, zeebaars, **gul**, wijting, platvis, paling enzovoort.

De hele muur is bijna vier km bevisbaar en in het **topseizoen** en tijdens de weekends is het soms dringen om een plaatsje te vinden als hengelaar.

De Zeebrugse buitenhaven is hiermee goed vergelijkbaar, met dat verschil dat deze voor de sportvisserij niet opengesteld is.

Voor de oostelijke dam is dat aanvaardbaar omwille van de gastterminal en het windmolenpark, maar op de westelijke dam is er niets dat de visserij kan beletten. De westelijke dam is zoveel km visgelegenheden langs de zee kant (betonblokken) en vele honderden meter langs de binnenzijde.

Tot op heden werd nog geen toelating gegeven door het Ministerie van Openbare Werken, eigenaar van deze dam, om er net zoals in Duinkerke de hengelsport te beoefenen. Wat in Duinkerke zonder enig probleem kan, blijkt bij ons moeilijk realiseerbaar.

Het lid vraagt aan de heer Minister wanneer hij meent de westelijke dam voor de hengelsport te kunnen vrijgeven, zoals dit in het verleden het geval was met de Zeebrugse Môle .

Het is niet mogelijk om sportvisserij toe te laten op de nieuwe havendammen te Zeebrugge. De structuur van de dam laat een dergelijke recreatie in veilige omstandigheden niet toe, aldus het antwoord van de Minister.

Bovendien is het niet opportuun recreatie en **handelsverrichtingen** al te veel met elkaar te vermengen.

OPRUIMING WRAKKEN EN GEDUMPTE MUNITIE VOOR DE BELGISCHE KUST

Door de toenmalige Minister van Openbare Werken, Mevrouw D'Hondt-Van **Opdenbosch**, werd opdracht gegeven aan de TV Bergingswerken, in het kader van het lopende contract voor de studie en opruiming van wrakken in de Noordzee en de toegang tot de Belgische Zeehavens, nader onderzoek te doen om meer gedetailleerde gegevens te verzamelen met het oog op het bepalen van de meest geschikte ruimingsmethode.

Graag verneemt een lid hoever dit onderzoek gevorderd is en wanneer het eindverslag mag verwacht worden.

De studie van de TV Bergingswerken had enkel als doel de munitiestortplaats voor de Belgische kust beter te beschrijven. Deze studie is nu voltooid en een nieuw liggingplan van de munitie werd opgemaakt.

De resultaten zijn nu beschikbaar voor alle betrokken instanties.

SAMENWERKINGSAKKOORD CONVENTIE VAN OSLO

Op 12 juni 1990 werd een samenwerkingsakkoord **gete-**

kend tussen de Belgische Staat en het Vlaamse Gewest ter vrijwaring van de Noordzee van nadelige milieu-effecten in-gevolge baggerspecieoplossingen in de wateren die vallen onder de toepassing van de Conventie van Oslo.

Graag verneemt een lid tot welke concrete resultaten dit akkoord reeds heeft geleid

Het is te vroeg om reeds concrete resultaten te verwachten van het samenwerkingsakkoord, dat pas op 12 juni 1990 werd ondertekend, aldus de Gemeenschapsminister.

Het samenwerkingsakkoord voorziet in de oprichting van een ambtelijke werkgroep, die de nodige beleidsbeslissingen moet voorbereiden. Deze ambtelijke werkgroep komt voor de eerste maal bijeen op 20 november 1990.

Deze bijeenkomst zal in hoofdzaak gewijd worden aan de praktische uitvoering van de besluiten van de bijeenkomst van de Oslocommissie; die op 21-23 juni 1990 te Reykjavik bij elkaar kwam.

2.2.4. Programma 84 : Wegen

FILES

De aanwending van kredieten op de autosnelwegen zullen vooral betrekking hebben op de begeleiding en verkeersafwikkeling van de files op de Brusselse en Antwerpse Ring. Een lid vraagt een evaluatie van deze werkwijze en welke initiatieven de Minister nu concreet gaat nemen m.b.t. de problematiek van de filevorming op de autosnelwegen. Immers, is het begeleiden en verkeersafwikkeling van files geen oplossing van het fileprobleem op zich ?

De Gemeenschapsminister verduidelijkt ter zake zijn inzichten.

Het signaliseringssysteem zoals het in eerste instantie op de Antwerpse Ring en later op de Brusselse Ring zal toegepast worden beoogt een gelijkmatiger verloop van de verkeerstromen en daardoor een verlaging van het aantal ongevallen en een betere doorstroming van het verkeer door een betere benutting van de bestaande wegecapaciteit (een stijging van de maximale verkeerssnelheid met 5 %).

De aanbestedingsprocedure voor een eerste fase is lopende zodat een evaluatie nog niet mogelijk is. Wel blijkt uit de veelvuldige kontakten met Nederland en West-Duitsland, waar het systeem reeds enkele jaren van toepassing is, dat het zeer bedrijfszeker is, door de weggebruiker goed aanvaard en als goed beoordeeld wordt.

Het verlichten van het fileprobleem, want files zullen blijven bestaan, kan slechts gebeuren door een geheel van maatregelen waaronder dit verkeerssignaliseringssysteem.

Ook de beslissing om perkings voor carpooling en park and ride aan te leggen en het lokaal aanleggen van een bijkomende rijstrook (zoals op de Ring van Antwerpen en op de E40 tussen Bertem en Brussel) gaat in dezelfde richting. Binnenkort zal een filenota die deze problematiek uitgebreid behandelt, gepubliceerd worden.

MAXIMUM SNELHEID OP EXPRESSWEGEN

Er is blijkbaar weinig overeenstemming inzake beleidsop-ties tussen de Ministers Dehaene en Sauwens : Sauwens praat over een snelheidsbeperking van 90 km/uur op de expresswe-gen terwijl Dehaene spreekt van 140 km/uur op autosnelwe-gen. Is dit de wijze waarop men in België de verkeersproble-matiek aanpakt ?

De Gemeenschapsminister geeft hierover een gemotiveerde uitleg.

De vele ongevallenstudies, o.a. van de rijkswacht, tonen aan dat autosnelwegen veilige wegen zijn en dat **expresswegen** onveilige wegen zijn.

De verklaring is eenvoudig. Op autosnelwegen is alleen gemotoriseerd verkeer toegelaten en zijn de kruispunten in de regel ongelijkvloers. Op expresswegen daarentegen is dikwijls ook traag en niet gemotoriseerd verkeer toegelaten en zijn de kruispunten meestal gelijkgronds. Er gebeuren dan ook zeer veel ongevallen — vooral op de kruispunten — zowel met voertuigen, als met fietsers en voetgangers. Wegens overdreven snelheid zijn deze ongevallen meestal zeer ernstig.

In het licht hiervan is het duidelijk dat het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer een anomalie vertoont.

Gelet op het bovenvermelde is het immers niet te verantwoorden dat op autosnelwegen en wegen met twee maal twee rijstroken in dezelfde rijrichting eenzelfde toegelaten snelheid geldt : zeker wanneer op laatstgenoemde wegen alle verkeer (voertuigen, fietsers, voetgangers) is toegelaten en er geen middenberm is.

Behalve in Duitsland en Luxemburg is trouwens in geen enkel Europees land een snelheid van **120 km/uur** op **expresswegen** toegelaten. Z.i. is het dringend nodig dat omwille van de algemene verkeersveiligheid de algemeengeldige snelheidsbeperkingen vastgesteld in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer worden herzien, waarbij rekening wordt gehouden met het type of hiërarchie van de weg (autosnelweg, autoweg, weg met 2 x 2 rijstroken met middenberm, weg met 2 x 2 rijstroken zonder middenberm, enz.) en de omstandigheden (bebouwde kom, open veld).

Er is dan ook geen grond om te stellen dat er weinig overeenstemming is inzake zijn beleidsoptie en deze van Minister Dehaene.

Immers als men Minister Dehaene goed begrijpt, kan een algemeengeldende snelheidsbeperking van **140 km/uur** slechts toegelaten worden, wanneer de nodige randapparatuur beschikbaar is, om het verkeer op een verkeersveilige manier te begeleiden, wat op heden niet het geval is.

ZWARTE PUNTEN

Een lid wenst de stand van zaken te kennen i.v.m. de concrete programmatie voor het wegverkeer m.b.t. de zogenaamde zwarte punten.

De zwarte punten (waarvan de lijsten elk jaar wijzigen) worden heringericht naarmate ze regelmatig voorkomen op de lijsten die opgesteld worden door de Rijkswacht.

Om snel te gaan gebeurt de herinnering, zo mogelijk, met eenvoudige middelen. Dikwijls moeten grotere **infrastructuurwerken** en zelfs onteigeningen uitgevoerd worden waardoor een langere voorbereidingstijd nodig is.

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

Kan de Minister per arrondissement de lijst geven van de zwarte punten en meedelen welke maatregelen er voorzien worden om deze weg te werken, aldus de vraag van een lid.

In antwoord op zijn vraag wordt in bijlage 4 van het verslag een overzichtslijst bezorgd waarin de zwarte punten voor de periode juli 1989 — juni 1990 zijn weergegeven.

Wat betreft de ongevallen met lichamelijk letsel, vastgesteld door de Rijkswacht, omvat de verstrekte informatie naast de vermelding van de provincie, het arrondissement en de betrokken autosnelweg of gewestweg eveneens het kilometerpunt waar zich het zwart punt situeert, eventueel de melding van de gewestweg waarmee voornoemde weg zich kruist, eventueel het kruispunt ervan met een andere weg (provincie- of gemeenteweg, aangeduid met x), de betrokken gemeente en tot slot het aantal ongevallen tijdens de periode juli 1989 — juni 1990.

Maatregelen voor het wegwerken van de zwarte punten worden voorzien in de jaarlijkse programma's der **wegenwerken**, waarbij herinrichtingswerken aan bepaalde kruispunten worden voorzien evenals werken voor het realiseren van veilige schoolomgevingen, aanpassingswerken voor het plaatsen van verkeerslichten en het toepassen van de nieuwe richtlijnen betreffende de versmalde wegindeling.

PILOOTPROJECTEN DOORTOCHTEN GEMEENTEN

Welke pilootprojecten in de doortochten van gemeenten worden voorzien in 1991 ?

In het investeringsprogramma 1991 voor de provincie West-Vlaanderen worden volgende doortocht-projecten voorzien :

N9 Zuienkerke (Meetkerke)	26 miljoen frank
N 3 6 Staden	10 miljoen frank
N311 Wervik	6 miljoen frank
N8 Ieper (Boter- en Menenstraat)	20 miljoen frank
N8 Wevelgem (reserveprogramma)	15 miljoen frank

WEGENONDERHOUD

Het is duidelijk, aldus een lid, dat het instandhouden van het patrimonium belangrijk is voor de verkeersveiligheid. Een aantal jaren geleden werd door het departement een studie gedaan omtrent de vereiste onderhoudskredieten om een beheer als goede huisvader mogelijk te maken.

Werd deze studie geactualiseerd, aldus de vraag van het betrokken lid dat ook nog wou weten of er een **verhaaloperatie** ter zake is voorzien, want vele autowegen zijn reeds gemiddeld 20 jaar oud en vertonen de laatste 5 jaar sterke tekenen van degradatie ?

Is het niet economischer bestaande autosnelwegen te verbeteren i.p.v. andere hoofdwegen reeds om te bouwen tot autosnelweg, aldus nog de vraag van het lid.

De door het geachte lid aangehaalde studie heeft betrekking op de kostprijs van het onderhoud van de wegen en de kunstwerken.

Het is inderdaad zo dat voor dat onderhoud meer geld zou moeten beschikbaar gesteld worden. Budgettair is dat op dit ogenblik niet haalbaar.

De Minister wijst er evenwel op dat belangrijke **onderhoudswerken** uitgevoerd worden binnen de **investeringskredieten**.

De omvorming tot autosnelweg heeft in hoofdzaak tot doel de verkeersveiligheid te bevorderen. Van die gelegenheid kan gebruik gemaakt worden om ook het wegdek te verbeteren.

VERLICHTING AUTOWEGEN

In het programma 84 staat bij het gedeelte elektrische en

electromechanische uitrusting 450 miljoen frank voor energie en 110 miljoen frank voor lampen vermeld. Bestaan hierover rendementsgegevens en zijn er gegevens bekend met betrekking tot het verband tussen het aantal ongevallen en de verlichting of de densiteit van de verlichtingspalen ?

De Gemeenschapsminister deelt mee dat op de **Gewestwegen** er tussen 0 uur 30 en 5 uur 30 's **nachts** het licht wordt gedoofd. Op de autosnelwegen is dit verkeersafhankelijk geregeld dit wil zeggen wanneer de verkeersdensiteit onder 200 wagens per uur komt, wordt het licht eveneens gedoofd. Er zijn geen aanduidingen dat er bij minder verlichting meer ongevallen zouden voorkomen, tenzij in de woonkernen, maar dan spelen andere factoren mee.

VERKEERSSIGNALISATIE EN VERKEERSBEGELEIDING

Via een „intelligente” infrastructuur van de wegen kan heel wat gedaan worden aan de verkeersoverlast, aldus een lid.

Dit wordt inderdaad ook gedaan met betrekking tot de signalisatie. Er zijn maatregelen onder meer het aanvullen met een extra-fase door middel van een groene pijl voor het links afslaand verkeer, het invoeren van een nieuwe generatie van verkeerslichten, die kunnen afgestemd worden op verkeersstromen, het organiseren van doorlopende aansluitende groene fasen, die een snelheidsmatigend effect hebben, en ten slotte het beter organiseren van de verkeersstromen op de ringstructuren.

Ook voor de begeleiding van het verkeer worden oplossingen uitgedokterd zoals het experiment te Antwerpen waar op de Antwerpse Ring, matrixen worden geplaatst die afgestemd worden op de verkeersstroom en de ideale snelheid op de diverse baanvakken aangeven. Aanvankelijk gaat het over een strook van 10 km, die later over een grotere lengte zal worden uitgebreid. Verder zullen ongevalsmeldingen binnen de 8 seconden mogelijk zijn via grote verlichte borden die zullen waarschuwen dat bepaalde rijstroken niet dienen bereden te worden. Ook zullen grote borden worden geplaatst met aanduidingen voor alternatieve route-keuzen.

PUBLICITEITSBORDEN

Het KB houdende reglementering met betrekking tot de publiciteitsborden langs de wegen, zou een tijd geleden zijn opgeschort door een Ministerieel besluit. Buiten het feit of dit wettelijk wel kan, wijst een lid op de rechtsonzekerheid die bij veel bedrijfsleiders uit de horeca-sector bestaat omdat renovatie of plaatsing van nieuwe publiciteitsborden onmogelijk is, want er is geen enkel wettelijk houvast.

De Gemeenschapsminister deelt mee dat een KB van 1987 houdende de reglementering van de publiciteitsborden, in 1988 door de nationale Minister P. **D'Hondt** werd opgeschort via een rondschriften. Ondertussen is overleg ontstaan en bereidt de nationale Minister van Verkeerswezen een nieuw KB voor, dat over een paar maanden klaar zou moeten zijn. Hierin worden de vroegere onderrichtingen grotendeels hernomen.

Aansluitend bij dit probleem worden nog een paar opmerkingen gemaakt. Er zouden te veel borden staan met te veel teksten op. Plots vertragen om de borden te lezen kan gevaar opleveren. Verder zijn er voor sommige permanente tentoonstellingen in diverse streken wel opvallende aanduidingen maar is dit bijvoorbeeld niet het geval voor een economisch belangrijke tentoonstellingsruimte zoals het Bouwcentrum. Kunnen niet voor alle provincies dezelfde regels gelden ? De Gemeenschapsminister meent dat men zowel te Gent als te

Antwerpen of te Hasselt zoveel mogelijk moet zorgen voor een gelijkaardige benadering ten aanzien van de belangrijkste tentoonstellingsruimten.

RECLAME LANGS DE RIJKSWEGEN

Er bestaan koninklijke besluiten die de publiciteit en de reclame langs de rijkswegen regelen. Een lid wenst te weten wie er nu voor deze reglementering bevoegd is.

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

Met betrekking tot de bevoegdheidsverdeling meent de Gemeenschapsminister dat de wetgeving op de reclame langs rijkswegen ressorteert onder de bevoegdheid van de Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, onverminderd de adviesbevoegdheid van het Bestuur der Wegen. Aangaande de te voeren politiek naar de toekomst toe, meent hij dat dit KB van 14 december 1959 aan herziening toe is. Daarom heeft hij, als beheerder van de gewestwegen, bij brief van 5 november 1990 aan zijn collega de heer L. Waltniel, gevraagd de werking van de niet meer operationele werkgroep samengesteld uit ambtenaren van ruimtelijke ordening en openbare werken, die onder voormalig gemeenschapsminister E. Beysen werd opgericht en die belast was met een onderzoek naar de mogelijkheid en noodzakelijkheid tot aanpassing van voormeld KB, terug op te starten. Ter zake wordt zijn antwoord ingewacht.

AUTOMATISCHE WEGCONTROLE — VERKEERSREGEL-AUTOMATEN EN RADARDETECTIETOESTELLEN

Het lid stelt hierover een aantal vragen. In welke gemeenten in ons land zijn verkeersregelautomaten, opgebouwd rond een microcomputer met elektronische circuits, die modulair uitbreidbaar zijn om acht tot tweëndertig verkeersrichtingen te controleren, in gebruik ?

Anderzijds bestaan er ook radardetectietoestellen ter bewaking van oversteekplaatsen voor voetgangers. In welke gemeenten zijn deze in gebruik ?

In antwoord op zijn vraag nr. 39 van 12 december 1990 stelde de Gemeenschapsminister alleen bevoegd te zijn voor dergelijke uitrustingen langs gewestwegen en niet langs provincie- en gemeentewegen. Niettegenstaande dat de Minister van oordeel was dat de aanschaf van betrokken apparatuur door gemeenten moet aangemoedigd worden om de taken van politie en rijkswacht inzake verkeersregeling te verlichten. Welke maatregelen werden reeds genomen om de aanschaf van dergelijke toestellen te stimuleren ?

Gezien het opvragen van dergelijke gegevens enige tijd in beslag neemt, zullen deze binnenkort medegedeeld worden

PARKEERRUIMTEN

Het ligt in de bedoeling van de Gemeenschapsminister aan de rand van bepaalde steden en zo dicht mogelijk bij een halte van het openbaar vervoer op sommige toegangswegen, al dan niet nieuw aangelegd, verbreed of verbeterd, parkeerruimten te voorzien of parkeerruimten aan te leggen (park

en ride systeem). Ter zake wordt thans werk gemaakt van Antwerpen Linkeroever en Hasselt.

Worden ook andere gemeenten, die ter zake initiatieven nemen, van overheidswege gesteund ?

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

Het initiatief tot aanleggen van invalsparkings kan zowel uitgaan van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer (voor de gewestwegen) als van een plaatselijk gemeentebestuur (lokale wegen). Beide eventuele initiatieven dienen te gebeuren met eigen financiële middelen.

Invalsparkings aan de rand van steden met een zekere uitgestrektheid hebben maar zin voor zover een frekwent en comfortabel openbaar vervoer de reizigers naar het stadscentrum brengt. Bij kleinere steden en gemeenten, waar de loopafstand naar het centrum niet te groot is, en er parkeerproblemen in dit centrum bestaan, kan het aanleggen van invalsparkings nut hebben.

OVERDRACHT EN OVERNAME RIJKSWEGEN

Een lid wenst de stand van zaken te kennen betreffende de overdracht en overname van rijkswegen door de gemeenten voor het arrondissement Brugge. Welke rijkswegen zouden kunnen overgedragen worden binnen de steden en bebouwde kommen enerzijds en buiten de steden en bebouwde kommen anderzijds.

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

In het jaar 1990 werden er in het arrondissement Brugge geen wegen overgedragen aan steden of gemeenten en ook geen overgenomen.

De lijst welke in antwoord op de schriftelijke vraag nr. 254 van de Vlaamse Raad werd verstrekt, blijft integraal geldig.

GELUIDSWERENDE SCHERMEN

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

Er bestaan verscheidene technieken ter zake. In Nederland heeft men zelfs geluidswerende schermen aangelegd met wilgetakken die uitgroeien en aldus niet alleen zeer efficiënt blijken, maar ook nog een groen scherm betekenen. Graag verneemt het betrokken lid of deze natuurlijke methode, die ook niet zo duur is, reeds in ons land werd uitgetest en in positief geval waar,

In het algemeen wil het lid weten op welke plaatsen in 1991 de inplanting van geluidswerende schermen voorzien wordt en van welk type.

Het beschreven type van geluidswerend scherm is bij de betrokken diensten welbekend doch werd nog niet toegepast in ons land. In feite bestaat dit scherm uit een metalen plaat die bedekt wordt met groen. Deze schermen weerkaatsen

het geluid, eerder dan het te absorberen zoals meestal geëist wordt in onze streken (bewoonde gebieden aan weerszijden van de weg). Bovendien zijn ze slechts groen gedurende een bepaalde periode van het jaar, vergen ze heel wat onderhoud en is de kostprijs minstens even hoog als deze van andere schermtypes die efficiënter zijn.

Voor 1991 worden volgende inplantingen van geluidswerende schermen weerhouden :

- West-Vlaanderen : E17 (Kortrijk en Waregem-Carmel)
- Oost-Vlaanderen : E40 (Aalst-Nieuwerkerken)
- Antwerpen : E34 (Deurne OCMW-tehuis)

en dit voor een totaal van 65 miljoen frank.

Aangezien de toewijzing van dergelijke schermen gebeurt op basis van offerteaanvragen, waarbij de inschrijvers schermen kunnen voorstellen die moeten voldoen aan opgelegde eisen, is het type van scherm niet steeds op voorhand gekend.

GROENAAANLEG

Het is ons bekend dat de heer Minister meer aandacht wil hebben voor de voetgangers en de fietsers.

Het ware uiteraard ook zeer positief, indien er meer aandacht zou gaan naar de afwerking van de werken en het esthetisch aspect ervan, meer bepaald de groenaanleg, aldus het lid.

Tot de mooiste landschappen van het Vlaamse land behoren zeker de bomenrijen langs kanalen en wegen.

Bomenrijen zijn weliswaar soms gevaarlijke obstakels, wanneer zij in de onmiddellijke nabijheid van de rijweg geplant werden. Soms kan dit echter wel aan de overzijde van een stadsgracht, enz. Ook is een groene scheiding tussen fietspad en rijvak niet alleen esthetisch, maar verhoogt het ook de veiligheid.

Kan de heer Minister mededelen welke plannen hij heeft in verband met het groenbeleid.

De Gemeenschapsminister van Openbare Werken is er van overtuigd dat onze wegeniswerken meer en meer moeten gepaard gaan met groenaanleg. Boomaanplantingen en groenvoorzieningen worden ontworpen langs bevaarbare waterlopen en kanalen en tevens ook in de stroken tussen rijwegen en fietspaden. Daarom is voor 1991 betreffende groenaanleg een krediet voorzien van 53 miljoen frank.

WEGENAAANLEG — AANWENDING VAN VliegAS ALS CEMENTVERVANGEND PRODUKT

Als alternatief voor gestabiliseerd zand wordt thans door de centrale van Ruïen vliegASFundering geproduceerd, aldus een lid.

VliegAS werd reeds gebruikt als cementvervangend produkt in beton voor de bouw van de Liefkenshoek-tunnel en het heraanleggen van de doortocht van Vilvoorde op N1 Brussel-Mechelen (vak Rooseveltlaan — Kerkhof).

Het betrokken lid vraagt voor welke andere openbare werken dit milieuvriendelijk procédé werd toegepast.

Er wordt meegedeeld dat naast de voorbeelden die het lid zelf geeft, vliegAS ook gebruikt wordt als vulmiddel bij koolwaterstof-verhardingen.

VERKEERS- EN VERVOERPLAN VOOR VLAANDEREN

In hoger vermeld plan is een indicatief **meerjarenprogramma** '91-95 opgenomen. Er is daar 3 miljard frank extra voorzien. Zit dit bedrag reeds gedeeltelijk in deze begroting of is dit volledig supplementair, aldus de vraag van een lid.

De Gemeenschapsminister kan dit beamen. Van de voorziene extra 3 miljard frank is voor 1991 1.100 miljoen frank voorzien voor openbaar vervoer, $\pm$ 800 miljoen frank voor verkeersveiligheid en 300 miljoen frank voor diverse projecten.

ONEVENWICHT KREDIETEN MET BETREKKING TOT VLAAMS BRABANT

Verleden jaar heeft een lid Minister Sauwens gewezen op de onevenwichtige regionale verdeling van de beschikbare kredieten voor de wegenbouw. Met name heeft hij aange-toond hoe Vlaamse Brabant proportioneel te weinig kreeg. De heer Minister heeft deze disproportie toen erkend en toegezegd ze geleidelijk te zullen rechtekken. Er moet evenwel vastgesteld worden dat in het begrotingsontwerp 1991 precies het omgekeerde gebeurt ; Vlaams Brabant krijgt relatief nog minder dan het al kreeg. De verdeling is namelijk de volgende :

West-Vlaanderen	1.220 miljoen frank, hetzij 22,2 %
Oost-Vlaanderen	1.107 miljoen frank, hetzij 20,2 %
Antwerpen	1.330 miljoen frank, hetzij 24,2 %
Limburg	988,3 miljoen frank, hetzij 18,0 %
Vlaams Brabant	845 miljoen frank, hetzij 15,4 %

De door de heer Minister toegepaste verdeelsleutel beantwoordt aan geen enkel objectief criterium. Zowel op basis van de omvang van het wagenpark, de afgelegde voertuigkilometers, de lengte van het autosnelwegen- en hoofdwegen-net, zijn aandeel in de personenbelasting en de voertuigbelasting, verdient Vlaams Brabant correcter te worden bedeeeld inzake wegenskredieten.

Ergerlijk is vooral dat het niet om een eenmalige, toeval-lige achteruitstelling gedurende één begrotingsjaar gaat, doch om een jarenlange onderbedeling, waarvan de sporen op terrein overduidelijk worden, aldus de conclusies van het lid.

De Gemeenschapsminister vraagt dat men de afweging voor de diverse streken toch zou bekijken in functie van een langere periode. Hij geeft derhalve een overzicht van de ingeschreven kredieten voor de wegenwerken in Vlaams Brabant.

1987 : 619 miljoen frank
 1988 : 809 miljoen frank
 1989 : 346 miljoen frank
 1990 : 902 miljoen frank
 1991 : 845 miljoen frank

De lage kredieten in 1989 zijn te wijten aan een aantal diverse problemen binnen de betrokken diensten.

INVESTERINGSPROGRAMMA VERKEERSVEILIGHEID
PROVINCIE ANTWERPEN

Een lid heeft het over de investeringen betreffende de verkeersveiligheid in de provincie Antwerpen. De eerste drie punten bij het investeringsprogramma van Antwerpen vermelden de toepassing van de richtlijnen betreffende de weg-indeling (75 miljoen frank), de veilige schoolomgeving (10 miljoen frank), parkings voor car-pooling (8 miljoen frank), wegaftakening (20 miljoen frank) en dergelijke meer. Kunnen hierover meer bijzonderheden worden verstrekt ?

De Gemeenschapsminister deelt mee dat het nu gaat over een aantal dossiers in voorbereiding. In het voorjaar werd aan de provinciale directie gevraagd een planning te maken over een aantal initiatieven in verband met de verkeersveiligheid. Het betreft het versmallen van wegen in de doortochten, het veroorzaken van zogenaamde „poort-effecten”, het aanleggen van fietsstroken, het aanleggen van vrijliggende fietspaden en dergelijke meer.

Deze maatregelen zijn uitgedokterd door de Coördinatie Commissie „doortochten”. De kredieten nu voorzien, dienen om deze programma's te realiseren. Het streefdoel is om per provincie voor 100 km van zulke voorzieningen te leggen. Voor de provincie Antwerpen zal ter zake pas in het voorjaar 1991 een stand van zaken kunnen overgemaakt worden. In het algemeen wordt voor deze programma's gesteund op de verkeersveiligheidskaarten van de Rijkswacht (Zie bijlage 5).

„METAALSLAKKEN” — BONHEIDEN — N15

Het gebruik van de metaalslakken voor de aanleg van de N15 te Bonheiden heeft blijkbaar problemen meegebracht, die nog niet zijn opgelost.

De Burgemeester van die gemeente heeft de werken doen stopzetten, omdat gebleken was dat er geen vergunning was voor het storten van deze blijkbaar vervuilde materialen.

Wat gebeurt er nu met deze metaalslakken ? De Gemeenschapsminister heeft dit dossier geërfd van zijn voorganger (een nationale minister), die met akkoord van OVAM en een privé bedrijf tot een akkoord was gekomen om deze metaalslakken als onderlaag van de N15 te gebruiken (zonder afdekking).

Na de stillegging van de werken heeft de huidige Gemeenschapsminister een nieuw onderzoek gevraagd aan de geologische dienst, die een ongunstig rapport neerlegde : de uitlozing van zware materialen gebeurt in sterke mate, praktisch op het niveau van de grondwatertafel en dat nabij een erkend natuurreservaat. De Gemeenschapsminister had eerst gedacht aan een overbrenging naar een erkende stortplaats maar de kostprijs schommelt tussen 70 à 100 miljoen frank.

Een oplossing is in de maak om „werk met werk” te verrichten, en de metalen te stabiliseren en elders afgedekt te gebruiken in de aanleg van kunstwerken (taluds, wegen e.d.m.).

LANGDURIGE WERKEN OP DE E313 EN E17

Ter hoogte van Ranst — Massenhoven op de E313 en aan het Sportpaleis op de E17 zijn reeds lang werken bezig die „chronisch” zijn. Er zijn hardnekkige files en grote hinder. Verschillende leden willen uiteindelijk weten wat daar gebeurt en wanneer de werken zullen eindigen.

Hier wordt gewerkt aan het probleem van de voegenuitzetting en dit probleem is hardnekkig en brengt verkeersongevallen mee, die dienen te worden verholpen. De Gemeenschapsminister wil een integrale zorg voor de kwaliteit en veiligheid van de wegen echter koppelen aan een minimum aan verkeershinder tijdens de uitvoering van de werken. Zo werd bijvoorbeeld een prestatie geleverd door de viaduct van Vilvoorde te herstellen tijdens de zomervakantie. Een lid merkt daarbij op dat men in Nederland 's nachts herstellingswerken uitvoert. Op de E40 heeft men te Aalst 's nachts herstellingen uitgevoerd, aldus de repliek van de Gemeenschapsminister. De duur van de verkeershinder te Ranst-Massenhoven blijkt echter niet in verhouding te staan tot de

omvang en de belangrijkheid van de werken. Via het kabinet wordt daarover een nota gevraagd aan de betrokken directie. Op vraag van een lid wordt nog meegedeeld dat voor het Limburgs gedeelte van de E313 120 miljoen frank is voorzien. Voor het Antwerps gedeelte is niets voorzien voor 1991.

MOBILITEITSEFFECTRAPPORT — E40 — BERTEM

Een lid, dat ter zake een voorstel van decreet heeft ingediend, vraagt of de Gemeenschapsminister die de noodzaak van zo'n rapport in het Verkeers- en Vervoerplan Vlaanderen vermeldt het niet nodig acht dat zo'n **mobilitateffectrapport** wordt ingevoerd bijvoorbeeld bij de aanleg van een vierde rijstrook op de E40 te Bertem ?

Het al of niet opwekken van nieuwe verkeersstromen door bepaalde werken, nieuwe tracés, afritten en dergelijke meer brengt inderdaad mobiliteitseffecten mee, die zorgvuldig dienen te worden afgewogen bij elke planning en daar wordt nu reeds bij elke beslissing naar gekeken.

SPOORWEGBRUG RUPEL

Bijkomende inlichtingen worden nog gevraagd over de electra-mechanische uitrusting van de spoorwegbrug over kanaal Brussel-Rupel te Ruisbroek.

Het werk voor de electromechanische uitrusting van de spoorbrug te Ruisbroek werd eind 1985 aanbesteed. Als bouwheer trad de NV Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel op. Het krediet was hiervoor oorspronkelijk voorzien voor 1986. De drastische vermindering van de **investeringsmiddelen** voor 1986 en de daaropvolgende jaren stelde de NV Zeekanaal evenwel voor de onmogelijkheid om de **electro-mechanische** uitrusting ook effectief toe te wijzen.

Uiteindelijk kon op de nog nationale begroting 1988 van Openbare Werken krediet gevonden worden voor dit werk, nadat het financieringssysteem voor de werken aan het kanaal Brussel-Rupel was gewijzigd. Schikkingen werden genomen om het krediet (202 miljoen frank) goed te keuren en vast te leggen op de nationale begroting 1988. Op het laatste ogenblik werd evenwel o.m. op voordracht van de Minister van Verkeerswezen door de nationale overheid op 6 december 1989 beslist de werken niet toe te wijzen en de begroting 1988 aan te passen.

Op deze wijze zou de uitgave nu ten laste komen van het Vlaamse Gewest, waar evenwel op de begroting 1990 geen krediet voorhanden is. Gelet op de prioriteit die moet voorbehouden worden aan de werken te **Hingene** op het kanaal Brussel-Rupel en de antecedenten in het dossier en gelet op het feit dat deze brug er dient te komen ten behoeve van de NMBS en niet ten behoeve van het Zeekanaal, zijn voorafgaandelijke onderhandelingen tussen de NMBS en het departement voor Leefmilieu en Infrastructuur vereist. De Minister stelt voor dat het initiatief genomen wordt door de meest geïnteresseerde partij.

ONTSLUITING VAN HAVEN ZEEBRUGGE

Zeebrugge verstikt in het wegvervoer, aldus verschillende leden. De toestand is nu reeds onhoudbaar. Wanneer zal tot concrete ontsluitingen over de weg worden overgegaan en wat zijn de voorziene kredieten ?

Zoals bekend is doet de administratie een uitgebreide studie over de toegangswegen tot de Haven van Zeebrugge waarbij verschillende alternatieven onderzocht worden op financieel, materieel en ecologisch gebied. De Minister ver-

wacht de besluiten van deze zogenaamde projectnota tegen het einde van dit jaar. Voor 1991 wordt voor deze **verkeers**-ontsluiting een krediet van 150 miljoen frank voorzien op het reserveprogramma. Ondertussen wordt, op korte termijn, aan enkele problemen een oplossing gegeven, binnen de financiële mogelijkheden van het departement.

Zo zal de Strausbrug over de oude zeesluis van een tweede rijvak voorzien worden, zal een betere verbinding gerealiseerd worden tussen de Heistbaan en de Achterhaven en zullen de kruispunten tussen de **Kustbaan** en de Isabellalaan verbeterd worden.

ONTSLUITING VAN HAVEN ANTWERPEN

Verschillende leden vragen wanneer de verschillende indienststellingen mogen verwacht worden van respectievelijk de havenweg, de aansluiting op Nederlands wegnnet en de Liefkenshoek tunnel en de toegangswegen ?

De afwerking van de Havenweg, Zoomse Weg tot aan de Nederlandse grens mag verwacht worden tegen eind 1992. Van Nederlandse kant is de afwerking en de aansluiting van het Nederlandse gedeelte tegen hetzelfde tijdstip gepland.

De Liefkenshoek tunnel met de toegangswegen zal opengesteld worden voor het verkeer in juli 1991.

Wat betreft het sluiten van de Kleine Ring van Antwerpen door een bijkomende Scheldetunnel, werd binnen de administratie een werkgroep opgericht die een 4^e Scheldeoververbinding moet onderzoeken.

TUNNEL NABIJ KLEINE ZEESLUIS TE ZEEBRUGGE — STUDIE

In antwoord op een parlementaire vraag van een lid (nr. 83 van 18 januari 1990) betreffende hierboven genoemde tunnel en de verkeersproblematiek **errond**, deelde men mede dat in de schoot van het Permanent Overlegcomité voor de Verkeersontsluiting van Zeebrugge (POVOZ) overeengekomen werd

1. op korte termijn :

— de twee rijstroken over de draaibrug open te stellen voor het verkeer komende uit de richting Knokke ;

— de rijstrook over de StrauBbrug open te stellen voor het verkeer komende uit de richting Blankenberge (een scheiding personenwagens-vrachtwagens wordt overwogen). Wanneer één van de bruggen gesloten is voor het wegverkeer, zou de huidige verkeerssituatie opnieuw ingevoerd worden.

2. op halflange termijn de StrauBbrug zodanig aan te passen dat twee rijstroken beschikbaar zijn voor het wegverkeer komende uit de richting Blankenberge.

3. op lange termijn een nieuwe brug te bouwen ten zuiden van de bestaande StrauBbrug.

De Minister had intussen opdracht gegeven aan zijn diensten om al het mogelijke te doen om punten 1 en 2 nog te realiseren voor de indienststelling van de vismijn in de achterhaven, aldus de informatie van het lid.

Zo was reeds besproken dat het Bestuur der Wegen de nieuwe verkeerssituatie en de noodzakelijke aanpassingen aan de bestaande **wegenis** zou bestuderen en dat de MBZ

met de NMBS de gewenste aanpassingen aan de StrauBbrug zou onderzoeken.

De studie van de omvorming van de StrauBbrug was ook reeds aangevat.

Er kon hierbij reeds worden vastgesteld dat het technisch mogelijk is om het spoorgedeelte van de brug om te vormen tot een gecombineerde „weg- en spoorwegbrug”.

De toenmalige stand van deze studie was als volgt :

- het Bestuur der Wegen en de NMBS maken een **grondplan** met lengte-profiel op ;
- de NMBS bereidt de volgende documenten voor :
- het voorontwerp en de raming van de technische aanpassingswerken
- de voorwaarden (andere dan technische) die door de NMBS zullen gesteld worden (bijvoorbeeld inzake exploitatie) om de bedoelde aanpassingen mogelijk te maken.

Wat is de huidige stand van zaken ?

Betreffende de verkeersproblematiek in de omgeving van de kleine zeesluis te Zeebrugge, zijn aanpassingswerken voorzien aan de StrauBbrug en dit op korte termijn. Deze werken omvatten het inrichten van twee rijstroken voor het wegverkeer, komende uit de richting Blankenberge. De werken aan de StrauBbrug staan ingeschreven in het programma 1991.

EXPRESSWEG BRUGGE — TIMING VAN DE AANPASSINGEN

Een lid stelt vast dat de bouw van een verkeerstunnel ter hoogte van de Gistelsesteenweg zeker heeft bijgedragen tot een grotere veiligheid van de expressweg, maar er gebeuren nog steeds heel wat ongevallen, soms met dodelijk gevolg.

Het hoeft geen betoog dat ook dringend werk moet gemaakt worden van de aanpassing van de kruispunten van de Astridlaan, Torhoutsesteenweg en Legeweg.

In antwoord op zijn parlementaire vraag stelde de Gemeenschapsminister dat deze aanpassingswerken voorlopig nog niet opgenomen worden. In eerste instantie zou wel de tunnel ter hoogte van de Torhoutsesteenweg worden voorzien. Bovendien zou onderzocht worden of, door beïnvloeding van de verkeerslichten, een „groene golf” kan gerealiseerd worden op de Expressweg.

Hoe ziet de Minister de evolutie ter zake ?

De werkzaamheden om een „groene golf” te realiseren op de expressweg te Brugge nog dit jaar, namelijk in 1990, zijn voorzien om te worden aanbesteed. Tevens zal de bouw van de tunnel ter hoogte van de Torhoutsesteenweg ingeschreven worden in het programma 1991. Voor deze werken wordt 180 miljoen frank voorbehouden.

A18

Een lid wil weten wanneer de MER-studie over deze autosnelweg zal zijn afgewerkt.

De MER-studie, **infeite** een projectnota, mag verwacht worden tegen begin 1991.

Hoeveel bedraagt de EG-tussenkomst voor de A12 (Zoomse Weg) en de A18 (deel Veurne-Franse grens) aldus de vraag van een lid.

Een EG-tussenkomst voor de A18 Veurne-Franse grens

bedraagt 3 miljoen ECU en voor de **Havenweg A12**, 1,8 miljoen ECU.

Nog in verband met deze weg stellen een aantal leden diverse vragen. Over het tracé van de A18 wil een lid weten of (voor het deel Veurne-Franse grens) dit ten noorden of ten zuiden van het Calmeynbos zal lopen en of er ter zake een MER-rapport is opgesteld. De Gemeenschapsminister deelt mee dat een zogenaamde tracénota in de maak is. Er zijn 2 alternatieven : het tracé via de Cabourg-duinen en dit ten zuiden van het Groot-Moerhof. Er wordt hierover een beslissing verwacht in januari 1991.

Andere leden brengen deze werken in verband met de verbinding kanaaltunnel-Zeebrugge. In het **Brugse**, meer bepaald vanuit Zeebrugge, wordt aangedrongen op een snellere realisatie van de verbinding tussen het begin van de A18 met de haven van Zeebrugge. Er is ook een andere standpunt (van de GOM West-Vlaanderen) dat de verbindingen naar de kanaaltunnel via de A18 deel Veurne-Calais wel belangrijk vindt.

De Gemeenschapsminister vindt beide standpunten begrijpelijk maar wil zijn vroeger standpunt herbevestigen met betrekking tot het prioritair afwerken van de internationale verbinding van het Vlaams Wegennet met de tunnel.

VERBINDING ZEEBRUGGE — A18

Hierover is nu in de regio beroering gerezen over de drie voorgestelde tracés (directie West-Vlaanderen). De gemeenten dienen hun advies te geven en vaak gebeurt dit vanuit de plaatselijke belangen, aldus een lid en hij wil weten of er ter zake vlug een beslissing zal vallen. Men dringt er ook op aan dat de minister zich niet zou laten leiden door plaatselijke tegenstrijdige belangen. Van het allergrootste belang is de verbinding van de kust met het interland via vlotte toegangswegen. De Gemeenschapsminister verduidelijkt dat de gemeentebesturen hun bedenkingen over de tracés dienen te kunnen ontwikkelen (tegen einde 1990) met de daarbij horende argumenteringen. De beslissingen dienen te worden genomen door de Minister met het algemeen belang. Ondertussen wordt een verdubbeling van zijn **Straußbrug** gerealiseerd en is ook 180 miljoen frank ingeschreven voor een tunnel op de N31 (kruising met de Torhoutse steenweg) ter verbetering van de verbinding met de E40.

A24

Een lid meent dat hij zich voorheen heeft vergist in zijn tegenstand tegen dit project. De huidige verkeerssituatie en -overlast in verschillende gemeenten, gelegen op deze **N-Z**-as, is van die aard dat verschillende knelpunten om een oplossing vragen en een globale planning toch dient nagestreefd.

Het betrokken lid wil weten of het MER-rapport inderdaad einde mei 1990 klaar was.

De Gemeenschapsminister deelt mee dat de uitvoering van deze weg lang is stilgelegd door een voormalig Minister.

De milieu-impact knelpunten-analyse is klaar en de resultaten van de verkeersanalyse worden einde november 1990 ingewacht.

Op het stuk van de huidige verbindingen tussen Hasselt en Houthalen-Helchteren werden reeds aanpassingen gedaan terwijl een aantal andere werken in uitvoering zijn.

Wel zijn er ernstige milieuproblemen te verwachten, aldus de Gemeenschapsminister, die zich afvraagt of de westelijke omleiding rond Houthalen wel een oplossing zal brengen. Een grootschalig onderzoek zal dit weldra uitwijzen. Er is

verder het nog niet opgeloste probleem van de aansluiting op de E-314, door het niet-bouwen van een nieuwe verkeerswisselaar.

WEG BREE-BOCHOLT — VERBREDING

Een lid vraagt aandacht voor deze weg. Er is een deel van de weg op 4 rijvlakken maar vanaf het centrum van Veldhoven-Bocholt, richting Loozen versmalt deze weg tot 2 rijvakken zonder fietspaden. Gaat men deze weg ja dan neen verbreden ? Deze hangende kwestie zou ten spoedigste dienen opgelost, aldus het lid, met het oog op de rechtszekerheid van de omwonenden o.m. i.v.m. aangevraagde maar tot nu toe geweigerde bouwvergunningen.

De volgende inlichtingen werden meegedeeld.

De verbreding van de bestaande gewestweg N76 te Loozen (Bocholt) tot een 2 x 2 rijstrookweg wordt niet meer aangegeven geacht, rekening houdend met de vastgestelde verkeersintensiteiten (4.381 voertuigen per dag in 1990) en is tevens onmogelijk gezien de zeer intense lintbebouwing te Loozen.

Op het gewestplan Neerpelt-Bree is een reservatiezone voorzien voor de aanleg van een omlegging te Loozen. Met deze reservatiezone wordt nog steeds rekening gehouden bij het verleden van bouwvergunningen.

RING OM BRUSSEL

Een lid vraagt hoever het staat met de verbreding van het vak Groot-Bijgaarden-Strombeek Bever.

Is hierover een studie uitgevoerd ?

Hierover is de voorstudie nog bezig, maar ondertussen wordt voorzien, naar analogie met de Ring om Antwerpen, in een plaatsing van een nieuwe generatie verkeerslichten die beter kunnen afgestemd worden op de verkeersstromen, en van matrixen die de ideale snelheid op de diverse baanvakken aangeven. (voor meer details cf. hoger de rubriek „Verkeerssignalisatie en Verkeersbegeleiding”.)

RING OM WILLEBROEK

Voor wanneer is de realisatie van de omleiding om Willebroek voorzien en is het nodige gedaan voor het aanpassen van de Gewestplannen ?

Voor de N16 — Ring om Willebroek is 50 miljoen frank voorzien op het investeringsprogramma en nog eens 12 miljoen frank voor het kruispunt A12 - N16.

N49

M.b.t. vragen van verschillende leden over de tot de Expressweg N49 wordt volgende informatie verstrekt :

Wat betreft de fasering van de omvorming van de N49, Antwerpen-Zee kust, tot autosnelweg kan opgemerkt worden dat in eerste instantie het vak Antwerpen-Zelzate zal omgevormd worden. In een latere fase volgen dan Zelzate-Eeklo en Eeklo-Kust. De verkeerswisselaars te Beveren en te Stekene werden reeds aanbesteed en de werken werden reeds toegewezen. De studie van de verkeerswisselaar te St.-Gillis-Waas is aan de gang. Voor 1991 wordt de overbrugging t.b.v. de Canadastraat over de N49 te Zwijndrecht gepland.

AANLEG GEDEELTE E40 VEURNE EN KANAALTUNNEL
— TIMING WERKZAAMHEDEN

De Europese Gemeenschap zou financiële bijstand verlenen voor de aanleg van de strook van de E40 tussen Veurne en de kanaaltunnel.

Mag de aanleg van deze autosnelweg spoedig verwacht worden ?

Wat is de timing ter zake ?

Wordt hiervoor ook steun verkregen van de Europese Gemeenschap ?

In 1989 werden de werken voor de aansluiting met de N8 te Veurne aanbesteed (150 miljoen frank)

Op het programma 1990 zijn de verhardingen tussen de N330 en de N8 voorzien (200 miljoen frank). De aanbesteding van deze werken heeft plaats op 8 november 1990.

De verdere afwerking wordt gepland in de eerstvolgende jaren. Zo wordt op het programma 100 miljoen frank voorzien.

Er is een tegemoetkoming van de Europese Commissie van maximum 3 miljoen ECU, voor zover de werken uitgevoerd worden in de periode 1990-1992.

HERDERSBRUG OP HET KANAAL BRUGGE — ZEEBRUGGE

Een lid stelt dat De Herdersbrug de enige brug is die tussen Brugge en Zeebrugge de mogelijkheid biedt het kanaal over te steken om de Brugse deelgemeente Dudzele te bereiken. Deze brug wordt nog steeds manueel openbedraaid en is zo smal dat alleen personenwagens om beurten kunnen oversteken. Overwegende dat in de omgeving veel bedrijven werden opgericht mede door de uitbreiding van de haven van Zeebrugge, zou het wenselijk zijn dat daar een brug wordt gebouwd, aangepast aan de noden.

Bovendien is het brandweearsenal van Brugge in de omgeving gelegen en is de deelgemeente Dudzele moeilijk bereikbaar.

Bij de bespreking van de begroting 1989 bevestigde de Gemeenschapsminister dat in het kader van de ontsluiting van de haven van Zeebrugge, ter vervanging van de Herdersbrug, een nieuwe degelijke **wegbrug** is voorzien over het kanaal Brugge — Zeebrugge en dit op vier rijstroken, gesitueerd op 500 m. afwaarts van de bestaande Herdersbrug.

Het betrokken lid vraagt of voor deze werken middelen zijn voorzien in 1991 ?

Het is inderdaad zo dat, in het kader van de ontsluiting van de haven van Zeebrugge een nieuwe **wegbrug** is voorzien op 4 rijstroken ter vervanging van de bestaande Herdersbrug. Deze brug is een onderdeel van een geheel van wegen dat er voor moet zorgen dat de haven van Zeebrugge beter bereikbaar wordt, zonder het overige verkeer (inbegrepen het toeristisch verkeer) te hinderen.

De uitvoering van deze werken wordt evenwel vertraagd door een gebrek aan budgettaire middelen. Er wordt nu nagegaan of terzake geen andere oplossingen kunnen gevonden worden.

De Gemeenschapsminister wil daarbij niet uitsluiten dat een voorlopige oplossing gevonden wordt voor de Herdersbrug in afwachting van het tot stand komen van de definitieve wegennis.

GEVAARLIJKE SITUATIES TE JABBEKE

De oprit in Jabbeke van de autosnelweg A10 naar Oostende is algemeen gekend als een zeer gevaarlijke oprit. Het is een wonder dat hier niet meer ongevallen gebeuren, aldus een lid.

Ook het abrupt eindigen van de N377 op de Stationsstraat in Jabbeke vraagt, om ongelukken.

Tenslotte bestaat er in Jabbeke de gekke situatie dat je vanuit deze gemeente via de autosnelweg E40 naar Nieuwpoort kunt, maar niet andersom. M.a.w. er is wel een oprit, maar geen afrit.

Het lid wil weten wanneer deze drie gevaarlijke situaties zullen rechtgetrokken worden.

Bestaan er ter zake concrete plannen Wanneer kunnen deze uitgevoerd worden ?

Zowel een nieuwe oprit van de A10 autosnelweg richting Oostende, als de aanleg van nieuwe wegen voor de aansluiting van Jabbeke met de A18 liggen ter studie.

Rekening houdend met de budgettaire mogelijkheden is de realisatie van bovenvermelde werken nog niet voorzien op het investeringsprogramma.

BESTUUR VAN BRUGGEN EN WEGEN — INFRASTRUCTUURWERKEN — TORHOUT

Op 1 maart 1989 vingen de werken aan op de A17 voor het bouwen van een toegangscomplex A17-R34 en de brug B32 te Torhout, waarvoor 117.290.477 frank ingeschreven was op de begroting 1989.

Hoe ver zijn deze werken thans gevorderd en wanneer wordt het einde van deze werken voorzien, aldus de vragen van een lid.

Bedoelde werken aan het toegangscomplex A17-R34 en de Ring N32 te Torhout zijn grotendeels beëindigd.

RIJKSWEG N31 DOORTOCHT VAN LISSEWEGE (BRUGGE) — AANVANG VERBETERINGSWERKEN

Een lid geeft een overzicht van de door de nationale regering voorziene maatregelen om de verkeersveiligheid in de doortocht van Lissewege te verbeteren.

Op het kruispunt van de N31 met de Scharphoutstraat en aan de militaire kazerne wordt een zone van linksafslaand verkeer voorzien. Deze zone wordt verhoogd uitgevoerd.

De gearceerde zones ter hoogte van de Stationsstraat en de Canadezenstraat zouden eveneens verhoogd worden.

Op deze plaatsen zou een verhoogde tussenberm aangelegd worden tussen het fietspad en de rijbaan.

De rijstroken zouden versmald worden en een brede **mid-denberm** zou aangelegd worden.

Het Veiligheidscomité Lissewege had eveneens de beplanting met bomen gevraagd, evenals verkeerslichten aan de Scharphoutstraat, de Europastraat en de Canadezenstraat, aldus het lid.

Eerder dit jaar deelde de Gemeenschapsminister mee dat deze werken zouden uitgevoerd worden, van zodra de hiertoe nodige kredieten zouden vrijgegeven worden.

Wat wordt er gepland voor 1991 ?

Inzake de doortocht van de weg N31 te Lissewege, waarbij inderdaad de rijstroken zouden versmald worden en de stroken tussen rijweg en fietspad in gelijke mate zouden vergroten, zal de aanbesteding nog in 1990 plaatshebben.

„DE RAMPE” OOSTKAMP — VERNIEUWING

Deze brug over de spoorlijn Brugge-Gent is in bijzonder slechte toestand.

De metalen onderbouw van de brug is opgeroest, ingevolge de hoge ouderdom van de brug, aldus de vaststellingen van een lid.

Wegens het uitblijven van een beslissing over een tracéwijziging van de N352, zijnde de verbinding A17-N50, werd in het begin van dit jaar door uw departement een ontwerp gemaakt om een nieuwe brug te bouwen met twee rijstroken in een rechtgetrokken tracé van de N50.

Gelet op de gewijzigde inzichten werd opdracht gegeven de inplantingsplaats voor de nieuwe of te vernieuwen brug in te passen in de plaatselijke situatie van verkeersveiligheid en ruimtelijke ordening. Tevens zou de mogelijkheid onderzocht worden om later deze brug te ontdebelen in het kader van de aanleg van de N352 volgens een gewijzigde aansluiting op de N50.

Bij de bespreking van de begroting 1989 deelde de Gemeenschapsminister mee dat de bouw van deze brug voorzien was op het reserve-programma 1990 (geraamd op 1990).

Het betrokken lid wenst de stand van zaken van het dossier te kennen. Kan reeds een fase van uitvoering verwacht worden in 1991 ? Welke kredieten zijn hiervoor voorzien ?

De Gemeenschapsminister deelt mee dat het onteigeningsplan betreffende de definitieve inplanting van de nieuwe brug „De Rampe” is goedgekeurd. De werken zijn voorzien in het effectief programma 1991 en worden geraamd op 90 miljoen frank.

ZUIENKERKE — DOORTOCHT MEETKERKE DORP

De renovatie van de rijksweg nr. 9 (Oostendsesteenweg) in de doortocht Meetkerke dorp te Zuienkerke was voorzien op het reserveprogramma 1989 van West-Vlaanderen (Directie Brugge). Het betreft een gecombineerd dossier waarbij ook werken door de gemeente werden uitgevoerd, aldus het lid.

Een lid wenst te weten wanneer deze werken zullen uitgevoerd worden.

De herinrichting van de gewestweg N9 in de doortocht van Meetkerke dorp, is inderdaad een gecombineerd dossier waarbij de gemeente Zuienkerke eveneens werken voorzag.

De uitvoering van deze werken die gepaard gaan met de aanleg van fietspaden, is voorzien in het effectieve investeringsprogramma 1991 voor een geraamd bedrag van 26 miljoen frank voor zover de gemeente over voldoende financiële middelen beschikt om haar aandeel te betalen.

ZUIENKERKE — RENOVATIE N326

Voor het dossier ter renovatie van de rijksweg N326 (Nieuwe Steenweg) en de doortocht Zuienkerke dorp, waren de aanbestedingswerken voor het gedeelte van de werken die

door het departement moeten voorzien worden, bij de bespreking van de begroting 1989, in voorbereiding.

Hoe ver is dit dossier thans gevorderd ? Wanneer worden deze werken voorzien ?

Dit projekt betreft een gecombineerd dossier met een belangrijk aandeel van de gemeente Zuienkerke voor de uitvoering van de gemeentelijke riolering. Gezien het een herinrichting betreft van een doortocht werd een stuurgroep opgericht die reeds tweemaal samengekomen is.

De studie is zo ver gevorderd dat de werken in 1991 kunnen aanbesteed worden op voorwaarde dat ze nog op het programma 1991 of 1992 voorzien worden.

KRUISPUNT HEISTLAAN (N300) — HAVENWEG

Een lid vestigt de aandacht op het kruispunt dat ontstaan is ter hoogte van de Koudekerkelaan (station) enerzijds en de havenweg anderzijds, waar nog geen voldoende verlichting werd aangebracht, en weggebruikers die het punt nog niet zo goed kennen, vaak verrast worden, wanneer ze plots moeten zwenken. Wanneer wordt het aanpassen van de verlichting aldaar voorzien ?

De vraag om verlichting dient op de agenda te worden geplaatst van de volgende vergadering Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen (AVVG).

BESTUUR VAN BRUGGEN EN WEGEN — INFRASTRUCTUURWERKEN ARRONDISSEMENT BRUGGE — PLAN- NING 1991

Een lid wil weten welke werken door het Bestuur van Bruggen en Wegen gepland worden in 1991 in het arrondissement Brugge, met de geplande begin- en einddatum en het bedrag dat voor de bedoelde werken wordt uitgetrokken.

Volgens het goedgekeurd programma 1991 zijn volgende werken voorzien :

1. N50 Oostkamp. Bouwen nieuwe Brug „De Rampe”
Aanvang : najaar 1991
Voltooïing : voorjaar 1993
2. N9 Zuienkerke (Meetkerke), fietspaden
Aanvang : najaar 1991
Voltooïing : voorjaar 1992
3. N31 Brugge — Tunnel Torhoutsteenweg
Aanvang : najaar 1991
Voltooïing : voorjaar 1993
4. N368 Oudenburg (Westkerke) — Ichtegem, fietspaden
2e jaar
Aanvang : najaar 1991
Voltooïing : voorjaar 1992

Zeebrugge

5. Ombouwen van de **Straußbrug** + ontdebellen van het bestaande rijvak
Aanvang : voorjaar 1991, raming 10 miljoen frank
Voltooïing : eind 1991
6. Herinrichten van kruispunten van de Kustlaan (N34a) met de Isabellalaan (N34)
Aanvang : najaar 1991, raming 30 miljoen frank
Voltooïing : medio 1992
7. Inrichten van kruispunt van de verbinding tussen de N300 met de achterhaven en de N34 ter hoogte van de Nieuwe Zeesluis
Aanvang : medio 1991, raming 10 miljoen frank
Voltooïing : eind 1991

BESTUUR VAN BRUGGEN EN WEGEN — INFRASTRUCTUURWERKEN

Op 2 maart werd het dossier tot het leveren en plaatsen van hoge stootbanden in beton type New-Jersey ter hoogte van de bruggen 4, 5 en 7 op de E40 - A10 te Brugge-Zedelgem-Oostkamp aanbesteed.

Hoe ver staan deze werken ? Welk bedrag werd hiervoor ingeschreven ?

De Gemeenschapsminister deelt mee dat bedoelde werken reeds sedert enige tijd zijn uitgevoerd.

AFFLIGEM — VERKEERSSITUATIE

Er wordt gevraagd naar de stand van zaken in verband met de verkeerssituatie te Affligem als gevolg van het uitblijven van de voltooiing van de N208. Met het ingeschreven bedrag van 30 miljoen kan ook de N208 niet worden voltooid. De Gemeenschapsminister vindt dat de afrit te vroeg werd opengesteld : er zijn daardoor verkeersstromen veroorzaakt op daartoe niet uitgeruste wegen. Er zal nu gewerkt worden aan een aanpassing en heruitrusting van de wegen. Daartoe is 30 miljoen frank voorzien.

Quid met de beloofde plaatsing van de verkeerslichten op de gewestweg Aalst-Asse-Brussel te Affligem ter hoogte van de gemeenteschool. De kredieten voor dit werk worden dit jaar nog vastgelegd.

WELRIEKENDE DREEF

Is de voorziene investering van 10 miljoen frank niet te weinig ? Welke werken zijn juist gepland ?

Deze investering dient om — via de afschaffing van de huidige 3-kleurige lichten — de thans bestaande tegenstrijdige verkeersstromen weg te nemen en tevens een aantal parallelwegen aan te leggen ten behoeve van de aangelanden.

HALLE — BOUWTOELATINGEN

Ingevolge de verouderde en achterhaalde ruimtelijke ordening werden te Halle heel wat bouwtoelatingen niet verleend.

De Gemeenschapsminister herinnert zich in een paar gevallen een afwijking van de bestaande regels met betrekking tot de zones non aedificandi gunstig te hebben geadviseerd.

KASTEEL PEPINGEN — HEIKRUIS

Dit domein staat voor het ogenblik leeg. Er zou 1 miljoen frank voorzien zijn voor de renovatie. Waarvoor precies wordt dit bedrag aangewend ?

In afwachting van een definitieve herbestemming zullen de gebouwen door middel van een afstandsleiding aangesloten worden op het waterleidingsnet. Gezien de grote te overbruggen afstand tussen de hoofdleiding op de openbare weg en het gebouwengeheel, worden de kosten geraamd op 1 miljoen frank. Deze werken zijn echter zowel noodzakelijk voor de brandbeveiliging (plaatsen van hydranten), als voor het gebruik en confort van de conciërgewoning.

KASTEEL GAASBEEK

Hiervoor is 26 miljoen frank uitgetrokken. Ook hier wordt gevraagd waartoe precies dit bedrag zal worden aangewend. Wat is de uiteindelijke bestemming van het kasteel en het park ?

Op de begroting van 1990 is reeds een aanzet gegeven ter bescherming en om de verdere aftakeling te voorkomen van dit waardevolle gebouwencomplex. Logischerwijze heeft de Vlaamse Gemeenschap eerst de daken gerenoveerd, of gezien de budgettaire beperkingen, enkel de leienbedekking. Voor het begrotingsjaar 1991 plant de Gemeenschapsminister het vervolg namelijk de buitengevels, ramen, vloerplaten, trappen en de algemene stabiliteitswerken. Zoals reeds vermeld, worden deze werken uitgevoerd volledig onafhankelijk van de eindbestemming van het kasteel en tot behoud van het volledige park. Het kasteel vormt **morfologisch** immers één geheel met het park, zodat verder verval van het kasteel onaanvaardbaar is.

De definitieve herbestemming is momenteel in onderzoek. Gestreefd wordt naar een functie die geen afbreuk doet aan het hoofddoel van het park, namelijk wandelrecreatie met behoud en bescherming van de merkwaardige biotopen.

OMLEIDING TE BRAKEL

Er wordt vastgesteld dat er omzeggens geen coördinatie is tussen wegwerken en de aanleg van rioleringen, wat behoort tot de bevoegdheid van een andere minister. Dit is ook het geval voor de omleiding van Brakel. Hoe lang zal de voltooiing van dit werk nog op zich laten wachten ?

De Gemeenschapsminister deelt mee dat alle noodzakelijke onteigeningen zijn gebeurd. Voor het gedeelte Openbare Werken is het dossier thans volledig klaar. Er dient inderdaad nu gewacht op de aanbesteding van de rioleringswerken. Er blijkt geen enkel krediet te zijn voorzien op de begroting 1990 en 1991 van de VMZ met betrekking tot de rioleringswerken van de wegomleiding te Brakel. Het betrokken lid kan zich ter zake tot de bevoegde Minister van Leefmilieu wenden.

BRUGGE — GEITESTRAAT — LONDENSTRAAT

Is de afleidingsweg Geitestraat — Londenstraat op het grondgebied van de stad Brugge geprogrammeerd voor het jaar 1991 of latere datum ?

Beide vermelde straten zijn geen gewestwegen.

Wel zal de omgeving aangepast worden bij de aanleg van de N31a ten westen van de transportzone te Zeebrugge

Deze werken zijn voorzien in het kader van de verkeersontsluiting van Zeebrugge, doch werden niet opgenomen in het programma 1991.

BESTUUR VOOR ELECTRICITEIT EN ELECTROMECHANICA — PLANNING 1991 — ARRONDISSEMENT BRUGGE

Een lid vraagt welke werken in 1990 uitgevoerd zijn of in uitvoering zijn en welke gepland worden voor 1991 in het arrondissement Brugge, met de geplande begin- en einddatum en het bedrag dat voor bedoelde hogervermelde werken uitgetrokken wordt.

A. Werken in het arrondissement Brugge in 1990.

1. Brugge - Warandeburg. Vernieuwen slagbomen.
Bedrag : 3.759.561 frank. In uitvoering.

2. Brugge - BLOSO - Atletiekpiste. Elektrische uitrusting.
Bedrag : 25.962.422 frank. In uitvoering.

3. Zeebrugge - P. Van Dammesluis. Operationeel houden van de sluisdeuren.
Bedrag : 2.796.183 frank. In uitvoering.

4. Brugge - N31 - Realiseren groen golf.
Bedrag : 631.800 frank. In uitvoering.

5. Brugge - Kruispoortbruggen. Trekken telefoonkabel.
Bedrag : 494.185 frank. Uitgevoerd.

6. Zeebrugge - P. Van Dammesluis. Opnieuw operationeel maken van de onderwatergeleidingssystemen.
Bedrag : 24.863.342 frank. In uitvoering.

7. Zeebrugge - P. Van Dammesluis. Leveren en aanpassen geleidingsschaatsen.
Bedrag : 16.789.921 frank. In uitvoering.

8. Zeebrugge - 3de Ro-ro terminal. Elektromechanische uitrusting (Verrekening)
Bedrag : 15.224.347 frank. Uitgevoerd.

9. Zeebrugge - P. Van Dammesluis. Monteren en demonteren vijzels (Verrekening).
Bedrag : 5.129.557 frank. Uitgevoerd.

10. Zeebrugge - P. Van Dammesluis. Vervangen bascule-vijzels (Verrekening).
Bedrag : 2.917.128 frank. Uitgevoerd.

11. Brugge - N31 - Uitrit transportzone. Verkeerslichten.
Bedrag : 2.000.000 frank. In uitvoering.

12. Brugge - E40 - toegangscomplex N397. Vernieuwen signalisatie en aanpassen wegverlichting.
Bedrag : 4.600.000 frank. In uitvoering.

13. Brugge (Assebroek) - N377. Uitbreiding en verkeersafhankelijk inrichten verkeerslichten.
Bedrag : 2.000.000 frank. In uitvoering.

B . Geplande werken in het arrondissement Brugge in 1991.

1. Brugge - N9 - Assebroeklaan - Leopoldstraat. Verkeerslichten.
Raming : 2.000.000 frank.

2. Knokke-Heist - N34 - **Kramme Dijk**. Verkeerslichten.
Raming : 2.000.000 frank.

3. Brugge - Vernieuwen automatische roosters ter hoogte van de grondduiker onder het kanaal.
Raming : 16.201.809 frank.

4. Brugge - Pompstation Kerkebeek. Vervangen **Krooshekreinigers**.
Raming : 6.986.912 frank.

5. Brugge - Coördinatie van verkeerslichten. Vernieuwing en uitbreiding (1ste schijf).
Raming : 35.000.000 frank.

6. Knokke-Heist - N359 - Kromme Dijk. Verkeerslichten.
Raming : 2.000.000 frank.

FIETSPADEN

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

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

Een lid wenst te weten welke fietspaden voor het arrondissement Brugge voorzien worden in de loop van 1991.

Volgens het ontwerpprogramma 1991 is de aanleg van volgende fietspaden, binnen het arrondissement Brugge voorzien :

- N9 Zuienkerke/Meetkerke
- N368 (Oudenburg) (Westkerke) - Ichtegem, 1e fase.

FIETSPAD SCHIPDONKKANAAL

In het verleden bestond er een mooi fietspad langs het Schipdonkkanaal. Een gedeelte van het kanaal werd ter hoogte van de Zeebrugse achterhaven verbreed. Het fietspad werd niet opnieuw aangelegd. Op andere gedeelten meer zuidwaarts gelegen is het fietspad erg beschadigd, zelfs soms onbruikbaar, zo stelt een lid vast.

Er bestaat een plan voor een toeristisch fietspad dat zou vertrekken aan het Heistse station en langs de spoorweg en het Schipdonkkanaal tot in het Meetjesland (Maldegem, Eeklo) zou lopen.

Hoe ver staat het met dit beloofde fietspad langs de afleidingskanalen waarvoor er zowel in Oost- als in West-Vlaanderen belangstelling bestaat.

In samenhang met een door de betrokken diensten uitgewerkt fietspadenplan, wordt een eerste fase in de uitbouw van een fietspad langsheen het Schipdonkkanaal voor realisatie op korte termijn voorzien. Het betreft het aanbrengen van een verharding op het thans nog volledig onverharde gedeelte tussen Heist en Damme, over een lengte van 7,6 km.

De aanbestedingsprocedure voor dit project zal in de eerstkomende weken worden ingezet.

Vervolgens kunnen, in functie van de beschikbare budgettaire middelen, systematisch onverharde gedeelten richting binnenland, eveneens van een verharding worden voorzien.

2.2.5. Programma 85 : gemeenschappelijk vervoer

ALGEMEEN CONCEPT

Een lid heeft een aantal algemene opmerkingen over het gebrek aan een algemeen concept voor de piekurenproblematiek en het file probleem. Er is te weinig aandacht voor de commercialisering van het openbaar vervoer en we krijgen weinig inzicht in de personeelspolitiek, kortom er is in het algemeen een gebrek aan nieuwe ideeën.

De Gemeenschapsminister repliceert hierop met een uitgebreid antwoord en verantwoordt het beleid van de Executieve.

Openbaar vervoer is slechts één van de middelen waarmee files kunnen bestreden worden. Daarbij komt nog dat dit middel pas efficiënt zal worden op het ogenblik dat het wagengebruik t.o.v. het gemeenschappelijk vervoer minder interessant wordt, waardoor er een verschuiving zal gebeuren van auto naar trein, tram en bus. Ofwel wacht men af totdat het wegverkeer de volgende jaren compleet vast komt te zitten, waardoor er een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen auto- en tb gebruik (ten koste echter van economie, sociale relaties, milieu, veiligheid en leefbaarheid), ofwel zal er op kortere termijn werk moeten gemaakt worden van een sturend mobiliteitsbeleid, waarbij de belangen van eenieder en van de gemeenschap zoveel mogelijk gevrijwaard worden.

Het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen geeft duidelijke aanwijzingen voor het te volgen beleid. In eerste instantie wordt werk gemaakt van de verbetering van de kwaliteit van

het openbaar vervoer. In de probleemgebieden betekent dit concreet de verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer. Globaal wordt er werk gemaakt van een betere informatie naar de reiziger, betere voorzieningen aan de halten, een meer gebruiksvriendelijk tarievensysteem, enz.. .

De doelstelling is om via een algemene kwaliteitsverbetering meer reizigers aan te trekken naar het openbaar vervoer. Naarmate het succes zal toenemen zullen er in de toekomst meer middelen worden ingezet.

M.b.t. het verwijt dat er te weinig aandacht aan commercialisering wordt besteed, wijst de Gemeenschapsminister erop dat in het decreet van de VVM bij de doelstelling van de maatschappij met opzet werd gesproken over alle vormen van gemeenschappelijk vervoer en niet over openbaar vervoer hetgeen een zeer enge betekenis heeft.

Buiten het door de Executieve te bepalen minimumprogramma openbaar vervoer kan de maatschappij alle nodige commerciële initiatieven nemen op het vlak van het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer. De VVM zou voor het bereiken van haar commerciële doelstellingen zelfs dochterbedrijven kunnen oprichten. Met het oog op een dynamische en commerciële aanpak worden er in de nieuwe organisatie in elke entiteit een marketing en commerciële functie voorzien. Ook in de centrale diensten zal er een directie zijn die de coördinatie verricht van de commerciële en marketing activiteiten voor de VVM alsmede de te volgen strategieën opstelt samen met de entiteiten.

Inzake personeelspolitiek heeft HAY Management Consults een voorstel uitgewerkt van statuut voor het kaderpersoneel, waarin de aspecten remuneratie- en promotiebeleid uitvoerig worden behandeld. In de organisatiestudie voor de VVM werden tevens de werkingsprincipes van dit nieuwe bedrijf omschreven. Uitgangspunten daarbij waren een resultaatgericht en professioneel beleid met grote aandacht voor kwaliteitszorg. Het voorstel van statuut voor kaderpersoneel werd geheel opgevat in deze context.

Gebrek aan nieuwe ideeën is er geenszins, aldus de Gemeenschapsminister die een hele reeks initiatieven opsomt.

Het verleggen van de beleidsprioriteiten van de bouw van grote infrastructuurwerken naar maatregelen ter bevordering van het openbaar vervoer. De uitbouw van een nieuw dynamisch vervoerbedrijf volgens moderne management principes. Het opmaken van een verkeers en vervoersplan Vlaanderen dat als stuurbord gebruikt wordt voor alle acties op het gebied van mobiliteit en bijhorende infrastructuur. Het opmaken van een nieuw tariefsysteem voor de VVM op basis van marktanalyse, de aanwijzingen van het verkeers en vervoersplan, met als doel meer verplaatsingen te laten gebeuren met het openbaar vervoer. Vernieuwing van het rollend materieel, waarvan de gemiddelde leeftijd, door vroegere verlenging van de afschrijvingstermijnen is opgelopen tot meer dan 11 jaar, enz.

WM — OPENBAAR VERVOERBELEID

Is de VVM zoals zij nu in gestructureerd een antwoord op de nood aan een aangepast, flexibel openbaar vervoerbeleid in Vlaanderen, aldus de vraag van een lid.

De Gemeenschapsminister verduidelijkt het gevoerde beleid op het stuk van openbaar vervoer.

Het is duidelijk dat de overheid haar strategie op gebied

van de mobiliteit en meer specifiek op gebied van het gemeenschappelijk vervoer verder zal uitwerken. Zij zal dit doen op basis van het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen dat op initiatief van de Minister werd opgesteld. Dit plan bevat reeds enkele concrete aanzetten om een minimum dienstverlening op het vlak van gemeenschappelijk vervoer te ontwerpen en dit volgens nog nader te verfijnen criteria.

Om te komen tot een grotere responsabilisering van de vervoermaatschappij wordt, zoals trouwens voorzien in het decreet tot oprichting van de VVM, een beheerscontract opgesteld tussen overheid en vervoerbedrijf waarin o.a. de verwachtingen van de overheid, de te volgen beleidsstrategie, de minimaal te presteren diensten en de vergoeding die het vervoerbedrijf daarvoor ontvangt omschreven worden.

Dit kader omschrijft volledig de relatie tussen overheid en het vervoerbedrijf. De overheid verwacht tevens van de VVM dat zij zich zodanig zal organiseren dat de door de overheid ingezette middelen optimaal zullen renderen. Dit kan slechts als de VVM snel en soepel kan inspelen op de steeds wijzigende vraag naar gemeenschappelijk vervoer.

Om deze gewenste dynamiek te bereiken zal de VVM een sterk decentrale structuur en werking hebben. In de voorgestelde organisatiestructuur van **HAY Management Consultants** werden trouwens nieuwe functies voorzien op het niveau van de entiteiten, die een beter inspelen op de lokale behoeften en het optimaliseren van het lokale vervoerbeleid moeten mogelijk maken.

PRIVE COLLECTIEF VERVOER

Een lid meent dat, gelet op de zware budgettaire middelen die de overheid moete reserveren voor het openbaar collectief vervoer er zou moeten gedacht worden aan collectief vervoer ingericht door de particuliere sector. Wat is de mening van de Gemeenschapsminister ter zake ?

De Gemeenschapsminister verduidelijkt zijn inzichten als volgt

Delen van een wagen om samen naar het werk te rijden is de vorm van gemeenschappelijk vervoer die veruit het goedkoopst is voor de gemeenschap. Deze vorm dient in de toekomst dan ook gepromoot te worden.

De meer klassieke vormen van gemeenschappelijk vervoer zijn het geregeld vervoer (openbaar vervoer) en de bijzondere vormen van geregeld vervoer (leerlingen-, **werknemersvervoer** e.a.).

Het geregeld vervoer zal vanaf 1 januari 1991 ingericht worden door de VVM. Er wordt een beheerscontract opgesteld dat de relatie tussen de overheid en de VVM zal regelen. (o.a. minimaal te verzekeren vervoersprestaties, **exploitatie**toelagen, wederzijdse rechten en verplichtingen). Het is duidelijk dat de overheid de VVM zal opleggen de geïnvesteerde bedragen zo goed mogelijk te laten renderen in functie van de beoogde doelstellingen. De VVM zal dan ook via bedrijfseconomische principes dienen te functioneren en zal zelf bepalen op welke wijze zij haar doelstellingen zal verwezenlijken, weliswaar binnen de lijnen van het beheerscontract met de overheid.

De bijzondere vormen van geregeld vervoer dienen eveneens gestimuleerd te worden, doch dienen gecoördineerd te worden in het licht van de aanwezigheid van een openbaar vervoernet. (optimale inzet van middelen)

INTEGRATIE NETTEN

I.v.m. de integratie van de ritten van de stedelijke maatschappijen en de buurtspoorwegen wil een lid weten wie de vermelde „bij komende gegevensverzamelingen en onderzoeken in verband met de verplaatsingsbehoeften van de huidige en potentiële reizigers” zal organiseren, interpreteren en verwerken tot conclusies. Voor wanneer zijn de resultaten ingewacht ?

Wanneer verwacht de Gemeenschapsminister de integratie van het stadsvervoer met het streekvervoer ?

De gegevensverzameling gebeurt door of in opdracht van de VVM. De interpretatie en de verwerking gebeurt naargelang het soort informatie door de WM zelf of door gespecialiseerde firma's. Het gaat hier vooral om het samenstellen van een compleet pakket informatie i.v.m. de verplaatsingspatronen dat als input zal dienen voor ontwerp- en optimalisatieprogramma's van lijnennetten. (duur : gegevensverzameling + studie = 2 jaar).

In verband met de integratie van de diverse netten wil een lid meer concreet weten wanneer de integratie van het stadsvervoer te Antwerpen en te Gent met het streekvervoer effectief zal zijn.

De Gemeenschapsminister deelt mee dat de integratie op het vlak van de tarieven grotendeels een feit zal zijn op 1 januari 1991. De totale integratie is gepland tegen einde 1992, nadat het volledig voertuigenpark zal zijn uitgerust met een eenvormige afleverings- en ontwaardingsapparatuur voor de ticketten.

PREMETRO-VERBINDING MET ZWIJNDRECHT

Nu via de Brabo-tunnel het openbaar vervoer te Antwerpen tussen Linker- en Rechteroever een feit is, wil een lid weten of deze lijn enerzijds wordt doorgetrokken naar Zwijndrecht en Beveren op de linkeroever en naar de Oude-God op de rechteroever.

Hetzelfde wordt gevraagd voor de verlenging van tramlijn 1 ten Zuiden van het Sint-Pietersstation te Gent.

De Gemeenschapsminister deelt volgende gegevens mee.

Een studie werd uitgevoerd in verband met een mogelijke verbinding naar Zwijndrecht. Een beslissing terzake werd nog niet genomen. De doortrekking van lijn 15 naar het station van Oude God in Mortsel zit nog in de fase waarbij het advies van de gemeentelijke overheid wordt ingewacht.

In verband met de doortrekking van de Tramlijn 1 ten zuiden van het Sint-Pietersstation te Gent zijn alle partijen het eens over de doorsteek onder het Sint-Pietersstation en grotendeels over de te volgen trajecten.

De gemachtigde ambtenaar van AROL heeft zich na een bouwtoelating en een bouwweigerings in verband met hetzelfde project in 1989, thans nog niet uitgesproken over de in juni jongstleden ingediende bouwaanvraag voor de werken onder het Sint-Pietersstation.

OVERSTAPPARKINGS (PARK EN RIDE-SYSTEEM)

Wat is de visie van de Gemeenschapsminister om het Park en Ride-systeem in te voeren bij belangrijke toegangswegen op autosnelwegen ?

In het beleid wordt gewerkt aan de bevordering van het samenrijden door aanleg van infrastructuur op plaatsen die spontaan door car-poolers worden gebruikt.

In 1991 zal steun verleend worden aan bepaalde initiatieven die het samenrijden concreet bevorderen. De inleg van snelbusdiensten kan slechts gebeuren indien vooraf de nodige maatregelen genomen werden om een vlotte doorstroming in het verkeer te waarborgen.

TARIEFSYSTEEM

Een lid wil nadere informatie met betrekking tot het nieuwe tariefsysteem.

Hierover wordt volgende verduidelijking gegeven.

Samen met snelheid, betrouwbaarheid, comfort en frequentie is eenvormigheid en eenvoud van procedures een van de belangrijkste kwaliteitscriteria van goed openbaar vervoer. Het nieuwe tariefsysteem streeft naar een integratie op dit vlak tussen het streekvervoer (NMVB) en het stadsvervoer (MIVA en MIVG). Dit resulteert in een vermindering van het aantal bestaande vervoerbewijzen, in eenvormige procedures en gebruiksmogelijkheden, hetgeen sterk drempelverlagend zal werken op potentiële klanten.

Tevens wordt het frekvent gebruik van openbaar vervoer in, rond en naar de grote steden gestimuleerd door toename van de gebruiksmogelijkheden van de vervoerbewijzen en via een aangepaste prijsdifferentiatie.

In een tweede stap (1 juli 1991) zullen een aantal wijzigingen gebeuren op het vlak van de abonnementen.

Zo zullen er onder andere abonnementen gecreëerd worden met uitgebreide gebruiksmogelijkheden. Tevens zal het systeem van de klantenkaart, zoals thans reeds in gebruik bij MIVA en MIVG, veralgemeend worden. Dit zal een snellere aflevering aan de klanten mogelijk maken.

In een derde stap (vanaf 1 januari 1992) zal de uitrusting van alle voertuigen met een gelijkaardige programmeerbare biljetafleverings- en ontwaardingsapparatuur de ultieme vereenvoudiging op gebied van biljetten en kaarten voor de reizigers mogelijk maken.

DE KUSTTRAM

Wat zijn de resultaten van de evaluatie over de jaarlijkse promotieactie over „De Kustram” ?

Tijdens het seizoen 1990 (1-6 tot 15-9) werden in het totaal 1.883.939 reizigers vervoerd, wat een stijging betekent van 7,84 % ten opzichte van 1989. Voor diezelfde periode stegen de ontvangsten met 10,74 % ten opzichte van 1989.

De drukste maanden waren juni (+ 13,3 % ontvangsten en + 11,4 % reizigers) en augustus (+ 12,94 % ontvangsten en + 8,8 % reizigers). De meerkost werd volledig gedekt door de inkomsten van sponsors en reclame. Enquêtes hebben gewezen op het positieve imago dat de kusttram heeft bij haar gebruikers. Dit imago is des te belangrijker daar vele personen via de kusttram in contact of terug in contact komen met het gemeenschappelijk vervoer. Deze acties zullen in de toekomst worden verdergezet.

Een lid wenst te weten wat de stand van zaken is met betrekking tot de verlenging van de kusttram De Panne-Adinkerke, nu de spoorlijn L73 Deinze-Lichtervelde-De Panne gemoderniseerd en geëlectrificeerd wordt.

Is een studie naar het beste tracé bezig ? Wanneer wordt deze afgerond ?

De Gemeenschapsminister deelt mee dat de voorbereiding

hierop zal gebeuren in de loop van 1991. Er zal werk worden gemaakt van de actualisering van de vroegere studies en de bepaling van „het beste tracé”. De uitvoering zal gebeuren in samenwerking met de werken bij de NMBS.

UNIFORME TARIEVEN EN/OF PAS GEHANDICAPTEN

Een lid heeft vastgesteld dat in het grensgebied gehandicapten moeilijkheden ondervinden bij het gebruik van het openbaar vervoer, gezien de invalidenpas niet aan beide zijden van de grens erkend wordt.

In het Beneluxkader werd voor het vervoer per spoor een tariefregeling uitgewerkt ten behoeve van gehandicapten.

Voor het busvervoer naar Nederland is er evenwel geen regeling. In Nederland is geen speciaal gehandicapentarief voor het busvervoer voorzien, wat in ons land wel het geval is.

Vooraf in grensgebieden komt het veelvuldig voor dat familie aan beide zijden van de landsgrens wonen.

In antwoord op de vraag nr. 55 van hetzelfde lid van 28 december 1989 stelde de Minister dat er geen onderhandelingen waren met de Nederlandse vervoerbedrijven betreffende een speciaal gehandicapentarief en dat anderzijds op onze lijnen die penetreren in Nederland het Belgisch tarief geldt en de WEGW-kaart recht geeft op vermindering.

Graag verneemt het lid of dezelfde faciliteiten gelden in omgekeerde richting, wanneer men van Nederland naar België terugkeert ?

De Gemeenschapsminister geeft volgende informatie.

Op de NMVB-lijnen en geëxploiteerd met NMVB-bussen die penetreren in Nederland, geldt het Belgisch tarief en heeft de houder van een WIGW-kaart recht op vermindering, ook bij een terugkeer naar België.

Worden de diensten geëxploiteerd door een Nederlands vervoerbedrijf met Nederlandse bussen, dan geldt het Nederlands tarief en is de WIGW-kaart niet geldig.

PROMOTIE OPENBAAR VERVOER

Telkenjare kennen de trein-tram-bus-dagen een groot succes. Met één ticket kan men van alle openbare vervoersmiddelen gebruik maken.

Daarnaast bestaan reeds andere formules van combinatie-tickets, het gecombineerd abonnement NMBS-NMVB, het MTB-abonnement in enkele grote steden en de TTB-kaarten, waarmee men naar keuze 5 dagen op 17 kan gebruik maken van alle openbaar vervoer.

Een lid wil weten

1. hoeveel middelen gespendeerd aan promotie worden per formule (ticket TTB-dagen — NMBS/NMVB-abonnement — MTB-abonnement — TTB-kaarten 5 dagen op 17)

2. in welke mate deze combinatie-tickets gebruik gemaakt wordt per formule.

3. welke het rendement is van elk van deze formules.

In antwoord op deze vragen wordt volgend omstandig antwoord verstrekt.

1. De TTB-promotiecampagne 1990 werd dit jaar verzorgd

door het Belgisch Informatie Bureau (BIB), een dienst van INBEL.

De campagne bestond uit het vervaardigen van een TV-spot, het uitzenden van deze spot, het vervaardigen van een folder en de verspreiding ervan in de postkantoren. Tevens werd een TTB-krant verspreid via de NMBS en de vervoersbedrijven (200.000 ex. in het Nederlands en 200.000 ex. in het Frans).

De globale campagnekost bedroeg 4.972.000 BEF. (Alle kosten inbegrepen).

Deze kosten werden verdeeld als volgt :

46 % voor het Ministerie van Verkeerswezen	2.287.129
23 % voor het Vlaams Gewest	1.143.565
23 % voor het Waals Gewest	1.143.565
8 % voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	397.776

De gecombineerde abonnementen NMBS/NMVB, de MTB-abonnementen en de TTB-kaarten 5 dagen op 17, brengen geen identificeerbare promotiekosten met zich mee, gezien het hier gaat om gewone vervoerbewijzen, verkrijgbaar door iedereen en op elke dag.

Voor wat betreft het TTB-weekend 1989, hebben de NMVB en de zes intercommunale vervoermaatschappijen een bedrag van 7 miljoen besteed aan bijkomende kosten, hoofdzakelijk veroorzaakt door het inleggen van bijkomend materieel en personeel.

Voor 1990 zijn deze gegevens nog niet bekend, maar zullen vergelijkbaar zijn met deze van 1989.

2. Het gebruik van gecombineerde vervoerbewijzen kan enkel geëvalueerd worden volgens de ontvangsten (1989) :

— gemengde abonnementen NMBS/NMVB	
— ontvangsten deel NMVB	175.000.000 frank
— abonnementen MTB-Brussel	650.000.000 frank
AAA- Antwerpen	74.000.000 frank
Gent	38.000.000 frank
— kaart TTB 5/17	geen gegevens beschikbaar (NMBS)

3. Het rendement van het TTB-weekend mag men ramen op 5,4 miljoen frank aan ontvangsten tegen 7 miljoen frank uitgaven, of 77 % .

Het rendement van het Algemeen Abonnement Antwerpen vertegenwoordigde in 1989 10.592.398 reizigers, hetzij 21,63 % van het totaal aantal ; op het vlak inkomsten betekkende dit 10,34 % van het totaal.

2.2.6. Programma 86 : regionale luchthavens en vliegvel-den

BELEIDSBRIEF REGIONALE LUCHTHAVENS

Verschillende leden wijzen op het reeds aangevangen debat over dit ontwerp, naar aanleiding van de beleidsbrief over de regionale luchthavens. Doorkruist deze bespreking van de begroting de interessante maar nog niet afgeronde discussie niet ?

De Gemeenschapsminister kan de Commissieleden ter zake geruistellen. In deze begroting — deel regionale luchthavens — zijn geen definitieve opties genomen die het verdere algemene debat over de luchthavens zouden hypothekeren. Hier

gaat het over 74 miljoen frank tussenkomst in de exploitatie (conform met wat werd meegedeeld in de beleidsbrief) en 195 miljoen frank kredieten voor de financiering van de infrastructuur, waarvan 150 miljoen frank voor de werken in Oostende (artikel 73.03. — voor details zie de vraag over de investeringsprogramma's) .

ALGEMEEN

Een lid formuleert hierover vooreerst een aantal bedenkingen en opmerkingen van algemene aard en stelt in samenhang daarmee een aantal vragen.

Algemeen kan worden gesteld dat er geen echt beleid wordt gevoerd met betrekking tot de regionale luchthavens, aldus het betrokken lid.

Er zal, blijkens de toelichting, een nieuwe **organisatiestructuur** en exploitatieformule worden uitgewerkt die een specifiek luchthavenbeleid mogelijk maakt. Het lid wijst hierbij op het gevaar van het voorafgaandelijk in een keurslijf drukken van de regionale luchthavens waarbij een autonome structuur onmogelijk wordt en waarbij zij niet echt **concurrentieel** kunnen optreden.

Het lid vraagt hoever de Gemeenschapsminister nu concreet staat met de uitvoering van zijn beleidsnota inzake regionale luchthavens.

Wat bovendien met de samenwerking (zoals voorgesteld in de nota „Aanzet tot een Vlaams Luchthavenbeleid”) met de federale overheid, zoals technische veiligheidsnormen en de rechten die betrekking hebben op het luchtverkeer, reglementering op het verkeer en bij het om het ontwerpen van regels betreffende de organisatie van de veiligheid ?

Quid met „het voeren van een strategisch prijzen- en tarievenbeleid” ?

De Gemeenschapsminister antwoordt op al deze vragen en bedenkingen in volgend betoog.

Er dient op gewezen dat voor het eerst in de geschiedenis een beleidsplan werd opgesteld voor de Vlaamse luchthavens. Dit beleidsplan is momenteel in uitvoering, waarbij speciale aandacht zal gaan naar een consequent lang **termijnbeleid** gebaseerd op grondig analysewerk.

Zoals in het beleidsplan reeds gesteld werd zal gestreefd worden naar een soepel werkende commerciële exploitatie van de luchthavens. Hierbij zal aan de luchthavens een verregaande beheersautonomie toegekend worden. De **werkmiddelen**, zijnde een volledige automatisering van de administratieve en beheerstaken, zullen binnen zeer korte termijn ter beschikking gesteld worden, en dit overeenkomstig het informaticaplan dat afgerond werd op 29 oktober 11.

Bovendien werd in augustus 11. een offerte uitgeschreven tot het opstellen van een voorstel van organisatiestructuur. Deze structuur zal uiteraard in overeenstemming moeten zijn met de principes van het beleidsplan, zoals hierboven vermeld. Een voorstel tot toewijzing van de vernoemde **studieopdracht** werd begin oktober overgemaakt aan de Inspectie van Financiën.

Uitvoering beleidsplan :

1. Tijdens de voorbije maanden werden tevens volgende dossiers uitgevoerd of opgestart :

a. Luchthaven Antwerpen :

— bestemmings- en ontwikkelingsplan opgesteld ;

- technisch onderzoek ondertunneling Krijgsbaan i.s.m. de diensten van Bruggen en Wegen wordt uitgevoerd

- een plan tot betere bewegwijzering voor de luchthaven is afgerond en zal in 1991 geleidelijk uitgevoerd worden ;

- onderzoek naar aanpassing luchthavengebouwen waaronder uitbreiding technisch centrum tot centralisatie van de technische diensten tot optimale benutting van de kantoorruimte in luchthavengebouwen.

b. Luchthaven Oostende :

- het dossier tot verlenging van de nuttige lengte van startbaan 26 tot ongeveer 2.800 meter (inclusief verplaatsing ILS) is opgestart ; uitvoering in de loop van 1991 ;

- opdracht tot aankoop aanpalende terreinen tot aanleg nieuwe ontsluiting naar vrachtgebouw ;

- algemeen structuurplan voor de luchthaven en aanpalende industriezone wordt momenteel opgesteld.

2. De verdere stand van zaken m.b.t. het beleidsplan ziet eruit als volgt :

- In navolging van het beleidsplan werd op de luchthaven Antwerpen, gevolgd begin november door de luchthaven Oostende en Grimbergen, werd een overlegorgaan opgericht dat tot doel heeft alle bij de luchthavenactiviteit betrokken partijen (steden en gemeenten, Bond Beter Leefmilieu, GOM, Provinciebestuur, luchthavengebruikers, **luchthavendirectie**, RLW, Bestuur der Luchtvaart en Kabinet) rond de tafel te brengen en de ontwikkeling van de luchthaven te bespreken ; concrete maatregelen tot minimalisering van konfliktsituaties dienaangaande werden reeds uitgewerkt. Na een bespreking op de volgende vergaderingen van deze overlegorganen, de technische uitwerking en de internationale bekendmaking zullen de maatregelen van kracht worden vermoedelijk in 1991.

- Zoals aangekondigd in het beleidsplan zal begin december een promotiefolder van de luchthavens verschijnen die gericht is naar zowel de professionele als de individuele (**kandidaat-gebruikers**). Deze folder zal in grote oplage internationaal verspreid worden.

- Met betrekking tot het ontwerpen van een **beheersstructuur** worden momenteel besprekingen gevoerd met geïnteresseerde instanties ; de GOM's werd gevraagd binnen het bedrijfsleven te peilen naar interesse voor een deelname in het beheer.

- Het opstellen van een beheersformule zal gepaard gaan met het opstellen van een business- en investeringsplan ; een algemeen objectief promotieplan maakt hier deel van uit.

- Binnen de administratie wordt momenteel een herziening van het prijzen-, tarieven- en concessiebeleid uitgewerkt in samenwerking met de luchthavendirecties ; het nieuwe prijzenstelsel zal begin 1991 van kracht worden, hierbij dient erop gewezen dat de eerder vermelde informatisering een vlotte inning en opvolging van inkomsten en uitgaven mogelijk maakt.

Wat de samenwerking met de federale overheid betreft dient gewezen op volgende elementen :

- de geregelde bijeenkomsten van de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur ;

- de in de bijzondere wet tot hervorming van de instellingen van 8 augustus 1988 voorziene geregelde vormen van overleg en betrokkenheid, art. 6, § 3 (4^o en 6^o) en § 4 (3^o en 4^o) ;

— de procedures van overleg inzake het luchtverkeer en de rechten die erop betrekking hebben, meer bepaald :

- 1) overleg m.b. t . aanvragen voor „ad-hoc”-vluchten
- 2) overleg m.b.t. bilaterale luchtvaartakkoorden (geregeld luchtverkeer)

De vraag m.b.t. het prijzenbeleid werd hierboven beantwoord.

INVESTERINGSPROGRAMMA LUCHTHAVENS

Verschillende leden vragen een overzicht van de concrete investeringsprogramma's van de regionale luchthavens van Oostende en Antwerpen (1991) en wat de plannen zijn op korte termijn (1991-1995).

Het investeringsprogramma 1991 ziet eruit als volgt :

INVESTERINGSPROGRAMMA 1991 : ARTIKEL 73.03

	in miljoen frank, constante prijzen
1) Luchthaven Antwerpen	
— Diverse werken aan gebouwen	2,5
— Buitengewoon onderhoud terreinen en gebouwen	5,0
2) Vliegveld Grimbergen	
— Vernieuwing uitkijkpost controletoren	2,5
— Vernieuwing garagepoort van de loods	0,5
3) Luchthaven Oostende	
3.1. Manceuvreerterrein	
— Verplaatsing van het instrumentlandingsstelsel tot verlenging van de nuttige startbaanlengte :	
- verplaatsing glijpadantenne	5,0
- uitbreken en verplaatsen visuele landingsmiddelen	60,0
- overlaging van startbaan 26	80,0
— Wegeniswerken	5,0
3.2. Terreinen voor stationsgebouw : Wegeniswerken	3,0
3.3. Passagiersgebouw : Vernieuwing daken van de luchthavengebouwen	15,0
3.4. Buitengewoon onderhoud terreinen en gebouwen	5,0
4) Verrekeningen	12,0
Totaal	195,5

Het investeringsprogramma 1992-1995 zal binnenkort opgesteld worden.

STUDIERESULTATEN

Een lid vraagt waar de resultaten blijven van de studie met betrekking tot de beheersformule, de personeelsformatie en de investeringsvoorstellen voor de regionale luchthavens.

Er werd geen studie toegewezen inzake beheersformule, personeelsformatie en investeringsvoorstellen. Wel werd een offerte uitgeschreven voor een studieopdracht tot ontwerp van organisatiestructuur. Een voorstel van toewijzing werd

op 9 oktober 1990 overgemaakt aan de Inspectie van Financien.

STUDIE AIRPORT — UK

Wat geeft de analyse van het Britse bureau **Airport UK Ltd** ? Hoe zal men hier concreet op inspelen, aldus de vraag van een lid.

Er wordt het volgende antwoord verstrekt : De voornaamste resultaten en aanbevelingen van de doorlichtingsstudie uitgevoerd door de firma **Airports UK Ltd**, werden opgenomen in de Beleidsbrief „Regionale luchthavens Vlaanderen”. Het overeenstemmende beleid maakt het onderwerp uit van deze beleidsbrief.

MONOPOLIE SABENA

Wat zal de invloed zijn van het doorbreken van het monopolie Sabena en van de volledige liberalisering in 1993 ? De Gemeenschapsminister verwijst naar het feit dat in voornoemde Beleidsbrief tevens verkeersprognoses werden opgenomen. Deze prognoses werden opgesplitst in een lage, medium en hoge voorspelling, en dit telkens rekening houdend met een geringe tot ruime liberalisering van het luchtverkeer, zowel naar aanleiding van de doorbreking van het **Sabenamopolie** als de Europese liberalisering.

PERSONEEL RLW — OVERHEVELING

Hoe ver staat het met de overheveling van personeel van de RLW naar de Vlaamse administratieve diensten, aldus de vraag van een lid.

De Gemeenschapsminister deelt mee dat de regeling inzake de overdracht van personeel van de RLW naar het Vlaamse Gewest deel uitmaakt van de bevoegdheid van de federale overheid. Ter voorbereiding zal echter een onderzoek tot ontwerp van een organisatiestructuur m.b.t. de Vlaamse luchthavens uitgevoerd worden dat een voorstel zal formuleren inzake over te dragen personeel, dit zowel in kwantiteit als kwaliteit.

GELUIDSNORMEN

Op vraag van verschillende leden verduidelijkt de Gemeenschapsminister dat conform de beslissing van de nationale Minister voor Verkeerswezen de uitzonderingen van de lawaaihinder van vliegtuigen nog gelden tot 31 december 1990. Vanaf 1 januari 1991 gelden de nieuwe normen en moet de zogenaamde „hushkitoperatie” beëindigd zijn.

Programma 2.2.7. : gebouwen

HUISVESTING — DECENTRALISATIE

Een lid wil weten hoever men staat met de decentralisatie en deconcentratie van de Vlaamse overheidsdiensten en hun huisvesting.

Naar aanleiding van deze vraag verduidelijkt de Gemeenschapsminister zijn bevoegdheid en geeft een overzicht van de stand van zaken.

Als Gemeenschapsminister bevoegd voor de huisvesting van de diensten van de Vlaamse Executieve beperkt zijn opdracht zich uiteraard enkel tot het materieel terbeschikking stellen van de noodzakelijke kantoorruimten, desgevallend eveneens de logistieke ruimten.

De decentralisatie van de Vlaamse diensten vindt concreet een antwoord in de oprichting van Vlaamse Administratieve

Centra (VAC), ook wel Vlaamse Huizen genoemd. De vergadering dd. 16 juni 1982 van de Vlaamse Executieve en het daaruit voortvloeiend eindrapport dd. 31 januari 1986 van de VZW Mens en Ruimte besluit tot de oprichting van een VAC per provinciehoofdplaats, en te Leuven voor Vlaams Brabant.

Sinds 21 september 1989 is inmiddels de eerste **faze** van het VAC — Antwerpen in de Copernicuslaan in gebruik genomen, goed voor de huisvesting van 130 ambtenaren. De tweede **faze** ten behoeve van 430 ambtenaren is ondertussen eveneens opgestart en zal gebruiksklaar zijn in november 1991. Deze **faze** is noodzakelijk geworden ingevolge de regionalisering van de ambtenaren van Openbare Werken en de deconcentratie van ambtenaren vanuit de hoofdbesturen te Brussel naar de provinciehoofdplaatsen. Deze nieuwbouw biedt voldoende ruimte om minimaal 70 ambtenaren te huisvesten.

Momenteel is ook de oproep naar mogelijke kandidaten voor het verhuren (met aankoopoptie) van een Vlaams huis te Hasselt gesteld. De kandidaturen worden ingewacht in november 1990, zodat de ondertekening van een inhurings-overeenkomst begin 1991 mogelijk is. Te Hasselt zullen 420 ambtenaren gehuisvest worden, waaronder een 50-tal gedeconcentreerde functies.

Direct aansluitend op het Vlaams Administratief Centrum te Hasselt werkt de administratie momenteel aan de behoeftenbepaling van het VAC te Leuven. Ook hier weer zal voldoende ruimte voorzien worden met het oog op de verdere deconcentratie.

Met betrekking tot de vestiging van de hoofdzetel van WM, handhaaft de Gemeenschapsminister dezelfde doelstellingen, nl. de verdere deconcentratie van de ambtenaren uit de hoofdstad Brussel. De uiteindelijke vestiging zal het voorwerp uitmaken van een beslissing van de Vlaamse Executieve.

GEBOUWENFONDS — REGIE VAN DE GEBOUWEN

Een lid vraagt zich af of de Executieve gebruik zal blijven maken van de huidige nationale Regie van de gebouwen, die over heel wat kennis en technische uitrusting beschikt. De Gemeenschapsminister bevestigt dat in het kader van de continuïteit van de opdrachten er nog heel wat opdrachten door de Regie worden gedaan ten behoeve van de Executieve, uiteraard tegen betaling. Binnen de Vlaamse Executieve is er ter zake ook eigen activiteit geweest : zie de dossiers van de Markies-, Copernicus- en Boudewijngebouwen.

Het is de bedoeling van de Executieve in de toekomst zelf een eigen dienst ter zake op te richten.

ADMINISTRATIEVE CENTRA

Aansluitend bij dit probleem vraagt een lid een overzicht per opgericht administratief centrum — van de **privé-instellingen** en ondernemingen, die werk hebben aangenomen. Het lid wil ook een algemeen beeld van het gevoerde beleid.

De opgevraagde lijst zal worden meegedeeld (zie bijlage 6).

De Gemeenschapsminister verduidelijkt dat er inzake gebouwen heel wat vroegere beslissingen van de Executieve werden uitgevoerd en voltooid zijn.

Dit geldt voornamelijk voor het Markies- en Boudewijngebouw. Alleen het pas weer op gang gekomen dossier van het

Martelarenplein wacht nog op het startsein. Wat de formule van het Copernicusgebouw betreft werd gekozen voor een formule van huurkoop voor 9 jaar met een overname daarna door de Vlaamse Gemeenschap. Dit geldt ook voor de geplande gebouwen van Hasselt, Leuven en Brugge-Gent. De hoge bedragen voor de huur in de eerste periode moeten gezien worden in het licht van de overname daarna en van de grote **huurkost** van al de huidige dienstgebouwen verspreid over de stad. Het voordeel van de onderbrenging in één gebouw en de overname daarna betekent uiteindelijk een gunstige operatie.

B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Er zijn geen opmerkingen bij de artikelen, tenzij bij artikel 19.

Mevrouw Tyberghien-Vandenbussche heeft reeds bij de bespreking van het programma 82 (zie rubriek Haven van Oostende) aangekondigd dat zij een amendement zou indienen bij artikel 19 en heeft aldaar uitvoerig toegelicht wat de reden was (zie ook Stuk 8 (1989-1990) – Nr. 2 – IV Amendement van mevrouw Tyberghien-Vandenbussche en de heer C. Marchand). Het amendement strekt ertoe in § 1, programma 82, basisallocatie 63.14.82 de woorden „door lagere besturen” te vervangen door de woorden „door de steden Antwerpen, Gent en Oostende”.

De Gemeenschapsminister heeft dit voorstel met de erbij behorende argumentatie voorgelegd aan de Executieve.

In beginsel kan worden akkoord gegaan met de **tekstuitbreiding** van basisallocatie 63.14.82 voor zover evenwel de Commissie Binnenlandse Aangelegenheden akkoord gaat om de 30 miljoen frank die vanuit basisallocatie 63.14.82 werd getransfereerd naar het Investeringsfonds, opnieuw over te hevelen naar deze basisallocatie. Oorspronkelijk was immers onder deze basisallocatie een bedrag ingeschreven van 290 miljoen frank, zijnde voor Antwerpen en Gent elk 130 miljoen en voor Oostende 30 miljoen. N.a.v. de beslissing van de Vlaamse Executieve over het Investeringsfonds werd het toepassingsgebied beperkt tot Antwerpen en Gent en werd 30 miljoen frank getransfereerd naar het Investeringsfonds.

De indiener, mevrouw Tyberghien-Vandenbussche kan echter niet akkoord gaan met de voorgestelde vermindering van het Investeringsfonds. Zij verdedigt nogmaals het amendement op artikel 19, waarvan de krachtlijnen de volgende zijn :

— een gelijkberechtiging van de havens Antwerpen, Gent, (Zeebrugge) en Oostende ;

— een budgettair neutrale operatie, aangezien er geen hogere kredieten worden gevraagd voor het betreffend programma 82 ;

— het amendement gaat niet ten koste van andere Vlaamse gemeenten, aangezien geen middelen afgenomen worden van het Investeringsfonds.

Het amendement en het aldus gewijzigde artikel 19 worden eenparig aangenomen.

C. STEMMINGEN

— Artikelen : Alle artikelen toegewezen aan de Commissie worden aangenomen met 8 stemmen bij 2 onthoudingen,

behalve het amendement van Mevrouw Tyberghien en C. Marchand bij artikel 19 (zie onder B. Artikelsgewijze bespreking) en de nieuwe lezing van artikel 19, die eenparig worden aangenomen.

— Programma's : De programma's toegewezen aan de Commissie worden alle aangenomen met 7 stemmen bij 2 onthoudingen.

Vervolgens wordt het geheel van de aan de Commissie toegewezen artikelen en secties aangenomen met 8 stemmen bij 2 onthoudingen.

Tenslotte verklaart de Commissie met 8 stemmen voor en 2 onthoudingen dat het aan de Commissie toegewezen gedeelte van de administratieve begroting conform is met de inhoud en de doelstellingen van de algemene uitgavenbegroting.

D. GOEDKEURING VAN HET VERSLAG

Het verslag wordt eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,

M. DIDDEN

De Voorzitter,

J. DE SERANNO

BIJLAGEN

BIJLAGE 1

INVESTERINGSPROGRAMMA

BEGROTINGSJAAR 1991

Artikel 73.22 : Het onderhoud, de modernisering en de aanpassing van het wegennet in het Vlaamse Gewest met het oog op : verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, verkeersafwikkeling, continuïteit van het wegennet, instandhouding van het patrimonium en verzekering van de nodige basisuitrusting voor het transport.

WEST-VLAANDERENA. PROGRAMMA 1991 - Art. 73.22 : Wegen

1)	N50	: Oostkamp : bouwen nieuwe brug "De Rampe"	90	M
2)	N9	: Zuienkerke (Meetkerke) : fietspaden	26	M
3)	N36	: Staden : doortocht	10	M
4)	N31	: Brugge - Tunnel Torhoutsteenweg	180	M
5)	N382	: Waregem - Ingelmunster - le fase Brug over de Leie te Wielsbeke	110	M
6)	N36	: Anzegem - vak Tiegem - N382 Fietspaden	5	M
7)	N36	: Anzegem - vak Ingooigem-Vichte Fietspaden	20	M
8)	N311	: Wervik - doortocht	6	M
9)	N8	: Ieper - Boterstraat, Menenstraat	20	M
10)	N321	: Poperinge - Oostvleteren Fietspaden le fase	30	M
11)	N50	: Meulebeke - verbeteringswerken	14	M
12)	N37	: Ieper - Zonnebeke vak N8-A19 le fase	50	M
13)	N367	: kruispunt met N368 te Oudenburg	16	M
14)	N34	: Zeebrugge - kruispunten met Isabellalaan	30	M
15)	N33	: Torhout : bocht "Wijnendaele"	20	M
16)	N330	: Koksijde (Oostduinkerke) herinrichting Leopoldlaan	15'	M
17)	Beplantingen		5	M
18)	Herstellen kunstwerken		10	M

19)	Veilige schoolomgeving (veilige oversteekplaatsen)	10	M
20)	Aanpassingswerken voor het plaatsen van verkeerslichten	5	M
21)	A10 : Herstellen wegen viaduct Oudenburg	39	M
22)	N368 : Oudenburg (Westkerke) - Ichtegem (Eernegen) : fietspaden 1e fase	16	M
23)	Toepassen richtlijnenbetreffende de wegingdeling	60	M
24)	N58-N303 : Verbinding Komen-Wervik-Zonnebeke	20	M
25)	El7 : Kortrijk-Oost - Waregem (Herstelling van één rijstrook van één rijbaan)	19	M
26)	El7 : Geluidsschermen (Kortrijk-Marke en Waregem-Carmel)	20	M
27)	El7 : Kortrijk-Zuid - Kortrijk-Oost - zuiderrijbaan aanpassingswerken (uitfrezen en vervangen (partieel) en/of overlagen (partieel) en/of verbreden (partieel) naargelang de beschikbare geldmiddelen)	40	M
28)	A18 : Vak N8 - Bergenvaart grondwerken en bruggen	100	M
29)	R32 : Roeselare - verbinding N32 - Beverenstraat - 1e fase - brug over spoorlijn Brugge-Kortrijk	60	M
30)	R31 : Oostende - Kennedy - De Bolle - 1e fase	50	M
31)	Diversen	124	M
		<u>1.220</u>	<u>M</u>

B. RESERVEPROGRAMMA 1991 - Art. 73.22 - Wegen

1)	Verkeersontsluiting Zeebrugge	150	M
2)	N34 : Blankenberge : pilootprojekt 2e fase	40	M
3)	N368 : Beernem - Lodi Vernieuwing	33	M
4)	N8 Wevelgem : doortocht	15	M
5)	R8-Heule : wegenis	131	M
6)	N9 : Brugge - Langestraat	30	M
7)	N34 : Nieuwpoort - Koning Albertlaan 1e fase	20	M
8)	R34 : Torhout - brug over lijn 66	30	M
9)	N37 : Ieper - Zonnebeke vak N8 - A19 2e fase	55	M
10)	N391 : Zwevegem 1e fase		
11)	N37 : Tielt - Ruiselede - Aanleg fietspaden - 2e fase	50	M
12)	R8 : Brug Kortrijkstraat	40	M
13)	R8 : Brug N50	55	M
14)	R8 : Wegenis zone "Kortrijkstraat - uitrit Brugsesteenweg	37	M
15)	E17 : Kortrijk-Waregem : geluidsschermen	20	M
16)	E17 - R8 - N36 : Beplantingen op, de meest aangewezen plaatsen op de wegen	10	M

OOST-VLAANDERENA. PROGRAMMA 1991 - Art. 73.22 - Wegen

1) N462	: Blaisantvest te Gent	49	M
2) N368	: Fietspad te Knesselare	10	M
3) N43	: St. Denijs-Westrem - Sint Martens Latem	60	M
4) N419	: Doortocht te Kruibeke (2e fase)	20	M
5) N442	: Fietspaden te Erpe en Lede	30	M
6) N49	: Omvorming tot autosnelweg Brug over N49 t.h.v. Canadastraat	65	M
7) N255	: Herinrichting doortocht Denderwindeke	30	M
8) N460	: Kruispunt met de N437 te Deinze	2	M
9) N47	: Asse-Lokeren - inrichten van kruispunt Veldeken te Zele	25	M
10) N47	: Asse-Lokeren : aanleggen laterale weg en herinrichten kruispunt met Lokeren-Zelehoek	8	M
11) N35	: Kruispunt met de Boomsestraat en de Krekelstraat te Deinze	3	M
12) R43	: Ring om Eeklo Brug over de N49	45	M
13) N57	: Ronse-Lessen : kruispunt met de Bredestraat	2	M
14)	Parking voor carpooling en park and ride	10	M
15)	Toepassing van de richtlijnen betreffende de wegindeling (bv. Zuidlaan te Wetteren N43 te Deinze, N9 te Kwatrecht, te Erpe-Mere, Aalst	70	M
16) N41	: Brug over Dender te Denderbelle - grondwerken	40	M
17) R4	: Overlaging Zelzate - Gent	31	M

18) Opritten.brug te Ename	70	M
19) N70 : Gent - Antwerpen : doortocht Lochristi	80	M
20) N70 : Herinrichting van kruispunt met N449 te Lochristi	10	M
21) E40-A10 : Geluidswerend scherm te Aalst Nieuwerkerken (Kwadesteestraat, Hazelaarstraat)	30	M
22) N47 - N470 : Herinrichting kruispunt t.h.v. station te Grembergen (Dendermonde)	25	M
23) N436 : Aanleg van fietspaden vanaf Assenede centrum tot Triest	26	M
24) Beplantingen	5	M
25) Kruispunten te Geraardsbergen	10	M
26) Aanpassingswerken voor het plaatsen van verkeerslichten	5	M
27) N456 : Vak Afrikalaan - Port Arthurlaan te Gent	103	M
28) N41 : Vak N70 - Tuinlaan te Sint-Niklaas	90	M
29) Diversen	153	M
	<u>1.107</u>	<u>M</u>

B. RESERVEPROGRAMMA 1991 - Art. 73.22 - Wegen

1) R4	: Grote Ring rond Gent Brug over de Leie (met grondophogingen)	65	M
2) N263	: Modernisering Beverstraat te Viane	25	M
3) N60	: Ronse - Engelsebaan grens met Henegouwen	110	M
4) E40	: Geluidsschermen Melle	26	M
5) N42	: Wetteren- Geraardsbergen Rechttrekking Sint Lievens Esse	104	M
6) N41	: Brug over de Dender te Denderbelle	90	M
7) N49	: Omvorming tot autosnelweg Aansluitingcomplex te Sint Gillis-Waas	140	M
8) R41-N9	: Bouw van een tunnel onder de Gentse steenweg te Aalst	130	M
9) R4	: Grote Ring rond Gent Buitenoever - Wegen vak N9-N466	135	M
10) R40	: Dampaart - le fase Ringlaan Gent	50	M
11)	Aansluiting E17/R4 en herschikking aftakkingen E17	10	M
12)	Aansluiting R4/E40 - herschikken rijstroken en voorsortering	10	M
13) E40-A10	: Herstellen spoorvorming	40	M
14) N430	: Nieuwe Wandeling te Gent Moderniseringswerken Herinrichting	25	M
15) N43-N60	: Kortrijksesteenweg en Krijgsbaan te Gent	60	M
16) N70	: Doortocht te Zwijndrecht	40	M
17) N9	: Vak Schooldreef te Gent tot Melle-Leeuw		

ANTWEPEN

A. PROGRAMMA 1991 - Art. 73.22 : Wegen

- | | |
|---|-----------|
| 1) Toepassing van de richtlijnen betreffende de wegingdeling (o.a. Geel, Herentals, Kapellen, Mol) | 75 M |
| 2) Veilige schoolomgeving, veilige oversteekplaatsen | 10 M |
| 3) Parkings voor carpooling | 8 M |
| 4) Toeristische uitrusting | 4M |
| 5) Beplanting op diverse plaatsen | 22 M |
| 6) Wegbebakening | 20 M |
| 7) Antwerpse agglomeratie : Allerlei aanpassingswerken ter verbetering van de verkeersveiligheid, de verkeersafwikkeling en de verkeersleefbaarheid op :
a) R11 : Krijgslaan;
b) N113 : Leien;
c) Invalswegen :
N148 : Sint-Bernardsesteenweg;
Al2 : Van Rijswijcklaan;
N173 : Boudewijnlaan;
Nl : Mechelse-Grote Steenweg;
N116a : Plantin-Moretuslaan - Lt. Lippenslaan;
N116 : Herentalsebaan - Stenenbrug;
N12 : Turnhoutsebaan;
N120 : Bisschoppenhoflaan;
Nl : Bredabaan - Ijzerlaan;
N180 : Noorderlaan | 150 M |
| 8) Al2 : Allerlei aanpassingswerken verbetering van de verkeersveiligheid, de verkeersafwikkeling en de verkeersleefbaarheid | 25 M |
| 9) N11 : Ekeren-Brasschaat : Sint-Michielscollege | 5M |
| 10) N117 : Brasschaat-St.-Job : Fietspaden | 35 M |
| 11) Nl/Nl80/N129 : Antwerpen : Noorderlaan - Ijzerlaan-Groenendaallaan | 12 M |
| 12') A12/N16 : Willebroek - Kruispunt | 25 M |
| 13) N102/N140 : Meerhout : Doortocht | 20 M |
| 14) Aanpassingswerken voor het plaatsen van verkeerslichten | 5M |
| 15) N123 : Herentals : Fietspaden (2e fase) | 15 M |
| 16) N14 : Vak Hoogstraten-Rijkevorsel : Fietspaden | 50 M |

17) n12 : Vak Ravels-Weelde : Fietspaden	20 M
18) N14 : Vak Klein Vorst-Zittaert-Geel : Fietspaden	15 M
19) NI3 : Nijlen : Vak Nijlen-Kessel : Modernisering met fietspaden	25 M
20) N124 : Turnhout-Merksplas : Fietspaden	15 M
21) N26 : Mechelen (Muizen) : Herinrichting van de doortocht	55 M
22) E19 : Afrit naar het industriepark Noord II te Mechelen	70 M
23) N16 : Ring rond Willebroek	50 M
24) R1 : Antwerpen : Aanpassing van de in- en uitritten	20 M
25) R1 : Antwerpen L.O. : Vierde rijstrook t.h.v. de Kennedytunnel	15 M
26) E34 : Deurne : Geluidsschermen t.h.v. O.C.M.W:tehuis	15 M
27) A12 : Antwerpen : Inrit Beukenlaan en kruispunt met de Legrellelaan	10 M
28) Antwerpen : Sanering van de Bevrijdingstunnels (2e fase)	25 M
29) Zoomseweg	350 M
30) N111 : Doortocht te Stabroek	25 M
31) NI77 : Antwerpen : Aanpassingswerken aan het kruispunt van de Van Rijswijcklaan met de Markgravelei	5M
32) Diversen	134 M
	1330 M

B. RESERVEPROGRAMMA 1991 - Art. 73.22 - Wegen

1) N171 : Niel : Ontsluitingsweg naar het industrieterrein	50 M
2) N127 : Vak Zammel-Veerle : Fietspaden	18 M
3) N10 : Vak Lier-Aarschot (2e fase) : Fietspaden	30 M
4) N12 : Vak Schilde-Zoersel-Malle (2e fase) : Fietspaden	30 M
5) E19 : Beplanting van de middenberm (2e fase)	10 M
6) N121 : Vak Schilde - 's Gravenwezel : Fietspaden	30 M
7) N122 : Essen : Vak Oudebaanspoorweg : Fietspaden	10 M
8) Ring rond Geel	100 M
9) R6 : Ring rond Mechelen : Rijweg	100 M
10) N19 : Vak Zammel-Geel : Fietspaden	16 M
11) N153 : Vak Oostmalle - Sint-Lenaerts : Modernisering met fietspaden	80 M
12) N123 : Vak Retie-Postel : Fietspaden	20 M
13) N12 : Ravels-Poppel : Fietspaden	20 M
14) R1 : Antwerpen : 5e rijstrook richting Gent (2e fase)	20 M
15) R1 : Antwerpen : 5e rijstrook richting Breda	35 M
16) R1 : Antwerpen : Brug over het Albertkanaal : Herstellings- en onderhoudswerken	10 M
17) R10 : Antwerpen : Kruispunt met de Silvertoplaan	30 M
18) R10 : Antwerpen : Tunnel Plantin-Moretuslei	130 M
19) Antwerpen L.O. : Aanleg van parkings en toegangswegen	120 M
20) A12 : Antwerpen : Omvorming tot autosnelweg	105 M
21) E313 : Modernisering (1e fase)	250 M

LIMBURG

A. PROGRAMMA 1991 - Art. 73.22 - Wegen

1)	Toepassing van de richtlijnen betreffende de wegingdeling (o.a. doortochten van Herk-de-Stad en Rekem, Genk - Hoevezavellaan, Gingelom en Tongeren)	75 M
2)	Veilige schoolomgeving, veilige oversteekplaatsen	10 M
3)	Slemlagen binnen de bebouwde kommen	14 M
4)	Aanleg van autobushaltes	4 M
5)	Aanpassingswerken voor de plaatsing van verkeerslichten	5 M
6)	N79 : Riernst : Vak Millen-Herderen : Modernisering met fietspaden	40 M
7)	N619 : Kanne : Modernisering van de doortocht	10 M
8)	Al3 : Vak Ham-Tessenderlo : Beplantingen	15 M
9)	N705 : Hasselt-Diepenbeek : Beplanting van het fietspad naar het L.U.C.	6 M
10)	N774 : Diepenbeek : Kruispunt, parking en busstation	9 M
11)	N73 : Leopoldsburg : Veilige schoolomgeving	14 M
12)	N730/N750 : Zutendaal : Kruispunt	17 M
13)	N721 : Bree : Doortocht te Opitter (1e deel)	8 M
14)	N75 : Genk : Europalaan : Vak Stationsstraat - Shopping	15 M
15)	N71/N721 : Overpelt : Kruispunt	9,6 M
16)	N777 : Wellen : Kruispunt Blijdenhoek	8 M
17)	N76 : Bree : Kruispunt Barrierstraat	5 M
18)	N30/N744 : Zutendaal : Kruispunt	10 M
19)	N77 : Vak Zutendaal-Lanaken : Fietspaden	39,3 M
20)	N716 : Sint-Truiden : Diesterstraat : Modernisering van de doortocht met voorzieningen voor fietsers	16 M
21)	N730 : Bilzen : Afschaffen van overweg met voorzieningen voor fietsers	45 M

22)	N722 : Sint-Truiden : Vak Sint-Truiden-Kortenbos : Fietspaden	10 M
23)	Pilootproject "Hasselt Levendig Stadscentrum"	35 M
34)	N700/N730 : Bilzen : Toegangen tot de ring	14 M
25)	N730 : Munsterbilzen : Doortocht	20 M
26)	N2 : Bilzen : Brugstraat-Maastrichterpoort vanaf de markt tot de ring	24 M
27)	Al3 : Hasselt : Vak complex Hasselt-West - Hasselt-Zuid : Rijrichting Luik-Antwerpen	110 M
28)	N715 : Lummen : Carpooling (1e fase)	5 M
29)	N18 : Herk-De-Stad : Fietspaden (1e fase)	7 M
30)	N723 : As-Genk : Fietspaden (3e fase)	30 M
31)	N730 : As-Zutendaal	20 M
32)	N730/N723 : As : Kruispunt	20 M
33)	Voeren : Fietspaden	12 M
34)	N2e : Hasselt : Modernisering van de doortocht met fietspaden te Kuringen	17 M
35)	N730 : Bree-Opglabbeek : Fietspaden	15 M
36)	N74/N715 : Zonhoven : Verbindingsweg met fietspaden	15 M
37)	N74(N715) : Lommel : Modernisering van de doortocht met fietspaden	20 M
38)	Al3 : Tessenderlo : Brug B50 : Opritten met fietspaden	33 M
39)	N73 : Tessenderlo - Wegeniswerken (1e fase)	25 M
40)	N29 : Beringen : Herinrichting van de markt	20 M
4i)	N719 : Heusden-Zolder : Koolmijnlaan : Herinrichting	15 M
42)	N715 : Houthalen-Helchteren : Kazernelaan : Herinrichting	15 M
43)	N763 : Maasmechelen : Fietspad Oude Baan	5M

44) N78 : Verbetering van verschillende kruispunten	30 M
45) N74/N72 - N74/N715 : Zonhoven : Kruispunten	10 M
46) N20/N76 : Kortesseem : Kruispunt	10 M
47) Diversen	76,4 M
	--
	98893 M

B. RESERVEPROGRAMMA 1991 - Art. 73.22 - Wegen

1) N2	: Bilzen : Hasseltsestraat-Sint-Lambertusstraat	33,5 M
2) N78	: Maasmechelen-Eisden : Modernisering van de doortocht en de opritten naar de brug met voorzieningen voor fietsers	30 M
3) N76	: Meeuwen-Gruitrode : Meeuwen : Modernisering van de doortocht met fietspaden	20 M
4) N754	: Hasselt-Stevoort : Modernisering van de doortocht met fietspaden	30 M
5) N77	: Vak Genk-Zutendaal : Fietspaden	40 M
6) A2	: Lummen - Nederlandse grens : Wegwerken van spoorvorming	30 M
7) N794	: Hasselt : Toegangen tot de grote ring (3e deel)	50 bl
8) N747	: Bocholt : Vak Kleine Brogel-Kaulille : Fietspaden	6 M
9) N722	: Vak Sint-Truiden-Alken : Fietspaden	30 M
10) Diepenbeek	: Fietspad vanaf de Ginderoverstraat tot de Molenstraat	7 M
11) N719	: Helchteren : Herinrichting van de doortocht	15 M
12) N754	: Borgloon : Herinrichting van de Stationsstraat	20 M
13) N717	: Beringen : Lummenseweg : Fietspaden	20 M
14) N730	: As-Opglabbeek : Fietspaden	30 M
15) N754	: Herk-De-Stad : Kruispunt met de Stevoortweg	5 M
16) N716	: Herk-De-Stad : Kruispunt met de Pierpontstraat	5 M
17) N745	: Bilzen : Riemsterweg : Vak tussen de weg N2 (Maastrichterpoort) en de weg N701 (toegang tot de ring)	24 M
18) N715	: Lummen : Carpooling (1e fase)	10 M
19) N754	: Alken : Doortocht	20 M
20) Al3	: Moderniseringswerken	110 M

VLAAMS BRABANT

A, PROGRAMMA 1991 - Art. 73.22 - Wegen

1)	Toepassing van de richtlijnen betreffende de wegingdeling (o.a. N4 te Overijse, N6 te Halle, N8 te Dilbeek en Lennik)	75 M
2)	Veilige schoolomgeving, veilige oversteekplaatsen	10 M
3)	Aanpassingswerken voor de plaatsing van verkeerslichten	5 M
4)	N28 : Leerbeek : Fietspaden	25 M
5)	R26 : Diest : Voltooing van de ring : Rijweg en fietspaden	95 M
6)	R22 : Vilvoorde : Aanleg van het vak N1 - Grens Grimbergen	103 M
7)	N3 : Tienen : Kruispunt met de Slachthuisstraat	9,2 M
8)	R23 : Leuven : Herinrichting van de Tervuursepoort met inbegrip van de herstelling van de rijweg	25 M
9)	N47 : Opwijk : Modernisering (1e fase) met fietspaden	54,4 M
10)	N272 : Galmaarden : Marktplaats	8 M
11)	N253 : Huldenberg : Modernisering van de doortocht	20 M
12)	N2 : Sint-Joris-Winge : Modernisering van de doortocht	50 M
13)	A10 : Ternat : Kruispunt met de provinciebaan N285	10 M
14)	N3 : Leuven-Korbeek-Lo : Vak kruispunt met de Philipslaan - kruispunt met de Vlinderstraat : Modernisering van de doortocht met fietspaden	40 M
15)	R27 : Tienen : Voltooing van de Zuidelijke ring (1e fase)	30 M
16)	N2 : Herent : Fietspaden : Aanpassing van de kruispunten	20 M
17)	N227 : Vak Sterrebeek-Perk : Fietspaden	15 M
18)	N8 : Kruispunt op diverse plaatsen (Luitenant Jacobstraat, F. Dewolfstraat, Kleemstraat, Lodderhoekstraat enz.)	20 M
19)	N9 : Asse : Kruispunt met de Vliegwezenlaan	5 M
20)	N10 : Aarschot : Kruispunt met de Terheidelaan	3 M

21) N255/N495 : Herne : Kruispunt "Patriot"	3M
22) R.O. : Sint-Stevens-Woluwe : Aansluiting met E40 richting Luik en het complex te Zaventem	30 M
23) R.O. : Overijse en Hoeilaart : Welriekende Dreef : Aanpassingswerken	10 M
24) Zaventem : Verkeersontsluiting van de luchthaven	20 M
25) N208 : Denderleeuw, Liedekerke, Ternat en Affligem : Wegeniswerken (1e fase)	30 M
26) Diversen	129,4 M
	845 M

B. RESERVEPROGRAMMA 1991 : Art . 73.22 - Wegen

1)	Al2	: Meise : Op- en afrit t.h.v. "Vier Eiken"	15 M
2)	N3	: Bertem : Modernisering met vrijliggende fietspaden	80 M
3)	N3	: Boutersem : Herinrichting van de doortocht	50 M
4)	RO	: Tervuren : Buitenbekleding van de toegangshellingen en herstelling van de scheuren (1e fase)	51 M
5)	N208	: Aanleg van nieuwe weg met fietspaden van Affligem naar Denderleeuw	100 M
6)	N4/A4	: Overijse : Bouwen van nieuwe verbindingsweg (1e fase)	80 M
7)	N21	: Kampenhout : Modernisering en aanleg van fietspaden	83 M
8)	N10	: Vak Scherpenheuvel- Diest : Modernisering van de rijweg met vrijliggende fietspaden op het vak Scherpenheuvel	50 M
9)	N9	: Asse : Modernisering van de doortocht met fietspaden (2e fase)	40 M
10)	R.0	: Groot-Bijgaarden - Strombeek-Bever : Modernisering (1e fase)	380 M
11)	N3	: Linter : Modernisering van de doortocht met fietspaden	50 M
12)	N5	: Sint-Genesius-Rode : Kruispunt met de Viooltjeslaan en de Brassierebaan	16,3 M
13)	N2/R22	: Kraainem en Zaventem : Kruispunt met de Oudstrijderslaan en fietspaden	31,6 M
14)	N5	: Sint-Genesius-Rode : Kruispunt "Middenhut"	12 M
15)	N9	: Asse-Zellik : Kruispunt met de Zuiderlaan en Pontbeeklaan	15 M
16)	N227	: Zaventem-Sterrebeek : Kruispunt met de Tramlaan	10 M
17)	N28	: Gooik : Fietspaden	22 M
18)	N21	: Haacht : Kruispunten Zoellaan, Jennekensstraat en Adriaansstraat	5 M

- | | | | | |
|-----|-----|---|--|------|
| 19) | N6 | : | Halle : Fietspaden tussen de Alsebergse-
steenweg en de Robert Lariellestraat | 12 M |
| 20) | N3 | : | Vak Leuven-Tienen : Modernisering met
fietspaden (2e fase) | 40 M |
| 21) | R27 | : | Tienen : Voltooing van de Zuidelijke ring
(2e fase) | 85 M |

GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER

Investeringsprogramma 1991

in miljoen frank

Artikel 12.20

Allerhande uitgaven met betrekking tot de promotie van het gebruik van het gemeenschappelijk vervoer, met inbegrip van studies en enquêtes inzake de mobiliteitsbehoeften
8,0

— In 1991 worden een aantal belangrijke informatie- en promotiecampagnes gepland rond de thema's Vlaamse Vervoermaatschappij „De Lijn” en de uitvoering van een nieuw tariefsysteem.

— In de Vlaamse steden dienen de ritten van de huidige stedelijke maatschappijen en deze van de huidige Buurtspoorwegen in mekaar geïntegreerd. Dit vereist een aantal bijkomende gegevensverzamelingen en onderzoeken in verband met de **verplaatsingsbehoeften** van de huidige en de potentiële reizigers.

Artikel 22.01

Toelagen aan de maatschappij voor stedelijk vervoer en van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en/of rechtsopvolger als bijdrage tot het evenwicht van hun exploitatierekening, met inbegrip van de werkingskosten en de bijzondere studiediensten
7.806,8

Artikel 22.05

Toelagen aan de Maatschappijen voor Stedelijk Vervoer en van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en/of rechtsopvolger met betrekking tot het opzetten en promoten van nieuwe gemeentelijke vervoerprojecten inclusief de uitbating
60,0

Op de nieuwe basisallocatie zullen de toelagen aan de Vlaamse **Vervoermaatschappijen** worden aangerekend bedoeld voor het promoten van nieuwe projecten, inclusief de uitbating.

In de beginfase van het project zijn er niet alleen de bijkomende kosten voor informatie, promotie en vorming van het personeel, maar worden de exploitatiekosten slechts in geringe mate gecompenseerd door reizigersontvangsten.

Uit ervaring weet men immers dat het werven van nieuwe cliënteel een langere periode in beslag neemt.

De voorziene tussenkomst dient om deze periode te overbruggen tot dat een normale dekkingcoëfficiënt bereikt wordt en de maatschappij deze bediening volledig kan dragen op haar eigen exploitatiebudget.

In 1991 worden een aantal projecten voorzien op volgende vlakken :

— in kleine en middelgrote steden, die samengaan met het uitvoeren van een gemeentelijk verkeerscirculatieplan, gericht op de verbetering van de verkeersleefbaarheid, de veiligheid en de prioritaire verkeersafwikkeling voor het openbaar vervoer.

— voor bediening van de bedrijfszones en kantoorwijken in de periferie rond Brussel, Antwerpen en Gent.

— voor de bediening van uitgesproken plattelandsgebieden met alternatieve **vervoers**systemen.

Artikel 51.11.

Tussenkomst van het Gewest in de kostprijs van de signalisatie van de overwegen op tramlijn (toepassing op het koninklijk besluit van 2 augustus 1977)
3,7

Artikel 51.12.

Tussenkomst in de lasten van de leningen aangegaan door de maatschappij voor gemeenschappelijk vervoer (p.m.)
0,0

Artikel 81.28.

Kosten met het oog op de bevordering, de rationalisatie en de modernisering van de exploitatie van het gemeenschappelijk stedelijk en interstedelijk secundair vervoer, met inbegrip van de promotie, de uitvoering en de coördinatie van enquêtes, studies, onderzoeken en proeven alsook van technische realisaties, zowel bovengronds als ondergronds

2.079,9

A. Contractuele verplichtingen 160

Het betreft hier verrekeningen van reeds eerder aangegane verplichtingen.

B. Bouwtechnisch onderhoud 115

Het betreft hier verbeterings- en instandhoudingswerken in de Pre-Metro van Antwerpen :

Ruwbouwwerken 80

Elektromechanische uitrustingen 15

Brandcentrale (**Opera/Meir/Groenplaats**) 3

Brandbeveiliging in tunnels 17

C. Verbetering spoorlijnen

Deze investeringen omvatten werken om de betrouwbaarheid van de exploitatie te verhogen.

Kusttramlijn :

Elektrische uitrusting 5 Tractie-onderstations 105

Renovatiewerken voor 2 gebouwen 10

Antwerpen :

Verbetering **terminus** Lijn 10 te Deurne 2

Lijn 7 (Mechelsesteenweg) 23,9

D . Gebouwen, Kunstwerken, nieuwe spoorlijnen 579

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

Oostende :

Beëindiging van de uitbouw van het complex Brandariskaai, welke een belangrijke centrumfunctie vervult in de exploitatie van de tram- en buslijnen aan de kust, met inbegrip van de rationalisatie van de installaties in de Nieuwpoortsesteenweg.

Uitbouw dienstzone 35

Nieuwpoortsesteenweg (daken ...) 30

Antwerpen :

Uitbreiding van de bestaande tramlijn 15 die vertrekt op de Linkeroever, verloopt via de Pre-Metrotunnel, aansluiting geeft op de tramlijn 7, bovengronds naar het **stads**-centrum in de richting van Mortsel of Kontich. 100

Realiseren van trambaan in eigen bedding ter hoogte van het Park Harmonie met inbegrip van het aanpassen van de kruispunten 75

Gent :

Verlenging van tramlijn 21 naar Melle-Leeuw met 1,25 km dubbel spoor teneinde een voorstadsgebied van ± 12.000 inwoners te bedienen, de werken zullen worden uitgevoerd in samenwerking met de wegbeheerders 69

Onderdoorgang voor tramlijnen onder treinsporen van het Sint-Pietersstation teneinde de belangrijkste groeipool van Gent ten zuiden van de stad gelegen (UZG en Flanders Expo) door middel van een kwalitatieve openbare vervoerslijn te kunnen verbinden met het stadscentrum en Sint-Pieters Station 240

Kusttramlijn :

Uitbreiding van de tramlijn van De Panne tot Adinkerke (1ste **faze**) in synergie met de programmatie van de werken voor de spoorlijn Gent-Adinkerke van de NMBS 30

E. Doorstromingsmaatregel, eigen beddingen	389
Verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer met inbegrip van systemen voor de beïnvloeding van de verkeerslichten, de aanleg van eigen beddingen en herprofileringen.	
1) Verkeerslichtenbeïnvloeding :	45
Studie- en elektronische uitrustingen teneinde de frequentie en de veiligheid van de tramexploitatie te verbeteren.	
Kustramlijnen :	
Lichtbeïnvloeding op verschillende kruispunten verdeeld over de Kust	7
Signalisatie overwegen langsheen de kusttramlijnen	10
Antwerpen :	
Studie verkeerslichtenbeïnvloeding lijn 7/15	3
Realisatie van bovenstaande studie	15
Overige verkeerslichtenbeïnvloeding voor het overige bovengrondse net	10
2) Eigen beddingen en herprofileringen	344
Aanleggen van eigen busbanen hetzij in de wegenis, hetzij door herprofilering van een eigen trambaan en de realisatie van eigen trambanen. Deze werken worden uitgevoerd in samenwerking met de wegbeheerders teneinde een soepele exploitatie te kunnen realiseren met inbegrip van de verbetering van de opstap- en overstapmogelijkheden en fietsenstallingen.	
Antwerpen :	
Aanpassen eigen trambaan op de Frankrijklei en aanpassen trambanen in de Antwerpsestraat te Mortsel voor busverkeer	100
Lijn 7 vak Sint Jorispoort tot Tolhuis	146
Lambermondplaats	11
Gent :	
Griendenplein — Rabot	34
Diverse doorstromingsmaatregelen	7
Vlaanderen :	
Fietsenstallingen	46
F. Halte-accomodaties — busstations	
Uitbouw van autobusstations met als doel comfortabele ontmoetingsplaatsen te creëren waar er zich concentratieplaatsen voordoen van de diverse soorten vervoersmodi (auto, trein, tram, bus en langzaam verkeer).	
Autobusstations	75
— Geel	(14,5)
— Dendermonde	(13,5)
— Oudenaarde	(9,8)
— Izegem	(11,3)
— Leuven Martelarenlaan	(5,0)
— Gent Sint-Lievenspoort	(2,8)
— Aalst — Heist Op den Berg — Hasselt	(18,0)
Halteaccomodatie	
Allerhande nieuwe investeringen voor het verbeteren van de informatie aan de reizigers en de uitrusting aan de halteplaatsen.	
Uurtabelhouders (gans Vlaanderen)	45
Antwerpen (comfort)	7
G. Bedrijfszekerheid, comfort en integratie	460
In het kader van de oprichting van de vlaamse Vervoermaatschappij dient een verregaande integratie van het stads- en streekvervoer doorgevoerd. Met als doel een	

betere dienstverlening aan de reizigers te kunnen aanbieden dienen verschillende maatregelen doorgevoerd teneinde een eenvoudige en uniforme tariefbepaling en een degelijke informatie aan de reizigers te kunnen realiseren. De apparatuur omvat eveneens een uitgebreid beheersinformatiesysteem.

Ontwaardingsapparatuur :

Noodzakelijk om een eenvoudig en geïntegreerd tariefsysteem te kunnen doorvoeren (2-jaren programma) 250

Radio-apparatuur :

Noodzakelijk om een optimale exploitatie en een degelijke informatie aan de reizigers te kunnen realiseren met inbegrip van een dispatch te Gent (2-jarenprogramma) 200

Bedrijfszekerheid :

Teneinde de bedrijfszekerheid in de Pre-Metro van Antwerpen te verhogen worden de volgende investeringen gepland :

Besturing roltrappen 8
Beheerssysteem brandbeveiliging 2

10

H. Informatie aan de reizigers, informatica 99

Teneinde de informatie aan de reizigers aan de halteplaatsen te kunnen optimaliseren dienen op verschillende plaatsen elektronische apparatuur aangebracht te worden. Bovendien zal door een beter databeheer van informatica de dienstverlening aan de reizigers kunnen verbeterd worden.

Informatie aan de reiziger :

Antwerpen.

Infor tramlijn 7, elektronische aanduiding van aankomst tram met inbegrip van wachttijden 15

Kusttramlijnen

Halteaankondiging in tram 3

Oostende Brandariskaai. Uitrusten van tramp en busstation met de nodige **informatie**-apparatuur voor de reiziger 6

Informatica :

Aankoop van hard- en software ter optimalisatie van het databeheer en de exploitatie 75

1. Diverse **10,0**

Totaal **2.079,9**

Artikel 81.29.

Tussenkost van het gewest in de bouwkosten van de schuilplaatsen voor de reizigers die de openbare autobusdiensten en de stedelijke en intercommunale tramweggebruikers (gesubsidiëerde schuilhuisjes) **6,0**

Artikel 81.30.

Allerhande uitgaven met betrekking tot de autobussneldiensten ter bestrijding van het fileprobleem en de aanschaf van rollend materieel, met inbegrip van de bijhorende infrastructuurwerken alsmede het milieuvriendelijk maken van het rollend materieel.

De aankoop van standaardbussen wordt voorzien teneinde de huidige gebruiksduur van de bussen die tot 17 jaar oploopt te herleiden tot de optimale gebruiksduur die zich situeert rond de 12 jaar. Op deze wijze kan de gemiddelde ouderdom van de bussen die heden circa 11 jaar bedraagt geleidelijk herleid worden tot een gemiddelde ouderdom van 6 à 7 jaar, wat een gunstige invloed zal hebben op de onderhoudskosten **300,0**

Artikel 01 .01.

Sommen onderschreven door de Staat tot samenstelling van het kapitaal voor het aanleggen van de Buurtspoorwegen — sommen overgenomen tot ontlasting van de Provinciën en Gemeenten die deel genomen hebben aan de samenstelling van het oprichtingskapitaal van geconcedeerde buurtspoorweglijnen waarvan de inbedrijfstelling definitief is (wet van 24 juli 1885).

14,5

F Y S I S C H P R O G R A M M A 1991

Sektie 81. Waterwegen en Binnenvaart.

Art.	Beschrijving	Bedrag (milj. fr.)
53.01	Schelde-Rijnverbinding Terugbetalingen aan Nederland	40
73.03	Waterwegen	
	Albertkanaal (Genk/Straatsburgdok)	380
	Zeekanaal Brussel-Rupel	380
	Leie en Doortocht Gent	170
	Aandeel Vlaams Gewest in kaaimuren	40
	Aanleg jaagpaden en rekreatieve infrastructuur	50
	Herstel, vervanging van kunstwerken	60
	Diversen	50
		1130
73.19	Automatisatie en buitengewoon onderhoud B.E.E.	125
73.21	Buitengewoon onderhoud	
	- Bestuur der Waterwegen	250
	- Dienst Scheepvaart :	140
	- N.V. Zeekanaal	60
		450

	Totaal Sektie 81	1745,0

Sektie 82. Havens, Loodswezen.

Art.	Omschrijving	Bedrag	(milj.)
53.01	Betalingen aan Nederland		50
63.14	Subsidies Havens		
	- Antwerpen	130	
	- Gent	130	
			260
73.01	Zeewezen Gebouwen, werken		25
73.04	Waterbouwkundige werken aan zee-, jacht- en kusthavens, alsook hun maritieme toegangswegen, met inbegrip van de aankopen en onteigeningen nodig voor het uitvoeren van deze werken en met inbegrip van de werken uitgevoerd in de door de lagere openbare besturen beheerde havens op gronden die eigendom zijn of door hun beheerd worden.		
	<u>Maritieme toegangswegen</u>		
	- Verbeterings- en verdiepings- baggerwerken in de Zeeschelde afwaarts Antwerpen	700	
	- Verdieping en verbetering van de Scheurpas	300	
	- Verdieping en verbetering van de Pas van het Zand/Ribzand	800	
	- Bergen van wrakken	75	
	- Studies inzake rendement en ecologische impact van baggerwerken	50	
	- Informatisering van de controle van de baggerwerken	40	
	- Meet- en plaatsbepalings- appartuur	15	
	- Bouw van een meetpaal te Westhinder	55	
	- Herbouw Scheldemodel	15	

Haven van Antwerpen

- Rechteroever

- ° Verbreding en verdieping van de doorvaartgeul tussen Amerikadok en 5de Havendok 750
- ° Afwerken van Berendrechtsluis en aanhorigheden **800**
- ° Aanpassing elektromechanische uitrusting Zandvlietsluis 220
- ° Containerkaai Zuid 50

- Linkeroever

- ° Aanleggen van dokken en ophogen van haventerreinen 240
- ° Elektromechanische uitrusting pompgemaal "Watermolen" 50
- ° Aanleg vluchtweg Melselepolder 90

Haven van Gent

- Verbetering toegang Grootdok 250
- Kaaimuur Kolenterminal 100
- Afwerking zuidelijk uiteinde Grootdok 60
- Sluis Terneuzen en kanaal Gent-Terneuzen studies 25

Haven van Zeebrugge

- Herstellingswerken Leopold II-dam 70
- Aanpassing bruggen over oude Zeesluis. 30
- Insteekdok in de Westelijke buitenhaven - containerkaai 800
- Afwerking voorhaven 200

Haven van Oostende

- Verbredingswerken 240
- Piaatsen van fender kaaimuur R.O. 20
- Verdiepingsbaggerwerken 100
- Ruimen wrakresten 20

Jachthavens te Nieuwpoort

- Aanlegsteigers 50

Diversen

60,3

 5285,3

Art.	Omschrijving	Bedrag (milj.)
73.21	Buitengewoon onderhoud en stormschade	4 0
74.25	Bouw van varende eenheden	135
74.26	Bebakening van maritieme toegangswegen	135
		=====
	Totaal sectie 82	6930,3

6930,3 - 6930,3 = 0,0

Sektie 03 : Kustverdediging + Sigmaplan

Art.	Omschrijving	Bedrag (milj.)
01.07	Kustverdediging	320
	Sigmaplan	820
	Binnenwateren	60
		1200
73.06	Bunkers	20
73.21	Buitengewoon onderhoud	200
	Totaal sectie 83	1420

ALGEMEEN TOTAAL

$$1.745,0 + 6.930,3 + 1420 = \underline{10.095,3 \text{ miljoen fr.}}$$

Regionale luchthavens en vliegvelden

Fysisch programma 1991 : artikel 73.03

in miljoen frank, constante
prijzen

1) Luchthaven Antwerpen

- Diverse werken aan gebouwen	2.5
- Buitengewoon onderhoud terreinen en gebouwen	5.0

2) Vliegveld Grimbergen

- Vernieuwing uitkijkpost controle-toren	2.5
- Vernieuwing garagepoort van de loods	0.5

3) Luchthaven Oostende

3.1. Manoeuvreterrein

- Verplaatsing van het instrument-landingssysteem tot verlenging van de nuttig startbaanlengte :	
- verplaatsing glijpadantenne	5.0
- uitbreken en verplaatsen visuele landingsmiddelen	60.0
- overlaging van startbaan 26	80.0
- Wegeniswerken	5.0

3.2. Terreinen voor stationsgebouw : Wegeniswerken	3.0
---	-----

3.3. Passagiersgebouw : Vernieuwing daken van de luchthavengebouwen	15.0
--	------

3.4. Buitengewoon onderhoud terreinen en gebouwen	5.0
--	-----

4) <u>Verrekeningen</u>	12.0
-------------------------	------

TOTAAL	195.5
--------	-------

FYSISCH PROGRAMMA 1991
GEBOUWEN

Artikel 71.06. : Aankoop, bouwen, verbouwen en geschikt-
making van gronden, gebouwen en
aanhorigheden.

Lennik Gaasbeek	Dienst Groenplan Kasteel Aanpassingswerken ruwbouw	26
Lennik Gaasbeek Groenenberg	Dienst Groenplan Park (boerderij, boswachters- woning e.d.)	3
Pepingen	Dienst Groenplan Heikruis	1
Bredene Paelsteenveld	Dienst Groenplan	3 s
Oostende	Dienst Groenplan Domein Prins Karel	4
Koksijde	Dienst Groenplan Hoge Blekker	2
Ruislede	G.B. J. Aanpassen en beveiligen water- leiding Zuiveren waterverdeel instal 1. C.V. serres Opslagplaats giftige produkten Ramen werkhuizen Woning directeur Herinrichting keuken en stort- badzalen Herstellen plafonds atelier	14, 46
Mol	C.B.J. De Hutten Inrichten polyvalent atelier + magazijn Af zonder ingskwart icr - cel lcn + sanitair Optrekken muren koer sectie B Beschermen afvoerbuizen Riolering Verhogen omhc in ing	10, 24
Mol	C.B.J. De Markt Uitbreiden en voorbouw Home	3
Wevelgem	B.E.E. Gebouw	20
Borgerhout	Waterbouwkundig labo (wand + vernieuwen dak)	4
Totaal :		91, 2M

FYSISCH PROGRAMMA 1991.
GEBOUWEN

Artikel 01.01 : Huisvesting en inrichting Ministerie
Vlaamse Gemeenschap.

Bedrag : 15.0 miljoen

Dit bedrag wordt aangewend voor de uitbreiding van de
telefooninstallatie in de nieuwe faze van het VAC in de
Copernicuslaan te Antwerpen.
Deze uitbreiding wordt in gebruik genomen in november
1991.

BIJLAGE 2

UITVOERING INVESTERINGSPROGRAMMA 1989

(art. 73.22 - ex. Wegenfonds art. 533.01)

(in miljoen frank)

	Voorzien	Stand van zaken
<u>ANTWERPEN 1</u>		
1) R13 - Ring rond Turnhout	80 M	vastgelegd 97,2 M.
2) El9 - Vernieuwing van de bovenbouw van brug B51 in de Groeningenlei te Kontich	60 M	" 67,4 M
3) N133 - Pilootproject te Wuustwezel	58 M	" 58,1 M
4) N19 - Beplanting op hef vak Kasterlee-Turnhout	4 M	" 3,3 M
5) N177 - Kruispunt Wipplein te Boom	16,5 M	" 16,4 M
6) N19 - Vak Geel-Punt-Geel : fietspaden	39 M	" 38,6 M
7) N19 - Vak Geel ten Aart-Kasterlee : fietspaden	16 M	" 18,1 M
8) N115 - Kopstraat te Schoten : (1ste fase)	58 M	" 58,4 M
9) N116 - Beplanting langs de Boterlaarlan te Antwerpen	1,5 M	" 1,5 M
10) N16 - Afwerking van het vak Al2 Blaasveldstraat te Willebroek	20 M	in onderzoek
11) N.M.B.S. Mechelen - Honorering van aangegane verbintenis	2 M	in onderzoek
12) N141 - Vak Vorst-Klein Vorst : fietspaden	18 M	vastgelegd 22,2 M
13) N1 - Klein Bareel te Merksem : beplantingen	2 M	" 1,8 M
14) N212 - Vak Herselt-Blauberg : fietspaden	18 M	" 22,1 M
15) El9 - Geluidsscherm te Kontich	13 M	in onderzoek
16) R14 - Beplanting van de Ring te Geel	3,7 M	vastgelegd 1,9 M
17) N14 - Voetgangersoversteekplaats te Zoersel	1 M	" 1,0 M
18) N139 - Doortocht van Wampenberg te Arendonk	23 M	" 22,8 M
19) N123 - Vak Herentals-Lichtaart : fietspaden	61 M	in onderzoek
20) El9 - Afrit van autosnelweg naar industriepark Noord II te Mechelen	20 M	in onderzoek
21) N171 - Noordelijke ontsluiting van het industrieterrein te Niel	36 M	in onderzoek
22) Diversen waarvan :	100 M	vastgelegd 63,2 M
- N71 - Vak Mol-Lommel : fietspad aan Kanaal Mol		
- N15 - Leveren en plaatsen signalisatie	-----	
	650,7 M	

ANTWERPEN 2

1) Al2 - Sanering van de wilrijktunnel	38 M	vastgelegd 39,9 M
2) A13-E34 - Geluidsschermen te Wommelgem	19 M	" 19,6 M
3) R1 - Vijfde rijstrook te Borgerhout	30 M	" 25,6 M
4) Al2 - Sanering van de Bevrijdingstunnels (1ste fase)	94 M	in onderzoek
5) A13-E34 - Vervanging van de brug B4 te Wommelgem	14 M	vastgelegd 8,2 M
6) A13-Al4 - E34-E17 - Vernieuwing van de toplagen	30 M	" 16,0 M
7) Diversen	25 M	" 34,7 M

	250 M	

LIMBURG

	<u>Voorzien</u>	<u>Stand van zaken</u>
1) n73 - Vak Wijgmaal-Peer : fietspaden	29 M	vastgelegd 28,9 M
2) Al3 - Vak Beringen-Lummen : rijrichting Antwerpen-Luik	164 M	" 164,5 M
3) N742 - Doortocht van Stokkem-Maas te Dilsen	10 M	" 10,5 M
4) N746 - Vak Kerkhoven-Lommel : fietspaden te Lommel (2e deel)	26 M	" 24,2 M
5) N76h - Vak te Bocholt : fietspaden	3 M	" 3,3 M
6) N71 - Vak te Hamont : fietspaden	11 M	" 12,0 M
7) N174 - Herinrichting van kruispunt te Engsbergen-Tessenderlo	13 M	" 19,0 M
8) N71 - Kruispunten op de omlegging te Lommel	15 M	" 16,1 M
9) N747 - Vak Hechtel-Eksel : fietspaden (1e deel)	20 M	" 17,6 M
10) N721 - Vak tussen Grote en Kleine Ring te Bree	11 M	" 10,7 M
11) N722 - Doortocht van Sint-Lambrechts-Herk te Hasselt	25 M	" 25,2 M
12) N74 - Kruispunt op de omlegging te Zonhoven	30 M	" 38,3 M
13) N78 - Herinrichten van kruispunten te Dilsen	14 M	" 15,0 M
14) N722 - Doortocht te Sint-Truiden	25 M	" 17,1 M
15) R71 - Ring om Hasselt : parking t.h.v. Universiteitslaan	15 M	" 12,7 M
16) N730 - Tcegang tot de Ring te Bilzen	14 M	in onderzoek
17) N79 - Vak Borgloon-Tongeren : 1e deel te Borgloon	28 M	in onderzoek
18) E314 - Wegwerken van spoorvorming	24 M	vastgelegd 20,6 M
19) R73 - Bree : 4e fase van kleine ring	7 M	" 15,1 M
20) Al3 - Riemst : Herstellen 0102	4 M	in onderzoek
21) N79 - Riemst : Vak Herderen - Al3 (2e deel)	30 M	"
22) N2 - Vak Bilzen-Waltwilder : 1e deel te Bilzen	16 M	"
23) N77 - Vak Zutendaal-Lanaken : 2e deel te Zutendaal	35 M	"
24) N78 - Doortocht van Neerharen te Lanaken	36 M	vastgelegd 29,9 M
25) Vernieuwing van brugvoegen	5 M	" 4,4 M
26) Beplanting	30 M	" 35,6 M
27) Diversen waarvan :	190 M	" 261,0 M
- A2 - Heusden-Zolder : geluidsschermen berm	-----	
- N712 - Overpelt : Ringlaan	830 M	

VLAAMS BRABANT

	<u>Voorzien</u>	<u>Stand van zaken</u>
1) N261 - Verbinding R22 - A7 - N6 : aanleggen van fietspaden en verbodstroken van kruispunten (verlengde Stallestraat)	55 M	vastgelegd 55,0 M
2) Autosnelweg A2 : drainerende top laag te Assent	2 M	" 2,0 M
3) R.O. - Geluidswerende berm te Wemmel	1 M	" 1,0 M
4) N202 - Beplantingen te Grimbergen	0,5 M	in onderzoek
5) N9 - Asse : modernisering van de doortocht (pilotproject)	40 M	"
6) A3 - Vak Leuven-Sterrebeek : omvorming pechstrook tot vierde rijstrook	80 M	"
7) R.O. - Vilvoorde : vernieuwen van uitzetvoegen en rijwegverhardingen op de viaduct R7 (1e fase)	70 M	"
8) N3 - Tienen : Aandorenstraat	20 M	vastgelegd 11,0 M
9) R.O. Tunnel "4 armen" te Tervuren (1e fase) : brandwerende plafondbekleding en nieuwe buitenbekleding	35 M	inonderzoek
10) R.O. - Waterafvoer te Hoeilaart	1,5 M	"
11) N7 - Halle : dubbelrichtingsfietspad en parkeerstroken	32 M	"
12) N25 - Vak Geldenaaksebaan - Tiensesteenweg te Leuven : beplantingen	8 M	vastgelegd 7,0 M
13) N216 - Moderniseringswerkken te Begijnendijk (Betekom)	23 M	inonderzoek
14) District Leuven : autobushaltes langs ver- schillende hoofdwegen	28 M	vastgelegd 28,0 M
15) N2 - Modernisering van de doortocht in Sint-Joris-Winge	16 M	"
16) A2 - viaduct te Wilsele en N264 - Toegangsweg te Heverlee : vervanging van vangrails	16 M	"
17) R22 - Sint-Stevens-Woluwe : , vrijliggende fietspaden	8 M	"
18) N47 - Opwijk (1ste fase) : modernisering	40 M	"
19) N21 - Brussel-Kamperhout : fietspaden, bushaltes en riolering	73 M	vastgelegd 18,0 M
20) N2 - Wilsele en Kessel-Lo : geluidsschermen	20 M	in onderzoek
21) R25 - Vilvoorde : Woluweclaan	50 M	in onderzoek
22) Diversen	131 M	vastgelegd 119,0 M
	700 M	

WEST-VLAANDERENBRUGGE

	Voorzien	Stand van zaken
1) N327 - Wakken : nieuwe brug over de Mandel	14 M	vastgelegd 14 M
2) N34 - Blankenberge : pilootproject (1e fase)	14 M	vastgelegd 14 M
3) N37 - Ruiselede : leveren en plaatsen van bebakening op de omleiding	1 M	vastgelegd 1 M
4) N43 - Aalbeke (pilootproject)	40 M	in onderzoek
5) E40-A10 - Hoge betonnen schampkanten ter hoogte van bruggen nrs. 4, 5 en 7 te Brugge, Zedelgem en Costkamp	3 M	vastgelegd 4 M
6) N34 - Vak Brugge-Zeebrugge : modernisering van het wegvak Oude Zeesluis - Môle	29 M	" 28 M
7) A17 - Kortrijk : herstellen van afgeschoven taluds aan de bruggen B67 en B68	29 M	" 24 M
8) N34 - De Panne : doortocht	41 M	" 32 M
9) N356 - Ramskapelle (Nieuwpoort) : doortocht	21 M	" 21 M
10) N8 - Ieper (Elverdinge) : kruispunt met Boezingestraat	5 M	" 6 M
11) N331 - Vak Ieper - Kemmel : fietspaden (3e fase)	45 M	" 35 M
12) R31 - Oostende : kruispunt Elisabethlaan-Gistelsesteenweg	8 M	" 7 M
13) A17 - Roeselare : vernieuwen van de verharding en van de brugvoeg op 0 46	10,5 M	" 11 M
14) N308 - Poperinge : herinrichten van de Ieperstraat	15 M	in onderzoek
15) N368 - Beernem : fietspaden tot de grens met Oost-Vlaanderen	14 M	vastgelegd 13 M
16) N32 - Menen : herstellen van waterdichte rok en van verharding op de brug over Leie	2 M	" 10 M
17) A19 - Wevelgem : tunnel 02	25 M	" 18 M
18) N307 - Vernieuwen van het brugdek van de brug over de Noord-Ede te Zuilenkerke	12 M	" 5 M
19) N31 - Vak Tielt-Ruiselede : fietspaden (1e fase)	30 M	" 48 M
20) Kortrijk : fietspad op de oude tramzate Belleghem-Rolleghem	10 M	in onderzoek
21) A18 - Weurne : complex N8	150 M	vastgelegd 143 M
22) N36 - Anzegem : fietspaden	5 M	in onderzoek
23) N36 - Vak Ingooigem - Vichte : fietspaden	20 M	"
24) Diversen	156,5 M	vastgelegd 159 M
	700 M	

KORTRIJK

1) N50c - Noordlaan te Kuurne : parallelwegen	21 M	vastgelegd 21 M
2) A14 - Verkeerswisselaar Kortrijk-Zuid : brug 5	49 M	" 58 M
3) A14 - Verkeerswisselaar Kortrijk-Zuid : brug 6	59 M	" 67 M
4) R8 - Bruggen te Heule	150 M	" 88 M
5) Diversen	20 M	" 14 M
	299 M	

OOST-VLAANDERENGENT 1

	Voorzien	Stand van zaken
1) N49 - overlaging met staalvezelbeton van de zuiderrijbaan tussen R4 en de tunnel te Zelzate	10 M	vastgelegd 10 M
2) N28 en N45 Ninove-Aalst : Veiligheidsstootbanden in de middenberm	12 M	" 12 M
3) N49 - Geluidsschermen ter hoogte van de Heidelaan te Zelzate	42,5 M	" 42 M
4) N49 - Verkeerswisselaar met N403 te Stekene (Kemzeke)	85 M	in onderzoek
5) N49 - Verkeerswisselaar met N451 te Beveren-Waas (Vrasene)	90 M	in onderzoek
6) N49 - Overlaging en aanleg van veiligheidsstroken op de noorderrijbaan te Beveren-Waas en Vrasene	60 M	vastgelegd 61 M
7) N462 - Zottegem-Brakel : herbouwen van brug over spoorlijn 122 te Erwetegem	27 M	" 45 M
8) N462 - Zottegem-Brakel : normaliseringswerken in de Kloosterstraat en de Smissenhoek te Zottegem	49 M	in onderzoek
9) N449 - Fietspaden te Lochristi (Beervelde)	10 M	vastgelegd 11 M
10) N37 - Fietspaden te Aalter	26 M	" 25 M
11) N47 - Modernisering van de Leopoldlaan te Dendermonde	25 M	in onderzoek
12) R41 - Modernisering van de Boudewijnlaan te Aalst	35 M	vastgelegd 31 M
13) R40 - Rooigemlaan te Gent (pilotproject)	40 M	in onderzoek
14) N419 - Doortochten te Bazel (pilotproject)	40 M	"
15) A14 - Geluidsschermen te Sint-Niklaas t.h.v. de Puitvoetstraat	15 M	"
16) R41 - Viaduct te Aalst : vervangen van uitzettingsvoegen	6 M	"
17) R41 - Ring om Aalst : vervangen van leuning op de viaduct over de spoorweg en N41	7 M	vastgelegd 7 M
18) Beplantingen	12 M	" 5 M
19) Diversen , waarvan :	108,5 M	" 225 M
N 419 - doortocht te Kruibeke (pilotproject)	-----	
	200 M	

GENT 2

1) R4 - Brug over de Ringvaart te Vinderhoute - Mariakerke	65 M	in onderzoek
2) N424 - Afwerking van de tunnel t.h.v. Hoge Weg te Gent	30 M	vastgelegd 30 M
3) R4 - Beplantingen (Oostakker-Merelbeke)	6 M	" 7 M
4) E17 - Zwijnaarde : antislipverharding E17 - E40	6 M	" 6 M
5) E17 - Tielrode : geluidsschermen	40 M	in onderzoek
6) R4 - Geluidsscherm te Gent	15 M	"
7) Diversen	38 M	vastgelegd 20 M

	200 M	

Uitvoering fysisch programma 1989

(art. 73.24 - ex. Wegenfonds art. 533.08)

ANTWERPEN

	<u>Voorzien</u>	<u>Stand van zaken</u>
1) N13 - Kruispunt : Liersesteenweg Ring Herentals	7 M	vastgelegd 6,7 M
2) N227 - Mechelen : kruispunt Jubellaan Tervuursesteenweg - Geerdegemstraat	8 M	vastgelegd 8,0 M
3) R11 - Mortsel : fiets- en voetgangerstunnel t.h.v. Dosfellei	10 M	" 17,6 M
4) N1 - N11 - Antwerpen en Schoten : kruispunt "Kleine Bareel" en kruispunt "oprit E19"	10 M	" 19,7 M
5) N12 - N14 : Kruispunten te Oostmalle	10 M	in onderzoek
6) N118 - Arendonk : kruispunt Kloosterbaan-Bergen- Schuttersstraat met aanpassing van het fietspad en de rijweg	1 M	"
7) N139 - Arendonk : kruispunt "Onder d'Eike"	3 M	"
8) A12 - Antwerpen : Bermbeveiliging op de viaduct te Wilrijk	24 M	"
9) N1 - Mechelen : Kruispunt Europalaan-Postzegellaan-Brusselsesteenweg	10 M	vastgelegd 9,3 M
10) Diversen		vastgelegd 2,4 M
	83 M	

LIMBURG

1) N715 - Herinrichten van kruispunten te Houthalen	22 M	vastgelegd 22,5 M
2) N76 - N731 - Kruispunt te Bree-Bocholt	3 M	" 5,4 M
3) N72 - Herinrichting van kruispunt op de Ring te Beringen	25 M	vastgelegd 22,3 M
4) N75 - N744 - Genk : Kruispunt Wiemesmeerstraat	6 M	" 8,3 M
5) Diversen	8 M	" 11,4 M
	64 M	

VLAAMS BRABANT

	<u>Voorzien</u>	<u>Stand van zaken</u>
1) N2 - Vak Brussel-Ninove : aanpassen van verschillende kruispunten (1ste fase)	40 M	in onderzoek
2) R22 - Woluwelaan te Machelen : Kruispunt Woluwelaan-Kerklaan; Kruispunt Woluwelaan-Vilvoordelaan	3 M	in onderzoek
3) N2-R22 - Zaventem en Kraainem : kruispunt met de Woluwelaan en Oudstrijderslaan	15 M	"
4) R22 - Woluwelaan te Vilvoorde kruispunt met de Luchthavenlaan	3 M	"
5) N2 - Vak tussen de ring rond Leuven en de toegang tot de autosnelweg te Herent	20 M	"
6) N3 - Tienen (Hakendover) : kruispunt N3 - Putstraat	2 M	"
7) N2 - N223 - Tielts-Winge : Gouden kruispunt	3 M	"
8) Diversen waarvan :		
- N233 - Modernisering kruispunt N2 en fietspad St-Joris-Winge		
- N255 - Edingen-Ninove : Kruispunt met N272 Galmaarden		vastgelegd 31,0 M
	----- 86 M	

WEST-VLAANDERENVoorzienStand van zaken

1) N35 - Tielt (Aarsele) : kruispunt Sterrestraat te Tielt (Aarsele)	3,7 M	vastgelegd 3,6 M
2) N36 - Deerlijk : kruispunt "Belgiek"	22 M	in onderzoek
3) N8 - Kortrijk : kruispunt N8 (Meensestraat-Bruggestraat) met Overleiestraat	2 M	"
4) N8 - Veurne : aansluiting N39	15,4 M	vastgelegd 15 M
5) R33 - Poperinge : kruispunt met Ouderdomseweg	6,5 M	" 6,1 M
6) N375 - Kruispunten Voormezelestraat te Ieper en De Clyte te Heuvelland	22,4 M	" 24,5 M
7) N33 - Oostende-Torhout : kruispunt met N367 te Gistel	8,5 M	" 7,7 M

Diversen, waarvan :

- Aanbrengen ontsliplagen en verhogen stroefheid
- N38 Ieper - herinrichten kruispunt Pileausesteenweg

81,8 M

 80,5 M

OOST-VLAANDEREN

	Voorzien	Stand van zaken
1) N41 - kruispunt Duivenhoek te Temse	7,5 M	vastgelegd 9,4 M
2) N44-N37 - Rond Punt te Aalter en aansluiting Loveld	5 M	in onderzoek
3) N452 - Kruispunten met N60 te Eke en N437 te Nazareth	2 M	vastgelegd 1,8 M
4) N47 - Koning Boudewijnlaan te Lokeren : kruispunten met Lokerhoutstraat en met Molenstraat	5 M	" 4,9 M
5) N445-N467 - Kruispunt "De Klappel" te Overmere (Berlare)	6 M	" 7,8 M
6) Diverse kruispunten te Aalst en Ninove	12 M	in onderzoek
7) Bochtverbetering in de N453 te Wortegem-Petegem	5 M	"
8) Bochtverbetering te Deinze (Vinkt)	4 M	vastgelegd 2,6 M
9) N42 - Wetteren-Geraardsbergen : linksafstrook en fietspad te Wetteren	7 M	" 6,7 M
10) N9 - Massemen : kruispunt "'t Strop"	17 M	" 19,9 M
11) N9 - Aansluiting met N455 te Balgerhoeke (Eeklo) en met oude staatsbaan te Adegem	9 M	in onderzoek
Diversen		<u>14,8 M</u>
	<u>79,5 M</u>	67,8 M

BIJLAGE 3

WATERBOUWKUNDIG LABORATORIUM – BORGERHOUT
STUDIES IN OPDRACHT VAN DERDEN

Realisaties 1989.

Studie i.v.m. de bevaarbaarheid van de Zaire-stroom in opdracht van het A.B.O.S.	2.000.000 F
Studie i.v.m. de zijdelingse overlaten van de koeltorens Doel 3 en Doel 4 in opdracht van n.v. E.B.E.S.	90.000 F
Studie i.v.m. de Haven van Gwadar (Pakistan). Stabiliteitsstudie in opdracht van S.B.B.M.	20.000 F

Realisaties 1990

Studie i.v.m. de bevaarbaarheid van de Zaire-stroom in opdracht van het A.B.O.S.	3.750.000 F
Studie i.v.m. de zijdelingse overlaten van de koeltorens Doel 3 en Doel 4 in opdracht van de n.v. E.B.E.S.	30.000 F
Studie i.v.m. de koelinstallatie (afzuiging) in opdracht van de N.V. Agfa-Gevaert	500.000 F
Studie i.v.m. Venturi-metingen in opdracht van particulier	18.000 F
Studie Venturi-weerstandsmetingen in opdracht van de Technische Universiteit Eindhoven	81.754 F
Studie voor S.V. Brabo i.v.m. opleiding loodsen	(in uitvoering)

Ingediende ontwerpen 1990

Studie i.v.m. de bevaarbaarheid Rio Limpopo, Mozambique, (Ontwerp-rang)	10.000.000 F
--	--------------

Studie i.v.m. de scheepsmaneuvers en scheeps- beweging, Bayonne -L'adour, (Ontwerp-rang)	5.200.000 F
---	-------------

Raming 1991

Studie i.v.m. de bevaarbaarheid van de Zaire- stroom in opdracht van het A.B.O.S.	5.000.000 F
--	-------------

BIJLAGE 4

ZWARTE PUNTEN

PROVINCIE	ARRONDISSEMENT	WEG		KRUISPUNT MET		GEHEENTE		AANTAL ONGEV.
		NR	KM	RIJKSWEG	ANDERE WEG			
ANTWERPEN	ANTWERPEN	R1	3,1			Merksem		3
			3,3			Merksem		3
			3,5			Antwerpen		3
			7,3			Borgerhout		3
			8,4			Borgerhout		3
			9,1			Berchem		3
			9,5			Berchem		3
			11,5			Antwerpen		3
			13,5			Antwerpen		5
			13,8			Antwerpen		3
			14,0			Antwerpen		3
			14,4			Antwerpen		3
			15,3			Antwerpen		3
			403,6			Berchem	x	3
	A1		38,2			Brasschaat		3
			45,5			Brasschaat		3
			209C			Antwerpen		4
			408,2	N1		Rumst	x	5
			450H			Antwerpen		3
	A12		27,3			Aartselaar	x	4
			28,3			Aartselaar	x	5
			28,8			Aartselaar	x	4
			37,4			Antwerpen		3

PROVINCIE	ARRONDISSEMENT	WEG		KRUISPUNT MET		ANDERE WEG	GEMEENTE	AANTAL ONGEV.
		NR	KM	RIJKSWEG				
		A13	0,7				Deurne	7
			10,6				Ranst	3
		A14	417,5				Zwijndrecht	5
		A112	0,8				Antwerpen	3
		R11	0,2			x	Wijnegem	5
			1,1			x	Wommelgem	3
			1,4	A13			Wommelgem	6
			2,5	N116			Wommelgem	6
			2,6	N116			Wommelgem	3
			11,1	N177			Wilrijk	6
		N1	46,1			x	Merksem	3
			48,8	N11			Merksem	4
			65,4			x	Wuustwezel	4
		N10	4,8				Boechout	3
		N11	10,0	N111			Kapellen	4
		N12	6,0	N112-R11			Wijnegem	5
			7,1	N120			Wijnegem	11
			10,8				Schilde	3
			10,9				Schilde	5
			12,9				Schilde	4
			23,5			x	Malle	3
			27,4			x	Malle	3
			34,9	N132			Beerse	4

PROVINCIE	ARRONDISSEMENT	WEG		KRUISPUNT MET RIJLSWEG		ANDERE WEG	GEMEENTE	AANTAL ONGEV.
		NR	KM					
		N14	23,3			x	Zandhoven	4
			25,3			x	Zandhoven	4
			29,0				Zandhoven	4
			38,1			x	Malle	3
		N49	2,0			x	Zwijndrecht	3
		N114	5,5			x	Stabroek	3
		N116	4,0			x	Wommelgem	3
			5,8			x	Wommelgem	6
		N117	19,5		N133		Essen	3
		N120	3,4			x	Wijnegem	5
		N121	6,3			x	Schilde	3
		N122	7,7			x	Kalmthout	4
		N173	2,0		R11		Wilrijk	3
		N177	3,8		R11	x	Wilrijk	3
			7,2			x	Aartselaar	3
			10,8			x	Aartselaar	5
			25,7			x	Rumst	8
		A12	16,0			x	Puurs	3
			17,4			x	Puurs	6
		R6	3,2		N14		St. Katelijne-Waver	7
		R16	6,0		N10		Lier	3
		N13	10,9				Nijlen	3
		N14	3,8			x	St. Katelijne-Waver	3
	Mechelen							

PROVINCIE	ARRONDISSEMENT	WEG		KRUISPUNT MET		GEMEENTE		AANTAL ONGEV.
		NR	KM	RIJKSWEG	ANDERE WEG			
		N15	24,2		x	Heist op den Berg		3
		N16	12,0		x	Puurs		3
			12,3		x	Puurs		5
		N17	2,7		x	Puurs		3
		A13	42,6			Geel		3
	Turnhout	R13	5,6	N12		Turnhout		7
		N12	48,7	N118	x	Ravels		3
			53,8			Ravels		3
		N13	25,2		x	Olen		3
		N14	48,9	N131		Hoogstraten		3
			59,4		x	Hoogstraten		3
		N18	22,3		x	Balen		4
			22,4		x	Balen		3
		N19	1,0		x	Turnhout		3
			1,2		x	Turnhout		6
			1,5	N21		Turnhout		3
			1,8	N21		Turnhout		3
			2,1		x	Turnhout		4
			9,0		x	Kasterlee		3
			29,7		x	Westerlo		3
		N71	1,0		x	Geel		3
		N102	2,4	N126		Meerhout		3
		N118	19,5	N139	x	Arendonk		3

PROVINCIE	ARRONDISSEMENT	WEG		KM	KRUISPUNT MET		ANDERE WEG	GEMEENTE	AANTAL ONGEV.
		NR			RIJKSWEG				
		N118		20,5			x	Arendonk	3
		N124		2,8			x	Merksplas	3
		N132		2,5	A21		x	Lille	3
		N140		0,3				Turnhout	3
		N141		4,0	N174			Laakdal	4
		N152		1,4			x	Herentals	3
				1,5			x	Olen	4
				5,0			x	Westerlo	3
		N153		0,8			x	Herentals	3
				1,2			x	Herentals	4
		N174		4,1			x	Laakdal	4
				7,4			x	Laakdal	3

PROVINCIE	ARRONDISSEMENT	WEG		KROISPUNT MET		ANDERE WEG	GEMEENTE	AANTAL ONGEV.
		NR	KM	RIJKSWEG				
Brabant	Halle-Vilvoorde	RO	32,0				Machelen	3
			43,3				Wemmel	3
			44,2				Wemmel	5
			45,0				Wemmel	4
			46,6				Asse	4
			48,0				Asse	4
			48,2				Asse	3
			52,6				Dilbeek	3
		A3	3,0				Zaventem	3
		A7	2,0				St. Pieters-Leeuw	4
			2,1				St. Pieters-Leeuw	3
			5,9				Beersel	3
		A10	205 F				Dilbeek	4
			4203				Ternat	3
		A12	12,4				Londerzeel	3
			204 J				Grimbergen	4
			204 M				Grimbergen	3
		RO	17,3				Hoeilaart	4
			18,1	x		x	Hoeilaart	5
			18,3				Hoeilaart	3
			19,8			x	Overijse	5
		N6	7,1			x	St. Pieters-Leeuw	3
			14,7	N28			Halle	3
		N8	10,1			x	Dilbeek	3

PROVINCIE	ARRONDISSEMENT	WEG		KRUISPUNT MET		GEMEENTE	AANTAL ONGEV.
		NR	KM	RIJKSWEG	ANDERE WEG		
		N9	5,0		x	Asse	3
			6,2			Asse	3
			8,9		x	Asse	4
			13,3	N285		Asse	3
		N21	9,8	N221		Steenokkerzeel	3
			12,9	N227		Steenokkerzeel	5
			14,5		x	Kamphenhout	4
			16,8		x	Kamphenhout	3
			18,0		x	Kamphenhout	3
			21,4		x	Kamphenhout	6
		N28	15,9	N203		Halle	3
		N47	3,9	N411	x	Opwijk	3
		N207	3,5		x	Liedekerke	7
		N211	0,3	A1		Machelen	4
			0,7	A1		Machelen	3
		N227	13,0			Steenokkerzeel	3
			18,2		x	Zaventem	3
		N267	0,3		x	Zemst	3
			3,8	A1		Vilvoorde	3
			4,0	A1		Zemst	5
		N277	9,4			Meise	3
			10,0		x	Meise	4

VINCIE	ARRONDISSEMENT	WEG		KROISPUNT MET		ANDERE WEG	GEMEENTE	AANTAL ONGEV.	
		NR	KM		RIJKSWEG				
Brussel		A3	2,0				St. Lambrechts Woluwe	3	
			318 D				Schaarbeek	3	
			418 H				Schaarbeek	3	
		A7	0,1				Vorst	3	
			0,2				Vorst	4	
		RO	20,0				Watermaal-Bosvoorde	6	
			21,2				Oudergem	3	
Leuven		A2	218 G				Leuven	3	
		RO	22,0	N4			Tervuren	7	
			22,1	N4			Tervuren	6	
			22,2				Tervuren	4	
			23,9	N3			Tervuren	3	
		N2	13,2			x	Kortenbergh	3	
			22,6	A2			Leuven	3	
			34,6			x	Tielt-Winge	3	
		N3	25,9	R23			Leuven	3	
			35,7	N234			Boutersem	3	
			44,5			x	Tienen	3	
		N4	4,5				Tervuren	3	
			4,8				Tervuren	8	
			5,0				Tervuren	6	
		N10	34,1			x	Aarschot	3	
			42,8				Scherpenheuvel-Zichem	3	

PROVINCIE	ARRONDISSEMENT	WEG		KRUISPUNT MET		GEMEENTE		AANTAL ONGEV.
		NR	KM	RIJKEWEG	ANDERE WEG			
		N21	22,0		x	Haacht		4
			22,2		x	Boortmeerbeek		3
			26,3		x	Haacht		3
		N26	3,6		x	Herent		4
			13,7		x	Boortmeerbeek		3
		N80	30,3		x	Landen		4
		N223	2,3	A2		Aarschot		5
		N258	0,9		x	Scherpenheuvel-Zichem		3

PROVINCIE	ARRONDISSEMENT	WEG		KRUISPUNT MET		ANDERE WEG	GEMEENTE	AANTAL ONGEV.		
		NR	KM	RIJKSWEG						
West-Vlaanderen	Brugge	R34	0,1			x	Torhout	4		
			1,8			x	Torhout	4		
			2,1		N33				Torhout	3
			2,9			x			Torhout	4
		N31	1,0			x			Brugge	3
			10,4						Brugge	3
			10,5		N371				Brugge	5
			19,0		N34				Brugge	4
		N33	21,1			x			Torhout	3
			21,9						Torhout	4
			23,4			x			Torhout	3
						x			Brugge	3
		N34	1,2			x			Brugge	5
			1,5			x			Brugge	3
			0,8			x			Torhout	3
			8,3			x			Brugge	5
		N50	8,4						Brugge	3
			9,0						Brugge	3
			100,0		N50	x			Oostkamp	3
			101,6						Oostkamp	3
		N337	102,8			x			Brugge	3
			8,1			x			Beernem	3
			9,4			x			Beernem	3
			11,8			x			Beernem	3

PROVINCIE	ARRONDISSEMENT	WEG		KRUISPUNT MET		GEMEENTE	AANTAL ONGEV.
		NR	KM	RIJKSWEG	ANDERE WEG		
		N367	4,4		x	Jabbeke	5
			5,2		x	Jabbeke	3
			5,3		x	Jabbeke	4
			11,8		x	Jabbeke	3
		N368	22,4	N32	x	Zedelgem	3
	Diksmuide	N35	34,1		x	Kortemark	8
			37,0		x	Kortemark	5
			38,2		x	Kortemark	4
		N363	5,0		x	Koekelare	3
	Ieper	N8	109,0			Zonnebeke	3
		N33	4,0			Poperinge	3
		N38	2,9		x	Ieper	3
			8,7		x	Ieper	5
	Kortrijk	R8	210,4			Kortrijk	3
		N8	69,3		x	Avelgem	3
		N43	28,3	N357	x	Waregem	3
			29,5		x	Waregem	3
			39,6	R8-N8		Harelbeke	5
		N50	55,8		x	Kortrijk	3
			60,5		x	Kortrijk	3
			62,5	N395		Kortrijk	3

PROVINCIE	ARRONDISSEMENT	WEG		KRUISPUNT MET		GEMEENTE	AANTAL ONGEV.
		NR	KM	RIJKSWEG	ANDERE WEG		
			65,4			Kuurne	4
		N382	10,4		x	Waregem	5
		N395	1,2		x	Kuurne	3
			3,3		x	Kortrijk	3
	Oostende	N9	108,0	N377	x	De Haan	5
		N358	15,5		x	Oudenburg	3
	Roeselare	R32	1,7		x	Roeselare	3
		N35	24,5			Lichtervelde	3
		N36	14,3		x	Roeselare	7
			16,0		x	Roeselare	5
			17,2	A17		Roeselare	3
			17,5	A17		Roeselare	5
			19,8		x	Izegem	3
		N50	71,3	N357		Ingelmunster	5
		N370	22,8		x	Lichtervelde	4
			24,0		x	Lichtervelde	3
	Tielt	N35	61,2	N459		Tielt	3
		N37	4,7		x	Ruiselede	3
			12,5	N327	x	Tielt	3
			22,4		x	Ardoosie	3
			24,6		x	Ardoosie	3

PROVINCIE	ARRONDISSEMENT	WEG		KRISPUNT MET		ANDERE WEG	GEMEENTE	AANTAL ONGEV.
		NR	KM	RIJKEWEG				
		N50	74,3			x	Meulebeke	3
		N327	13,8	N305		x	Oostrozebeke	3
		N357	21,5			x	Wielsbeke	3
			21,8			x	Wielsbeke	3
		N8	147,0			x	Veurne	3
		N34	1,4	N355			Nieuwpoort	3
		N39	1,2	N355			Koksijde	3
	veurne							

PROVINCIE	ARRONDISSEMENT	WEG		KRUISPUNT MET		COMPLEETTE	AANTAL AANTAL ONGEV.
		NR	KM	RIJKSWEG	ANDERE WEG		
Oost-Vlaanderen	Aalst	A10	16,6			Aalst	3
		R41	4,5		x	Aalst	3
		N8	20,7		x	Ninove	4
			21,2		x	Ninove	3
			24,1	N405		Ninove	3
			26,6			Ninove	3
			26,8	N45		Ninove	3
			31,3		x	Herzele	3
		N9	28,2		x	Aalst	3
			30,8	N442-N46		Erpe-Mere	3
		N28	36,0		x	Ninove	3
			37,7		x	Ninove	4
		N42	10,6	N46	x	Zottegem	5
		N45	4,8		x	Haaltert	5
			14,6		x	Ninove	3
Dendermonde		N405	3,8		x	Denderleeuw	4
			5,5		x	Denderleeuw	3
			10,8	N28-N45		Ninove	3
			11,5		x	Ninove	3
		N442	2,2		x	Lede	3
		A14	412,9	N47		Zelee	3
		N17	16,0	N41		Dendermonde	4
			17,2		x	Dendermonde	8
			17,4	N47		Dendermonde	5

PROVINCIE	ARRONDISSEMENT	WEG		KRUISPUNT MET		GEMEENTTE	AANTAL ONGEV.
		NR	KM	RIJKSWEG	ANDERE WEG		
		N41	20,3		x	Hamme	5
			22,1		x	Hamme	5
		N47	12,1		x	Dendermonde	4
			12,4		x	Dendermonde	3
			14,2	N416-N406		Dendermonde	4
			14,3			Dendermonde	3
			15,0			Dendermonde	3
			15,1	N406	x	Dendermonde	5
			20,9		x	Zele	4
		N406	0,2		x	Dendermonde	5
		N406	2,4	N416		Dendermonde	3
			4,7		x	Dendermonde	4
		N445	22,9		x	Zele	4
		N446	3,4		x	Waasmunster	4
			5,3		x	Hamme	3
			7,8		x	Hamme	3
		N467	2,2		x	Berlare	4
			5,4			Laarne	3
			6,5	N445		Berlare	3
		N470	0,1	N41	x	Dendermonde	7
		R4	1,3			Zelzate	3
			1,4	N49		Zelzate	3
			2,0	N449	x	Zelzate	4
			58,1	N49		Zelzate	6
	Eeklo						

PROVINCIE	ARRONDISSEMENT	WEG		KRUISPUNT MET RIJSWEG		ANDERE WEG	GEMEENTE	AANTAL OMGEV.
		NR	KM					
		N9	68,7			x	Eeklo	5
			69,2			x	Eeklo	3
			69,3			x	Eeklo	3
			69,5	N434-N499			Eeklo	3
			70,1			x	Eeklo	3
			70,2			x	Eeklo	3
			70,4			x	Eeklo	4
			72,2	R43			Eeklo	3
			78,1	N44		x	Maldegem	4
			79,8	N498			Maldegem	5
		N44	0,0	N44			Maldegem	3
			10,0			x	Maldegem	3
		N49	43,0	N448		x	Assenede	4
			45,0	N458			Assenede	4
			48,5			x	Assenede	3
			52,5	N456			Kaprijke	3
			67,9	N498			Maldegem	3
		N498	1,7				Maldegem	3
		A10	55,7				Nevele	3
			67,3				Aalter	3
			229,9				Gent	6
	Gent	A14	44,9				De Pinte	3
		R4	47,7			x	Evergem	3
			53,1			x	Evergem	3

PROVINCIE	ARRONDISSEMENT	WEG		KRUISPUNT MET RIJKSWEG		ANDERE WEG	GEMEENTE	AANTAL ONGEV.
		NR	KM					
N9			46,0			x	Melle	4
			47,0			x	Melle	5
			47,8			x	Melle	3
			49,2		N447		Melle	5
			59,0			x	Lovendegem	3
			59,5			x	Lovendegem	4
			63,5			x	Waarschoot	4
			65,1			x	Waarschoot	3
	N35		67,3		N409		Deinze	4
			70,6		N494-N409	x	Deinze	4
N43			70,9			x	Deinze	4
			78,7		N60		Deinze	3
			8,9			x	St. Martens-Latem	3
			9,2				St. Martens-Latem	3
			9,8			x	St. Martens-Latem	3
			16,7		N35		Deinze	3
			18,1			x	Deinze	3
			23,0		N459	x	Zulte	3
			25,5			x	Zulte	4
			26,7				Zulte	3
N44			1,2			x	Aalter	4
			3,6		N499		Aalter	4
			7,3		N461-N337		Knesselare	3
			8,1			x	Knesselare	3

PROVINCIE	ARRONDISSEMENT	WEG		KRUISPUNT MET		GEMEENTE	AANTAL ONGEV.
		NR	KM	RIJKSWEG	ANDERE WEG		
N44			9,4		x	Knesselare	3
N49			29,9		x	Moerbeke	4
			34,1		x	Wachtebeke	3
N60			7,1		x	De Pinte	5
			8,6		x	Nazareth	4
			9,4		x	Nazareth	3
N60			11,1	N437-N452		Nazareth	5
			14,2	N439		Gavere	4
N70			7,6		x	Lochristi	3
			9,1		x	Lochristi	4
			10,9	N449		Lochristi	3
N409			0,4		x	Deinze	3
			10,1		x	Aalter	4
N437			6,7		x	Nevele	3
N444			2,5			Merelbeke	5
			6,1		x	Merelbeke	3
N445			2,4		x	Destelbergen	3
			2,6			Destelbergen	3
			4,2	N447		Destelbergen	3
			4,8		x	Destelbergen	4
N447			1,4		x	Destelbergen	3
N449			3,0		x	Wachtebeke	3
N452			3,4		x	Nazareth	3
N456			0,1		x	Evergem	3

PROVINCIE	ARRONDISSEMENT	WEG		KRUISPUNT MET RIJKSWEG		ANDERE WEG	GEMEENTE	AANTAL ONGEV.
		NR	KM					
		N459	13,1	N43		x	Deinze	3
		N494	0,3			x	Deinze	3
	Oudenaarde	N60	16,8	N435			Zingem	4
			20,2			x	Oudenaarde	3
			23,4				Oudenaarde	3
			26,0	N8			Oudenaarde	3
			27,1	N457			Oudenaarde	3
		N415	11,4			x	Zwalm	3
	Sint Niklaas	N16	23,9	N419			Tense	4
			26,2			x	Temse	6
		N49	11,6	N451		x	Beveren	3
			20,7	N403		x	Stekene	9
		N403	6,2			x	Stekene	5
		N419	0,2	N16		x	Temse	3

PROVINCIE	ARRONDISSEMENT	WEG		KRUISPUNT MET		GENEERTE	AANTAL ONGEV.
		NR	KM	RIJKSWEG	ANDERE WEG		
Limburg	Hasselt	A2	217C			Lummen	3
		A13	61,1			Lummen	3
		N2	1,0		x	Herk-de-Stad	3
			53,2		x	Halen	4
			74,4			Diepenbeek	3
			76,6		x	Diepenbeek	3
		N18	32,2		x	Leopoldsburg	3
		N72	2,9	N72		Beringen	4
			7,3	N729	x	Heusden-Zolder	3
			13,9		x	Beringen	3
			15,2		x	Beringen	5
			16,5		x	Beringen	5
		N73	39,0		x	Leopoldsburg	3
			39,2		x	Leopoldsburg	3
			39,5	N746	x	Leopoldsburg	8
			40,2		x	Leopoldsburg	3
			40,4		x	Leopoldsburg	3
		N74	0,6	R71-N71		Hasselt	3
			4,7	N72		Zonhoven	3
			6,0		x	Zonhoven	4
			6,9		x	Zonhoven	4
			8,2		x	Zonhoven	3
		N75	6,0		x	Genk	3
			6,1			Genk	3

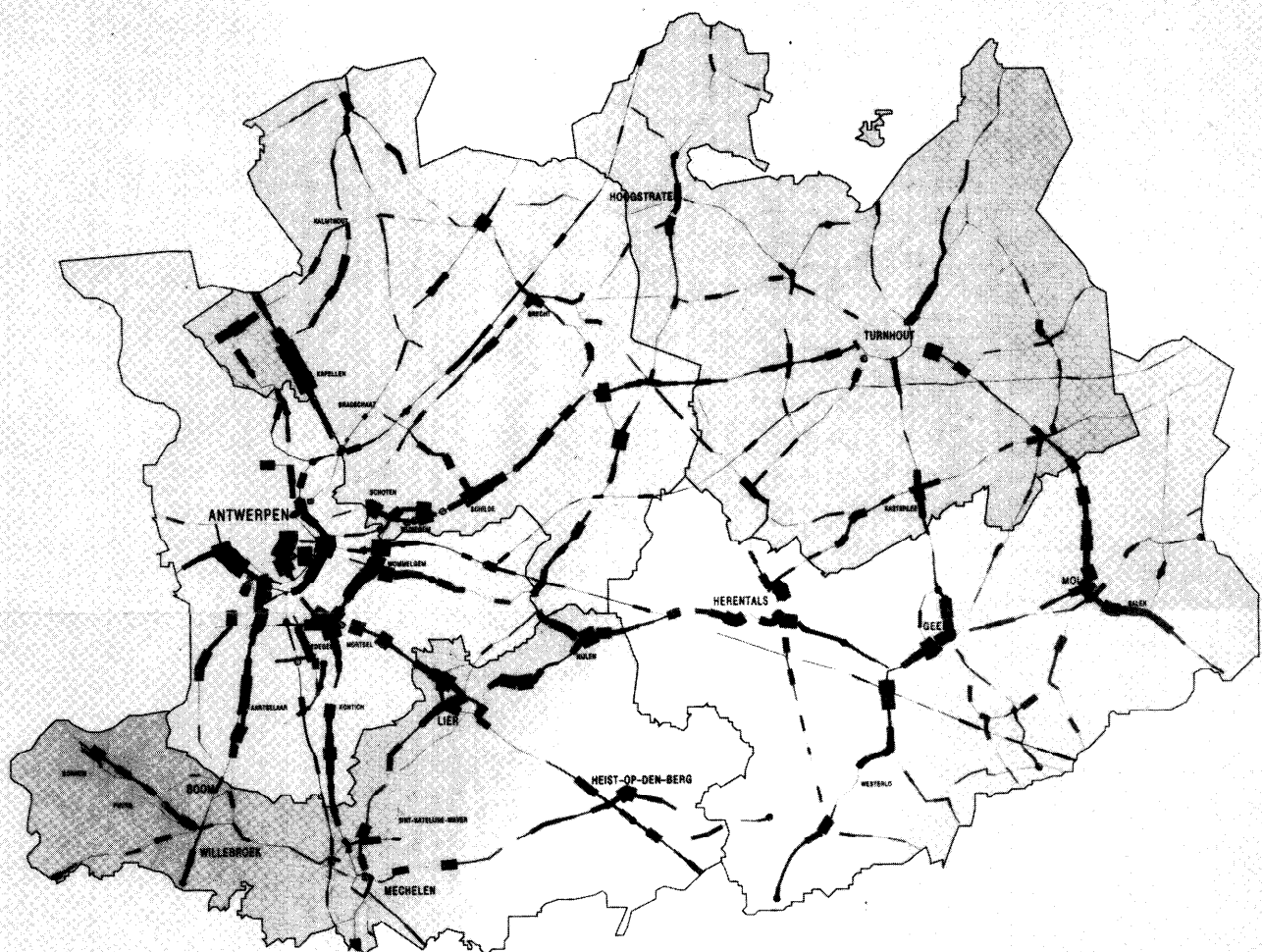
PROVINCIE	ARRONDISSEMENT	WEG		KRUISPUNT MET		ANDERE WEG	GEMEENTE	AANTAL ONGEV.
		NR	KM	RIJKSWEG				
		N75	7,0			x	Genk	3
			9,0				Genk	3
			9,4				Genk	3
			20,4	N763-N760-N723			As	4
		N76	11,8	A13			Diepenbeek	4
			15,9			x	Diepenbeek	3
			20,3			x	Genk	5
			27,2			x	Genk	3
			29,5			x	Opglabbeek	3
		N80	1,3	R71			Hasselt	4
		N141	13,0			x	Ham	3
			14,8			x	Ham	3
			15,4			x	Ham	4
		N174	13,6			x	Tessenderlo	3
		N702	12,6			x	Genk	3
			13,1				Genk	3
			14,4	N750			Genk	4
		N719	1,2			x	Heusden-Zolder	5
			1,3			x	Heusden-Zolder	6
			2,5			x	Heusden-Zolder	3
			2,9			x	Heusden-Zolder	3
			5,1			x	Heusden-Zolder	3
		N723	5,5			x	As	4
		N725	16,9	N187		x	Tessenderlo	4

VERKEERSONVEILIGHEID

Ongevallen met lichamelijk letsel op de genummerde wegen

VERKEERSONVEILIGHEID IN DE PROVINCIE ANTWERPEN

Ongevallen met lichamelijk letsel op genummerde wegen



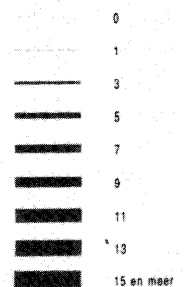
0 10 km

SCHAAL : 1 / 200.000

toestand : 1986

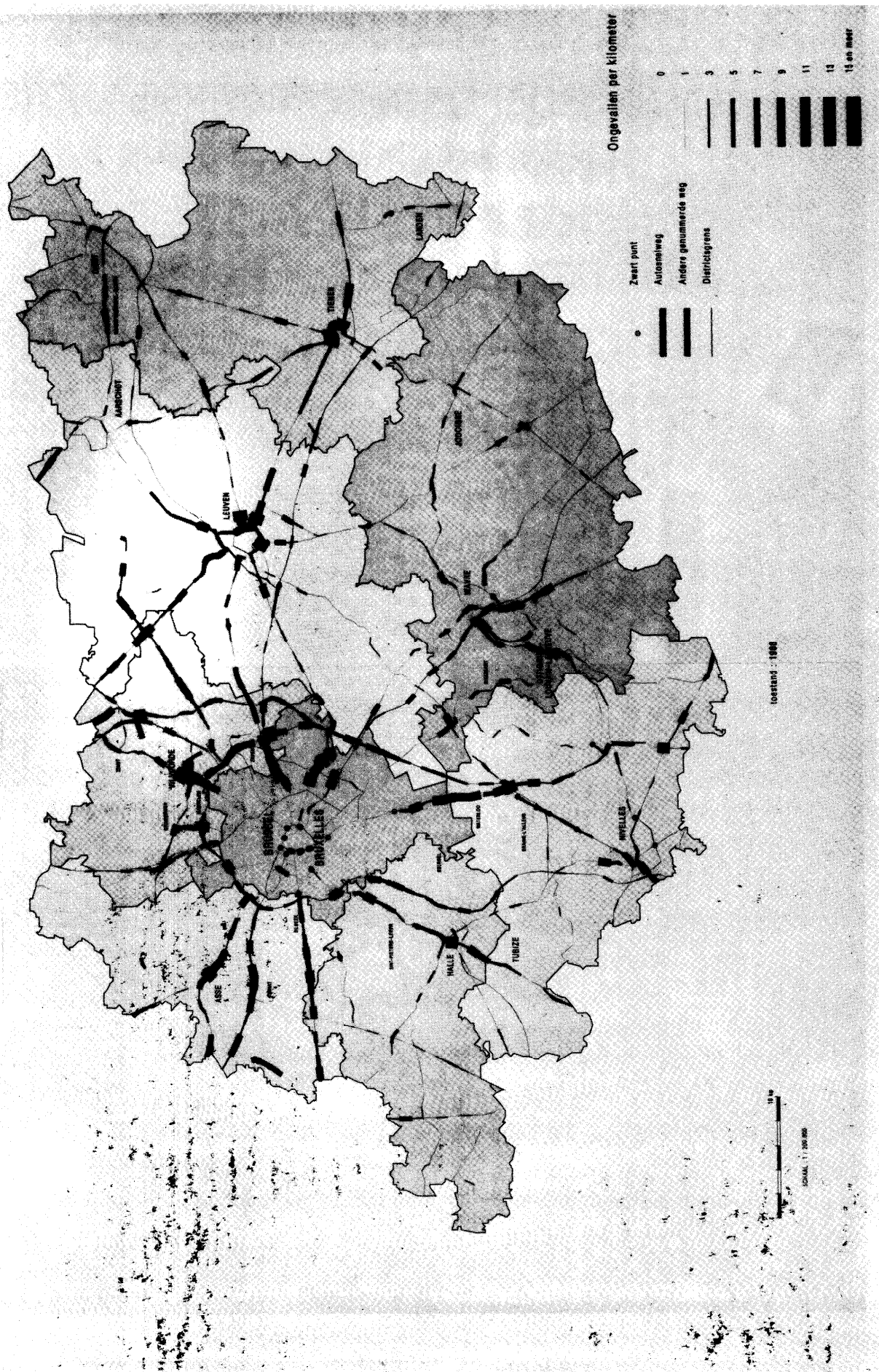
- o Zwart punt
- Autosnelweg
- Andere genummerde weg
- Districtsgrens

Ongevallen per kilometer



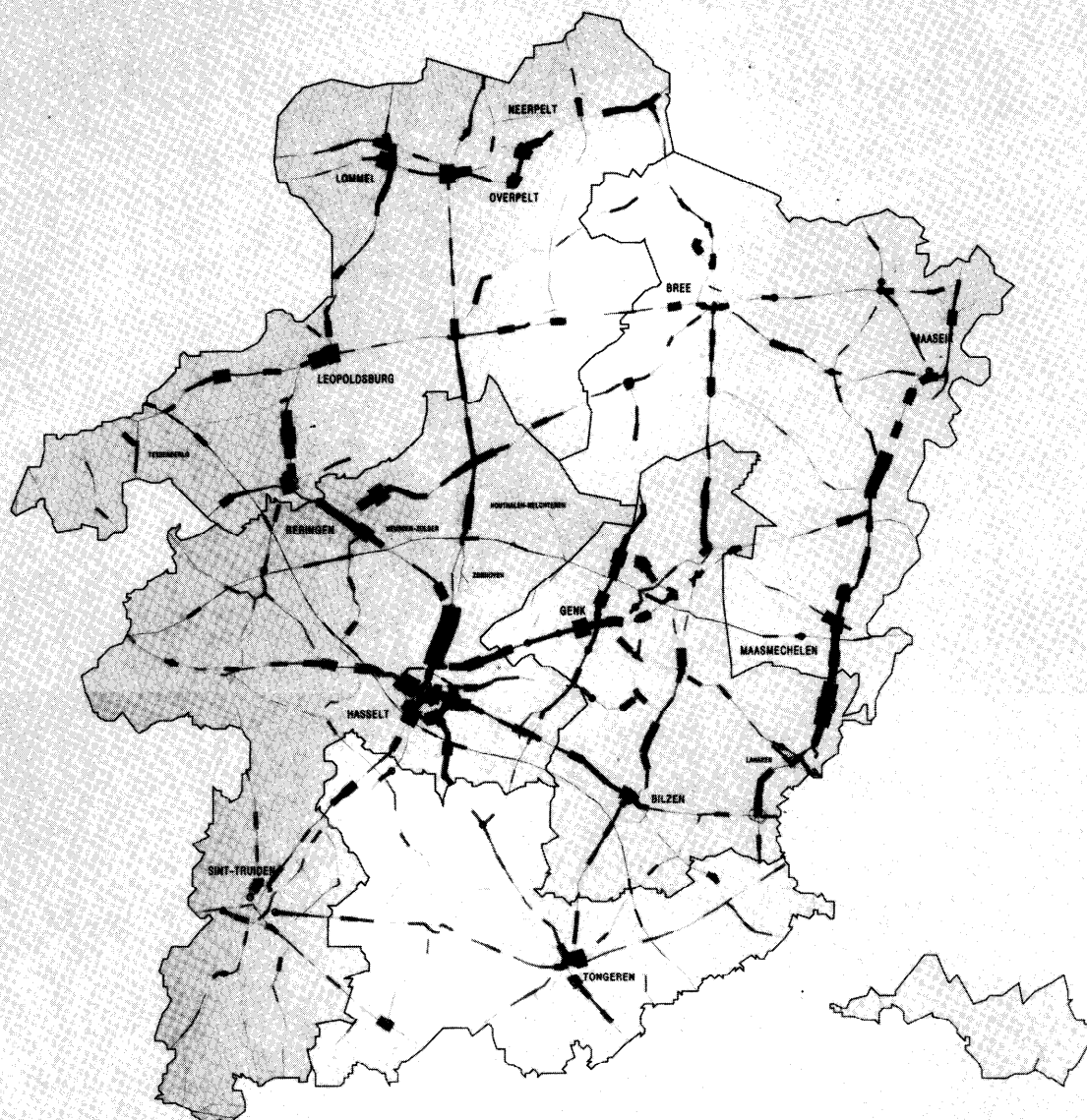
VERKEERSONVEILIGHEID IN DE PROVINCIE BRABANT

Ongevallen met lichamelijk letsel op genummerde wegen



VERKEERSONVEILIGHEID IN DE PROVINCIE LIMBURG

Ongevallen met lichamelijk letsel op genummerde wegen



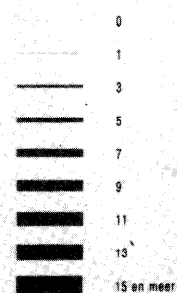
0 10 km

SCHAAL : 1 : 200.000

toestand : 1988

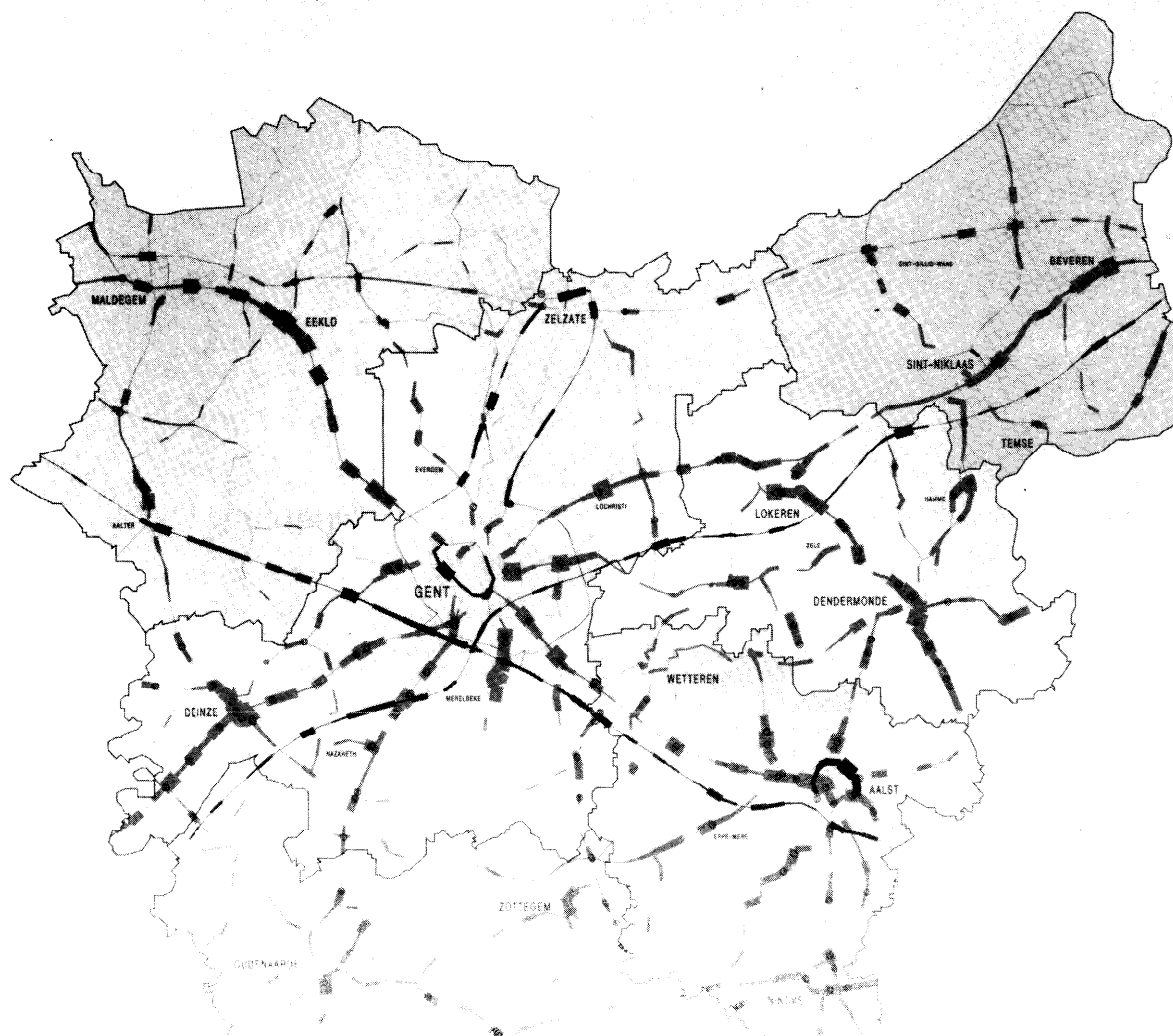
- ⊙ Zwart punt
- Autosnelweg
- Andere genummerde weg
- == Districtsgrens

Ongevallen per kilometer



VERKEERSONVEILIGHEID IN DE PROVINCIE OOST-VLAANDEREN

Ongevallen met lichamelijk letsel op genummerde wegen



1:000 000 1:250 000 1:500 000

1:100 000

1:250 000

1:500 000

1:1 000 000

1:2 500 000

1:5 000 000

1:10 000 000

1:20 000 000

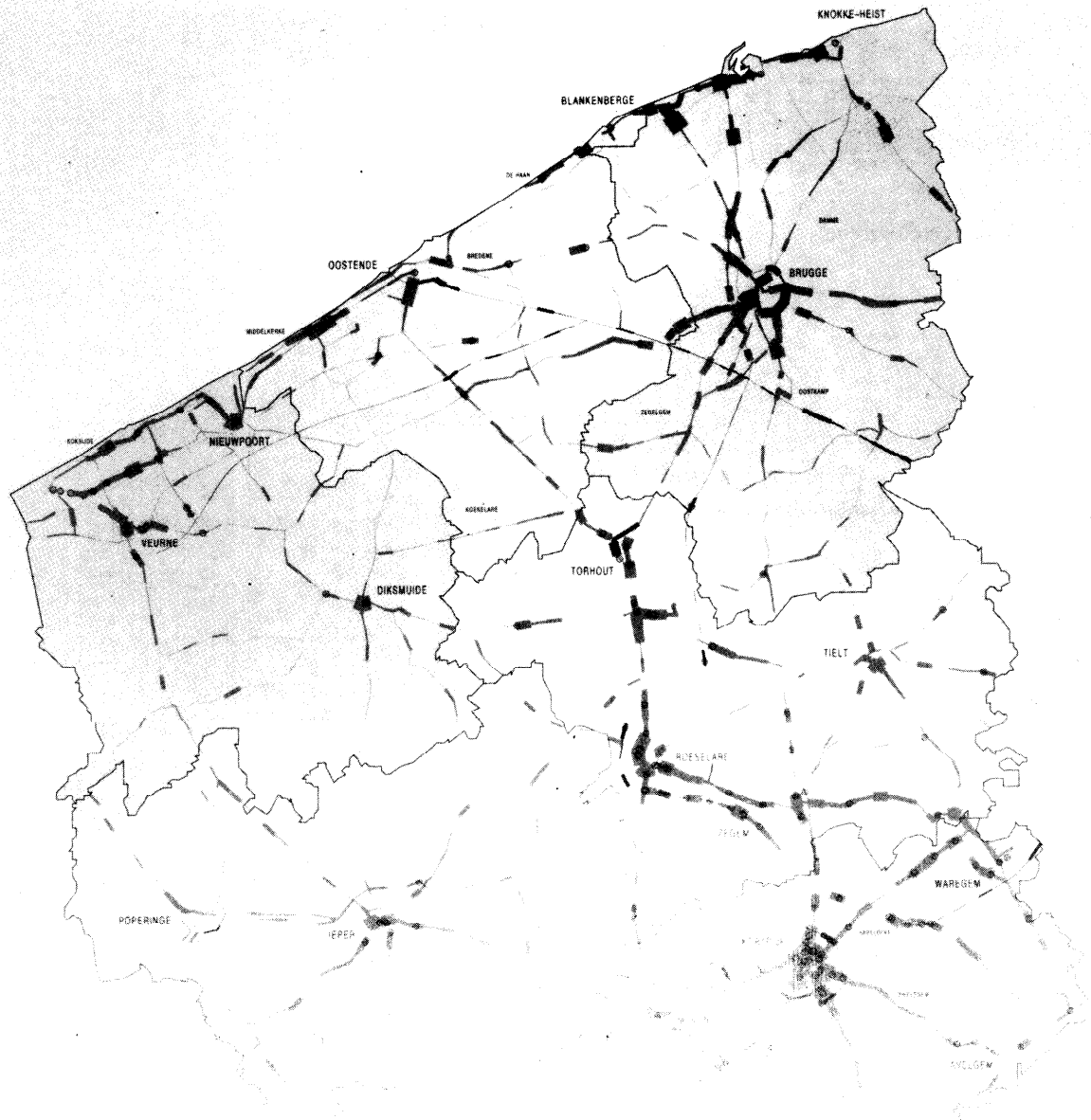
1:40 000 000

1:80 000 000

1:160 000 000

VERKEERSONVEILIGHEID IN DE PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

Ongevallen met lichamelijk letsel op genummerde wegen



1 : 1 ongeval met lichamelijk letsel

2 : 2 tot 4 ongevallen

3 : 5 tot 9 ongevallen

4 : 10 tot 14 ongevallen

5 : 15 en meer ongevallen

BIJLAGE 6

ADMINISTRATIEVE CENTRA – VLAAMSE GEMEENSCHAP
OVERZICHT VAN DE BETROKKEN ONDERNEMINGENAntwerpen VAC
Copernicuslaan

- Eigenaar : — NV Copernicus
Elisabethlaan 62
2600 Berchem
- Aannemer : — Interbuild NV
Heistraat 129
2610 Wilrijk
- Architectenbureau : — de heer J. Fuyen, Architect
Meir 30
2000 Antwerpen
- de heer Leenaerts, Architect
Meir 28-30
2000 Antwerpen
- Architectenbureau Posson & Donck
Oude Waag 6
2000 Antwerpen
- Studiebureau stabiliteit : — Studiebureel BTC
Zurenborgstraat 6
2008 Antwerpen
- Studiebureau technieken : — Studiebureel TKB
Arthur Goemaerelei 32
2018 Antwerpen
- Coördinatiebureau : — IPESNV
Deinzesteeweg 108
9810 Drongen
- Controlebureau : — SEC0
Aarlenstraat 53
1040 Brussel

Dit gebouw wordt sleutel op de deur afgeleverd, en eist geen bijkomende inrichtingswerken.

Brussel VAC
Boudewijnlaan

- Eigenaar : — NV Noordbuilding
Jacqmainlaan
1000 Brussel
- Aannemer : — VADI tijdelijke vereniging Maatschappelijke zetel
Nijverheidsstraat 15
2350 Vosselaar
- De tijdelijke vereniging bestaat uit :
- NV Vanhout uit Vosselaar
 - NV ABEB uit Antwerpen
 - NV Interbuild uit Wilrijk
- Architectenbureau : — Architectengroep :
Van der Elst - Jaspers - Bontinck, Fuyen, Polak en Stapels
- Studiebureau's concept : Language of Forms
- ingenieurs : BTC Antwerpen
ITH Brussel
TKB Antwerpen
VFD Brussel
- tuinaanleg : Wirtz uit Schoten
- akoestiek : CI uit Brussel

De Vlaamse Gemeenschap huurt deze gebouwen in „naakte” **toestand** en moet zelf de nodige inrichtingswerken uitvoeren.

- Ontwerpers : — Van der Elst - De Jaegere - Sijsmans
Architecten
Frankrijklei 70
2000 Antwerpen
- Technieken : — Atenco
Leuvensesteenweg 315
1932 Zaventem
- Akoestiek : — Venac
Belgicalaan 30
1210 Brussel
- Binnenhuisinrichting : — Simonis
Livornostraat 18
1050 Brussel
- Projectbeheer : — NV Noordbuilding
Jacqmainlaan
1000 Brussel
- Afbouwwerken : — NV Jansen
Peerderbaan 63
3578 Meeuwen-Gruitrode
- Binnenwanden : — Vadi tijdelijke vereniging
Nijverheidsstraat 15
2350 Vosselaar
- Keukeninrichting : — Stierlen - Maquet
Steenweg op Bergen 706
1600 Sint-Pieters-Leeuw
- Sanitair : — Szapinszky
Coolhemstraat 27
2870 Puurs

Deze werken zijn nog niet volledig uitgevoerd, zodat nog aannemers zullen worden aangeduid (na aanbesteding).

Brussel VAC
Markiesstraat

- Eigenaar : AG-Groep
E. Jacqmainlaan 53
1000 Brussel
- Aannemer : — De Tijdelijke Vereniging
Antwerpse Bouwwerken Verbeeck
CFV
Delens
- Architectenbureau : — Errauw & Douglas uit Antwerpen
- Gebouwenbeheerder : — STARNV
Vooruitgangsstraat 80
1210 Brussel
- Concept : — LOF
Fr. Rooseveltlaan 145
9000 Gent

De Vlaamse Gemeenschap huurt deze gebouwen in „naakte” toestand en heeft zelf de nodige inrichtingswerken uitvoeren.

Ontwerpers :	— Groep Planning St. Jacobsstraat 68 8000 Brugge
Technieken :	— Vincke & Leye Dopheidstraat 6 8200 Brugge — Coppé-Courtoi Louizalaan 25 1 1050 Brussel
Binnenwanden : Receptiehoeken	— NV Potteau-Labo Zuidstraat 24-37 87 10 Kortrijk-Heule
Totaalinrichting : niveau 0/+ 1	— Tijdelijke Vereniging Reynders-Wyckaert Torenplein 6 bus 18 3500 Hasselt
Keukentjes :	— Mevo PVBA Junolaan 1 2120 Schoten
Rolarchief — verhoogde vloer	— NV Electrolux Constructor Gentse Steenweg 1432 1080 Brussel
Brandremmende plafonds	Schrijnwerkerij Gebr. A & V De troyer Boriastraat 65 9470 Denderleeuw
Computervloer :	— Dynabat Bosstraat 39 1050 Brussel
Netwerk :	— Wang Europe NV Zweefvliegtuigstraat 10 1130 Brussel
Klimaatregeling :	Firma Fabricom Monteneerostraat 138-144 1060 Brussel

BIJLAGE 7

STORMSCHADE

1. Antecedenten

Met het bijblad op de begroting 1990 werd onder de nieuwe sectie 95 artikel 01.01 gecreëerd, waarop 400 mln F als vastleggingskrediet en 300 mln F als ordonnanceringskrediet werd voorzien met als verantwoording : "provisioneel krediet voor uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijke herstellingen veroorzaakt door de stormen die hebben plaatsgevonden op 25 en 26 januari 1990, 3 februari 1990 en 1 maart 1990 en de overstromingen op het grondgebied van de gemeenten Antwerpen, Boom, Kruibeke en Temse op 26, 27 en 28 februari 1990".

Dit krediet dient voor tenminste 90 % gereserveerd te worden voor de sector Openbare Werken.

Ordonnancerende Gemeenschapsminister is de Voorzitter van de Vlaamse Executieve, tevens Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting.

De Executieve heeft tevens beslist dat de Voorzitter criteria zou opstellen voor werken, die op bedoelde basisallocatie aangerekend zouden kunnen worden.

2. Keuze van de projecten.

Aan de hand van de criteria vermeld in punt 1 beantwoorden de volgende projecten het best aan de criteria. :

A. Gemeenschapsminister J. Sauwens (de keuze van de projecten is mee gebaseerd op het advies van de Inspectie van Financiën).

Al. ZEESCHELDE

Zeescheldebekken - Vak Schoonaarde tot Brug Temse.
Herstellen schade aan dijken veroorzaakt door de stormtijden
27.02. tot 01.03.1990.

4.965.922 fr.

Zeeschelde L.O. Stormschade 27.02 en 28.02.1990.
Herstellingen aan rivierdijken in de polders van Bazel en
Rupelmonde.

39.276.595 fr.

Zeeschelde R.O. Stormschade 27.02 en 28.02.1990. Nood-
herstellingswerken doorheen de vestiging Boel te Hoboken
(geen eigendom van Boel).

25.138.712 fr.

Zeeschelde R.O. Stormschade 27.02 en 28.02.1990.
Herstellingswerken op diverse plaatsen op het vak Temse-
Nederlandse grens.

42.868.050 fr.

Zeeschelde L.O. Stormschade 27.02 en 28.02.1990.
Herstellingswerken aan de rivierdijk van Kruibeke, opwaarts
van de Scheldelei. 3.665.259 fr.

Zeeschelde. Stormschade 26.02 t/m 02.03.1990. vak
Schoonaarde-Gentbrugge. Uitvoeren van dringende
herstellingen. 3.800.457 fr.

Durme. Stormschade 26.02 t/m 02.03.1990. Uitvoeren van
dringende herstellingen aan de oevers L.O. en R.O. te
Hamme, Waasmunster, Zele en Temse. 4.667.540 fr.

Dijle en Zenne. Stormschade 27.02 t/m 01.03.1990. Uitvoeren
van dringende herstellingen aan de waterkeringen. 13.906.094 fr.

Grote en Kleine Nete, Beneden Nete en Netekanaal.
Stormschade 27.02 t/m 01.03.1990. Uitvoeren van noodwerken. 5.986.923 fr.

Beneden Dijle R.O. Herstellen van uitschuringen en
versteving van het riviervtalud t.h.v. de vijver van
Walem. 9.137.537 fr.

Totaal : 153.413.089 fr.

A2. Kustverdediaina

oostkust. Onderhoud Havens en Kust Zeebrugge. Staat 26
(Kust). Stormperiode. Herstel strandhoofden. Opruimen zand. 9.681.033 fr.

Onderhoud Havens en Kust Nieuwpoort. Staat 28 (Havens).
Stormperiode 15.02.1990 - 02.03.1990. Herstel schade aan
haven van Nieuwpoort. 6.877.686 fr.

Onderhoud Havens en Kust Nieuwpoort. Staat 26 (Kust).
Stormperiode 25.01.1990 - 03.02.1990. Herstellen
strandhoofden. Opruimen zand. 12.907.582 fr.

Onderhoud Havens en Kust Blankenberge. Staat 15 (Havens).
Stormperiode 25.01.1990 - 15.02.1990. Herstel remwerken.
Herstel oosterstaketsel. 3.163.129 fr.

Onderhoud Havens en Kust Blankenberge. Staat 16 (Kust).
Stormperiode 25.01.1990 - 15.02.1990. Strandhoofden tussen
Bredene en Blankenberge. 20.442.573 fr.

oostkust. Onderhoud Haven en Kust Zeebrugge. Staat 28
(Kust). Stormperiode 16.02.1990 - 02.03.1990. Herstellen
strandhoofden nrs. 29, 30 en 31. 35.413.601 fr.

Midden- en Westkust. Onderhoud Havens en Kust Oostende.
Staat 21 (Kust). Stormperiode 16.01.1990 - 02.03.1990.
Beveiligingswerken en herstellingswerken. 22.496.178 fr.

Midden- en Westkust. Onderhoud Havens en Kust Nieuwpoort.
Staat 29 (Haven). Stormperiode 11.02.1990 - 28.02.1990.
Herstellen stormschade aan de Haven van Nieuwpoort en
aanhorigheden.

14.615.629 fr.

Midden- en Westkust. Onderhoud Havens en Kust Blankenberge.
Staat 17 (Havens). Stormperiode 26.02.1990 - 02.03.1990.
Herstellen stormschade aan de kust tussen Bredene en
Blankenberge.

4.357.836 fr.

Midden- en Westkust. Onderhoud havens en Kust Blankenberge.
Staat 18 (Kust). Stormperiode 26.02.1990 - 02.03.1990.
Herstellen stormschade tussen Bredene en Blankenberge.

35.653.780 fr.

Midden- en Westkust. Onderhoud Domeinduinen
Middelkerke/Koksijside. Staat 10 (Kust). Stormperiode
26.2.1990 - 01.03.1990. Herstellen stormschade aangericht
in de zeeduinen te De Panne, Nieuwpoort, Westende en
Middelkerke.

3.646.147 fr.

Totaal : 169.255.174 fr.

A3. ELECTROMECHANISCHE INSTALLATIES WEGEN EN WATERWEGEN**A3.1. DEE GENT – WEGEN**

1.1.1. Inwendig verlichte signalisatie afgewaaide en afgebroken signalisatieborden, testpanelen en galpalen.

5.098.375 fr.

1.1.2. Driekleurige signalisatie afgewaaide schermen en boogpalen seinlantaarns.

3.085.000 fr.

1.1.3. Wegverlichting afgebroken verlichtingstoestellen afgewaaide plexi's en toebehoren.

10.600.000 fr.

Totaal : DEE Gent : 18.783.375 fr.

A3.2. DEE ANTWERPEN – WEGEN

2.1.1. Palen van wegverlichting signalisatie en verkeerslichten.

3.351.888 fr.

2.1.2. Verlichtingstoestellen, verlichte borden en toebehoren.

16.300.000 fr.

Totaal : DEE : Antwerpen 19.651.888 fr.

Totaal : DEE : 38.435.263 fr.

STORMSCHADE : TWEEDE SCHIJF

1. Antecedenten

Op 31 juli 1990 besliste de Vlaamse Executieve met eenparigheid het vastleggingskrediet ad 400 miljoen F dat werd ingeschreven op het bijblad bij de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor 1990 onder sectie 95, artikel 01.01, onmiddellijk vrij te geven voor de sector Openbare Werken, tot een bedrag van 360 miljoen F.

Op dit vrijgegeven krediet zouden bij voorrang worden aangerekend de uitgaven voor de werken vermeld onder punt 4.1. van de voorgelegde nota nummer 783, geraamd op een totaal van 379.886.901 F, en in het bijzonder de reeds uitgevoerde en in uitvoering zijnde werken.

De aanwending van het overblijvend vastleggingskrediet van 40 miljoen F zou het voorwerp uitmaken van een onderzoek door te voeren door een werkgroep ad hoc.

2. Advies van de werkgroep (bijlage)

De werkgroep ging uit van de **eliminatie-** en **prioriteitencriteria** waarop de beslissing van de Vlaamse Executieve van 31 juli 1990 steunde. Een wijziging van deze criteria werd niet opportuun geacht.

Op grond van de aanvaarde criteria, en na onderzoek van de voorgelegde schadegevallen, adviseerde de werkgroep het overblijvend vastleggingskrediet te verdelen als volgt :

- 2.1. een bedrag van 1.103.526 F aan de sector Openbare Werken en Verkeer, te voegen bij het bedrag van 360 miljoen F dat door de Vlaamse Executieve op 31 juli 1990 werd aangewezen, voor de in de nota VE/90/31.07/DOC. 783 vermelde schadegevallen.
- 2.2. een bedrag van 9.677.099 F aan de sector Cultuur, voor de betaling van herstellingswerken aan Bloso-centra.
- 2.3. een bedrag van 29,2 miljoen F aan de sector Openbare werken en Verkeer, waarbinnen de bevoegde Gemeenschapsminister een lijst van schadegevallen zou voorleggen aan de Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, om de bestemming van dit bedrag aan het akkoord van de Vlaamse Executieve voor te leggen.

3. De Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer stelt voor het krediet van **29,2** miljoen F als volgt aan te wenden :

3.1. Onderhoud Havens en Kust, Staat 22 (Kust). Beveiligingswerken en dringende herstellingen	21.415.980 F
3.2. Rupel L.O. te Ruisbroek. Versterking van de bestaande dijk t.h.v. het bedrijf GRACE	5.398.814 F
3.3. Kanaal Brugge-Oostende	1.431.242 F
3.4. Dak districtsgedebouw Oudenaarde	861.890 F
TOTAAL	<u>29.107.926 F</u>

4. Opmerking

Er dient te worden op gewezen dat verwijlresten en navorderingen, die **eisbaar** kunnen worden, in de voorgelegde verdeling van het vastleggingskrediet niet zijn begrepen.

5. Voorstel van beslissing

De Vlaamse Executieve beslist het overblijvend **vastleggingskrediet** ten bedrage van 40 miljoen, voorkomend onder sectie 95, artikel 01.01, van het bijblad bij de begroting van de Vlaamse Executieve voor 1990, vrij te geven voor **9,7** miljoen F aan de sector Cultuur, voor werken aan Bloso-centra, en voor **30,3** miljoen F aan de sector Openbare werken, voor de werken vermeld onder de punten 2.1 en 3. van de onderhavige nota.