

VLAAMSE RAAD

ZITTING 1989-1990

31 MEI 1990

ONTWERP VAN DECREET

**houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting
van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990**

VERSLAG

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

Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer J. De Seranno.

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

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

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

de heren H. Candries, P. Van Grembergen.

Plaatsvervangers :

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

de heren M. Bartholomeeussen, W. Beckers, M. Gesquiere, R.
Van Steenkiste ;

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

mevrouw F. Brepoels, de heer E. Van Vaerenbergh.

Zie :

9-II-B (1989-1990)

- Nr. 1 : Ontwerp van decreet
- Nrs. 2 en 3 : Amendementen
- Nr. 4-A : Verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden en Openbaar Ambt
- Nr. 4-B : Verslag namens de Commissie voor Buitenlandse en Externe Aangelegenheden
- Nr. 4-C : Verslag namens de Commissie voor Cultuur
- Nr. 4-D : Verslag namens de Commissie voor Economie, Energie en Tewerkstelling
- Nr. 4-E : Verslag namens de Commissie voor Huisvesting
- Nr. 4-F : Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud
- Nr. 4-G : Verslag namens de Commissie voor Onderwijs en Vorming

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken en Vervoer heeft in haar vergadering van 10 mei jongstleden hoger vermeld ontwerp van decreet behandeld.

1. INLEIDENDE TOELICHTING DOOR DE GEMEENSCHAPSMINISTER VAN OPENBARE WERKEN EN VERKEER BIJ HET ONTWERP VAN DECREET HOUDENDE AANPASSING VAN DE BEGROTING 1990 — OPENBARE WERKEN EN VERKEER

De Gemeenschapsminister geeft de hierna volgende korte toelichting.

Het aanpassingsblad 1990 bevat, voor wat de Secties 81 tot en met 86 betreft :

— bijkredieten voor vorige jaren ten belope van 65,1 miljoen frank ;

— een verhoging met 3386,1 miljoen frank van de vastlegingskredieten ;

— een stijging van de ordonnanceringskredieten met 2.821,3 miljoen frank ; en tenslotte

— een vermindering van de niet-gesplitste kredieten voor een bedrag van 2.625,4 miljoen frank.

Verdeeld per sectie geven deze aanpassingen volgend beeld :

(in miljoenen frank)

Sectie	Begrotingsjaar 1990			Vorige jaren
	NGK	VK	OK	
81	+ 12,3	—	—	11,9
82	— 24,6	— 185,3	— 80,3	23,7
83	—	+ 300,0	+ 90,0	12,1
84	— 3.061,6	+ 3.406,4	+ 2.946,6	17,4
85	+ 493,6	— 135,0	— 135,0	—
86	— 45,1	—	—	—
Totalen	— 2.625,4	+ 3.386,1	+ 2.821,3	65,1

Per sectie geeft dit volgend beeld :

1. Sectie 81 — Waterwegen en Binnenvaart

Benevens de bijkredieten vorige jaren (11,9 miljoen frank) die worden aangevraagd voor het betalen van lattijdig ingediende facturen voor het onderhoud van de waterwegen, wordt ook een verhoging gevraagd van de subsidie aan de Dienst voor Scheepvaart. Die subsidie zou van 226,4 miljoen frank worden opgetrokken tot 238,7 miljoen frank. (+ 12,3 miljoen frank)

2. Sectie 82 — Havens, Loodswezen en Zeescheepvaart

Het gros van de bijkredieten vorige jaren is bestemd voor het gewoon onderhoud van de havens. Verder bleken ook kredieten vorige jaren noodzakelijk voor een aantal werkings- en uitrustingskosten.

Inzonderheid op grond van realisaties van 1989, blijken verminderingen, als compensatie, realiseerbaar op volgende basisallocaties :

- 12.40.81 — Werkingskosten en loodsdiensien — 25 miljoen frank
- 84.01.82 — Aankoop van machines — 5,9 miljoen frank
- 84.20.82 — Bebakening maritieme toegangswegen — 29,0 miljoen frank

In sectie 82 zou ten slotte een nieuw krediet worden ingeschreven van 6,3 miljoen frank voor studies en onderzoekingen in de sectoren Havens, Loodswezen en Zeescheepvaart. Dit nieuwe krediet wordt gecompenseerd op basisallocaties 73.04, waar nog een bijkomende compensatie van 150 miljoen frank in vastleggingen diende te worden gerealiseerd voor elders doorgevoerde verhogingen.

3. Sectie 83 — Zee- en rivierwaterkering en -beheersing

Voor het gewoon onderhoud worden bijkredieten vorige jaren gevraagd voor een bedrag van 12,1 miljoen frank. Met het oog op een versnelde uitvoering van het Sigmaplan zou basisallocatie 01.07.83 worden verhoogd met 300 miljoen aan vastleggingskredieten en 90 miljoen aan ordonnanceringskredieten. Een aangepast programma 1990 met betrekking tot het Sigmaplan is als bijlage toegevoegd.

4. Sectie 84 — Wegen

In de Sectie — Wegen valt vooreerst de omzetting op van de niet-gesplitste kredieten voor onderhoud in gesplitste kredieten. De reden hiervoor is dat voor een belangrijk deel van de onderhoudskontrakten betalingen dienden te gebeuren na 31.12 van het jaar volgend op de eigenlijke verbintenis, wat bij niet-gesplitste kredieten aanleiding gaf tot annulaties. Ten einde de nog niet betaalde verbintenis op de artikels 536.01 en 536.02 van het Wegenfonds opnieuw te kunnen vastleggen, werd het vastleggingskrediet vooreerst verhoogd met respectievelijk 514,5 miljoen frank (14.08.84) en 50,3 miljoen frank (14.09.84). Op basisallocatie 14.08.84 werd vervolgens een vermindering van 70,0 miljoen doorgevoerd als compensatie voor andere verhogingen. Een en ander resulteert in een verhoging van het vastleggingskrediet van basisallocatie 14.08.84 met 444,5 miljoen frank.

Het krediet voor de aanleg van Wegen werd — als compensatie voor elders doorgevoerde verhogingen — verminderd. (VK — 150 miljoen frank, OK — 45 miljoen frank). Deze vermindering van 150 miljoen frank is als volgt verdeeld over de verschillende provincies.

Artikel 73.22

Overzicht fysische programma's 1989-1990

Provincies	Voorstel	Definitief	
West-Vlaanderen	790	760	
Kortrijk	240	240	
Oost-Vlaanderen	715	742	
Gent 2	275	218	
Vlaams Brabant	893	863	
Limburg	810	780	
Antwerpen 1	710	680	
Antwerpen 2	430	430	
	4.863	4.713	— 150 miljoen frank

Artikel 73.24

Kruispunten

Provincies	Verschil	1990 voorzien	Definitief
West-Vlaanderen	+ 17	84	64
Oost-Vlaanderen	+ 4,3	76	72
Limburg	+ 18,7	64	45,3
Vlaams-Brabant	– 37,8	86	123,8
Antwerpen	– 2,7	83	85,7
Totaal		393	393

Het bijkrediet vorige jaren met betrekking tot de basissal-locatie 74.01.81 moet het mogelijk maken, bepaalde in annu-latie gevallen vastleggingen, opnieuw vast te leggen.

5. Sectie 85 — Gemeenschappelijk Vervoer

De toelagen aan de maatschappijen voor stedelijk vervoer en aan de NMVB worden met 493,6 miljoen frank verhoogd.

Na goedkeuring van dit bijkrediet zouden de subsidies als volgt worden vastgesteld :

NMVB : $4096,4 + 373,0 = 5.469,4$ miljoen frank

MIVA : $1.181,3 + 20,0 = 1.201,3$ miljoen frank

MIVG : $495,0 + 100,6 = 595,6$ miljoen frank

De verminderingen op de allocatie 81.28.85 (60 miljoen minder voor radioapparatuur en 75 miljoen frank voor ont-waardingsapparatuur, totaal 135 miljoen frank) worden door-gevoerd als gedeeltelijke compensatie voor de verhoging van de toelagen aan de maatschappijen. Te noteren valt ook een kwijtschelding van 49,5 miljoen frank voor de accijnzen op dieselbrandstof.

6. Sectie 86 — Regionale luchthavens en vliegvelden

Uit de vooruitzichten van ontvangsten en uitgaven van de regionale luchthavens en het vliegveld blijkt dat — in acht genomen de tussenkomst die door de nationale overheid werd verleend in uitvoering van het samenwerkingsakkoord — een vermindering kan worden doorgevoerd op basisalloca-tie 22.02.86, ten belope van 45,1 miljoen frank.

Ten slotte wijst de Gemeenschapsminister er op dat 90 % (360 miljoen) van het provisioneel krediet ingeschreven on-der basisallocatie 01.01.95 gereserveerd wordt voor de Sector Openbare Werken. Dit krediet is vooreerst bestemd voor het herstel van de schade veroorzaakt door de stormen die hebben plaatsgevonden op 25 en 26 januari 1990 en 3 februari en 1 maart 1990. Verder zal dit krediet worden aangewend voor het herstel van de schade ingevolge de overstromingen op het grondgebied van de gemeenten Antwerpen, Boom, Kruibeke en Temse op 26, 27 en 28 februari 1990.

BIJLAGE

Sectie — Artikel 01.07

Aangepast programma Sigmaplan

Zeeschelde	
— R.O. Dendermonde St. Onolfs. 3e fase	64
— L.O. Versterking rivierdijk Bazel-Kruiabeke-Rupelmonde. Fase 1	100
— L.O. Rupelmonde. Afwerking	50
— R.O. Bornem. Dijkversterkingen van het veer van Driegoten tot de Molen	25
— L.O. Dijkwerken t.h.v. dorpskom van Doel. 1e fase. Afwaarts de haven.	100
— L.O. Waterkering t.h.v. dorpskom Rupelmonde	150
Durme	
— L.O. Dijkwerken tussen „Ons Streven” en Oude Hammebrug	15
— L.O. Lokeren. Dijkversterking tussen Oude Brug en Statiën- brug	15
Rupel	
— R.O. Boom. Waterkering Vennekens	70
Dijle	
— Verbeteren waterafvoer t.h.v. de Hansbrug	5
Diversen (Onteigeningen, verrekeningen St. Annastrand, Wetteren, Steen- dorp, Herzieningen, e.d.)	156,5
	750,5

2. BESPREKING

A. Algemene bespreking

Een lid heeft een algemene opmerking : vele aannemers klagen over de zeer laattijdige betaling van hun facturen. Het lid neemt aan dat dit komt door de gevolgen van de staatshervorming en daarmee gepaard gaande herschikking en reorganisatie van de diensten. Het lid vraagt of hieraan spoedig iets zal gedaan worden. De Gemeenschapsminister beaamt de diagnose van het lid. De jaren '89 en '90 zijn moeilijke overgangsjaren. De splitsing van het departement heeft een aantal moeilijkheden en ook misverstanden veroorzaakt die onder meer laattijdige afhandeling van de dossiers tot gevolg hadden. Er bestond ook een tijdlang enige onzekerheid over de vraag welke dossiers ten laste zouden worden van respectievelijk het gewestelijke en het nationale niveau. Die problemen zijn thans in grote mate opgeruimd en het valt te verwachten dat zodoende de achterstand zal worden ingehaald.

In de sector Wegen zal tevens veel achterstand kunnen worden ingehaald door de omzetting van niet-gesplitste kredieten in gesplitste kredieten, zoals in de inleiding werd uiteengezet. Een ander lid vraagt of rekening is gehouden met de opmerkingen van het Rekenhof, vermeld bij artikel 26. De Gemeenschapsminister bevestigt dat het hier alleen om werken aan het eigen patrimonium gaat, en dat er dus geen toelagen worden verstrekt. Zulks is dus conform met de opmerkingen van het Rekenhof. Op de vraag van een lid of de Gemeenschap geen aanspraak kan doen op de wet van 12 juli 1976 betreffende het herstel van schade veroorzaakt door natuurrampen, wordt geantwoord dat deze wet voornamelijk voorziet in vergoeding van particulieren.

B. Artikelsgewijze bespreking

Vervolgens behandelt de Commissie de aanpassingen per sectie.

— Sectie 81 — Waterwegen en binnenvaart

Een lid is tevreden met de gedane inspanningen van de Gemeenschapsminister voor de pleziervaart. Dat schijnt althans in West-Vlaanderen een succes te zijn geweest. Het lid hoopt dat op dezelfde weg wordt voortgegaan.

Verder vraagt hij hoe het gesteld is met de plannen om de buitengewone stijging van het vervoer langs de weg op te vangen via een verhoogde inspanning voor de binnenvaart. Een lid sluit daarbij aan en vindt het contradictorisch te stellen dat men de binnenvaart wil stimuleren en dat men anderzijds slopingspremies verstrekt voor de binnenvaart. Het lijkt er eerder op, aldus het lid, dat deze binnenvaart een langzame dood sterft, ondanks de gedane intentieverklaringen van de Gemeenschapsminister.

De Gemeenschapsminister meent dat met een verwachte aangroei van 40 % van het wegvervoer, het onrealistisch is alle heil te verwachten van een stimulering van de binnenvaart.

Deze sector bevindt zich inderdaad op een cruciaal punt. Er zullen ter zake belangrijke beslissingen moeten worden genomen, die inpasbaar dienen te zijn in de algemene beleidslijn, zoals die tot uiting zal komen in het Verkeers- en Vervoerplan Vlaanderen. Voor de uitvoering van het beleid met betrekking tot de binnenvaart kunnen, volgens de Gemeenschapsminister een drietal instrumenten worden aangewend. Een eerste instrument is het wegwerken van de knelpunten op het waterwegennet.

Er zijn vooreerst de aanpassingen op het Albertkanaal, hoofdzakelijk betreffende de verbreding van bruggen.

Verder is er de bespoediging van de voltooiing van de sluis van **Hingene-Wintam**. Aan een investeringsritme van 400 à 450 miljoen frank per jaar zouden de werken aan deze sluis voltooid moeten zijn in 1993.

Verder zijn er de plannen om de knelpunten in het **Kortrijkse (Leie) weg** te werken en een vlottere verbinding met Duinkerke te realiseren.

Een tweede instrument is de verbetering van de dienstverlening. Ter zake kan worden gedacht aan een herschikking van het personeel : door een op een bescheiden schaal door te voeren overplaatsing van sluiswachterspersoneel kan men een vlottere en meer efficiënte bediening doorvoeren zowel voor de beroeps- als voor de pleziervaart.

Een derde essentieel beleidselement zijn een pakket maatregelen om binnen de EG-richtlijn deel te nemen aan de sloopregeling. Hiervoor is een fonds van circa 77 miljoen frank per jaar voorzien, dat wordt aangewend voor de afbetalingen van interesten van de financiering van de sloop. Voor sociale uitkeringen aan de binnenvaart-werknemers die als volgt van de sloopregeling werkloos werden en tenslotte voor de promotie van de binnenvaart, met name het zoeken van een nieuw klienteel.

Alleszins is het de bedoeling van de Gemeenschapsminister een eigen moderne binnenvaart te behouden. Een lid vraagt of er vanuit de Executieve stimuli worden gegeven voor de bouw van nieuwe schepen. De Gemeenschapsminister antwoordt hierop bevestigend en verwijst in dat verband naar het programma 61 dat voorziet in middelen voor het „Fonds bestemd voor het in stand houden en het uitbreiden van de

koopvaardij- en de vissersvloot”, waarvoor **Gemeenschapsminister N. De Batselier** bevoegd is.

Een lid heeft ondanks de uiteenzetting van de Minister in dit verband nog de indruk dat meer moet worden gedaan om het goederenvervoer langs de waterwegen te stimuleren. Het lid acht het onmisbaar dat fiscale stimuli worden gegeven om deze vervoersmodus interessant te maken. De **Gemeenschapsminister** stelt dat de mobiliteitsproblematiek een geheel is en door een samenhangend pakket van maatregelen in een groter geheel (Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen) moet worden ingepast.

De Minister verwijst naar zijn hoger gegeven uitleg over de voornaamste maatregelen in verband met de binnenvaart. (knelpunten, personeel en promotie)

Wat de fiscale stimuli betreft is hier overleg aan **gang**, maar dit behoort tot de nationale bevoegdheid.

De Gemeenschapsminister stipt ten slotte aan dat de heer K. Van Miert, Europees Commissaris van Verkeer, gewonnen is voor de stelling dat het vrachtvervoer langs de waterwegen dient te worden gestimuleerd. Op vraag van een lid worden volgende (voorlopige) cijfers verstrekt met betrekking tot 1989 :

- Tonnemaat : 98.208.000 ton
- Tonkilometer : 5.321.867.000 tkm

Sectie 82 — Havens, Loodswezen en Zeescheepvaart

Een lid wenst te vernemen in welke richting we uitgaan met het Loodswezen. Welke studies worden ter zake vericht ? De Gemeenschapsminister merkt in dit verband op dat de procedure is ingezet voor het uitvoeren van een studie in verband met de reorganisatie van het Loodswezen. De resultaten van deze studie moeten aantonen of een reorganisatie naar Nederlands model, in de richting van privatisering, opportuun is. In kringen van het Loodswezen blijkt men daar overigens niet tegen gekant te zijn. Het nieuwe krediet van 6,3 miljoen frank is bestemd voor het uitwerken van een methodologie inzake de economische impact-studies. Dit krediet wordt gecompenseerd op basisallocatie 73.01.

Wat de beslissingen en de procedures van de **Havencommissie** betreft wil een lid weten hoe die nu juist tot stand komen. Aansluitend daarbij vraagt een lid of de beslissing in verband met de containerterminal al is genomen en of er nog dit jaar kredieten zijn voorzien. De **Gemeenschapsminister** verduidelijkt dat in het oprichtingsbesluit van de **Havencommissie** werd bepaald dat de Havencommissie elk jaar vóór 1 juli advies uitbrengt over een rollend driejarenplan voor de haveninfrastructuur.

In het kader van de afweging van de meerjarenplanning had de Gemeenschapsminister het advies gevraagd over de bouw van de containerterminal van Zeebrugge vóór 1 maart 1990.

De Havencommissie had voorgesteld dit advies samen met het advies voor het rollend driejarenplan, dus tegen 1 juli, te verstrekken. Er is nu een compromis tot stand gekomen : dit advies over de containerkade te Zeebrugge wordt ingewacht per 15 mei eerstkomend.

De Gemeenschapsminister wil het advies bestuderen en het eind juni 1990 voor de Vlaamse Executieve brengen. Wat de invalswegen naar Zeebrugge betreft zal de totale situatie in ogenschouw worden genomen, ook de bereikbaarheid van Zeebrugge via de waterwegen.

Sectie 83 — Zee- en Rivierwaterkering en -beheersing

Inzake het herstel van de schade aan stranden dankt een lid de Gemeenschapsminister voor de tot nu geleverde inspanningen. Hij dringt er op aan dat men, zoals in het model van de strandwerken van Knokke-Heist, dit uitstekende voorbeeld zou volgen op andere plaatsen, zoals in de strook Blankenberge — De Haan. Men moet daartoe echter de middelen goed gebruiken en het strand van Knokke-Heist is volgens dit lid aan een nieuwe beurt toe. Een lid vraagt of de aanleg van golfbrekers op de begroting zijn voorzien en wanneer eventueel de realisatie ervan kan worden verwacht.

Een ander lid wenst te weten of men de **Durme** beschouwt als een **slibvang** voor de Schelde, want er wordt niet meer gebaggerd waardoor de rivier is verland. Wat dit laatste probleem betreft zal de Gemeenschapsminister schriftelijk aan het lid antwoorden. Wat het herstel van de stormschade betreft wijst hij er op dat op basisallocatie 01.01.95 een krediet van 400 miljoen frank is ingeschreven. Beslist werd hiervan 90 procent te reserveren voor de sector Openbare Werken en Verkeer. Dit krediet is bestemd voor het herstel van de stormschade, veroorzaakt door de januari-stormen en het herstel van de vernielde dijken tussen Antwerpen en Temse en aan de kust. Verder wordt geopteerd voor een versnelde uitvoering van het Sigma-plan. In het kader hiervan werd het krediet van basisallocatie 01.07.83 met 300 miljoen opgetrokken tot 1.150 miljoen frank.

De Gemeenschapsminister wijst er verder op dat er een bedrag is voorzien waarmee een oplossing kan worden geboden voor de problemen ter hoogte van Bredene — Den Haan. Voor het uitwerken van een definitieve oplossing werd een studieopdracht gegeven aan het studiebureau Haecom. Die studie zal moeten uitwijzen of een aanvulling met strand-suppletie kan volstaan, dan wel of er andere zeeweringen dienen uitgevoerd. Voor de 2 strandhoofden te Blankenberge is 65 miljoen frank voorzien in het fysische programma, aldus nog de Gemeenschapsminister. Op de vraag of het waterbouwkundig laboratorium in Borgerhout deze problemen niet kan onderzoeken via haar „kustmodel” antwoordt de Gemeenschapsminister dat eerst wordt onderzocht of deze studies aldaar kunnen worden gedaan, alvorens gespecialiseerde studiebureaus worden aangezocht.

Een lid herinnert aan studies van circa 10 jaar oud, waaruit zou zijn gebleken dat men in plaats van verticale, beter horizontale strandhoofden zou aanleggen met het oog op de strandbeveiliging. Uiteraard zou dit qua uitzicht en strandgebruik eerder negatief uitvallen. Op vraag van een lid of er dijkversterkingen zijn voorzien op de grote Nete, wordt geantwoord dat 13 miljoen frank is uitgetrokken op het reserveprogramma voor de Netedijken te Heist op den Berg.

Sectie 84 — Wegen

Een lid doet er zijn beklag over dat de aanleg en de aanpassing van veilige verbindingswegen (noord-zuid en oost-west) in de Antwerpse Kempen achterwege blijft en dringt aan op bespoediging van de noodzakelijke investeringen. Verschillende leden willen de timing kennen van de aanpassing van de expresweg Antwerpen-kust en de omvorming van deze weg tot volwaardige autosnelweg, nu weldra de Liefkenshoek-tunnel zal gerealiseerd zijn. De Gemeenschapsminister wil laten beginnen met 2 verkeerswisselaars, te bouwen te Beveren en Stekene. Deze wisselaars zullen bestaande kruispunten vervangen.

Deze oplossingen worden ook plaatselijk aanvaard, na aan-

vankelijke reserves. Het is de bedoeling aldus stapsgewijs verder te gaan in de richting tot de kust tot Maldegem.

Nog in verband met de realisatie van de Liefkenshoektunnel wil een lid de stand van zaken kennen in verband met de aansluiting van de tunnel op het wegennet in de richting van Nederland. Hoe ziet de Gemeenschapsminister de timing van de realisatie van de Zoomse weg in de richting van Nederland ? Een ander lid wil weten welke argumenten hebben gespeeld om dit tracé, ook wel „omsingelingstracé” genoemd, te kiezen. Voor de Zoomse weg is, na uitvoering van een tracé-nota, uiteindelijk het oostelijk tracé gekozen om de druk op te vangen voor de dorpen en woonkernen in de nabijheid. Er is daarbij ook rekening gehouden met de mogelijke aanleg van het SST-spoor. Het grensoverschrijdende punt met Nederland ligt vast. Bovendien kon voor de NMBS alleen het oostelijk tracé weerhouden worden omwille van het goederentransport.

Op vraag van een lid zullen de besluiten van het MER-rapport aan de commissieleden worden meegedeeld.

Op diverse vragen van een lid in verband met de Zoomse weg antwoordt de Gemeenschapsminister dat bij de tracé-keuze werd rekening gehouden met de bereikbaarheid van de dorpen, dat de geluidshinder tot een minimum zal worden beperkt door de aanwending van zogenaamde open asfalt of „fluiterasfalt”, en dat de uitgegraven grond wordt hergebruikt voor de aanleg van geluidshinderende wegbermen, waar dit mogelijk is. Een lid merkt op dat zones „non-aedificandi” langsheen de autowegen en ter hoogte van industriezones vaak de functie van parking krijgen. Deze zones waren eventueel bedoeld voor allerlei leidingen. Het lid vraagt of deze zones in kaart zijn gebracht en raadt de Gemeenschapsminister aan dit na te kijken.

Verder vreest het betrokken lid, dat ondanks de gegeven uitleg over de omvorming van niet-gesplitste kredieten naar gesplitste kredieten, vaak het herstel en het onderhoud van wegen als een investering wordt beschouwd. De Gemeenschapsminister antwoordt dat hoger vermelde operatie alleen tot bedoeling had de annulaties te vermijden. Onderhoudskredieten en investeringskredieten blijven als dusdanig beschouwd en vermeld. Een lid stipt aan dat bij de aanleg van wegen die op het grondgebied van verschillende gemeenten zijn gesitueerd, vaak de belofte wordt gedaan van een voorafgaandelijk overleg met de betrokken gemeentebesturen. Zijn ervaring is dat bijna altijd de gemeentebesturen voor voldongen feiten worden geplaatst.

Sectie 85 — Gemeenschappelijk vervoer

Een lid meent dat ondanks fraaie verklaringen, de Executieve op het stuk van het openbaar vervoer ten zeerste in gebreke blijft. Er wordt voortdurend duchtig gesaneerd in plaats van dat er extra-inspanningen worden geleverd. Er is volgens het lid geen wijziging van het beleid.

De Gemeenschapsminister heeft ooit het idee vooropgesteld, in de gebieden waar de openbare vervoerdiensten zijn weggevallen, te voorzien in de organisatie van goedkope taxi's. Is dit plan reeds in de fase van de concrete uitwerking ? Het lid vraagt ook hoe het verder staat met de inschakeling van de steden en gemeenten in het openbaar vervoer, zoals eerder is vooropgesteld. Door hun dagelijks beleid op allerhande vlakken dienen deze gemeenten ook koning auto, aldus het lid.

De Gemeenschapsminister herinnert aan het zeer strakke

budgettaire kader waarin het beleid is gevat. Desondanks zijn er wel extra-inspanningen geleverd : de subsidiëringen van de maatschappij zijn met een 0,5 miljard frank verhoogde, wat „niet niks is” in deze tijd van budgettaire schaarste.

De Gemeenschapsminister wijst terloopt ook op twee aan de gang zijnde studies in verband met enerzijds het opbouwen van een structuur voor het op te richten Vlaamse Vervoermaatschappij (Hay management) en anderzijds in verband met de verbetering van de bedrijfseconomische werking van de vervoermaatschappijen. (NV Lippens, Marteyn en Rabbaey)

De inschakeling van de gemeenten en provincies in het openbaar vervoer zal uitwerking krijgen via de oprichting van de vijf provinciale entiteiten van de Vervoermaatschappij. Deze entiteiten zullen uiteraard samenwerken met de gemeentebesturen.

Sectie 86 – Regionale luchthavens

Een lid wil weten hoe de vermindering van 45,1 miljoen frank kon worden doorgevoerd op basisallocatie 22.02.86. De Gemeenschapsminister verduidelijkt dat in het samenwerkingsakkoord over de regionale luchthavens en het vliegveld een regeling is opgenomen in verband met de tussenkomst in het exploitatietekort. Die regeling bepaalt dat de Regie der Luchtwegen in 1989 het totale bedrag van het exploitatietekort zal dragen : in 1990 zal die tussenkomst beperkt worden tot 2/3 van het deficit 1989, en in 1991 tot 1/3 ervan. Voor 1990 bedraagt de tussenkomst van de nationale overheid 117 miljoen frank. Op basis van de vooruitzichten van de uitgaven en ontvangsten kon het krediet op de basisallocatie 22.02.86 met 45,1 miljoen frank worden verminderd.

C. Stemmingen

De Commissie voor Openbare Werken en Vervoer geeft met 7 stemmen voor bij 1 onthouding een positief advies over de haar toegewezen artikelen en secties van de begroting. Met dezelfde stemuitslag stelt de Commissie de conformiteit vast van het haar toegewezen gedeelte van de administratieve begroting met de doelstellingen van de algemene uitgavenbegroting.

De Verslaggever,

W. CONTENT

De Voorzitter,

J. DE SERANNO