

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1988-1989

25 JANVIER 1989

**Projet de loi contenant le budget du
Ministère des Travaux publics pour
l'année budgétaire 1988**

RAPPORT

**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE
PAR M. DE SERANNO**

SOMMAIRE

	Pages
I. <i>Exposé introductif du Ministre</i>	3
II. <i>Discussion générale</i>	15
A. <i>Généralités</i>	15
1. <i>Régionalisation</i>	15
2. <i>Questions financières</i>	17
3. <i>Divers</i>	17

Ont participé aux travaux de la Commission :

1. Membres effectifs : MM. Grosjean, président; Appeltans, Boël, Bosmans, Bouchat, Cardoen, Claeys, De Bondt, Dehousse, Gevenois, Hotyat, Op 't Eynde, Schellens, Schoeters, Vanderborght, Vandermarliere, Wintgens et De Seranno, rapporteur.

2. Membres suppléants : MM. Bock, Delloy, Didden, Diegenant, Eicher, Jan Leclercq, Priëls et Verschuieren.

R. A 14576*Voir :***Document du Sénat :**

487 (1988-1989) :

N° 1 : *Projet de loi.*N° 2 : *Amendements.***BELGISCHE SENAAT**

ZITTING 1988-1989

25 JANUARI 1989

**Ontwerp van wet houdende de begroting
van het Ministerie van Openbare Wer-
ken voor het begrotingsjaar 1988**

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR
DOOR DE HEER DE SERANNO**

INHOUDSOPGAVE

	Bladz.
I. <i>Inleiding van de Minister</i>	3
II. <i>Algemene bespreking</i>	15
A. <i>Algemeen</i>	15
1. <i>Regionalisering</i>	15
2. <i>Financiële kwesties</i>	17
3. <i>Varia</i>	17

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren Grosjean, voorzitter; Appeltans, Boël, Bosmans, Bouchat, Cardoen, Claeys, De Bondt, Dehousse, Gevenois, Hotyat, Op 't Eynde, Schellens, Schoeters, Vanderborght, Vandermarliere, Wintgens en De Seranno, rapporteur.

2. Plaatsvervangers : de heren Bock, Delloy, Didden, Diegenant, Eicher, Jan Leclercq, Priëls en Verschuieren.

R. A 14576*Zie :***Gedr. St. van de Senaat :**

487 (1988-1989) :

N° 1 : *Ontwerp van wet.*N° 2 : *Amendementen.*

	Pages		Bladz.
B. Bâtiments	18	B. Gebouwen	18
1. Généralités	18	1. Algemeen	18
2. Flandre	19	2. Vlaanderen	19
3. Wallonie	20	3. Wallonië	20
C. Voies hydrauliques	22	C. Waterwegen	22
1. Généralités	22	1. Algemeen	22
2. Ports	23	2. Havens	23
3. Cours d'eau et canaux	24	3. Waterlopen en kanalen	24
4. Franchissement de l'Escaut occidental	27	4. Westerscheldeverbinding	27
5. Traités Escaut-Meuse	27	5. Watervedragen	27
D. Routes	27	D. Wegen	27
1. Généralités	27	1. Algemeen	27
1.1. Emprunts Fonds des routes	27	1.1. Leningen Wegenfonds	27
1.2. Sécurité	28	1.2. Veiligheid	28
1.3. Nuisances sonores	28	1.3. Geluidshinder	28
1.4. Déviations	29	1.4. Wegomleidingen	29
1.5. Signalisation des directions	30	1.5. Bewegwijzering	30
1.6. Entretien des ponts	30	1.6. Onderhoud bruggen	30
1.7. Zone <i>non aedificandi</i>	32	1.7. Zone <i>non aedificandi</i>	32
1.8. Signalisation	32	1.8. Signalisatie	32
1.9. Arbres bordant les routes de l'Etat	33	1.9. Bomen langs rijkswegen	33
2. Problèmes par région	33	2. Problemen per regio	33
2.1. Flandre	33	2.1. Vlaanderen	33
2.2. Wallonie	37	2.2. Wallonië	37
III. Discussion du tableau de la loi et du projet de loi — Votes	39	III. Bespreking van de wetstabel en van het wetsontwerp — Stemmingen	39
IV. Amendements adoptés par la Commission	41	IV. Amendementen aangenomen door de Commissie	41
V. Erratum	46	V. Erratum	46
VI. Annexes (*)		VI. Bijlagen (*)	

(*) Les annexes seront distribuées ultérieurement.

(*) De bijlagen zullen later worden rondgedeeld.

I. EXPOSE INTRODUCTIF DE Mme LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

Le projet de budget 1988 des Travaux publics que j'ai l'honneur de présenter à votre Commission peut sans nul doute être qualifié d'historique. C'est en effet le dernier de l'espèce, en raison de la réforme de nos institutions qui verra la régionalisation, dès l'an prochain, des importants secteurs de l'infrastructure routière et des voies hydrauliques.

La loi spéciale du 8 août 1988 a réformé les Travaux publics en matières régionalisables : les routes, les voies hydrauliques, les ports forment les principales compétences à transférer.

Le Gouvernement a décidé d'accorder aux Régions un total de 47,3 milliards de francs pour la gestion de ces matières.

Ils se répartissent comme suit :

Flandre : 26,6;

Wallonie : 17,2;

Bruxelles : 3,5.

Il faudra encore un important travail législatif pour transférer aux Régions les organismes d'intérêt public ressortissant au Ministère des Travaux publics.

C'est ainsi que la « Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen » et le « Dienst der Scheepvaart » seront intégralement transférés à la Région flamande.

Le Fonds des routes et l'Institut géotechnique de l'Etat feront l'objet d'une restructuration.

L'Office de la navigation et les ports autonomes de Liège, Charleroi et Namur seront transférés intégralement à la Région wallonne.

Reste le port de Bruxelles, pour lequel la loi spéciale du 8 août 1988 impose aux deux Régions concernées un accord de coopération.

Il appartient aux Régions d'apprécier si des organismes d'intérêt public analogues seront créés par décret, ou si les organismes transférés seront intégrés dans les ministères régionaux.

En outre, le transfert du personnel aux Régions, y compris celui des organismes d'intérêt public, soit environ 8 800 agents, nécessitera un certain délai, étant donné que certains services sont intégralement transférés, tels que les services extérieurs, opération au cours de laquelle il y aura lieu en tous cas de veiller à ne pas éloigner les membres du personnel de leur domicile actuel.

D'autres services, comme l'A.E.E., sont partiellement régionalisés et requièrent une possibilité de

I. INLEIDENDE TOELICHTING DOOR MEVROUW DE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN

De ontwerpbegroting 1988 van Openbare Werken, die ik de eer heb aan uw Commissie voor te stellen, kan zonder enige twijfel als historisch worden beschouwd. Het is immers de laatste in zijn soort wegens de hervorming van onze instellingen waarbij, vanaf volgend jaar, belangrijke sectoren van de wegeninfrastructuur en van de waterwegen zullen worden geregionaliseerd.

De bijzondere wet van 8 augustus 1988 heeft de Openbare Werken tot gewestmateries omgevormd : de wegen, de waterwegen, de havens vormen hier de voornaamste over te dragen bevoegdheden.

De Regering heeft beslist om voor het beheer van deze aangelegenheden aan de Gewesten een totaal van 47,3 miljard frank toe te kennen.

Ze worden als volgt verdeeld :

Vlaanderen : 26,6;

Wallonië : 17,2;

Brussel : 3,5.

Belangrijk wetgevend werk zal nog vereist zijn om de instellingen van openbaar nut die ressorteren onder de Minister van Openbare Werken aan de Gewesten over te dragen.

Aldus zullen de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen, de Dienst voor de Scheepvaart integraal aan het Vlaamse Gewest worden overgedragen.

Het Wegenfonds, het Rijksinstituut voor Grondmechanica zullen het voorwerp uitmaken van een herstructurering.

Het « Office de la Navigation » en de autonome havens van Luik, Charleroi en Namen zullen integraal aan het Waalse Gewest worden overgedragen.

Blijft over de haven van Brussel waarvoor een samenwerkingsakkoord werd opgelegd aan de twee betrokken Gewesten bij de bijzondere wet van 8 augustus 1988.

Het wordt aan de Gewesten overgelaten te beslissen of zij gelijkaardige instellingen van openbaar nut bij decreet zullen oprichten of indien zij de overgedragen instellingen zullen opnemen in de gewestelijke ministeries.

Daarnaast zal ook de overdracht van het personeel, inclusief dat van de instellingen van openbaar nut, ca. 8 800 personeelsleden, naar de Gewesten een bepaalde termijn vereisen, aangezien er diensten integraal overgaan, zoals alle buitendiensten, waarbij er alleszins moet voor gewaakt worden de personeelsleden niet van hun huidige standplaats te verwijderen.

Andere diensten zoals het B.E.E. worden deels geregionaliseerd en vereisen een keuzemogelijkheid

choix pour les agents concernés de rester ou non membres du personnel de l'Etat.

Mais revenons-en au budget national de 1988.

Le budget des Travaux publics reflète assez bien les contraintes imposées à la politique budgétaire générale ces dernières années en vue du redressement des finances publiques.

En effet, sur les quelque 75 milliards de dépenses courantes que comporte ce budget, 74 986 millions pour être précis, près de 80 p.c., soit 59 752 millions, sont constitués de charges d'intérêts, et ce quasi exclusivement pour les emprunts du Fonds des routes.

Il reste donc à peine 20 p.c. pour les dépenses de personnel, les importantes dépenses d'entretien et l'ensemble des autres frais de fonctionnement.

Parallèlement, cette année, comme les années précédentes, le programme d'investissement a dû être strictement limité.

Il s'élève en engagements à 14 135 millions pour le Département, dont 13 475 millions pour les voies hydrauliques, à 15 710 millions pour le Fonds des routes et à 7 700 millions pour la Régie des bâtiments, soit quelque 37 545 millions au total.

A cela il faut ajouter qu'en raison de l'austérité budgétaire, seuls 90 p.c. de ce programme pourront être libérés.

On est loin des 71 999 millions de 1980 ou même des 56 712 millions que le Ministère des Travaux publics pouvait encore engager en 1984.

Pour atténuer quelque peu les effets de cette austérité budgétaire, un programme de financements alternatifs a été mis au point pour les routes et surtout pour les bâtiments publics.

Mais voyons, secteur par secteur, le contenu de ce programme 1988 des investissements en travaux publics.

**

I. Aperçu des réalisations effectuées en 1988 dans le secteur des voies hydrauliques

1. Voies navigables

La modernisation du réseau belge des voies navigables intérieures s'est également poursuivie en 1988.

Les efforts dans ce domaine se sont surtout concentrés sur les voies principales.

Les travaux au canal Albert se sont poursuivis avec la construction d'un nouveau pont livrant passage à la « Turnhoutsebaan » à Wijnegem, l'achè-

voir de betrokken ambtenaren om al dan niet rijks-personeelslid te blijven.

Maar laten we terugkeren naar de bespreking van de nationale begroting 1988.

De begroting van Openbare Werken geeft tamelijk goed de beperkingen weer die tijdens de jongste jaren worden opgelegd aan het begrotingsbeleid in het algemeen, met het oog op het herstel van de openbare financiën.

Inderdaad, van de ongeveer 75 miljard lopende uitgaven die in deze begroting zijn opgenomen — 74 986 miljoen om precies te zijn — zijn ongeveer 80 p.c. of 59 752 miljoen, bestemd voor de betaling van interestlasten die bijna uitsluitend het gevolg zijn van door het Wegenfonds aangegane leningen.

Er blijft dus nauwelijks 20 p.c. over voor personeelsuitgaven, belangrijke onderhoudsuitgaven en al de andere werkingskosten samen.

Zoals de voorgaande jaren worden er ook voor het investeringsprogramma strenge beperkingen opgelegd.

De vastleggingen bedragen 14 135 miljoen voor het Departement waarvan 13 475 miljoen voor de Waterwegen. Zij bedragen 15 710 miljoen voor het Wegenfonds en 7 700 miljoen voor de Regie der Gebouwen. In totaal bedragen de vastleggingen ongeveer 37 545 miljoen frank.

Daarbij moet worden opgemerkt dat, ingevolge de budgettaire bezuinigingspolitiek, slechts 90 p.c. van dit programma zal kunnen worden vrijgemaakt.

We zitten dan ook ver van de 71 999 miljoen van 1980 of zelfs van de 56 712 miljoen die het Ministerie van Openbare Werken nog in 1984 heeft kunnen vastleggen.

Om de gevolgen van deze bezuinigingspolitiek enigszins te verzachten werd een alternatief financieringsprogramma uitgewerkt voor de wegen en vooral voor de openbare gebouwen.

Maar laten we nu het investeringsprogramma van de openbare werken voor 1988 sector na sector overlopen.

**

I. Overzicht der realisaties in 1988 in de sector waterwegen

1. Waterlopen

Ook in het jaar 1988 werd het Belgische binnenvaartnet verder gemoderniseerd.

De inspanningen hebben zich daarbij geconcentreerd op de hoofdvaarwegen.

De werken aan het Albertkanaal zijn voortgezet met de bouw van een nieuwe brug in de Turnhoutsebaan te Wijnegem, de afwerking van de verbredings-

vement des travaux d'élargissement à Veldwezelt et la construction d'un nouveau mur de quai à Lanaken. Au total, un montant de 850 millions de francs environ a été engagé pour la mise au gabarit à 9 000 tonnes du canal Albert.

La construction de l'ascenseur à Strépy-Thieu a été poursuivie. Au total, un montant de 1 300 millions de francs a été engagé.

Pour le haut Escaut, un montant de 52 millions de francs a été octroyé pour la construction d'un terminal à conteneurs, à l'usage des bateaux de navigation intérieure à Avelgem. Ce terminal contribuera au développement futur de notre réseau de navigation intérieure.

En ce qui concerne la mise au gabarit de la Lys à 1 350 tonnes, les investissements ont été axés sur la mise en service de la nouvelle écluse-barrage à Menin.

Dans le cadre de la modernisation de la Meuse supérieure, des crédits ont été accordés pour la continuation des travaux en cours.

En ce qui concerne les travaux au canal de Bruxelles au Rupel, les dépenses relatives aux investissements ont fait l'objet d'une nouvelle budgétisation depuis 1988. La mise au point des procédures à suivre a demandé beaucoup de temps. Toutefois, cela n'empêche pas qu'un montant de 500 millions de francs environ pourra encore être engagé pour des travaux d'amélioration et de modernisation à Bruxelles et le long du canal.

2. La maîtrise de l'eau

Les investissements principaux en matière de maîtrise de l'eau ont été consacrés à la poursuite des travaux du plan Sigma.

Au total, un montant de 640 millions de francs a été affecté, dans les grandes lignes, à la réalisation de divers travaux de renforcement et d'exhaussement de digues sur l'Escaut maritime (environ 370 millions de francs), à la continuité des retenues d'eau sur le Rupel et la poursuite des travaux sur les Nèthes. Malgré la diminution du budget, une part relativement importante de crédits a pu être retenue pour ces travaux prioritaires, qui traduisent notre volonté de continuer à faire tout notre possible pour conjurer le péril des inondations.

Il est tout aussi important de consacrer suffisamment d'attention à la défense de notre côte. Ainsi des crédits ont été libérés pour l'aménagement de jetées à Lombardsijde et l'étude de l'évolution de la zone côtière au moyen d'enregistrements de télédétection aérienne.

Par ailleurs, divers petits travaux ont été ordonnés pour assurer le débit et la maîtrise de l'eau, comme sur l'Ourthe.

werken te Veldwezelt en de bouw van een nieuwe kaaimeer te Lanaken. In totaal werd voor de modernisering op 9 000 ton van het Albertkanaal, also een bedrag van nagenoeg 850 miljoen frank vastgelegd.

De bouw van een lift te Strépy-Thieu werd voortgezet. In totaal werd een bedrag van 1 300 miljoen vastgelegd.

Op de Boven-Schelde is een bedrag van 52 miljoen frank toegekend voor de bouw van een binnenvaartcontainerterminal te Avelgem. Het betreft hier een toekomstgerichte aanvulling van de modernisering van onze binnenwateren.

Voor de verruiming van de Leie op 1 350 ton werden de investeringen toegespitst op het in dienst stellen van de nieuwe stuwsuis te Menen.

In het raam van de modernisering van de Boven-Maas werden er kredieten verleend voor de voortzetting van de aangevatte werken.

Voor de werken aan het kanaal Brussel-Rupel werd vanaf 1988 overgegaan tot een herbudgettering van de investeringsuitgaven. Het op punt stellen van de te volgen procedures heeft geruime tijd in beslag genomen. Dit belet niet dat wellicht een bedrag van ca 500 miljoen frank nog zal kunnen vastgelegd worden voor verbeterings- en moderniseringswerken te Brussel en langs het kanaal.

2. De waterbeheersing

De voornaamste investeringen inzake waterbeheersing zijn gebeurd voor de voortzetting van de werken van het Sigmaplan.

In totaal werd hiervoor een bedrag van 640 miljoen frank uitgetrokken. Deze uitgave werd in grote lijnen besteed aan het uitvoeren van diverse dijkversterkings- en verhogingswerken op de Zeeschelde (ca. 370 miljoen frank), het continu maken van de waterkeringen op de Rupel en het voortzetten van de werken op de Neten. Ondanks het inkrimpen van de begroting kon een relatief belangrijk pakket kredieten voor deze prioritaire werken weerhouden worden. Hiermede werd de vaste wil vertolkt om al het mogelijke te blijven doen om aan het overstromingsgevaar een einde te stellen.

Niet minder belangrijk is het voldoende aandacht te schenken aan onze kustverdediging. Zo werden kredieten uitgetrokken voor het bouwen van strandhoofden te Lombardsijde en het opvolgen van de evolutie van het kustgebied door middel van aërotelectische registraties.

Verder werden diverse kleine werken bevolen voor het verzekeren van de waterafvoer en de waterbeheersing, zoals op de Ourthe.

3. Ports

Les crédits nécessaires ont été prévus pour améliorer et maintenir à bonne profondeur les voies d'accès maritimes. Au total, un crédit de 2 milliards de francs environ a été consacré à cet investissement, comprenant également le développement d'un système hydro-météorologique dans l'embouchure de l'Escaut occidental (92 millions de francs) et diverses études concernant les travaux de dragage et les produits de dragage.

En ce qui concerne le développement proprement dit des ports, l'objectif du Département est de terminer dans les plus brefs délais les projets entamés.

Pour le port de Zeebrugge, un montant total de 1 500 millions de francs a été consacré principalement à l'achèvement du développement de l'avant-port comprenant l'achèvement des jetées du port et l'adaptation de l'accès à la nouvelle écluse maritime, à la poursuite des travaux d'aménagement de bassins et d'exhaussement de terrains dans l'arrière-port et à l'amélioration de l'équipement du port existant.

Pour le port d'Anvers, l'attention a dû se répartir entre trois projets prioritaires.

En premier lieu, les crédits nécessaires ont été libérés pour l'achèvement de l'écluse de Berendrecht (environ 450 millions de francs) et la poursuite ininterrompue de la construction du quai pour conteneurs le long de l'Escaut (environ 1 400 millions de francs). Ainsi, il sera possible de terminer ces projets, pour la plus grande partie, en 1989.

D'autre part, les travaux de dragage ont été poursuivis dans le 4^e bassin portuaire sur la rive gauche de l'Escaut. Au total, un montant de 220 millions de francs a été engagé pour la rive gauche à Anvers.

Dans le port de Gand, le budget 1988 a permis d'entamer la construction du prolongement du mur de quai *Ghent Coal* et l'aménagement du mur de quai à Langerbrugge, en même temps que quelques travaux d'amélioration au canal Gand-Terneuzen et la poursuite de l'étude relative à la mise en dépôt de produits de dragage pollués provenant du canal. Au total, 300 millions de francs ont été engagés pour des investissements de l'Etat, en plus des subventions qui sont accordées pour la poursuite de travaux de rénovation dans le port effectués par la ville de Gand.

4. Barrages — réservoirs et adductions

Les dépenses dans le secteur des barrages ont pour but de continuer les projets déjà entamés. Les engagements comportent 127 millions de francs, dont la majeure partie a été destinée au complexe de l'Eau d'Heure.

5. Autres aspects

En dehors des dépenses énumérées ci-dessus, des crédits limités ont été consacrés à l'acquisition de ter-

3. Havens

De nodige kredieten werden voorzien om de maritieme toegangswegen op diepte te houden en te verbeteren. In totaal werd een krediet van ca. 2 miljard frank daarvoor toegekend. Daarin is ook de uitgave voor het uitbouwen van een hydrometeosysteem in de Westerscheldemonding (92 miljoen frank) begrepen alsook diverse studies voor het onderzoek m.b.t. het baggeren en de baggerspecie.

Wat betreft de eigenlijke havenuitbouw is het objectief van het Departement erop gericht de aangevatte projecten binnen de kortste termijn af te werken.

Voor de haven van Zeebrugge werd in totaal een bedrag van 1 500 miljoen frank besteed voornamelijk aan de voltooiing van de uitbouw van de voorhaven met de afwerking van de havendammen en het aanpassen van de toegang tot de nieuwe zeesluis, aan het voortzetten van de aanleg van dokken en ophogen van terreinen in de achterhaven en aan het verbeteren van de uitrusting van de bestaande haven.

Voor de haven van Antwerpen diende de aandacht gespreid te worden over drie prioritaire projecten.

In de eerste plaats werden de nodige kredieten vrijgegeven voor de verdere voltooiing van de Berendrechtsluis (ca. 450 miljoen frank) en voor de ononderbroken voortzetting van de bouw van de containerkade langs de Schelde (ca. 1 400 miljoen frank). Op deze wijze is het mogelijk deze projecten in hoofdzaak in 1989 af te ronden.

Daarnaast werden de baggerwerken in het vierde havendok op de Linkeroever voortgezet. In totaal werd voor de Antwerpse linkeroever een bedrag van 220 miljoen frank vastgelegd.

In de haven van Gent werd op de begroting 1988 de bouw van de verlenging van de kaaimuur *Ghent Coal* en de bouw van de kaaimuur te Langerbrugge aangevat, samen met enkele verbeteringswerken aan het kanaal Gent-Terneuzen en het voortzetten van het onderzoek naar het storten van het verontreinigde baggerslib uit het kanaal. In totaal werden hiervoor 300 miljoen frank aan rijksinvesteringen vastgelegd. Daarnaast worden subsidies verleend voor het voortzetten van de renovatiewerken in de haven door de stad Gent.

4. Stuwdammen en toevoerleidingen

De uitgaven in de sector stuwdammen hebben tot doel de reeds aangevatte projecten verder te zetten. De vastleggingen bedragen 127 miljoen frank waarvan het grootste gedeelte bestemd is voor het complex van de Eau d'Heure.

5. Andere aspecten

Buiten de hierboven opgesomde uitgaven werden beperkte kredieten besteed aan het aankopen van ter-

rains dans le cadre de l'exécution de travaux d'infrastructure, aux paiements effectués aux Pays-Bas pour les travaux à la liaison Escaut-Rhin et à Terneuzen, aux travaux d'adaptation des conduites d'eau à Charleroi, à divers menus travaux d'amélioration sur les cours d'eau et au maintien de l'infrastructure existante en état opérationnel.

C'est surtout cette dernière mission qui requiert l'engagement de crédits importants en vue d'éliminer les dommages causés par les tempêtes et les inondations et pour exécuter de petits et grands travaux de réparations extraordinaires sur l'ensemble du réseau.

Il y a été consacré un total de 700 millions de francs.

II. Activités dans le secteur de l'administration des bâtiments

Missions

Cette administration assure la gestion des biens immeubles que la Régie ne pouvait pas assurer elle-même par suite des dispositions de la loi du 1^{er} avril 1971 portant création d'une Régie des Bâtiments.

Il s'agit là de biens immeubles destinés au logement de services autres que ceux de l'Etat et donc, notamment, de complexes occupés par des organismes internationaux (C.E.E., SHAPE, OTAN). Ces complexes sont aussi bien des bâtiments administratifs que des bâtiments scolaires pour les « écoles européennes ».

Cette même administration assure également l'entretien des résidences royales et de leur dépendances.

Il convient de rappeler que le Parlement est actuellement saisi d'un projet de loi visant à modifier la loi portant création d'une Régie des Bâtiments, et par lequel notamment les attributions de cette Régie seraient étendues, celle-ci reprenant également les tâches précitées.

Missions importantes

a) En ce moment, les travaux d'extension des bureaux et salles de conférences pour les commissions du Parlement européen à la rue Belliard à Bruxelles sont en cours d'exécution.

b) Le complexe destiné au logement du siège du Conseil des Ministres des Communautés européennes dans le carré formé par la rue de la Loi, la rue Froissart, la rue Belliard et la chaussée d'Etterbeek sera mis sous peu en chantier.

Financement

INVESTISSEMENTS

Etant donné, d'une part, la très grande importance de ces projets et, d'autre part, la limitation des

reinen in verband met het uitvoeren van de infrastructuurwerken, de betalingen aan Nederland voor de werken op de Schelde-Rijnverbinding en te Terneuzen, de aanpassingen aan de waterleidingen te Charleroi, diverse kleine verbeteringswerken op de waterlopen en het operationeel houden van de bestaande infrastructuur.

Voor al deze laatste opdracht vergt de inzet van belangrijke geldmiddelen voor het wegwerken van storm- en overstromingschade en voor het uitvoeren van kleine en grote buitengewone herstellingswerken over het ganse waterwegennet.

In totaal werd hieraan 700 miljoen frank besteed.

II. Activiteiten in de sector bestuur der gebouwen

Opdrachten

Dit bestuur staat in voor het beheer van de onroerende goederen waarvan het beheer ingevolge de beschikkingen van de wet d.d. 1 april 1971 houdende oprichting van een Regie der Gebouwen, door deze Regie niet kon worden overgenomen.

Het gaat ter zake dan om onroerende goederen bestemd voor de huisvesting van andere dan staatsdiensten, en dus meer bepaald om complexen bezet door internationale instellingen (E.E.G., SHAPE, NAVO). Het betreft zowel administratieve complexen als schoolgebouwen voor de « Europese scholen ».

Hetzelfde bestuur staat eveneens in voor het onderhoud van de koninklijke verblijven en hun aanhorigheden.

Er weze nog aan herinnerd dat momenteel voor het Parlement een wetsontwerp voorligt tot wijziging van de wet tot oprichting van de Regie der Gebouwen en waardoor onder meer de bevoegdheid van deze Regie zou worden uitgebreid en de bovenvermelde taken eveneens door haar zouden worden overgenomen.

Belangrijke opdrachten

a) Momenteel zijn de werken voor de uitbreiding van de kantoren en conferentiezalen voor de commissies van het Europese Parlement aan de Belliardstraat te Brussel in uitvoering.

b) Eerlang volgt dan het complex voor de huisvesting van de zetel van de Ministerraad van de Europese Gemeenschappen in de vierhoek Wetstraat, Froissartstraat, Belliardstraat en Etterbeeksesteenweg.

Financiering

INVESTERINGEN

Vermits het hier gaat om zeer belangrijke projecten enerzijds en de beperkte budgettaire mogelijk-

moyens budgétaires, il est clair que les projets précités entrent tout particulièrement en considération pour les formules de financement alternatif.

Les crédits d'investissement prévus au présent projet de budget sont dès lors destinés aux missions restreintes qui sont attribuées à cette administration.

ENTRETIEN

L'Administration des Bâtiments assure « l'entretien dévolu au propriétaire » des bâtiments qu'elle doit gérer.

L'insuffisance chronique des crédits réservés à cette fin place cette administration devant les mêmes problèmes que ceux auxquels la Régie des Bâtiments est confrontée et qui seront développés ci-après.

Régie des Bâtiments

Missions

Sur la base de la loi du 1^{er} avril 1971 portant création d'une Régie des Bâtiments, celle-ci est chargée du logement des services de l'État, tandis que sa compétence peut être étendue par arrêté royal aux organismes d'intérêt public rangés en catégorie A par la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public.

Actuellement, la Régie est chargée du logement de 102 591 personnes appartenant aux ministères et corps spéciaux (magistrature, Gendarmerie ...) et prête ses services pour le logement de 51 104 personnes du Fonds des routes et de la Régie des Postes.

Cela signifie qu'elle gère elle-même près de 5 000 complexes dispersés sur tout le pays, qui offrent ensemble une superficie de plus de 8,3 millions de m².

De ceux-ci près de 20 p.c. sont pris en location.

Beaucoup de ces services disposent de logements fortement dispersés, tandis qu'un grand nombre d'immeubles sont peu adaptés ou fort vétustes.

Le développement spectaculaire des services de l'État dans les années d'après-guerre a été à l'origine de la nécessité de louer d'importantes surfaces au secteur privé, ce qui a alourdi considérablement les frais de logement. Ces constatations dictent la politique de la Régie des Bâtiments.

— En premier lieu, l'on tend à réduire le nombre des biens immeubles en location, ainsi que leur surface, en les remplaçant par de nouvelles constructions.

— Dans cette optique, la Régie des Bâtiments saisit également les occasions éventuelles d'acquérir des

heden anderzijds, komen de voornoemde projecten uiteraard het best in aanmerking voor formules van alternatieve financiering.

De investeringskredieten voorzien in onderhavig begrotingsontwerp zijn dan bestemd voor de beperkte opdrachten die aan dit Bestuur zijn toebedeeld.

ONDERHOUD

Het Bestuur der Gebouwen staat in voor het « eigenaarsonderhoud » aan de gebouwen die onder zijn beheer gesteld zijn.

De telken jare ontoereikende kredieten die hiervoor kunnen uitgetrokken worden, stellen dit Bestuur echter voor dezelfde problemen als de Regie der Gebouwen waarover verder nader wordt gehandeld.

Regie der Gebouwen

Opdrachten

Krachtens de wet van 1 april 1971 tot oprichting van een Regie der Gebouwen is deze instelling belast met de huisvesting van de rijksdiensten terwijl haar bevoegdheid bij koninklijk besluit kan worden uitgebreid tot de instellingen van openbaar nut die bij wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut in de categorie A zijn ingedeeld.

Momenteel is de Regie belast met de huisvesting van 102 591 personen die behoren tot de ministeries of speciale korpsen (magistratuur, Rijkswacht, ...) en verleent zij haar diensten voor de huisvesting van 51 104 personeelsleden van het Wegenfonds en de Regie der Posterijen.

Dit betekent dat zijzelf zowat 5 000 gebouwencomplexen beheert die over het ganse land zijn verspreid en die samen een oppervlakte beslaan van meer dan 8,3 miljoen m².

Daarvan wordt er ongeveer 20 pct. gehuurd.

Veel voormelde diensten zijn ondergebracht in zeer verspreide gebouwen en een groot gedeelte van de gebouwen zijn weinig aangepast of zeer verouderd.

De sterke aangroei van de Staatsdiensten in de naoorlogse jaren was er de oorzaak van dat belangrijke oppervlakten dienden in huur genomen in de privé-sector, wat ernstig doorweegt op de huisvestingskosten. Deze vaststellingen bepalen het beleid van de Regie der Gebouwen.

— In de eerste plaats wordt ernaar gestreefd het aantal en de oppervlakte van de gehuurde onroerende goederen te reduceren door ze te vervangen door nieuwbouw.

— In deze optiek neemt de Regie der Gebouwen ook gebeurlijke kansen waar om bestaande functio-

bâtiments fonctionnels existants (Emploi et Travail à la rue Belliard, Intérieur à la rue Royale).

— En outre, on s'efforce d'améliorer la qualité des bâtiments de l'Etat (dont un grand nombre datent d'ailleurs encore du siècle dernier) en créant, par une rénovation réfléchie, des bureaux fonctionnels avec une ambiance de travail agréable. Les bâtiments qui ne peuvent être restaurés sont écartés.

— Les conséquences néfastes évidentes de la dispersion des services sont également combattues par la construction de centres administratifs qui permettent des regroupements, ce qui contribue largement à donner un caractère fonctionnel aux services concernés et à en améliorer l'accessibilité pour l'administré.

— La Régie continue également à veiller tout particulièrement à diminuer les « frais d'exploitation » inhérents à l'usage des bâtiments de service, en :

- choisissant judicieusement des matériaux durables et faciles à entretenir, lors de la conception des nouveaux bâtiments;

- limitant les frais liés à l'énergie. A ce propos, lors de la construction de nouveaux bâtiments, il n'est fait aucune concession sur le plan des techniques d'isolation. Dans les bâtiments existants, les adaptations nécessaires sont effectuées après avoir analysé le cadastre énergétique et la consommation, en vue d'éliminer les anomalies constatées.

— Contribuer à la préservation du patrimoine culturel est aussi une tâche à ne pas sous-estimer. Plusieurs immeubles gérés par la Régie sont classés et ont un intérêt architectural ou historique. La restauration de ce patrimoine est un devoir envers les générations à venir.

— Pour terminer, il convient de souligner l'aspect de la sécurité, non seulement sous l'angle interne (il est inutile d'insister sur la protection contre l'incendie), mais malheureusement aussi sous l'angle externe, vu les actes terroristes toujours plus fréquents et le banditisme croissant qui requièrent parfois des mesures coûteuses pour la protection des personnes ainsi que des biens et des moyens de communication.

Moyens financiers

INVESTISSEMENTS

— Pour s'acquitter avec succès des tâches esquissées ci-dessus, la Régie devrait pouvoir disposer de plus de moyens financiers que ce n'est le cas aujourd'hui.

Le remplacement des superficies actuellement louées suppose un investissement qui peut être estimé aux prix actuels à 50 milliards de francs.

A titre de comparaison, le crédit d'engagement dont la Régie a pu disposer en cette année 1988 se

nele gebouwen aan te kopen (Arbeid en Tewerkstelling in de Belliardstraat, Binnenlandse Zaken in de Koningstraat).

— Verder wordt gestreefd naar verbetering van de kwaliteit van de staatsgebouwen (waarvan er trouwens nog een goed deel dateren van de vorige eeuw) om door een weloverwogen renovatie functionele kantoren met een aangename werksfeer te realiseren. Niet renoveerbare gebouwen worden afge-stoten.

— Ook wordt verholpen aan de voor de hand liggende nadelige gevolgen van de versnippering van diensten door oprichting van administratieve centra die een hergroepering toelaten wat in ruime mate bijdraagt tot de functionaliteit van de betrokken diensten en de bereikbaarheid voor de geadministreerde.

— De Regie blijft ook de grootste aandacht geven aan het drukken van « uitbatingskosten » bij het gebruik van de dienstgebouwen door :

- een oordeelkundige keuze van duurzame en gemakkelijk te onderhouden materialen bij het concipiëren van nieuwe gebouwen;

- het beperken van de energiekosten. Bij nieuwbouw wordt ter zake geen enkele toegeving gedaan op dat gebied van de isolatietechnieken. In de bestaande gebouwen worden na analyse van het energiekadaster en verbruik de nodige aanpassingen doorgevoerd om de vastgestelde anomalieën weg te werken.

— Een niet te onderschatten taak ligt ook nog in een bijdrage aan het behoud van het cultureel erfgoed. Meerdere gebouwen door de Regie beheerd zijn wettelijk beschermd, zoniet architectonisch of historisch waardevol. Restauratie van dit patrimonium is een plicht tegenover de komende generaties.

— Ten slotte moet nog gewezen worden op het veiligheidsaspect, niet enkel intern (de voor de hand liggende beveiliging tegen brand) doch helaas ook extern wegens de toenemende terreuracties en banditisme die soms dure maatregelen vergen voor de bescherming zowel van personen als van goederen en communicatiemiddelen.

Financiële middelen

INVESTERINGEN

— Om met succes de hierboven uiteengezette taken te kunnen vervullen zou de Regie over meer financiële middelen moeten kunnen beschikken dan vandaag het geval is.

De vervanging van de thans gehuurde oppervlakten zou een investering vergen die, tegen de huidige prijzen, kan worden geraamd op 50 miljard frank.

Ter vergelijking, het vastleggingskrediet waarover de Regie in 1988 heeft kunnen beschikken bedraagt

monte à 7,7 milliards, dont deux milliards réservés à la construction de centres de tri pour la Régie des postes dans le cadre du plan de restructuration de cette Régie (Anvers et Charleroi).

Compte tenu des diverses tâches partielles esquissées ci-dessus, il est clair que seul un montant limité peut être consacré aux immeubles neufs de remplacement et que la suppression des charges locatives ne peut être réalisée dans un proche avenir.

Par ailleurs, quelques projets très importants verront le jour, tels qu'un complexe pour le Ministère des Relations extérieures, le remplacement de prisons inadaptées, etc.

Pour quelques-uns de ces dossiers importants, on examinera cas par cas si une formule de financement alternatif est indiquée. Un tel dossier relatif à la construction d'un important complexe pour le Ministère des Relations extérieures est actuellement approuvé par le Comité ministériel.

ENTRETIEN

En sa qualité de gestionnaire au service et pour le compte de l'Etat, la Régie des Bâtiments doit se charger de l'« entretien dévolu au propriétaire » du patrimoine qui lui est confié et l'on attend d'elle qu'elle assume cette tâche « en bon père de famille ».

Les moyens mis à cet effet à sa disposition sont toutefois insuffisants.

Dans le secteur immobilier, on admet raisonnablement que l'entretien annuel à charge du propriétaire revient à 1 à 2 p.c. de la valeur de la construction neuve du bien.

Selon une estimation modérée, le patrimoine géré par la Régie représente une valeur de construction neuve s'élevant à 200 milliards de francs.

Il ne serait dès lors pas exagéré d'octroyer à la Régie des Bâtiments un crédit d'entretien de 2 milliards par an (1 p.c. de la valeur).

Pour l'exercice 1988, on a pu disposer d'un crédit d'entretien de 1,1 milliard, ce qui représente 0,7 p.c. de la valeur de construction neuve.

Il va de soi que ces moyens insuffisants ne permettent d'assumer ni un entretien systématique ni une bonne gestion et que toutes les interventions en matière d'entretien se limitent au strict minimum, ce qui à la longue se paiera par des frais plus élevés.

A l'avenir, on tendra dès lors nettement vers une augmentation substantielle des crédits affectés aux travaux d'entretien qui, soit dit en passant, requièrent un travail intensif et ont donc une influence

7,7 milliard waarvan 2 miljard werden bestemd voor de oprichting van sorteercentra voor de Regie der Posterijen in het kader van het herstructureringsplan van voornoemde Regie (Antwerpen en Charleroi).

Rekening houdend met de verschillende hiervoor omschreven gedeeltelijke taken, is het duidelijk dat enkel een beperkt bedrag kan worden besteed aan nieuwe vervangingsgebouwen en dat de afschaffing van de huurlasten niet binnen afzienbare tijd kan worden verwezenlijkt.

Anderzijds staan een aantal zeer belangrijke projecten op het getouw, zoals een complex ten behoeve van het Ministerie van Buitenlandse Betrekkingen, vervanging van onaangepaste gevangissen...

Voor sommige van dergelijke belangrijke dossiers zal geval per geval nagegaan worden of een formule van alternatieve financiering aangewezen is. Een dergelijk dossier m.b.t. de oprichting van een belangrijk complex ten behoeve van het Ministerie van Buitenlandse Betrekkingen is momenteel goedgekeurd door het Ministerieel Comité.

ONDERHOUD

Als beheerder in naam en voor rekening van de Staat moet de Regie der Gebouwen voor het « eigenaarsonderhoud » aan het haar toevertrouwde patrimonium instaan en er wordt ook nog van haar verwacht dat ze zich van die taak kwijt « als een goede huisvader ».

De middelen die haar daartoe ter beschikking worden gesteld zijn echter absoluut ontoereikend.

In de immobiliënssector neemt men geredelijk aan dat het jaarlijks onderhoud ten laste van de eigenaar neerkomt op 1 à 2 pct. van de nieuwbouwwaarde van het goed.

Matig geraamd vertegenwoordigt het door de Regie beheerde patrimonium een nieuwbouwwaarde van 200 miljard frank.

De Regie der Gebouwen een onderhoudskrediet van 2 miljard frank per jaar toekennen (1 pct. van de waarde) zou derhalve geenszins overdreven zijn.

Voor het dienstjaar 1988 kon men over een onderhoudskrediet van 1,1 miljard beschikken, wat 0,7 pct. van de nieuwbouwwaarde vertegenwoordigt.

Het is zonder meer duidelijk dat met deze ontoereikende middelen niet aan systematisch onderhoud en goed beheer kan worden gedaan en alle onderhoudsinterventies zich beperken tot het strikte minimum, wat zich op den duur zal wreken door hogere kosten.

Voor de toekomst zal dan ook beslist moeten gestreefd worden naar een substantiële verhoging van de kredieten voor onderhoudswerken, die, terloops aangestipt, arbeidsintensief zijn en dus een gunstige

favorable sur l'emploi, notamment pour les petites entreprises dont l'activité est orientée spécifiquement vers ce type de travaux.

Considérations finales

Dans notre pays, la Régie des Bâtiments est l'unique service qui possède un très large éventail de savoir-faire en matière de technologie des bâtiments. Le patrimoine immobilier qu'elle gère comprend non seulement des bâtiments administratifs, mais aussi des écoles, des musées, des églises, des monuments de grande valeur, ainsi que des blocs d'habitations.

Ces dix dernières années, malgré ses moyens limités, la Régie a pris une place de plus en plus importante dans le monde de la construction. Elle a été de plus en plus associée à d'autres services de recherche scientifique, en vue de l'application, dans le secteur des bâtiments publics, du résultat de ses recherches.

En outre, grâce à la politique qu'elle suit en matière de construction, la Régie des Bâtiments a joué un rôle stabilisateur et régulateur dans le secteur des bureaux. Il faudra renforcer cette politique à l'avenir, de manière qu'on puisse maintenir les loyers à un niveau acceptable. Le logement des fonctionnaires de la C.E.E. dans la région bruxelloise accroîtra la pression sur le marché des bureaux à Bruxelles, ce qui entraînera, pour chaque département, un accroissement automatique des frais de logement. Mon département a donné un premier exemple d'approche adéquate en approuvant la construction d'une surface de 95 000 m² de bureaux destinés aux Relations extérieures. Le loyer en cours et les moyens devenus disponibles par rééchelonnement aux Affaires étrangères seront utilisés pour assurer le financement de ce projet.

Cette politique doit être poursuivie, de manière qu'on puisse arriver à un équilibre suffisant entre la superficie propre et la superficie louée. Des projets similaires doivent être mis au point pour les Ministères des Affaires économiques et de la Justice et pour d'autres départements.

Grâce à la qualité de ce logement, les fonctionnaires concernés bénéficient d'une meilleure atmosphère de travail et la population d'une meilleure accessibilité.

Par ailleurs, la Régie des Bâtiments a pour mission de sauvegarder notre patrimoine architectonique le plus efficacement possible, pour la postérité. Ces immeubles historiques hébergent surtout des musées et des institutions scientifiques, ainsi que quelques administrations.

La restauration fonctionnelle et spécialisée du patrimoine culturel historique a pour le pays une valeur inestimable du point de vue touristique. Les grandes expositions et, notamment, Europalia, font

weerslag hebben op de werkgelegenheid en meer bepaald ten bate van kleinere bedrijven waarvan de activiteit specifiek op dit soort werken is georiënteerd.

Slotbeschouwingen

De Regie der Gebouwen is in ons staatsbestel de enige dienst die een zeer brede waaier bezit aan know-how in verband met gebouwentecnologie. Het gebouwenpatrimonium welke zij beheert omvat niet alleen administratieve gebouwen, maar ook scholen, musea, kerken, waardevolle monumenten alsook woningblokken.

De laatste tien jaar heeft de Regie ondanks zijn beperkte middelen een steeds belangrijkere positie ingenomen in de bouwwereld. Zij werd steeds meer betrokken met andere diensten van wetenschappelijk onderzoek ten einde de opgedane onderzoeken te kunnen toepassen in de openbare-gebouwensector.

De Regie der Gebouwen heeft verder door zijn bouwpolitiek een stabiliserende en regulerende rol vervuld in de bureelsector. Deze werkwijze moet in de toekomst opgevoerd worden ten einde de huurprijzen op een aanvaardbaar peil te kunnen houden. De huisvesting van de E.E.G.-ambtenaren in de Brusselse regio zal een verhoogde druk teweegbrengen op de bureelmarkt te Brussel. Dit houdt voor elk departement een automatische verhoging in van de huisvestingskosten. Een eerste voorbeeld van adequate aanpak werd door mijn departement gegeven door de goedkeuring van de bouw van 95 000 m² bureeloppervlakte voor Buitenlandse Betrekkingen. De bestaande huurprijs en de herschikking van de middelen van Buitenlandse Zaken zullen aangewend worden om de financiering van dit project te verzekeren.

Deze werkwijze dient verder gezet ten einde een voldoende evenwicht te bereiken tussen de eigen oppervlakte en de gehuurde oppervlakte. Gelijkaardige projecten dienen opgezet voor het Ministerie van Economische Zaken, Justitie en andere departementen.

Deze kwalitatieve huisvesting verzekert enerzijds een betere werkatmosfeer voor de betrokken ambtenaren en anderzijds een efficiëntere bereikbaarheid voor de bevolking.

De Regie der Gebouwen heeft verder tot taak ons bouwkundig erfgoed op de meest efficiënte wijze te bewaren voor het nageslacht. Het zijn vooral de musea en de wetenschappelijke instellingen, alsook enkele administraties die gehuisvest worden in historische panden.

De functionele en deskundige restauratie van het cultuurhistorisch patrimonium betekent voor het land een onschatbare waarde ten aanzien van het toerisme. De grote tentoonstellingen alsook Euro-

toujours volontiers usage de l'espace mis à leur disposition. On s'attend sans cesse à de nouveaux défis permettant de présenter à notre population des événements de plus en plus grandioses. La sécurité constitue un élément primordial dans notre société. Dans une ville européenne comme Bruxelles, l'hébergement adéquat de la gendarmerie suppose une politique d'investissement permanente. L'automatisation de plus en plus poussée exige de la part de la Régie des Bâtiments une approche technologiquement avancée pour les bâtiments.

**

Le plus important, ce n'est pas d'assurer l'avenir de la Régie des bâtiments, mais bien d'élargir ses perspectives d'avenir. Une informatisation plus poussée du parc immobilier permettra de le gérer de manière plus efficace. Une Régie bien équipée doit, en effet, toujours pouvoir disposer de l'information nécessaire au sujet du marché pour être en mesure de prendre, pour chaque administration, la décision la plus favorable au moment approprié.

La Régie doit pouvoir travailler dans le cadre d'un plan quinquennal pouvant être adapté avec souplesse à la situation du marché. Le Parlement doit pouvoir exercer un contrôle permanent.

La Régie doit pouvoir faire profiter de son savoir-faire technologique d'autres services qui le sollicitent. C'est pourquoi il est nécessaire d'élargir sa compétence. Cet élargissement est d'ailleurs nécessaire dans une société en constante évolution qui exige une perfection et des connaissances technologiques de plus en plus poussées.

En conclusion, je voudrais insister sur le fait que nos bâtiments publics doivent être édifiés selon un style formel qui s'harmonise avec l'environnement social. En effet, l'architecture n'est rien d'autre qu'un reflet fidèle de la société et des relations sociales qui se nouent en son sein.

Elle ne peut toutefois acquérir un caractère significatif que par la mise en œuvre d'un processus de participation authentique. C'est seulement grâce à un tel processus que pourront émerger les souhaits de la base. La résultante principale d'une telle procédure de participation, c'est finalement que l'on peut donner, aux ouvrages de construction, une adaptabilité suffisante. Les nécessités et les besoins évoluent, en effet, rapidement. Il est, dès lors, indispensable que l'on puisse adapter assez facilement les bâtiments aux besoins changeants des utilisateurs actuels et futurs.

Il est absolument nécessaire que la conception de nos bâtiments publics parte des trois grands principes suivants : la fonctionnalité, la souplesse et la proportionnalité.

palia doen telkenmale beroep op de aangeboden ruimte. Nieuwe uitdagingen worden steeds verwacht ten einde steeds grotere evenementen aan onze bevolking ten toon te spreiden. Een zeer belangrijk gegeven in onze samenleving is de veiligheid. In een Europese stad zoals Brussel betekent een goede huisvesting van de rijkswacht een permanente investeringspolitiek. Een steeds verdergaande automatisering vergt voor de Regie der Gebouwen een hoog technologische aanpak voor de gebouwen.

**

De toekomst van de Regie der Gebouwen dient niet in de eerste plaats verzekerd te blijven, maar uitgebreid. Een verdere informatisering van het gebouwenpark zal een efficiënte aanpak toelaten voor het beheer van het bestaande gebouwenpark. Een goed uitgeruste Regie moet immers steeds kunnen beschikken over de noodzakelijke marktinformatie teneinde voor elke administratie op het gepaste ogenblik de meest gunstige beslissing te kunnen nemen.

Zij moet kunnen te werk gaan met een 5-jarenplan die soepel inspeelt op de marktsituatie. Een permanente controle door het Parlement moet steeds kunnen geschieden.

De Regie moet, gezien zijn technologische know-how, zijn kennis kunnen ter beschikking stellen van andere diensten die erom verzoeken. Daarom is het noodzakelijk dat de bevoegdheid van de Regie wordt uitgebreid. Deze bevoegdheidsuitbreiding is trouwens noodzakelijk in een steeds evoluerende maatschappij die steeds verlangt naar verdergaande perfectie en technologische kennis.

Tot besluit wens ik te benadrukken dat de vormtaal waarmee onze openbare gebouwen dienen opgericht een relatie moet leggen tussen de samenleving en de uitdrukkingsvorm. Architectuur is immers niets anders dan een nauwkeurig spiegelbeeld van de samenleving en zijn maatschappelijke verhoudingen.

Ze kan echter alleen zinvol zijn, wanneer een werkelijk participatieproces wordt ingeschakeld. Alleen op die manier kan men de wensen van onderuit laten groeien. Het belangrijkste gevolg van een dergelijke inspraakprocedure is dat de resultaten van het bouwwerk voldoende flexibel blijven. Behoeften en noden veranderen immers snel. Het is dus nodig dat de gebouwen zich vrij gemakkelijk laten aanpassen aan de veranderde behoeften van de huidige en de toekomstige gebruikers.

Het is dus absoluut noodzakelijk dat de uitgangspunten voor onze openbare gebouwen moeten gesteund zijn op 3 belangrijke pijlers : functionaliteit, flexibiliteit en juistchaligheid.

III. Administration des routes - Fonds des routes

L'Administration des routes est chargée de l'aménagement, de l'équipement, de la modernisation, de l'entretien et de la gestion d'un réseau d'autoroutes de plus de 1 567 km et d'un réseau de routes de l'Etat d'environ 13 000 km.

A. L'accroissement de la sécurité routière sur ce vaste réseau routier est la préoccupation principale de ma politique dans le secteur routier.

La priorité a donc été accordée aux mesures suivantes :

1. *Renouvellement des ponts qui présentent des défauts graves*

Il ressort d'une étude qu'environ 16 ponts présentaient des défauts graves. Le coût des travaux de réfection et de rénovation est d'environ 750 millions de francs.

Les mesures nécessaires furent prises pour garantir à tout moment la sécurité.

Les dossiers d'adjudication pour tous ces ouvrages d'art furent établis de sorte que l'exécution des travaux de réfection et de rénovation puissent avoir lieu en 1989. En 1988, un montant d'environ 450 millions de francs a déjà été engagé pour ces travaux.

2. *Approche coordonnée des points noirs du réseau routier national*

La N8 Bruxelles-Ninove fut retenue comme projet-pilote pour la lutte contre l'insécurité routière sur un tronçon de route de l'Etat.

En collaboration avec la gendarmerie, les communes concernées et les services de police, un programme d'action complet à court, moyen et long terme fut élaboré pour accroître la sécurité routière.

En outre, il fut prévu pour 1988, un vaste programme pour des travaux d'aménagement des points dangereux (voir l'annexe IV).

3. *Accroissement de la sécurité des cyclistes par l'aménagement de plus de pistes cyclables*

Malgré la limitation des crédits, une série de réalisations complémentaires en matière d'aménagement de pistes cyclables a été prévue dans le programme de 1988 :

- Louvain-la-Neuve;
- Geel Punt-Geel;
- Geel ten Aert-Kasterlee;
- Mol-Lommel;
- Wychmaal-Peer.

III. Bestuur der Wegen - Wegenfonds

Het Bestuur der Wegen is belast met de aanleg, de inrichting, de modernisering, het onderhoud en het beheer van ruim 1 567 km autosnelwegen en ongeveer 13 000 km rijkswegen.

A. Het verhogen van de verkeersveiligheid op dit uitgebreid wegennet is de hoofdbekommernis van mijn beleid in de wegensector.

Er werd dan ook prioritair aandacht geschonken aan volgende maatregelen :

1. *Vernieuwen van bruggen die ernstige gebreken vertonen*

Uit een onderzoek bleek dat een 16-tal bruggen ernstige gebreken vertoonden. De kostprijs van de herstellings- en vernieuwingswerken is ongeveer 750 miljoen frank.

De nodige maatregelen werden genomen om de veiligheid ten allen tijde te garanderen.

De aanbestedingsdossiers voor al deze kunstwerken werden opgesteld, zodat de uitvoering van de herstellings- en vernieuwingswerken in 1989 kan gebeuren. In 1988 werd reeds een bedrag van ongeveer 450 miljoen frank vastgelegd voor deze werken.

2. *Gecoördineerde aanpak van de zwarte punten op het nationale wegennet*

Als pilootproject voor de bestrijding van de verkeersonveiligheid op een rijkswegvak werd de N8 Brussel-Ninove weerhouden.

In samenwerking met de Rijkswacht, de betrokken gemeenten en de politiediensten werd een volledig actieprogramma op korte, middellange en lange termijn opgezet om de verkeersveiligheid te verhogen.

Verder werd voor 1988 een omvangrijk programma voor aanpassingswerken van gevaarlijke punten voorzien (zie bijlage IV).

3. *Meer veiligheid voor de fietsers door de aanleg van meer fietspaden*

Ondanks de beperking van de kredieten, werden een aantal bijkomende realisaties inzake aanleg van fietspaden op het programma van 1988 voorzien :

- Louvain-la-Neuve;
- Geel Punt-Geel;
- Geel ten Aert-Kasterlee;
- Mol-Lommel;
- Wychmaal-Peer.

4. Accroissement de la sécurité routière et de la viabilité de la circulation le long de routes de l'Etat dans des traversées bâties

Bon nombre de nos routes de l'Etat traversent des agglomérations où la fonction de circulation et la fonction résidentielle ne sont pas toujours facilement conciliables.

Par des interventions particulières dans l'équipement de telles routes, la sécurité routière et la viabilité de la circulation peuvent être sensiblement améliorées.

A cet effet, il y a plusieurs années, un programme de projets pilotes de rééquipement de routes dans des agglomérations a été mis en place.

Ce programme dont l'exécution traînait a été relancé.

Cette année, quatre projets similaires sont mis en adjudication :

- Louvain;
- Rillaar;
- Blankenberge;
- Wuustwezel.

B. Entretien

Les crédits d'entretien sont trop limités pour maintenir le patrimoine en état, de façon optimale.

Ce manque de crédits est partiellement compensé par l'entretien extraordinaire qui est financé par les crédits d'investissement.

C. Grands projets (plus de 100 millions) pour 1988 :

Bruxelles :

Rue de Stalle à Uccle.

Province de Liège :

- N602 : Construction de la section avenue de l'Observatoire-Val Benoît (contrat partiel n° 4);
- A25 : Viaduc de l'Eau Rouge.

Luxembourg :

N830 : Construction d'une route à travers le P.E.D. à Athus - Ouvrages d'arts - Terrassements et Chaussée.

Flandre orientale :

- N42 : Rectification Ophasselt;
- N42 : Section Oosterzele - Balegem.

Limbourg :

E25 : Poste frontière Fourons.

Brabant flamand :

N208 : Pont enjambant la Dendre à Denderleeuw et Liedekerke.

4. Verhogen van verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid langs rijkswegen in bebouwde doortochten

Veel van onze rijkswegen lopen doorheen bebouwde kommen waar de verkeersfunctie en de woonfunctie niet altijd gemakkelijk te verzoenen zijn.

Door bepaalde ingrepen in de inrichting van dergelijke wegen, kan de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid gevoelig verbeterd worden.

Hiertoe werd enkele jaren geleden een pilootprojectenprogramma, herinrichten van wegen in bebouwde kom opgestart.

Dit programma, waarvan de uitvoering wat aan het slabakken was, werd nieuw leven ingeblazen.

Dit jaar zijn vier dergelijke projecten aanbesteed :

- Leuven;
- Rillaar;
- Blankenberge;
- Wuustwezel.

B. Onderhoud

De onderhoudskredieten zijn te beperkt om het patrimonium optimaal in stand te houden.

Dat gebrek aan kredieten wordt gedeeltelijk opgevangen door het buitengewoon onderhoud dat met investeringskredieten gefinancierd wordt.

C. Grote projecten (meer dan 100 miljoen) voor 1988 :

Brussel :

Stallestraat, Ukkel.

Province Luik :

- N602 : Construction de la section avenue de l'Observatoire-Val Benoît (contrat partiel n° 4);
- A25 : Viaduc de l'Eau Rouge.

Luxembourg :

N830 : Construction d'une route à travers le P.E.D. à Athus - Ouvrages d'arts - Terrassements et Chaussée.

Oost-Vlaanderen :

- N42 : Rechttrekking Ophasselt;
- N42 : Vak Oosterzele - Balegem.

Limburg :

E25 : Grenspost Voeren.

Vlaams-Brabant :

N208 : Brug over de Dender te Denderleeuw en Liedekerke.

D. Financement alternatif

Pour l'aménagement des voies d'accès au *Liefkenshoek*tunnel entre la N49 Anvers-Knokke et le rond point Havenweg, un emprunt spécial d'un montant de 3,7 milliards du Fonds des routes a été émis.

Le remboursement s'effectuera avec une partie des rétributions des péages du *Liefkenshoek*tunnel (voir l'annexe IV).

Les travaux d'infrastructure ont été mis en adjudication et attribués pour un montant de 2,7 milliards de francs.

II. DISCUSSION GENERALE

A. Généralités

1. Régionalisation

A propos de la régionalisation du Ministère des Travaux publics, un membre aimerait savoir quelles compétences resteront nationales.

Le Ministre déclare dans sa réponse que la Régie des Bâtiments et l'Office central des fournitures (O.C.F.) ainsi que certaines parties d'Administrations (par exemple, l'Administration de l'électricité et de l'électromécanique) conserveront leur caractère national après la régionalisation. Au total, cela représente plus ou moins 2 000 agents effectifs et une infrastructure importante.

On peut discuter sur la question de savoir si le Ministère des Travaux publics doit disparaître entièrement en tant que tel, mais le Ministre signale que l'effectif du personnel de plusieurs départements est nettement inférieur à celui de ce qui subsistera des Travaux publics au niveau national.

Il appartient au Gouvernement de décider quelle sera à l'avenir l'autorité de tutelle pour, notamment, la Régie des bâtiments.

Un autre membre aimerait savoir quelles mesures ont été prises sur le plan de l'organisation en vue du transfert du personnel aux Régions.

Le Ministre souligne que, dans cette matière, il y a lieu d'agir avec la prudence nécessaire. Il renvoie aux divers groupes de travail qui préparent le transfert du personnel ainsi que la restructuration des parastataux nationaux. De même, en ce qui concerne les indispensables accords de coopération, le Ministre renvoie à la préparation en la matière qui se fait au sein du Comité de concertation Gouvernement-Exécutifs.

Un commissaire demande comment fonctionnera la coopération après que les crédits et le personnel auront été transférés aux Régions.

D. Alternatieve financiering

Voor de aanleg van de toegangswegen tot de *Liefkenshoek*tunnel tussen de N49 Antwerpen-Knokke en het Rond Punt Havenweg werd een speciale lening ten bedrage van 3,7 miljard frank van het Wegenfonds uitgeschreven.

De terugbetaling zal gebeuren met een gedeelte van de retributies van de tolgeden van de *Liefkenshoek*tunnel (zie bijlage IV).

De infrastructuurwerken werden aanbesteed en toegewezen voor een bedrag van 2,7 miljard frank.

II. ALGEMENE BESPREKING

A. Algemeen

1. Regionalisering

In verband met de regionalisering van het Ministerie van Openbare Werken, wenst een lid te vernemen welke bevoegdheden nationaal zullen blijven.

De Minister zegt in haar antwoord dat de Regie der Gebouwen en het Centraal Bureau voor Benodigdheden (C.B.B.), evenals bepaalde delen van besturen (bijvoorbeeld Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica), na de regionalisering nationaal blijven. In totaal vertegenwoordigt dit ongeveer 2 000 effectieve personeelsleden en tevens een belangrijke infrastructuur.

Men kan erover van gedachten wisselen of het Ministerie van Openbare Werken als dusdanig volledig dient te verdwijnen, maar de Minister heeft hier ter overweging dat verscheidene departementen heel wat minder personeel tewerkstellen dan wat van Openbare Werken nationaal blijft.

Een beslissing over de toekomstige voogdijoverheid van onder meer de Regie der Gebouwen behoort toe aan de Regering.

Een ander lid wenst te vernemen welke maatregelen op organisatorisch vlak werden genomen i.v.m. de overheveling van het personeel naar de Gewesten.

De Minister onderstreept dat in deze materie met de nodige omzichtigheid dient gehandeld. Er wordt verwezen naar diverse werkgroepen die de overdracht van het personeel, alsmede de herstructurering van de nationale parastatale instellingen voorbereiden. Ook wat betreft de onontbeerlijke samenwerkingsakkoorden verwijst de Minister naar de voorbereiding ter zake door het overlegcomité Regering-Exécutieven.

Een commissielid vraagt hoe de samenwerking zal tot stand komen, nadat de kredieten en het personeel aan de Gewesten zullen zijn overgedragen.

La coopération sera réglée par la voie d'accords qui devront être conclus selon leur objet, soit entre l'Etat et les Régions, soit par les Régions entre elles, accords dont il est question à l'article 92bis de la loi spéciale du 8 août 1980, inséré par la loi spéciale du 8 août 1988.

La mise en œuvre de cette coopération se fera sous la haute surveillance du comité de concertation Gouvernement-Exécutifs. Dans ce sens, ce comité a décidé, dès le 28 décembre 1988, que, pour les services extérieurs de l'Administration des Routes, de l'Administration des Voies hydrauliques et de l'Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique, les accords ou usages explicites ou implicites existants continueraient d'être respectés pour les actes de gestion dont le champ d'application dépasse les frontières régionales. Cette décision instaure donc un statu quo destiné à prévenir un vide juridique entre le moment proche du transfert de compétences et celui de la conclusion des accords obligatoires de coopération.

Un autre commissaire se demande ce qu'il adviendra des membres du personnel de l'Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique. Seront-ils intégralement transférés aux Régions ou resteront-ils membres du personnel de l'Etat ?

Le Ministre répond que 26 p.c. des agents (cadre = 800 personnes) resteront nationaux et que la plus grande partie d'entre eux exercent des activités touchant aux installations électriques de bâtiments. D'autre part, la moitié environ du service s'occupant des réseaux de télécommunications restera nationale.

Un membre voudrait savoir ce qu'il adviendra de l'ordinateur central après la régionalisation.

Le Ministre répond qu'aucune décision définitive n'a encore été prise à ce sujet et qu'à son avis le service P.I.S. (programmation, information, statistique) — en ce qui concerne la configuration informatique — ne peut être scindé, du moins dans une période transitoire, compte tenu des nombreuses applications qui y sont réalisées pour l'ensemble des services.

Un membre aimerait savoir ce qu'il adviendra de la bibliothèque des Travaux publics après la régionalisation.

Le Ministre répond qu'on a proposé de conserver la bibliothèque dans son intégralité — du moins, pour le moment — et de ne pas disperser les collections entre les trois Régions.

Un autre membre aimerait savoir ce qu'il adviendra du service Agréation des entrepreneurs.

Le Ministre déclare que ce service restera de la compétence nationale.

De samenwerking zal geregeld worden via akkoorden die hetzij tussen de Staat en de Gewesten, hetzij tussen de Gewesten onderling moeten worden afgesloten, naargelang van de aangelegenheid waarop ze betrekking hebben, en die vermeld worden in artikel 92bis van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, ingevoegd door de bijzondere wet van 8 augustus 1988.

Deze samenwerking zal onder het hoog toezicht van het overlegcomité Regering-Executieven verlopen. In deze zin heeft dit comité reeds op 28 december 1988 beslist dat voor de buitendiensten van het bestuur der Wegen, het bestuur der Waterwegen en het bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica, de thans bestaande expliciete of impliciete akkoorden of gebruiken verder worden geëerbiedigd wat betreft de gewestgrensoverschrijdende beheersdaden. In deze beslissing wordt aldus een status-quo tot stand gebracht dat een juridisch vacuüm moet voorkomen tussen de bevoegdheidsoverdracht die binnenkort zal plaatsvinden en het afsluiten van de verplichte samenwerkingsakkoorden.

Een ander commissielid stelt de vraag wat er zal gebeuren met het personeel van het bestuur van Elektriciteit en Elektromechanica. Zullen deze personeelsleden integraal worden overgeheveld naar de Gewesten of blijven ze rijkspersoneel ?

De Minister licht toe dat 26 pct. van het personeel (kader = 800 personen) nationaal blijft, waarvan het grootste gedeelte activiteiten uitvoert in verband met elektrische installaties in gebouwen. Verder blijft circa de helft van de dienst, die instaat voor telecommunicatienetwerken, nationaal.

Een lid wenst te vernemen wat er met de centrale computer zal gebeuren na de regionalisering.

De Minister antwoordt dat hierover nog geen definitieve beslissing werd getroffen, maar meent dat, alleszins in een overgangperiode, de P.I.S.-dienst (programmatie, informatie, statistiek) — wat betreft de computerconfiguratie — niet kan opgesplitst worden, gelet op de vele toepassingen die er voor alle diensten worden verricht.

Een lid wil weten wat er met de bibliotheek van Openbare Werken zal gebeuren na de regionalisering.

De Minister zegt dat het voorstel werd gedaan om deze bibliotheek in haar geheel, alleszins voorlopig, te bewaren en de collecties niet te versnipperen over de drie Gewesten.

Verder wenst een lid nog te vernemen wat er zal gebeuren met de dienst erkenning van de aannemers.

De Minister vermeldt dat deze dienst tot de nationale bevoegdheid zal blijven behoren.

Un autre membre aimerait savoir quelles sont les perspectives pour les membres du personnel à statut dit « précaire » du Fonds des Routes, occupés dans d'autres services des Travaux publics.

A cet égard, le Ministre signale que tous les membres du personnel du Fonds des Routes, quelle que soit leur affectation, ont été nommés à titre définitif, en vertu de la loi du 5 janvier 1977, à partir du 1^{er} février 1977. En dehors des membres du personnel engagés sous le régime du « stage des jeunes », le Fonds des Routes n'a dès lors plus parmi son personnel de membres à statut « précaire ». De nouveaux engagements précaires ont été exclus par l'article 52 de la loi du 28 décembre 1973 relative aux propositions budgétaires 1973-1974.

Les membres du personnel du Fonds des Routes, affectés au Ministère des Travaux publics — tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du secteur des routes proprement dit —, occupent un emploi ordinaire du cadre du personnel fixé pour les différentes administrations et services. En outre, l'on a instauré un cadre de transition pour les membres du personnel occupés par les Régions et les Communautés, dont les emplois disparaîtront au moment du départ de leur titulaire.

Tous les membres du personnel, quelle que soit leur affectation, ont néanmoins les mêmes droits, et ce en vertu de leurs statuts administratif et pécuniaire, fixés par les arrêtés royaux du 8 janvier 1973.

2. Questions financières

Un commissaire déplore la longueur des délais qui séparent l'adjudication d'un dossier du début effectif des travaux.

Le Ministre confirme cet état de choses et note qu'il y a différentes raisons à cela.

La raison principale réside dans une forte diminution des crédits disponibles pour le programme d'investissements. Elle a engendré une longue liste d'attente de projets qui sont prêts, du point de vue technique et administratif, à être exécutés, mais qui ne peuvent pas être engagés par manque de crédits disponibles.

L'année dernière, ce phénomène a encore été renforcé en raison du recours à la technique qui consiste à dégager des crédits par tranches de « douzièmes provisoires ».

3. Divers

Un membre aimerait savoir où en est l'étude du service R.O.B. en matière d'informatisation (Service recherche opérationnelle et budget).

L'informatisation de l'Administration des routes relève de la compétence du Service recherche opérationnelle et budget.

Een ander lid informeert naar de vooruitzichten voor de zogenaamde « preciaire » personeelsleden van het Wegenfonds, die tewerkgesteld zijn in andere diensten van Openbare Werken.

De Minister deelt ter zake mede dat alle personeelsleden van het Wegenfonds, ongeacht hun affectatie, krachtens de wet van 5 januari 1977, met ingang van 1 februari 1977 vast werden benoemd. Buiten de personeelsleden aangeworven onder het regime van « stage der jongeren » telt het Wegenfonds aldus geen enkel « preciair » personeelslid meer. Nieuwe « preciaire » aanwervingen waren onmogelijk ingevolge artikel 52 van de wet van 28 december 1973, betreffende de budgettaire voorstellen 1973-1974.

De personeelsleden van het Wegenfonds, geaffecteerd bij het Ministerie van Openbare Werken — zowel binnen als buiten de eigenlijke wegensector — bezetten er een gewone betrekking op de personeelsformatie voorzien voor de verschillende besturen en diensten. Daarenboven werd voor de personeelsleden, tewerkgesteld bij de Gewesten en Gemeenschappen een overgangskader opgericht, waarvan de betrekkingen verdwijnen bij het vertrek van hun titularis.

Alle personeelsleden, ongeacht hun affectatie, hebben echter dezelfde rechten ingevolge hun administratief en geldelijk personeelsstatuut, vastgesteld bij de koninklijke besluiten van 8 januari 1973.

2. Financiële kwesties

Een commissielid betreurt de lange wachttijden tussen de aanbesteding van een dossier en de effectieve start van de werken.

De Minister beaamt deze vaststelling en geeft aan dat hiervoor diverse redenen bestaan.

De belangrijkste hiervan is de sterke vermindering van de beschikbare kredieten voor het investeringsprogramma. Hierdoor is een grote wachtlijst ontstaan van projecten die technisch en administratief uitvoeringsklaar zijn, maar die door gebrek aan beschikbare kredieten niet kunnen vastgelegd worden.

Het vrijmaken van kredieten per schijven van « voorlopige twaalfden » heeft dit fenomeen gedurende het afgelopen jaar nog versterkt.

3. Varia

Een lid informeert ernaar hoever het staat met de studie van de dienst O.R.B. inzake informatisering (Dienst Operationele Research en Begroting).

De informatisering van het Bestuur der Wegen valt onder de bevoegdheid van de Dienst Operationele Research en Begroting.

Les études en la matière sont forts avancées et le système est déjà largement opérationnel pour ce qui est de la comptabilité et du suivi des dossiers d'entreprise.

Actuellement, l'on s'occupe surtout de la constitution d'une banque de données concernant les routes. Compte tenu de la période nécessaire à l'introduction des données requises, l'on peut considérer que celle-ci sera opérationnelle d'ici 1 à 2 ans.

B. Bâtiments

1. Généralités

Un commissaire souligne la précarité de la situation d'un grand nombre d'agents de la Régie des Bâtiments. Il demande quelles sont les perspectives de régularisation de ces agents.

Le Ministre confirme que cet organisme compte encore quelque 135 agents à statut « précaire » recrutés avant le mois de décembre 1973 et n'ayant encore bénéficié d'aucune possibilité de régularisation sous quelque forme que ce soit, contrairement à leurs collègues des ministères et des autres organismes d'intérêt public.

Le Ministre ajoute à ce sujet que, pour mettre un terme à cette situation injustifiée et asociale, il a présenté au Premier Ministre un projet d'article de loi à insérer dans le projet de loi portant restructuration de certains organismes d'utilité publique qui sera prochainement déposé sur le bureau des Chambres. Cet article prévoit le transfert de tous les agents du Fonds des Routes et de la Régie des Bâtiments au Ministère des Travaux publics, avant même le transfert d'une partie de celui-ci aux Régions et il dispose que les agents « précaires » de la Régie des Bâtiments seront censés, pour l'occasion, être nommés à titre définitif.

Un commissaire souligne que le logement vétuste et souvent inadapté des détenus et du personnel des prisons constitue un problème préoccupant. Certaines situations sont intolérables du point de vue social et humanitaire. Il n'est pas étonnant, dès lors, qu'elles suscitent de plus en plus de résistance.

A-t-on fait un inventaire des problèmes en la matière et a-t-on calculé le coût des investissements estimés indispensables ? Quelles sont les priorités que l'on a définies ?

Le Ministre souligne que, si le programme de constructions doit être réalisé dans son intégralité, il faut y affecter les crédits suivants : 1 877 000 000 de francs pour Bruxelles; 3 465 157 000 francs pour la Flandre et 3 676 000 000 de francs pour la Wallo-

De studies ter zake zijn reeds ver gevorderd, en het systeem is al in belangrijke mate operationeel wat betreft de comptabiliteit, het opvolgen van aannemingsdossiers.

Op dit ogenblik wordt vooral gewerkt aan het opstarten van een wegendatabank. Rekening houdend met de periode nodig voor het inbrengen van de nodige gegevens, kan gesteld worden dat deze binnen 1 à 2 jaar operationeel zal zijn.

B. Gebouwen

1. Algemeen

Een commissielid wijst op de precare situatie waarin heel wat personeelsleden van de Regie der Gebouwen verkeren. Hij vraagt naar de vooruitzichten inzake de regularisatie van deze personeelsleden.

De Minister bevestigt dat de betrokken instelling nog ongeveer 135 « precare » personeelsleden telt aangeworven vóór december 1973, en die, in tegenstelling met hun collega's in de ministeries en de andere instellingen van openbaar nut, nog onder geen enkele vorm enige kans op regularisatie hebben verkregen.

Ter zake deelt de Minister mede dat zij, om een einde te stellen aan die onverantwoorde en asociale toestand, een ontwerp tekst van wetsartikel heeft ingediend bij de Eerste Minister, dat dient ingelast te worden in het wetsontwerp tot herstructurering van sommige instellingen van openbaar nut dat binnenkort aan de Kamers zal worden voorgelegd. Dat artikel voorziet de overdracht van alle personeelsleden van het Wegenfonds en de Regie der Gebouwen naar het Ministerie van Openbare Werken, nog vóór de overdracht van een gedeelte ervan naar de Gewesten, en bij die gelegenheid worden de « precare » personeelsleden van de Regie der Gebouwen geacht vast benoemd te zijn.

Een lid wijst erop dat de verouderde en dikwijls onaangepaste behuizing van gedetineerden en gevangenispersoneel een zorgwekkend probleem is. Bepaalde toestanden zijn uit sociaal en humanitair oogpunt niet duldbaar. Niet te verwonderen dat de weerstand daartegen steeds meer toeneemt.

Werd een inventaris gemaakt van deze problematiek, de kostprijs van de noodzakelijk geraamde investeringen en welke prioriteiten werden vastgelegd ?

De Minister beklemtoont dat indien het volledige bouwprogramma gerealiseerd dient te worden, hiervoor volgende kredieten beschikbaar dienen gesteld : 1 877 000 000 frank voor Brussel; 3 465 157 000 frank voor Vlaanderen en 3 676 000 000 frank voor

nie. La plupart des prisons datent du XIX^e siècle; c'est le cas de 22 des 25 prisons existantes.

Pour remédier à cette situation, il faudrait un budget d'investissements supplémentaire de $\pm$ 2,5 milliards durant quatre années successives.

Le Ministre estime qu'il faudrait prévoir un tel budget à la lumière de l'expérience relative à la prison de Bruges, dont il est permis de penser que les travaux projetés seront terminés à la fin de 1990, ce qui signifie que la période de construction aura duré 10 ans.

Il est évidemment illusoire de parler, dans ces circonstances, de la rentabilisation d'un investissement de 2,5 milliards de francs.

Un membre demande comment ont évolué, ces dix dernières années, les loyers des bâtiments pris en location par l'Etat.

Le Ministre fournit des précisions sur l'évolution des loyers au cours des dix dernières années ainsi qu'un aperçu de l'incidence, en termes de moyens financiers qu'elle a eue.

Voici l'aperçu des loyers :

- pour 1978, 2 581 716 115 francs ont été payés;
- pour 1979, ce montant était de 2 638 749 219 francs;
- en 1980, 2 899 082 258 francs ont été inscrits au budget;
- en 1981, un montant de 3 115 192 321 francs a été versé à titre de loyers;
- en 1982, ce montant est passé à 3 453 545 677 francs;
- pour 1983, il a été de 3 674 077 822 francs;
- en 1984, il est passé à 3 799 329 131 francs;
- en 1985, les loyers payés ont atteint un montant record de 3 974 840 387 francs;
- en 1986 et 1987, les dépenses affectées au loyers ont été ramenées respectivement à 3 191 562 204 francs et 3 156 928 811 francs, pour ne plus représenter en 1988 qu'un montant de 2 978 036 786 francs.

L'ordre de grandeur des loyers en 1988 est quasiment retombé au niveau de 1980.

2. Flandre

Un commissaire attire l'attention sur le dossier du Palais de justice de Gand. Quelles sont les perspectives ?

Wallonië. De meeste gevangenissen dateren uit de XIX^e eeuw; dit geldt voor 22 instellingen op het geheel van de 25 bestaande gevangenissen.

Om de toestand te verhelpen is een extra investeringsbudget van $\pm$ 2,5 miljard vereist gedurende vier opeenvolgende jaren.

Deze werkwijze lijkt een noodzaak, aldus de Minister, gezien de ervaring ter zake met de gevangenis in Brugge, waarbij kan gesteld worden dat einde 1990, de geplande werken beëindigd zullen zijn en dit na een bouwperiode van tien jaar.

Het is dan uiteraard utopisch hier over een rendabilisatie van een investering van 2,5 miljard frank te spreken.

Een lid informeert naar de evolutie tijdens de voorbije tien jaar van de huurprijzen voor door de Staat ingehuurde gebouwen.

De Minister preciseert de evolutie van de huurprijzen over de jongste tien jaar en geeft een overzicht van de impact aan financiële middelen die hiermede gepaard gingen.

Het overzicht van de huurgelden wordt hierna volgend weergegeven :

- voor 1978 werd 2 581 716 115 frank betaald;
- voor 1979 was dit 2 638 749 219 frank;
- in 1980 werd 2 899 082 258 frank uitgetrokken;
- in 1981 werd 3 115 192 321 frank aan huur betaald;
- in 1982 klom het bedrag tot 3 453 545 677 frank;
- voor 1983 werd 3 674 077 822 frank aan huur betaald;
- in 1984 klom dit bedrag op tot 3 799 329 131 frank;
- in 1985 werd een recordbedrag van 3 974 840 387 frank aan huurgelden uitbetaald;
- in 1986 en 1987 verminderden de uitgaven voor huurvergoedingen tot respectievelijk 3 191 562 204 frank en 3 156 928 811 frank om in 1988 slechts een bedrag van 2 978 036 786 frank te vertegenwoordigen.

De grootte-orde van de huurgelden voor 1988, daalde tot op nagenoeg het niveau van 1980.

2. Vlaanderen

Een commissielid vestigt de aandacht op het dossier inzake het Justitiepaleis te Gent. Welke zijn de vooruitzichten ?

Le Ministre rappelle qu'il a été prévu de construire le nouveau Palais de justice sur les terrains de la Koepoortstraat. Le programme et les exigences urbanistiques ne sont toutefois pas conciliables.

L'administration communale a demandé à juste titre de prévoir à cet endroit la possibilité de construire des logements. Un plan particulier d'aménagement a été établi en ce sens.

La Régie des Bâtiments demandera néanmoins à l'administration communale de pouvoir y construire le nouvel immeuble des archives de l'Etat, pour que les documents de la région de Gand puissent être consultés sur place. L'immeuble « Geraard Duivelsteen » ne convient pas du point de vue fonctionnel.

Etant donné cette prise de position, la Régie des Bâtiments devra trouver un nouveau lieu d'implantation en concertation avec les services de la Justice.

Un membre voudrait connaître les plans pour la construction d'un bureau des douanes au poste frontière de Maasmechelen. Il signale aussi, à ce propos, les problèmes relatifs aux possibilités de stationnement.

Le Ministre souligne que le Ministère des Finances doit charger la Régie des Bâtiments de construire le poste frontière de Maasmechelen.

Le marché ne peut être réalisé que dans les limites des possibilités budgétaires.

En ce qui concerne les installations de parcage à l'usage du personnel des douanes, la Régie des Bâtiments établira et exécutera un projet en collaboration avec les Services des Routes.

Un autre membre aimerait savoir s'il est possible d'installer un bureau de poste dans les bureaux existants de la R.T.T., à la gare de Blankenberge.

Le Ministre répond que la Régie des Postes a prévu d'installer un bureau de poste en un autre endroit et qu'il appartient, à son avis, au Ministre des Postes de prendre une décision en la matière. La Régie des Bâtiments ne fait qu'exécuter le programme de la Régie des Postes.

3. Wallonie

Plusieurs intervenants s'informent de l'exécution des projets relatifs à la place Saint-Lambert à Liège. On interroge également le Ministre sur le mode de financement des travaux et la date du début de ceux-ci.

Le Ministre répond qu'une étude de faisabilité a été réalisée par l'architecte Strebelle. Cette étude a été approuvée par la ville de Liège et la Région wallonne. La Régie des Bâtiments est d'accord pour s'intégrer au projet. L'un des immeubles qui seront réalisés par la Régie est le Tivoli; c'est celui qui pose le moins de problèmes. Le programme de construction

De Minister herinnert eraan dat het nieuwe Justitiepaleis voorzien werd op de terreinen van de Koepoortstraat. Het programma en de stedenbouwkundige eisen zijn echter niet verenigbaar.

Het stadsbestuur heeft terecht gevraagd op deze plaats, de mogelijkheid van woningbouw te voorzien. Een Bijzonder Plan van Aanleg werd in die zin opgemaakt.

De Regie der Gebouwen zal niettemin het stadsbestuur verzoeken om hier het nieuw Rijksarchief te bouwen, zodat de documenten van de regio Gent ter plaatse zouden kunnen geconsulteerd worden. Het gebouw « Geraard Duivelsteen » is hiertoe niet functioneel.

Gezien deze stellingname zal de Regie der Gebouwen in overleg met de diensten van Justitie een nieuwe vestigingsplaats dienen te vinden.

Een lid informeert naar de plannen inzake de bouw van een douanekantoor aan de grenspost te Maasmechelen. Hij signaleert in dit verband ook de problemen inzake parkeermogelijkheden.

De Minister onderstreept dat het Ministerie van Financiën de Regie der Gebouwen dient te belasten met het bouwen van de grenspost te Maasmechelen.

De opdracht kan slechts binnen de budgettaire mogelijkheden gerealiseerd worden.

In verband met de parkeeraccomodatatie voor het douanepersoneel, zal de Regie der Gebouwen in samenwerking met de Diensten der Wegen het desbetreffend ontwerp opstellen en uitvoeren.

Een ander lid wenst te vernemen of er een postkantoor kan gehuisvest worden in het bestaande R.T.T.-kantoor aan het station te Blankenberge.

De Minister wijst erop dat de Regie der Posterijen een andere vestigingsplaats voor het postkantoor heeft voorzien, en meent dat het aan de Minister van de Posterijen is, een beslissing ter zake te nemen. De Regie der Gebouwen voert slechts het programma van de Regie der Posterijen uit.

3. Wallonië

Verscheidene sprekers informeren naar de uitvoering van de plannen voor de place Saint-Lambert te Luik. Ook wordt gevraagd naar de wijze van financiering van de werken en de startdatum ervan.

De Minister merkt op dat een *feasability*-studie door architect Strebelle werd opgesteld. Deze studie werd door de stad Luik en het Waalse Gewest goedgekeurd. De Regie der Gebouwen gaat ermee akkoord zich in het ontwerp te integreren. Een van de gebouwen die door de Regie gerealiseerd zullen worden is het « Tivoli », dat het minste problemen

est arrêté (à la perpendiculaire du Palais de justice) et il ne reste plus qu'à passer une convention avec le Ministère des Communications pour l'achat du terrain à bâtir.

Deux groupes pilotes ont été constitués en vue de permettre le réaménagement de la place.

Le premier est composé des Travaux publics, des Communications, de la S.T.I.L. et de la Région wallonne. Le comité d'acquisition, qui en fait également partie, a pour mission de borner les parcelles existantes et d'établir un calcul des investissements déjà réalisés.

Le second groupe pilote s'occupe spécifiquement du bâtiment Tivoli, en vue d'en étudier l'intégration à l'ensemble de la place Saint-Lambert. Siègent dans ce groupe le département des Travaux publics, la Région wallonne, la ville de Liège et la Commission royale des monuments et des sites.

L'investissement nécessaire pour cet ouvrage est estimé à 1,1 milliard de francs et celui pour l'achat du terrain à 0,4 milliard.

La réalisation de la nouvelle construction ne permettra de récupérer aucun loyer, étant donné que l'ensemble est destiné à décharger le Palais de justice existant et à permettre de réaliser des travaux de sécurité.

Le Ministre déclare que l'ensemble du projet aura un effet boule de neige tant dans les autres départements que chez les promoteurs et les particuliers.

Un des intervenants demande quand débiteront les travaux de construction des casernes de la gendarmerie à Sainte-Ode et à Gouvy.

Le Ministre déclare que les travaux de construction des casernes de la gendarmerie de Gouvy et de Sainte-Ode débiteront à la fin de 1989.

Les crédits pour les deux projets ont été engagés, de sorte que les travaux pourront commencer prochainement.

Il est évident que les conditions climatologiques (période d'hiver) joueront un rôle important à cet égard.

Un membre aimerait savoir où en est le projet du palais de justice de Mons. Il demande si l'on songe à utiliser l'ancienne caserne Major Sabbe.

Le Ministre remarque que les services de la Justice sont actuellement dispersés dans divers bâtiments. Il a l'intention de concentrer tous les services dans un seul complexe ou dans plusieurs complexes rapprochés. Une étude de faisabilité a donc été confiée à un auteur de projets privé en vue de déterminer quelles possibilités offre la caserne Major Sabbe par rap-

schept. Het bouwprogramma ligt vast (haaks op het Justitiepaleis) en voor de aankoop van de bouwgrond is enkel met het Ministerie van Verkeerswezen een overeenkomst te sluiten.

Om de wederaanleg van het plein mogelijk te maken, werden twee stuurgroepen opgericht.

De eerste stuurgroep is samengesteld uit Openbare Werken, Verkeerswezen, de S.T.I.L. en de Waalse Regio. Het aankoopcomité, dat tevens van de stuurgroep deel uitmaakt, heeft tot taak de bestaande percelen af te bakenen en een berekening op te stellen van de reeds uitgevoerde investeringen.

De tweede stuurgroep houdt zich specifiek met het Tivoli-gebouw bezig om de integratie in het geheel van het Sint-Lambertplein te bestuderen. In deze stuurgroep zetelen het departement van Openbare Werken, het Waalse Gewest, de stad Luik en de Koninklijke Commissie voor monumenten en landschappen.

De investering voor het bouwwerk wordt op 1,1 miljard frank geraamd en deze voor de aankoop van het bouwterrein op 0,4 miljard.

Geen enkele huurvergoeding kan voor de realisatie van de nieuwbouw gerecupereerd worden, aangezien het geheel een ontlasting inhoudt van het bestaande Justitiepaleis en de uitvoering van veiligheidswerken.

De Minister verklaart dat het ganse opzet een « sneeuwbal »-effect teweegbrengt, zowel bij andere departementen als bij promotoren en particulieren.

Een van deze leden vraagt nog wanneer de werken zullen starten voor de bouw van rijkswachtkazernes te Sainte-Ode en Gouvy.

De Minister verklaart dat voor de bouw van de rijkswachtkazernes van Gouvy en Sainte-Ode op het einde van 1989 met de uitvoeringswerken van start wordt gegaan.

De kredieten voor beide projecten werden vastgelegd zodat eerlang de werken kunnen worden aangevat.

Het is evident dat de klimatologische omstandigheden (winterperiode) hierbij een belangrijke rol zullen spelen.

Een lid wenst te weten hoever het staat met het project voor het Justitiepaleis van Bergen. Hij vraagt of er gedacht wordt aan het in gebruik nemen van de oude kazerne « Major Sabbe ».

De Minister merkt op dat de diensten van Justitie momenteel verspreid zijn over verscheidene gebouwen. Het ligt in haar bedoeling alle diensten te concentreren binnen een of meerdere complexen, die dicht bij elkaar gelegen zijn. Daarom werd een *feasability*-studie gevraagd aan een privé-ontwerper, ten einde na te gaan welke mogelijkheden

port au programme de la Justice. Une décision sera prise à ce sujet en concertation avec le Ministre de la Justice dans le courant du mois de janvier.

Un autre membre rappelle les discussions qui ont eu lieu précédemment au sujet de la restauration de l'église Saint-Barthélémy à Liège. Il aimerait savoir où en est ce dossier.

Le Ministre précise que l'église ne fait pas partie du patrimoine de la Régie des Bâtiments.

En conséquence, il dit que les travaux de restauration doivent être subventionnés par la ville de Liège, la Communauté française et la fabrique d'église.

Durant la période 1964-1980, la ville de Liège a fait exécuter des travaux pour un montant de 41 953 378 francs, dont une subvention de l'Etat et de la province pour un montant de 13 156 933 francs.

Quant aux travaux actuellement en cours pour un montant de 18 millions de francs, ils sont financés par la fabrique d'église et subventionnés par la Communauté française.

C. Voies hydrauliques

1. Généralités

Un commissaire pose le problème de la continuité du programme d'investissement pour les ports.

Le Ministre remarque que par suite de la loi du 8 août 1988, la politique portuaire relèvera de la compétence des Régions.

Toutefois, ce transfert de compétences ne deviendra effectif qu'au moment où les budgets correspondants auront été transférés eux aussi. Cela relève de la loi de financement qui est actuellement à l'examen au Parlement. Etant donné que le vote de cette loi de financement est attendu en janvier prochain, c'est seulement à partir de ce moment que les Régions seront compétentes pour la politique portuaire.

Le Ministre souligne toutefois qu'en vue de garantir la continuité de la politique, l'Administration des Voies hydrauliques du département a été chargée d'élaborer un projet de budget pour les investissements de 1989 (voir l'annexe II).

Deux membres signalent qu'il y a aussi des retards dans le paiement des factures aux entrepreneurs de travaux hydrauliques.

Le Ministre remarque que les crédits de paiement inscrits au budget de 1988 pour les investissements dans le domaine des voies hydrauliques sont sensiblement plus importants que ceux qui sont prévus en 1987 (4 300 millions de francs au lieu de 3 400 millions de francs).

de kazerne Majoor Sabbe biedt ten aanzien van het programma van Justitie. In de loop van de maand januari zal in overleg met de Minister van Justitie hieromtrent een beslissing genomen worden.

Een ander lid herinnert aan vroegere besprekingen in verband met de restauratie van de kerk Saint-Barthélémy te Luik. Hij vraagt naar de vooruitzichten ter zake.

De Minister preciseert dat de kerk niet tot het patrimonium van de Regie der Gebouwen behoort.

Diensgevolge merkt hij op dat de restauratiewerken dienen betoelaagd door de stad Luik, de Franse Gemeenschap en de kerkfabriek.

Tijdens de periode van 1964 tot 1980 werden door de stad Luik voor 41 953 378 frank werken uitgevoerd, waarvan 13 156 933 frank subsidiëring van het Rijk en de provincie.

De werken die momenteel uitgevoerd worden ten bedrage van 18 miljoen frank, worden gedragen door de kerkfabriek en gesubsidieerd vanuit de frans-talige Gemeenschap.

C. Waterwegen

1. Algemeen

Een commissielid stelt het probleem van de continuïteit in het investeringsprogramma voor de havens.

De Minister wijst erop dat ingevolge de wet van 8 augustus 1988 het havenbeleid tot de bevoegdheid van de Gewesten zal behoren.

Evenwel wordt deze bevoegdheidsoverdracht pas effectief op het ogenblik dat ook de overeenstemmende budgetten zullen overgedragen zijn. Dat maakt deel uit van de zg. financieringswet, welke ter stemming voorligt in het Parlement. Aangezien de stemming van de financieringswet wordt verwacht in januari a.s., zullen pas vanaf dat ogenblik de Gewesten bevoegd zijn voor het havenbeleid.

De Minister beklemtoont evenwel dat, ten einde de continuïteit van het beleid te waarborgen, aan het Bestuur der Waterwegen van het departement opdracht werd gegeven om een begrotingsontwerp voor de investeringen van 1989 uit te werken (zie bijlage II).

Twee leden signaleren dat er ook een achterstand is inzake de betaling van facturen aan aannemers van waterwegenwerken.

De Minister merkt op dat de betalingskredieten ingeschreven in de begroting 1988 voor de investeringen in de waterwegen aanzienlijk hoger zijn dan deze voorzien in 1987 (4 300 miljoen frank i.p.v. 3 400 miljoen frank).

Le système des douzièmes provisoires basés sur le budget de 1987 fait qu'effectivement, des factures sont restées impayées.

Afin de remédier à cette situation, on a préparé une délibération budgétaire, qui sera soumise au Conseil des ministres.

2. Ports

Un commissaire s'informe des perspectives en ce qui concerne l'achèvement du port de Zeebrugge.

Le Ministre répond que dans le projet de budget « investissements » pour 1989, un montant de 850 millions de francs a été réservé à l'achèvement du contrat-cadre de Zeebrugge. Tous les travaux prévus par ce contrat seront ainsi terminés.

Quant à l'extension de l'avant-port de Zeebrugge, un commissaire rappelle que l'on a toujours dit qu'elle ne pouvait porter préjudice au tourisme. Il constate néanmoins que la plage de Heist-West court un risque d'atterrissement. Il signale qu'une digue tampon pourrait offrir une solution permettant d'éviter que la plage de Heist ne devienne verte, une situation défavorable au tourisme.

Le Ministre répond que le Service de la côte a dressé, après concertation avec Knokke-Heist, un plan de ladite zone tampon. Cette zone, délimitée par la route côtière, l'écluse maritime, la voie ferrée et la zone bâtie de Heist-West, serait appelée à devenir zone verte et constituerait ainsi un terrain de transition entre l'arrière-port et la route côtière et les défenses côtières. Le but de cette zone tampon est notamment d'améliorer le profil touristique autour du nouvel avant-port.

Le premier intervenant désire également savoir s'il existe des projets relatifs au port de plaisance de Heist.

Le Ministre souligne que depuis l'entrée en vigueur de la loi d'août 1980, la politique des ports de plaisance est une matière régionale.

Toutefois, en ce qui concerne la digue tampon qu'il faudrait aménager dans le cadre du port de plaisance, le Ministre explique que le Service de la côte a déjà élaboré des projets à cette fin.

La faisabilité de ces plans est examinée au moyen d'une étude sur modèle, à laquelle procède actuellement le Laboratoire des recherches hydrauliques du Département.

Le même membre s'informe par ailleurs des perspectives de prolongation de la concession de la Compagnie des installations maritimes de Bruges.

Le Ministre souligne que la concession actuelle se poursuivra jusqu'en 1997. Il incombera donc également à la Région flamande de prendre une décision en la matière.

Met het systeem van de voorlopige kredieten (twaalfden gebaseerd op de begroting 1987) zijn er inderdaad facturen onbetaald gebleven.

Ten einde dit te verhelpen werd een budgettaire deliberatie voorbereid, die aan de Ministerraad zal voorgelegd worden.

2. Havens

Een lid informeert naar de vooruitzichten voor de afwerking van de haven te Zeebrugge.

De Minister antwoordt dat in het begrotingsontwerp « investeringen » voor 1989 een bedrag van 850 miljoen frank werd voorbehouden voor de afwerking van het raamcontract Zeebrugge. Daarmee zullen alle werken van dit contract beëindigd zijn.

In verband met de uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge, herinnert een commissielid eraan dat steeds gesteld werd dat dit geen nadelen mocht berokkenen aan het toerisme. Niettemin stelt hij vast dat het strand van Heist-West het gevaar loopt van aanslibbing. Hij wijst erop dat een bufferdam een oplossing zou kunnen bieden en voorkomen dat het strand in Heist groen zou worden, wat nadelig is voor het toerisme.

De Minister antwoordt dat door de Dienst der Kust in overleg met Knokke-Heist, een plan wordt opgesteld van de zogenaamde bufferzone. Deze zone, begrensd door de kustbaan, de zeeluis, de spoorweg en de bebouwing Heist-West, zou een groene bestemming krijgen en aldus een overgangsgebied vormen tussen de achterhaven en de kustbaan en zeekering. Het doel van deze bufferzone is o.m. om het toeristisch patroon rond de nieuwe voorhaven te verbeteren.

Het eerste lid wenst ook te vernemen of er plannen bestaan in verband met de jachthaven te Heist.

De Minister wijst erop dat sinds de wetgeving van augustus 1980 het jachthavenbeleid een gewestelijke materie is.

Evenwel, wat de bufferdam betreft die zou moeten aangelegd worden in het kader van de jachthaven, verduidelijkt de Minister dat hiervoor door de Dienst der Kust reeds ontwerpen werden uitgewerkt.

Deze plannen worden op hun haalbaarheid onderzocht door middel van een modelstudie welke op het ogenblik wordt uitgevoerd in het Waterbouwkundig Laboratorium van het departement.

Hetzelfde lid informeert verder naar de vooruitzichten voor de verlenging van de concessie van de Maatschappij voor Brugse Zeevaartinrichtingen.

De Minister wijst erop dat de huidige concessie nog loopt tot 1997. Het zal dus ook aan het Vlaamse Gewest toekomen hierin een beslissing te nemen.

Un commissaire dénonce la discrimination en matière d'octroi d'investissements pour le port de Gand.

Le Ministre souligne que les engagements nécessaires ont été pris pour tous les dossiers dont l'exécution est prête.

Un certain nombre de dossiers, sur lesquels la ville de Gand a insisté, en sont toutefois encore au stade de projet.

3. Cours d'eau et canaux

Deux commissaires posent des questions sur le canal Albert.

Le premier d'entre eux constate que le pont-rail Gellik-Lanaken devra disparaître par suite de l'élargissement du canal Albert. Il demande quels accords ont été passés à ce sujet avec la S.N.C.B.

Le Ministre signale que le pont-rail Gellik-Lanaken a été prévu au programme triennal du « *Dienst voor de Scheepvaart* ».

Le deuxième intervenant pose des questions à propos de l'écluse de Wijnegem - Wijnegem-Bassin dit « Straatsburgdok », du canal de dérivation Oelegem-Zandvliet et de l'entrée du bassin dit « Delwaidedok ».

A ce propos, le Ministre déclare ce qui suit :

Ecluse de Wijnegem

Les travaux de génie civil de l'écluse proprement dite sont en cours d'exécution. Les travaux au chenal d'accès et le prolongement du collecteur (Région flamande) doivent être attribués en 1989 (estimation : 150 millions de francs).

Wijnegem-Bassin dit « Straatsburgdok »

Le profil existant ne sera pas élargi, étant donné la présence de constructions (industrie) sur les rives. Seule la navigation de convois poussés de 4 500 tonnes est possible, moyennant un règlement de circulation.

Oelegem-Zandvliet

Il s'agit du canal dit de dérivation qui devrait remédier aux problèmes de la section Wijnegem-Bassin dit « Straatsburgdok ». L'aménagement de ce canal a suscité naguère une vive opposition de la part de la population locale. La Région doit être consultée avant l'aménagement éventuel. Dans le contexte actuel, il n'existe pas de plan en vue d'entamer les travaux de creusement du canal de dérivation à bref délai.

Entrée du bassin dit « Delwaidedok »

Il s'agit d'une solution de rechange pour l'embouchure du canal de dérivation dans le port. La

Een commissielid klaagt de discriminatie aan inzake de toekenning van investeringen voor de haven van Gent.

De Minister beklemtoont dat voor alle uitvoeringsklare dossiers de nodige vastleggingen werden genomen.

Een aantal dossiers, waarvoor door Gent werd aangedrongen, zijn evenwel nog in de ontwerpfase.

3. Waterlopen en kanalen

Twee sprekers stellen vragen in verband met het Albertkanaal.

De eerste stelt vast dat door de verbreding van het Albertkanaal, de spoorwegbrug Gellik-Lanaken zal dienen te verdwijnen. Hij vraagt welke afspraken ter zake met de N.M.B.S. werden gemaakt.

De Minister verklaart dat de spoorwegbrug Gellik-Lanaken opgenomen werd in het driejarenprogramma van de Dienst voor de Scheepvaart.

De tweede spreker stelt vragen in verband met de sluis te Wijnegem - Wijnegem-Straatsburgdok, het omleidingskanaal Oelegem-Zandvliet en de inham van het Delwaidedok.

De Minister verklaart hierover het volgende :

Sluis Wijnegem

De burgerlijke bouwkunde van de sluis zelf is in uitvoering. In 1989 moeten de werken aan de toegangseul en de verlenging van de collector (Vlaams Gewest) aanbesteed worden (raming 150 miljoen frank).

Wijnegem-Straatsburgdok

Het bestaande profiel wordt niet verbreed, gezien de bestaande bebouwing (industrie) op de oevers. Enkel duwvaart 4 500 ton is mogelijk, mits een verkeersregeling.

Oelegem-Zandvliet

Dit is het zogenaamde omleidingskanaal, dat de problemen van de sectie Wijnegem-Straatsburgdok zou verhelpen. De aanleg van dit omleidingskanaal heeft eertijds veel verzet uitgelokt bij de plaatselijke bevolking. Een eventuele aanleg vereist overleg met het Gewest. In de huidige context bestaan er geen plannen om dit omleidingskanaal spoedig aan te vatten.

Inkom Delwaidedok

Het betreft hier een alternatieve uitmonding van het omleidingskanaal in de haven. De problematiek

problématique ne peut pas être dissociée de la décision d'aménager ou non un canal de dérivation.

Dans le contexte de l'exécution du plan Sigma, un membre demande ce qu'il en est du projet d'aménagement d'une digue longitudinale immergée sur la plage *Sint-Anna* à Anvers.

Le Ministre précise que pour ces travaux, c'est-à-dire le renforcement de la digue à hauteur de la *Sint-Annastrand*, un engagement a été pris le 10 février 1988.

Le préopinant déplore la lenteur de l'exécution des travaux de renforcement de la digue longeant la Meuse mitoyenne. Il demande quel est le calendrier établi en la matière.

Le Ministre renvoie à ce sujet à la question parlementaire n° 66 du 1^{er} août 1988 parue au bulletin des *Questions et Réponses* du Sénat du 1^{er} novembre 1988 (n° 4, p. 128). Pour le reste, le Ministre déclare que deux études préliminaires relatives à des opérations topographiques nécessaires à ces travaux ont été prévues en 1988.

Un commissaire établit un lien entre le trafic aux ports maritimes et la navigation intérieure. Dans ce contexte, il désire connaître les perspectives concernant le canal du Nord.

Le Ministre déclare qu'il n'existe encore aucun plan concret portant sur l'aménagement du canal du Nord.

Un autre commissaire remarque que des dragages sont nécessaires sur le canal Charleroi-Bruxelles.

Le Ministre déclare que la profondeur du canal Charleroi-Bruxelles est limitée en ce moment à 2,20 m.

Cette situation est le résultat du problème important que pose le dépôt de produits de dragage dans les trois Régions traversées.

Fin septembre dernier, une rencontre a été organisée avec les responsables de la gestion du canal, les représentants de la navigation et les services régionaux compétents (urbanisme et aménagement du territoire).

Pour la Région wallonne, il est prévu de déverser les produits de dragage dans une carrière, pour autant que cette solution est acceptée par la Région.

Pour Bruxelles et la Région flamande, il est prévu d'aménager des zones de dépôt où les produits de dragage pourraient être traités chimiquement et physiquement.

Afin de garantir un tirant d'eau de 2,50 m, le Ministre a prévu au budget « entretien » les crédits nécessaires, laissant toutefois aux Régions la responsabilité en ce qui concerne les zones de dépôt.

moet samen gezien worden met de « al of niet » aanleg van een omleidingskanaal.

In de context van de uitvoering van het Sigma-plan, informeert een lid naar het project voor een onderwaterstrekdam aan het Sint-Annastrand te Antwerpen.

De Minister preciseert dat voor dit werk nl. « dijkversterkingen ter hoogte van Sint-Annastrand » op 10 februari 1988 een vastlegging werd genomen.

De eerste spreker betreurt de trage uitvoering van de dijkversterkingen aan de Gemeenschappelijke Maas. Hij vraagt naar de planning ter zake.

De Minister verwijst hiervoor naar de parlementaire vraag nr. 66 d.d. 1 augustus 1988 verschenen in het bulletin van *Vragen en Antwoorden* van de Senaat, van 1 november 1988 (nr. 4, blz. 128). Verder verklaart de Minister dat twee voorbereidende studies in verband met topografische verrichtingen, nodig voor deze werken, in 1988 werden vastgelegd.

Een lid legt een verband tussen de zeehaventrafiek en de binnenscheepvaart. In deze context wenst hij te weten welke de vooruitzichten zijn voor het Noorderkanaal.

De Minister verklaart dat er nog geen concrete plannen bestaan in verband met de aanleg van het Noorderkanaal.

Een ander lid wijst erop dat baggerwerken nodig zijn op het kanaal Brussel-Charleroi.

De Minister verklaart dat de diepgang op het kanaal Brussel-Charleroi op het ogenblik beperkt is tot 2,20 m.

Deze situatie vloeit voort uit het belangrijk probleem dat de storting van baggerspecie stelt in de drie doorkruiste Gewesten.

Einde september ll. werd een bijeenkomst belegd met de beheersverantwoordelijken van het kanaal, met de vertegenwoordigers van de scheepvaart en met de competente regionale diensten (stedebouw en ruimtelijke ordening).

Voor het Waalse Gewest wordt beoogd de baggerspecie te storten in een steengroeve voor zover deze oplossing aanvaard wordt door het Gewest.

Voor Brussel en het Vlaamse Gewest wordt beoogd stortzones aan te leggen waar de baggerspecie chemisch en fysisch zou kunnen behandeld worden.

Ten einde een diepgang van 2,50 m te waarborgen, heeft de Minister op het budget « onderhoud » de nodige kredieten voorzien, waarbij evenwel aan de Gewesten de verantwoordelijkheid gelaten wordt in verband met de stortzones.

L'intervenant s'informe par ailleurs sur le calendrier relatif au canal du Centre, et notamment en ce qui concerne la construction de l'ascenseur hydraulique de Strépy-Thieu.

Un autre commissaire souhaite également savoir ce qu'il en est des travaux au canal du Centre.

Le Ministre déclare qu'au cours de la période 1978 jusques et y compris 1987, 12 362 millions de francs ont été engagés pour l'ascenseur hydraulique de Strépy. En 1988, il a été pris des engagements pour 1 333 millions de francs, de sorte que le montant total engagé s'élève à 13 695 millions de francs.

Il y a lieu de prévoir encore les montants suivants (en millions de francs) :

— Ascenseur hydraulique Strépy	10 233
— Pont canal Houdeng-Aimeries	700
— Traversée Strépy	300
Total	11 233

En ce qui concerne la programmation budgétaire ultérieure de l'ascenseur hydraulique de Strépy et des travaux annexes, trois hypothèses sont envisagées :

PREMIERE HYPOTHESE

— Poursuite des investissements de 1 500 millions de francs par an pendant sept ans, y compris 1989;

— Mise en service fin 1997;

— Coût total, charges financières comprises : 45 868 millions de francs.

DEUXIEME HYPOTHESE

— poursuite des investissements de 1 730 millions de francs, pendant 6 ans, y compris 1989;

— mise en service fin 1996;

— coût total, charges financières comprises : 45 868 millions de francs.

TROISIEME HYPOTHESE

— Poursuite des investissements de 2 000 millions de francs par an, pendant 4 ans, y compris 1989, et avec financement alternatif de 1 000 millions de francs par an pendant la même période;

— mise en service en 1993;

— coût total, charges financières comprises : 34 624 millions de francs.

Un montant de 2 050 millions de francs a été prévu au budget 1989, ce qui permet à la Région de choisir entre les diverses hypothèses proposées.

Verder informeert het lid naar de planning voor het Canal du Centre en meer bepaald in verband met de bouw van de scheepslift van Strépy-Thieu.

Nog een ander commissielid wenst te weten hoe het staat met de werken aan het Canal du Centre.

De Minister verklaart dat er in de periode 1978 tot en met 1987, 12 362 miljoen frank voor de scheepslift te Strépy werd vastgelegd. In 1988 werden voor 1 333 miljoen frank vastleggingen genomen, zodat het totale vastgelegde bedrag 13 695 miljoen frank bedraagt.

Volgende bedragen zijn nog te voorzien (in miljoenen franken) :

— Scheepslift Strépy	10 233
— Kanaalbrug Houdeng-Aimeries	700
— Doortocht Strépy	300
Totaal	11 233

Voor de verdere budgettaire programmatie van de scheepslift te Strépy en aanverwante werken, worden drie hypothesen overwogen :

EERSTE HYPOTHESE

— Voortzetting van de investeringen met 1 500 miljoen frank per jaar gedurende zeven jaar, 1989 inbegrepen;

— Indienstelling einde 1997;

— Totale kost, financiële lasten inbegrepen : 45 868 miljoen frank.

TWEEDE HYPOTHESE

— voortzetting van de investeringen met 1 730 miljoen frank, gedurende 6 jaar, 1989 inbegrepen;

— indienstelling einde 1996;

— totale kost, financiële lasten inbegrepen : 45 868 miljoen frank.

DERDE HYPOTHESE

— voortzetting van de investeringen aan 2 000 miljoen frank per jaar, gedurende 4 jaar, 1989 inbegrepen, en met alternatieve financiering van 1 000 miljoen frank per jaar gedurende dezelfde periode;

— indienstelling in 1993;

— de totale kost, financiële lasten inbegrepen : 34 624 miljoen frank.

Op de begroting 1989 werd een bedrag van 2 050 miljoen frank voorzien, wat aan het Gewest toelaat te kiezen onder de diverse vooropgezette hypothesen.

4. *Franchissement de l'Escaut occidental*

Un commissaire désire savoir à quel stade en sont les projets de franchissement de l'Escaut occidental.

Le Ministre déclare que ni les Affaires étrangères, ni les Travaux publics n'en ont été informés officiellement.

Certes, le Ministre néerlandais du *Verkeer et Waterstaat* a promis, lors d'un entretien récent avec le Ministre des Communications et des Travaux publics, que la Belgique en serait informée officiellement.

Il existe au niveau technique des contacts entre les fonctionnaires des deux pays, au sein de ce qu'on appelle les commissions techniques.

A ce propos, un membre est partisan de l'aménagement d'un tunnel, au lieu d'un pont. Il estime que tant sur le plan technique que psychologique, c'est un tunnel qui entraverait le moins la navigation.

Abordant l'alternative entre un pont et un tunnel pour franchir l'Escaut occidental, le Ministre déclare que le point de vue de l'Administration des voies hydrauliques a toujours été le suivant : un pont est inopportun, étant donné qu'effectivement il peut imposer d'éventuelles limitations au libre passage.

5. *Traités Escaut-Meuse*

Un commissaire estime que l'utilisation des gravières dans le Limbourg peut offrir une solution de rechange dans le cadre des traités Escaut-Meuse avec les Pays-Bas.

Le Ministre déclare qu'il n'ignore pas que des études ont été effectuées afin d'utiliser les gravières comme bassins de stockage de rechange pour la fourniture d'eau de la Meuse. Ces études n'ont toutefois pas encore abouti. Quoi qu'il en soit, l'aménagement de ces gravières comporte un aspect urbanistique, pour lequel les Régions sont compétentes.

D. Routes

1. *Généralités*

1.1. *Emprunts Fonds des routes*

Un commissaire aimerait connaître la destination des 67 milliards de francs d'emprunts nouveaux qui ont été demandés en 1988 pour le Fonds des routes.

Il suppose que ce montant couvre également les frais d'entretien des routes.

En aucun cas ces fonds ne seront utilisés à financer les dépenses d'entretien.

L'intervenant se dit encore une fois impressionné par les effets de la politique de débudgétisation menée dans le passé.

4. *Westerscheldeverbinding*

Een lid wenst de stand van zaken te vernemen in verband met de geplande Westerscheldeverbinding.

De Minister verklaart dat noch Buitenlandse Zaken noch Openbare Werken op enige officiële wijze hierover werden ingelicht.

Wel heeft de Nederlandse Minister van Verkeer en Waterstaat, tijdens een recent gesprek samen met de Minister van Verkeerswezen en Openbare Werken, beloofd dat België hierover officieel zou geïnformeerd worden.

Onder de ambtenaren van beide landen bestaan er op technisch niveau kontakten in de zogenaamde technische commissies.

In verband met deze zaak, is een lid voorstander van de aanleg van een tunnel, in plaats van een brug. Hij meent dat een tunnel voor de scheepvaart, zowel op technisch als op psychologisch vlak de minste hinder zou veroorzaken.

In verband met een brug of een tunnel op de Westerschelde verklaart de Minister dat het standpunt van het Bestuur der Waterwegen steeds geweest is dat een brug ongewenst is gezien die inderdaad mogelijke beperkingen kan stellen aan de vrije doorvaart.

5. *Waterverdragen*

Een commissielid meent dat het aanwenden van de grintputten in Limburg een alternatieve oplossing kan bieden in het kader van de waterverdragen met Nederland.

De Minister verklaart dat het hun bekend is dat er studies werden uitgevoerd om de grintputten als alternatieve stockeringsbekkens te gebruiken voor het leveren van Maaswater. Nochtans zijn deze studies nog niet afgerond. Alleszins heeft de inrichting van deze grintputten ook een stedenbouwkundig aspect waarvoor de Gewesten bevoegd zijn.

D. Wegen

1. *Algemeen*

1.1. *Leningen Wegenfonds*

Een commissielid wenst de bestemming te kennen van de 67 miljard frank nieuwe leningen die in 1988 gevraagd zijn voor het Wegenfonds.

Hij vermoedt dat hiermee ook de kosten voor het onderhoud van de wegen zullen gedekt worden.

In geen geval worden deze gelden aangewend om onderhoudskosten te financieren.

Het lid zegt opnieuw onder de indruk te komen van de effecten van de voorheen gevoerde debudgetteringspolitiek.

C'est ainsi qu'en 1988, le Fonds des routes investira quelque 15 milliards de francs en travaux routiers. Mais il faudra également payer en 1988 plus de 57 milliards de francs d'intérêts pour des travaux antérieurs pour lesquels on a emprunté à l'époque. Et de plus, cette année, il faudra encore réserver 55 milliards au remboursement de ces emprunts. Cette dernière opération nécessitera 67 milliards d'emprunts nouveaux.

Cette situation doit donner à réfléchir, de même qu'inciter dès à présent les Régions à une grande prudence et les faire opter autant que possible pour un financement direct des investissements.

Le Ministre répond que les nouveaux emprunts qui ont été demandés en 1988 pour le Fonds des routes sont destinés, à raison de 12,8 milliards de francs, au financement d'investissements en travaux routiers et, à raison de 54,6 milliards de francs, à couvrir l'amortissement des dettes du Fonds des routes.

1.2. Sécurité

Un membre évoque le problème des points noirs du réseau routier.

Il estime qu'on y consacre trop peu de crédits. Il met notamment l'accent sur la situation au Limbourg, en particulier pour les routes Houthalen-Lommel et Lanaken-Maaseik.

Le Ministre renvoie à son exposé introductif et insiste sur le fait que les points noirs du réseau national constituent un des points prioritaires de sa politique. Les crédits qui ont été affectés en 1988 à l'aménagement des endroits dangereux ont été plus élevés que les années précédentes. Le Ministre estime en outre que cet effort doit être poursuivi à l'avenir.

A propos du cas concret évoqué, le Ministre estime que la sécurité routière sur la liaison Nord-Sud très fréquentée — à savoir la N715 Houthalen-Lommel et la N78 Lanaken-Maaseik — doit également faire l'objet d'une priorité directe.

1.3. Nuisances sonores

Plusieurs membres attirent l'attention sur le problème des nuisances sonores, en particulier le long des autoroutes.

Un membre ajoute que les routes à circulation intense, en particulier les autoroutes, sont une source importante de nuisances sonores pour les riverains. Dans une perspective écologique, il faut mentionner le bruit parmi les sources de pollution de l'environnement. Il a été scientifiquement prouvé que, dans notre société moderne, le bruit porte gravement atteinte à notre univers mental. Dans cet ordre d'idées, l'intervenant demande quelles mesures ont été prises par les Travaux publics pour ramener les

Zo zal het Wegenfonds in 1988 voor ongeveer 15 miljard frank « investeren » in Wegenwerken. Maar in 1988 moet ook ruim 57 miljard frank in renten worden betaald op voorheen uitgevoerde werken waarvoor toen leningen werden aangegaan. En bovendien moeten in dit jaar nog eens 55 miljard frank worden voorbehouden voor terugbetaling van die leningen. Dat laatste gebeurt dan met 67 miljard nieuwe leningen.

Dit moet tot nadenken stemmen en moet vanaf nu de Gewesten tot grote voorzichtigheid aanzetten en zoveel mogelijk doen kiezen voor directe financiering van de investeringen.

De Minister verklaart dat de nieuwe leningen die in 1988 door het Wegenfonds zijn gevraagd ten belope van 12,8 miljard frank bestemd zijn voor de financiering van investeringen van wegenwerken en ten belope van 54,6 miljard frank dienen om de afschrijving van schulden van het Wegenfonds te dekken.

1.2. Veiligheid

Een lid snijdt het probleem aan van de « zwarte punten » in het wegennet.

Hij is van oordeel dat hieraan te weinig kredieten worden gespendeerd. Hij signaleert onder meer de situatie in Limburg, met name Houthalen-Lommel en Lanaken-Maaseik.

De Minister verwijst naar zijn inleidende uiteenzetting en beklemtoont dat de aanpak van de zwarte punten op het nationale wegennet een van haar prioritaire beleidspunten is. De kredieten die in 1988 aangewend werden voor de aanpassing van gevaarlijke punten zijn hoger dan de voorbije jaren. De Minister is verder van oordeel dat deze inspanning in de toekomst moet worden voortgezet.

In verband met het concrete voorbeeld, is de Minister van oordeel dat het verzekeren van de verkeersveiligheid op de drukke Noord-Zuidverbinding, namelijk de N715 Houthalen-Lommel en de N78 Lanaken-Maaseik hierbij ook directe prioriteit moet krijgen.

1.3. Geluidshinder

Verschillende leden vragen aandacht voor de problematiek van de lawaaihinder, in het bijzonder langs de autosnelwegen.

Een lid voegt eraan toe dat de drukbereden wegen en dan vooral de autosnelwegen een belangrijke bron zijn van geluidshinder voor de omwonenden. Wanneer over « ecologie » wordt gesproken, dient ook lawaai als bron van verontreiniging van het leefmilieu vernoemd. Wetenschappelijk is bewezen dat lawaai in onze moderne samenleving een zeer ernstige aantasting van onze psychische leefomgeving betekent. Vanuit deze bekommernis wenst dit lid te vernemen welke maatregelen door Open-

nuisances sonores le long des autoroutes à un niveau acceptable et quelles sont les prévisions en la matière.

Le commissaire croit aussi savoir qu'en vertu d'une loi vieille de trente ans, une bande large de 100 mètres, de part et d'autre des autoroutes et tout le long de celles-ci, est déclarée zone non bâtie. Pourquoi admet-on des infractions à cette loi et accepte-t-on, par exemple, la construction de grands complexes d'habitation à des distances trop courtes de l'autoroute? Se rend-on bien compte des graves dangers qui pourraient en résulter, par exemple en cas d'explosions sur l'autoroute?

Un autre intervenant attire l'attention sur la situation qui règne à Sint-Ulriks-Kapelle, le long de l'E40, et plus précisément dans le quartier « Waterkant » dont les habitants sont fortement incommodés par le bruit sans cesse croissant des voitures. Pour qu'on puisse continuer à vivre dans ce quartier, l'intervenant demande qu'un mur antibruit soit installé.

Le Ministre explique que le département des Travaux publics a établi des cartes du bruit, sur la base de mesures des nuisances sonores effectuées dans des zones d'habitation situées le long des autoroutes. Les Travaux publics disposent donc maintenant d'un instrument de travail objectif leur permettant d'établir des priorités pour ce qui est de l'installation de panneaux antibruit.

L'étude susmentionnée a également démontré qu'il faudrait encore installer 280 km de panneaux antibruit pour isoler les zones comprenant plus de 50 habitations.

Le coût de cette opération est estimé à 4 milliards de francs.

A l'heure actuelle, il existe, au total, 54 km d'écrans antibruit dans notre pays.

Si l'on décidait d'équiper d'écrans antibruit toutes les zones d'habitation subissant des nuisances sonores, il faudrait prévoir un montant de 8 à 10 milliards de francs.

Le Ministre ajoute que des programmes informatiques ont été mis au point pour déterminer les dimensions que devraient avoir ces écrans antibruit et pour établir des prévisions en ce qui concerne les nuisances sonores auxquelles on peut s'attendre.

Pour ce qui est des nuisances sonores le long de l'E40, à Sint-Ulriks-Kapelle, le Ministre déclare que des mesures ont révélé qu'à cet endroit, la norme est dépassée.

Toutefois, le calendrier des travaux dépendra de l'autorité compétente ainsi que des moyens disponibles.

1.4. Déviations

Un commissaire déclare que, dans certains cas, l'absence de voies de contournement rend invivable

bare Werken werden genomen om de geluidsoverlast langs autosnelwegen tot aanvaardbare perken in te dijken en welke de vooruitzichten ter zake zijn.

De commissaris meent zich ook te herinneren dat, krachtens een dertig jaar oude wet, een strook van 100 meter breedte langsheen de autosnelwegen tot zone *non aedificandi* verklaart. Waarom laat men deze wet overtreden en bijvoorbeeld op te korte afstand grote wooncomplexen oprichten? Geeft men zich wel rekenschap van de enorme gevaren bij eventuele explosies op de snelweg?

Een ander lid signaleert de situatie te Sint-Ulriks-Kapelle langs de E40, waar de wijk « Waterkant » zeer veel hinder ondervindt van het steeds maar toenemend autolawaai. Om dit dorpsgedeelte leefbaar te houden, vraagt hij dat een geluidsmuur zou worden aangebracht.

De Minister legt uit dat door het Ministerie van Openbare Werken geluidskaarten werden opgesteld, op basis van metingen van de geluidsoverlast in woonzones gelegen langsheen de autosnelwegen. Hiermee beschikt Openbare Werken thans over een objectief werkinstrument om prioriteiten, inzake het plaatsen van geluidwerende schermen, te bepalen.

Hoger vermelde studie heeft ook uitgewezen dat nog 280 km geluidsschermen zouden geplaatst moeten worden om aldus de woonzones bestaande uit meer dan 50 woningen af te schermen.

De kostprijs hiervan wordt geraamd op 4 miljard frank.

Op dit ogenblik zijn in dit land over een totale lengte van 54 km geluidsschermen geplaatst.

Wanneer men alle gehinderde woonzones zou uitrusten met geluidsschermen, dient een bedrag van 8 à 10 miljard frank te worden voorzien.

De Minister zegt verder nog dat ook computerprogramma's werden uitgewerkt om de dimensionering van de te plaatsen geluidsschermen op te maken en om prognoses inzake te verwachten geluidshinder te maken.

Inzake de geluidsoverlast langs de E40 te Sint-Ulriks-Kapelle meldt de Minister dat op deze plaats, volgens de metingen, de norm overschreden wordt.

De planning van de werken zal echter afhangen van de bevoegde overheid en de beschikbare middelen.

1.4. Wegomleidingen

Een commissaris kan begrip opbrengen dat in sommige gevallen het niet-uitvoeren van omleidings-

le centre des villages en raison des nuisances environnementales. Cela revient à préserver l'environnement rural aux dépens des habitants de ces villages.

Les voies de contournement ne sont toutefois acceptables que si elles sont techniquement bien conçues et pourvues des franchissements supérieurs ou inférieurs nécessaires. Leur construction en tranchée permettra éventuellement de limiter l'impact négatif sur la nature, tandis que les voies dites express avec croisements à niveau sont très dangereuses pour la circulation.

Le Ministre répond qu'il y a effectivement lieu de tenir compte au maximum des aspects écologiques au cours de l'élaboration des projets de nouvelles infrastructures routières dans notre pays, dont le réseau routier est déjà très dense.

C'est la raison pour laquelle le département des Travaux publics procède systématiquement à une étude d'impact sur l'environnement, conformément aux directives européennes en la matière. Cette étude est jointe au dossier de la demande de permis de bâtir à délivrer par la Région compétente.

1.5. Signalisation des directions

Deux membres estiment que l'emploi des langues dans la signalisation des directions sur nos routes soulève parfois des difficultés, surtout pour les étrangers.

Le Ministre répond que la signalisation des directions est réalisée dans le respect de la législation linguistique.

Plusieurs tentatives en vue de modifier celle-ci de manière à permettre aux étrangers de trouver plus aisément leur destination, ont échoué.

Le Ministre ajoute qu'il conviendrait sans doute pour améliorer la sécurité routière (usagers hésitants), d'adapter cette législation linguistique sur un certain nombre de points précis.

1.6. Entretien des ponts

Un commissaire estime que, dans le passé, l'on n'a pas consacré suffisamment de crédits à l'entretien des ponts. Il affirme que le report de travaux d'entretien entraîne une augmentation exponentielle des dépenses.

Au mois de juin de cette année, les commissaires ont été alertés par les médias selon lesquels seize pont se trouveraient dans un état lamentable. Le report systématique, ces dernières années, de travaux d'entretien et de réparation nécessaires expliquerait cette situation.

wegen aanleiding geeft tot onleefbare dorpscentra wegens de milieuhinder. Het sparen van de landelijke dorpsomgeving komt dan ten nadele van de dorpsbewoning.

Omleidingswegen zijn echter slechts aanvaardbaar indien zij technisch goed geconcipeerd zijn en voorzien van de nodige over- of onderbruggingen. Eventuele ingraving ervan kan immers de schade aan de natuur beperken, terwijl zogenaamde expresswegen met gelijkgrondse kruisingen zeer verkeersonveilig zijn.

De Minister zegt dat het inderdaad zó is dat bij het ontwerp van nieuwe verkeersinfrastructuren in ons land, dat reeds een zeer dicht wegennet heeft, maximaal aandacht dient geschonken te worden aan de ecologische aspecten.

Het departement Openbare Werken verricht dan ook systematisch een M.E.R.-studie (Milieu Effect Rapport) overeenkomstig de Europese richtlijnen ter zake. Deze studie wordt gevoegd bij het dossier van de aanvraag voor bouwvergunning af te leveren door het bevoegde Gewest.

1.5. Bewegwijzering

Twee leden zijn de mening toegedaan dat de bewegwijzering op de wegen op het vlak van taalgebruik soms problemen teweegbrengt, vooral ten aanzien van buitenlanders.

De Minister wijst erop dat de bewegwijzering in ons land aangebracht wordt conform de taalwetgeving.

Verschillende pogingen om deze te wijzigen ten einde het voor buitenlanders gemakkelijker te maken hun bestemming te vinden, zijn mislukt.

Om redenen van verkeersveiligheid (aarzelande weggebruikers) is het volgens de Minister wellicht aangewezen deze taalwetgeving op een aantal welomschreven punten aan te passen.

1.6. Onderhoud bruggen

Een commissielid meent dat in het verleden onvoldoende kredieten werden besteed aan het onderhoud van de bruggen. Hij stelt dat het uitstellen van onderhoudskosten een exponentiële stijging van de kosten teweegbrengt.

In juni van dit jaar werden de commissieleden via de media gealarmeerd over de lamentabele toestand waarin een 16-tal bruggen zouden verkeren. Het tijdens de voorbije jaren telkens uitstellen van noodzakelijke onderhouds- en herstellingswerken, zou er de oorzaak van zijn dat een aantal bruggen in zeer slechte toestand verkeren.

Le commissaire a pu constater personnellement que l'on n'obture pas en temps voulu les joints des dalles de couverture des ponts, de sorte que l'eau peut s'infiltrer et provoquer des dégâts en cas de gel. Ailleurs, c'est le béton qui présente des signes de dégradation.

Le Ministre peut-il nous informer au sujet des mesures qui ont été prises dans l'intervalle pour remédier à ces situations ?

Le Ministre reconnaît que, dans le passé, le report de certains travaux d'entretien des ponts a entraîné des dépenses importantes.

Le coût des travaux d'entretien et de rénovation à effectuer à 16 ponts, dont il est apparu qu'ils présentaient de graves défauts, s'élève à quelque 750 millions de francs, dont $\pm$ 450 millions de francs ont déjà été engagés en 1988.

Comme on le lui a demandé, le Ministre fournit la liste de ces ponts avec la mention de l'année de leur construction.

Routes de Flandre orientale

Pont de la N447 sur l'Escaut à Heusden-Destelbergen

Année de construction : 1959

Routes de Liège

Pont Kennedy sur la Meuse à Liège

Année de construction : 1960

Pont Maghin sur la Meuse

Année de construction : 1951

Routes du Luxembourg

Pont n° 49 à Houffalize sous l'autoroute A26

Année de construction : 1982

Routes du Hainaut

Pont de zone à Marchienne N579 (RN21)

Année de construction : 1927

Canaux houillers

Pont et mur de soutènement à Monceau-sur-Sambre

Année de construction : 1952

Routes de Flandre orientale

Pont de l'autoroute Bruxelles-Ostende sur la Dendre à Erembodegem

Année de construction : 1954

Canaux houillers

Pont de Besonrieux à Bois-d'Haine

Année de construction : 1968

Routes du Hainaut

Pont du Goulet de la Darse à Hautrage

Année de construction : 1955

Zelf heeft de commissaris kunnen vaststellen dat het voegwerk tussen de dekstenen op de bruggen niet tijdig wordt aangevuld, waardoor het water kan indringen en vorstschade verwekken. Elders geeft de cementbeton tekenen van degradatie.

Kan de Minister ons informeren over de maatregelen die ondertussen werden ondernomen om aan deze toestanden te remediëren ?

De Minister beaamt dat het in het verleden uitsstellen van bepaalde onderhoudswerken aan bruggen, aanleiding heeft gegeven tot belangrijke uitgaven.

De kostprijs van de herstellings- en vernieuwingswerken aan een 16-tal bruggen waarvan gebleken was dat deze ernstige gebreken vertoonden, bedraagt circa 750 miljoen frank, waarvan reeds $\pm$ 450 miljoen frank in 1988 werd vastgelegd.

Zoals gevraagd vermeldt de Minister de lijst van deze bruggen met constructiejaar.

Wegendienst Oost-Vlaanderen

Brug over de Schelde in de N447 te Heusden-Destelbergen

Constructiejaar : 1959

Wegendienst Luik

Kennedy-brug over de Maas te Luik

Constructiejaar : 1960

Maghin-brug over de Maas

Constructiejaar : 1951

Wegendienst Luxemburg

Brug nr. 49 te Houffalize onder autosnelweg A26

Constructiejaar : 1982

Wegendienst Henegouwen

Zonebrug te Marchienne N579 (RN21)

Constructiejaar : 1927

Kanalen steenkoolbekken

Brug en steunmuur te Monceau-sur-Sambre

Constructiejaar : 1952

Wegendienst Oost-Vlaanderen

Brug over de Dender te Erembodegem, in de autosnelweg Brussel-Ostende

Constructiejaar : 1954

Kanalen steenkoolbekken

Brug van Besonrieux te Bois-d'Haine

Constructiejaar : 1968

Wegendienst Henegouwen

Brug over ingang dok te Hautrage

Constructiejaar : 1955

Routes de Flandre occidentale

Pont de la N50 sur la ligne de chemin de fer
n° 50A Bruxelles-Ostende, à Oostkamp

Année de construction : 1895 — Plaat 1936.

Routes d'Anvers 1

Pont B51 de la Groeningelei sur l'autoroute E19
Anvers-Bruxelles à Kontich

Année de construction 1976

Routes de Liège

Pont n° 62 sur l'E40 à Welkenraedt

Année de construction : 1966

Routes du Hainaut

A7 Signal autoroutier à Hensies

Année de construction : 1970

Routes d'Anvers

Pont B6 sur l'A13 à Wommelgem

Année de construction : 1958

Routes du Hainaut

Pont 749 au Rœulx (Ville-sur-Haine Thieu)

Année de construction : 1967

Routes du Luxembourg

Pont du Ry Dobet à Barvaux

Année de construction : non connue.

1.7. Zone *non aedificandi*

Le même commissaire signale que la zone non bâtie le long des autoroutes n'est pas respectée à certains endroits.

Le Ministre répond qu'une zone non-bâtie de 30 m à partir du domaine de l'autoroute, dans laquelle aucune construction ne peut être réalisée, est effectivement prévue. Cette zone est mentionnée dans la loi du 12 juillet 1956 (article 10) établissant le statut des autoroutes.

En vertu de l'arrêté royal du 4 juin 1958 (article 2), le Ministre des Travaux publics peut toutefois accorder des dérogations à cette interdiction au-delà de dix mètres, dans certains cas bien définis.

1.8. Signalisation

Le commissaire estime, par ailleurs, que les indications, le long des autoroutes, des distances d'éloignement des communes prêtent à confusion.

Il souhaite que l'on en arrive à une situation claire en la matière, de manière que la préselection des automobilistes soit plus aisée.

Le Ministre précise que les panneaux situés le long des autoroutes, et qui sont généralement placés sur le terre-plein central, indiquent en principe les distances jusqu'aux prochaines sorties.

Wegendienst West-Vlaanderen

Brug over de spoorlijn 50A Brussel-Oostende in de
RW50 te Oostkamp

Constructiejaar : 1895 — Plaat 1936.

Wegendienst Antwerpen 1

Brug B51 over de autosnelweg E19 Antwerpen-
Brussel, te Kontich in de Groeningelei

Constructiejaar : 1976

Wegendienst Luik

Brug nr. 62 over de E40 te Welkenraedt

Constructiejaar : 1966

Wegendienst Henegouwen

A7 Autosnelwegsignaal te Hensies

Constructiejaar : 1970

Wegendienst Antwerpen

Brug B6 over A13 te Wommelgem

Constructiejaar : 1958

Wegendienst Henegouwen

Brug 749 te Le Rœulx (Ville-sur-Haine Thieu)

Constructiejaar : 1967

Wegendienst Luxemburg

Brug Ry Dobet te Barvaux

Constructiejaar : onbekend.

1.7. Zone *non aedificandi*

Hetzelfde commissielid signaleert dat de zone *non aedificandi* langsheen de autosnelwegen op sommige plaatsen niet wordt gerespecteerd.

De Minister zegt in haar toelichting dat er inderdaad een zone *non aedificandi* is voorzien van 30 m te meten vanaf het autosnelwegdomein, waar geen bouwwerken mogen uitgevoerd worden. Deze zone is vermeld in de wet van 12 juli 1956 (artikel 10) betreffende het statuut der autowegen.

Volgens het koninklijk besluit van 4 juli 1958 (artikel 2) kan de Minister van Openbare Werken echter in een aantal welomschreven gevallen afwijkingen op dit verbod toestaan voorbij de tiende meter.

1.8. Signalisatie

Verder vindt het commissielid dat de aanduiding van de afstanden tot gemeenten langsheen de autosnelwegen, verwarrend is.

Hij wenst in dit verband duidelijkheid, waardoor de preselectie door de automobilisten zou vergemakkelijkt worden.

De Minister legt uit dat op de borden langs de autosnelwegen die meestal in de middenberm geplaatst worden, bij conventie de afstanden tot de volgende uitritten worden opgegeven.

Ces sorties sont le plus souvent signalées par un ou plusieurs noms de communes, ce qui prête peut-être un peu à confusion chez les usagers qui ne sont pas au courant de cette convention, qui est également appliquée à l'étranger.

1.9. Arbres le long des routes de l'Etat

Un membre pose la question suivante. On attire également l'attention en Commission sur les travaux d'entretien à effectuer aux routes normales de l'Etat, lesquels sont sans cesse reportés. C'est ainsi que, les travaux de réparation n'étant pas exécutés en temps voulu, les dégâts occasionnés, par exemple par la formation d'ornières, s'aggravent de manière exponentielle avec le temps.

Il en va de même des dommages causés par les gros arbres des accotements qu'on n'abat pas à temps. A cet égard, l'intervenant estime qu'il est préférable de remplacer simultanément par de jeunes plants les arbres bons à abattre.

Le Ministre répond que les arbres bordant les routes de l'Etat, qui ont été plantés il y a des dizaines d'années, sont généralement bons à abattre à une même période. Etant donné la durée de vie limitée des arbres, il convient de les renouveler en temps voulu et de manière systématique, afin de préserver l'uniformité du paysage. Le Ministre ajoute qu'on profite également de l'occasion pour accroître la sécurité routière en plaçant les arbres à une distance suffisante de la chaussée et en utilisant des espèces qui résistent suffisamment aux effets négatifs de la route et de la circulation.

2. Problèmes par région

2.1. Flandre

Un membre remarque que l'aménagement des voies d'accès au port de Zeebrugge n'a pas suivi le rythme d'expansion du port. Il demande où en est le projet « Rokade » relatif à l'arrière-port.

Le Ministre répond que l'étude relative aux voies d'accès est examinée actuellement par l'Administration des routes, et ce en collaboration avec l'Administration des voies hydrauliques.

Pour l'instant, il n'existe qu'une ébauche du projet, qui est soumise pour discussion aux différents groupes d'intérêts. Cette ébauche prévoit une route à quatre bandes.

Un commissaire demande où en sont un certain nombre de projets dans la région de Bruges :

- a) le carrefour Kustlaan-Baron de Maerelaan;
- b) le carrefour Blauwe Toren à Bruges;

Deze uitritten worden meestal door een of meerdere gemeentenamen aangeduid, waardoor misschien enige verwarring kan ontstaan bij weggebruikers die niet op de hoogte zijn van deze conventie, die ook in het buitenland toegepast wordt.

1.9. Bomen langs rijkswegen

Een commissielid stelt de volgende vraag : in de Commissie wordt ook gewezen op de onderhoudswerken die voor normale rijkswegen steeds opnieuw worden uitgesteld. Zo neemt bijvoorbeeld de schade door zogenaamde spoorvorming, bij een niet tijdig uitvoeren van herstelwerken, exponentieel in de tijd toe.

Datzelfde is het geval voor de schade veroorzaakt door zware bomen die op de wegbermen niet tijdig worden geoogst. In verband met dit laatste is het, naar het oordeel van een lid, beter bestaande, kaprijpe boomrijen gelijktijdig te vervangen door jonge aanplant.

De Minister verduidelijkt dat de bomen langs de rijkswegen die reeds tientallen jaren geleden werden aangeplant, meestal binnen een zelfde periode zogenaamd « kaprijp » zijn. Gezien de beperkte levensduur van de bomen is het aangewezen tijdig en systematisch tot vernieuwing over te gaan, zodat een uniform uitzicht behouden blijft. De Minister zegt dat van deze gelegenheid ook gebruik wordt gemaakt om de verkeersveiligheid te verhogen, door de bomen op een voldoende afstand van de rijweg te plaatsen en die boomsoorten te planten die voldoende resistent zijn tegen de negatieve invloeden van de weg en het verkeer.

2. Problemen per regio

2.1. Vlaanderen

Een lid vestigt er de aandacht op dat de aanleg van toegangswegen naar de haven van Zeebrugge, geen gelijke tred heeft gehouden met de expansie van de haven. Hij informeert naar het project-Rokade in de achterhaven.

De Minister antwoordt dat de studie van de toegangswegen in onderzoek is bij het Bestuur der Wegen en dit in samenwerking met het Bestuur der Waterwegen.

Op het ogenblik bestaat er alleen een schetsontwerp, dat ter bespreking wordt voorgelegd aan de verschillende belangengroepen. Het schetsontwerp voorziet een weg met vier rijstroken.

Een lid informeert verder naar de stand van zaken van een aantal projecten in de regio Brugge :

- a) het kruispunt Kustlaan-Baron de Maerelaan;
- b) het kruispunt « Blauwe Toren » Brugge;

c) le pont enjambant la route de l'Etat Bruges-Oostkamp;

d) l'élargissement de l'Albertlaan et le nouveau pont sous le chemin de fer.

Le Ministre fournit des précisions sur l'état d'avancement de chacun de ces projets.

a) Le carrefour Kustlaan-Baron de Maerelaan :

Ordre a été donné de procéder à un nouvel examen de la sécurité routière à hauteur de ce carrefour.

Les mesures éventuelles qu'il convient de prendre pour accroître la sécurité routière devront être exécutées par l'autorité compétente en la matière à partir de janvier 1989.

b) Le carrefour Blauwe Toren (Bruges) :

La solution des problèmes de circulation à cet endroit (notamment l'option en matière de franchissement) doit être située dans le cadre d'une meilleure desserte du port de Zeebrugge. Cette décision devra être prise elle aussi par l'autorité compétente à partir de janvier 1989.

c) Pont enjambant la route de l'Etat Bruges-Oostkamp :

Ce pont devra être remplacé à l'avenir.

Le tracé pose toutefois un problème.

Jusqu'à présent, la Région flamande, qui est compétente pour la délivrance du permis de bâtir, n'a pas marqué son accord.

Cependant, des travaux de réfection du pont existant seront exécutés en 1989.

d) Elargissement de l'Albertlaan et nouveau pont sous la voie ferrée :

Il n'y a aucune solution définitive en ce qui concerne le profil à retenir pour l'Albertlaan; l'on attend à cet égard le point de vue officiel de la ville de Bruges en la matière.

Quant à l'aménagement d'un nouveau pont sous la voie ferrée à hauteur de la gare, divers plans ont été dressés.

La décision en la matière dépendra de l'autorité compétente à partir de janvier 1989.

Un autre commissaire demande des informations au sujet du projet pilote « Blankenberge ».

Il aimerait savoir aussi où en est le projet de construction d'un nouveau pont, à savoir le Herdersbrug à Dudzele.

Le Ministre déclare que les travaux relatifs au « projet pilote Blankenberge » ont fait l'objet d'une adjudication.

c) de brug op de rijksweg Brugge-Oostkamp;

d) de verbinding van de Albertlaan en de nieuwe brug onder de spoorweg.

De Minister geeft achtereenvolgens toelichting bij de stand van zaken van deze projecten.

a) Het kruispunt Kustlaan-Baron de Maerelaan :

Er werd opdracht gegeven de verkeersveiligheid op dit kruispunt aan een nieuw onderzoek te onderwerpen.

De eventuele maatregelen die moeten genomen worden om de verkeersveiligheid te verhogen zullen moeten uitgevoerd worden door de daartoe vanaf januari 1989 bevoegde overheid.

b) Het kruispunt « Blauwe Toren » (Brugge) :

De oplossing van de verkeersproblemen op dit punt (onder andere de optie inzake overbrugging) dient gezien te worden in het kader van een betere ontsluiting van de haven van Zeebrugge. Ook deze beslissing zal moeten genomen worden door de vanaf januari 1989 bevoegde overheid.

c) Brug over de rijksweg Brugge-Oostkamp :

In de toekomst dient deze brug vervangen te worden.

Er is echter een probleem over het tracé.

Tot hiertoe is er geen akkoord vanwege het Vlaamse Gewest, dat bevoegd is om de bouwvergunning hiervoor af te leveren.

In 1989 worden echter herstellingswerken aan de bestaande brug uitgevoerd.

d) Verbreding van de Albertlaan en nieuwe brug onder de spoorweg :

Er is geen definitieve oplossing inzake het te weerhouden profiel voor de Albertlaan; er wordt ter zake gewacht op het officieel standpunt van de stad Brugge.

De aanleg van een nieuwe brug onder de spoorweg ter hoogte van het station : hiervoor werden diverse plannen opgemaakt.

De beslissing ter zake zal afhangen van de vanaf januari 1989 bevoegde overheid.

Een ander lid informeert naar het pilootproject « Blankenberge ».

Verder informeert hij naar de stand van zaken in verband met een nieuwe brug, de Herdersbrug te Dudzele.

De Minister verklaart dat de werken betreffende het « pilootproject Blankenberge » werden aanbesteed.

En ce qui concerne le Herdersbrug à Dudzele, aucune programmation n'a encore eu lieu en raison de l'insuffisance des moyens budgétaires.

Une décision en la matière dépendra de l'autorité compétente à partir de janvier 1989.

Un commissaire demande des informations à propos de la route express Anvers-Knokke.

Le Ministre explique que les Travaux publics ont l'intention de transformer la N49 Anvers-Knokke en autoroute.

A cette fin, il faudra cependant transformer les carrefours à niveau en carrefours dénivelés et des voies de desserte supplémentaires devront être aménagées.

Des expropriations et études ont été entreprises pour l'aménagement des échangeurs entre la N49 et la N403 à Stekene (Kemzeke) et la N451 à Beveren-Waas (Vrasene).

L'exécution des travaux dépendra de l'autorité compétente à partir de janvier 1989.

Un commissaire constate que les routes de la région anversoise sont surchargées. Il demande si l'on procède à des études de trafic y afférentes.

En ce qui concerne le *Liefkenshoektunnel*, l'intervenant regrette que l'on n'ait pas prévu de tunnel de chemin de fer.

Le Ministre répond que l'on a effectué des études de trafic détaillées, au cours desquelles plusieurs scénarios ont été examinés en ce qui concerne l'incidence de l'aménagement de certaines routes sur l'écoulement de la circulation dans la région anversoise.

Quant à un éventuel tunnel de chemin de fer dans le *Liefkenshoektunnel*, le Ministre explique que cette option a été étudiée, mais qu'il est trop tard pour modifier les plans.

Un commissaire désire savoir ce qui a été prévu pour l'achèvement de la Ringlaan à Gand.

Le Ministre déclare que le tronçon entre la Lys détournée et la Drongensesteenweg a été mis en adjudication et adjugé.

Pour 1989, il a été proposé de s'occuper du pont surplombant le Ringvaart à Vinderhoute-Mariakerke.

L'exécution de ces travaux et le planning ultérieur dépendent de l'autorité compétente à partir de janvier 1989.

Un autre membre fait observer que le centre de la commune de Herne connaît des difficultés de circulation du fait que deux routes de l'Etat s'y croisent.

Il signale, en particulier, l'insécurité due à la circulation des poids lourds sur la route Enghien-Ninove.

In verband met de Herdersbrug te Dudzele, werd wegens de beperkte budgettaire middelen nog niets geprogrammeerd.

Een beslissing ter zake zal afhangen van de vanaf januari 1989 bevoegde overheid.

Een commissielid wenst informatie in verband met de expressweg Antwerpen-Knokke.

De Minister zegt dat het de bedoeling is van Openbare Werken de N49 Antwerpen-Knokke om te bouwen tot autosnelweg.

Hiertoe dienen de gelijkvloerse kruispunten echter omgevormd te worden tot ongelijkvloerse kruisingen, en dienen bijkomende bedieningswegen aangelegd te worden.

De onteigeningen en studies zijn gestart voor de aanleg van de verkeerswisselaars tussen de N49 en de N403 te Stekene (Kemzeke) en de N451 te Beveren-Waas (Vrasene).

De uitvoering van de werken zal afhangen van de bevoegde overheid vanaf januari 1989.

Een lid stelt vast dat de wegen in de Antwerpse regio overbelast zijn. Hij vraagt of er hierover verkeersstudies gebeuren.

In verband met de Liefkenshoektunnel betreurt hij dat er geen spoorwegtunnel werd voorzien.

De Minister antwoordt dat er uitgebreide verkeersstudies werden verricht waarbij meerdere scenario's werden onderzocht inzake de invloed van de aanleg van bepaalde wegen op de verkeersafwikkeling in de Antwerpse regio.

In verband met een eventuele spoorwegtunnel in de Liefkenshoektunnel, zegt de Minister dat deze optie werd bestudeerd, maar dat het nu te laat is om de plannen te wijzigen.

Een lid wenst te weten wat er voorzien is voor de afwerking van de Ringlaan te Gent.

De Minister verklaart dat het vak tussen de omgelegde Leie en de Drongensesteenweg werd aanbesteed en toegewezen.

Voor 1989 werd voorgesteld de brug over de Ringvaart te Vinderhoute-Mariakerke te voorzien.

De uitvoering van deze werken en de verdere planning is afhankelijk van de vanaf januari 1989 bevoegde overheid.

Een ander lid constateert dat het centrum van de gemeente Herne verkeersmoeilijkheden kent, doordat twee rijkswegen mekaar daar kruisen.

In het bijzonder signaleert hij de onveilige situatie van het zware transport dat van de weg Edingen-Ninove gebruik maakt.

Il dénonce également l'absence de bonnes pistes cyclables.

Le Ministre confirme que les problèmes de circulation posés par la traversée de Herne sont bien connus des services compétents.

On étudiera les mesures qu'il est possible de prendre, en vue d'accroître, en particulier, la sécurité des cyclistes.

L'exécution des travaux dépendra du pouvoir qui sera compétent à partir de janvier 1989.

Un commissaire pose la question suivante. La route de l'Etat N17 qui rallie le nord du Limbourg et Eindhoven au sud de la Campine a été convertie en voie express sur une distance de 30 km. Seul le contournement sud de Geel fait encore défaut. Ce dernier tronçon sera-t-il enfin exécuté ?

Le Ministre répond que la réalisation du contournement de Geel-Sud n'a pas été programmée jusqu'ici pour des raisons budgétaires.

Sa programmation dépendra du pouvoir compétent à partir de janvier 1989.

Le commissaire soulève les problèmes qui existent en Campine où, dans l'arrondissement de Turnhout, 40 000 écoliers cyclistes doivent emprunter quotidiennement des routes dangereuses. Il aimerait savoir quand seront réalisées les pistes cyclables le long des routes de l'Etat n° 141 (Laakdal) et N212 (Herselt).

A quel stade se trouve le dossier de la construction des pistes cyclables à Hoogstraten et environs, le long de la route de l'Etat N144 ?

Quand les travaux de construction de pistes cyclables en site propre entre Lichtaart et Herentals (N23) et du dernier tronçon entre Geel et Kasterlee (N19) ont-ils été adjugés ?

Le Ministre communique l'état des dossiers relatifs aux projets suivants :

a) N141 Veerle-Geel (Lommel) :

L'avant-projet est prêt; les expropriations doivent encore être réalisées.

b) N212 Herselt-Blauberg :

Le projet est prêt et les expropriations sont achevées.

L'exécution a été proposée pour 1989, sous réserve de l'accord de l'instance qui sera compétente à partir de janvier 1989.

c) N23 Lichtaart-Herentals :

Les plans d'expropriation pour l'aménagement de la piste cyclable derrière les arbres ont été approuvés. Les travaux ne pourront être exécutés qu'après la réalisation des expropriations.

Ook wijst hij op het ontbreken van goede fietspaden.

De Minister bevestigt dat de verkeersproblemen in de doortocht van Herne bij haar ter zake bevoegde diensten bekend zijn.

Er zal onderzocht worden welke maatregelen kunnen genomen worden om de verkeersveiligheid van vooral de fietsers te verhogen.

De uitvoering zal afhangen van de vanaf januari 1989 bevoegde overheid.

Een commissielid stelt de volgende vraag : de rijksweg N17, die Noord-Limburg en Eindhoven met de Zuiderkempem verbindt, is omgebouwd tot een expressweg over een afstand van 30 km. Enkel de zuidelijke omleiding rond Geel ontbreekt nog. Zal dit sluitstuk nu eindelijk worden uitgevoerd ?

De Minister zegt dat de realisatie van de omleiding Geel-Zuid tot nu toe niet werd geprogrammeerd omwille van budgettaire redenen.

De programmering zal afhangen van de vanaf januari 1989 bevoegde overheid.

Het commissielid verwijst naar de Kempen waar in het arrondissement Turnhout dagelijks 40 000 schoolfietsers zich op gevaarlijke wegen moeten begeven. Hij wil weten wanneer de fietspaden langs de rijkswegen N141 (Laakdal) en N212 (Herselt) zullen worden uitgevoerd.

Hoever is het uitvoeringsdossier gevorderd voor de bouw van fietspaden te Hoogstraten en omgeving langs de rijkswegen N144 ?

Wanneer werden de werken toegewezen voor de bouw van onafhankelijke fietspaden tussen Lichtaart en Herentals (N23) en voor het laatste vak tussen Geel en Kasterlee (N19) ?

De Minister geeft de stand van zaken in verband met deze projecten :

a) N141 Veerle-Geel (Lommel) :

Het voorontwerp is klaar, de onteigeningen dienen nog gerealiseerd te worden.

b) N212 Herselt-Blauberg :

Het ontwerp is klaar en de onteigeningen zijn voltooid.

De uitvoering werd voorgesteld voor 1989, mits akkoord van de vanaf januari 1989 bevoegde instantie.

c) N23 Lichtaart-Herentals :

De onteigeningsplannen voor de aanleg van het fietspad achter de bomen, werd goedgekeurd. Pas na realisatie van de onteigeningen kunnen de werken uitgevoerd worden.

d) N19 Geel-Turnhout :

La construction des pistes cyclables entre Geel et Geel-Punt a été mise en adjudication et attribuée.

La construction des pistes cyclables entre Geel ten Aert et Kasterlee a été mise en adjudication.

e) N144 Wuustwezel-Hoogstraten :

L'avant-projet et les plans d'expropriation sont prêts.

L'exécution dépendra de l'autorité compétente à partir de janvier 1989.

Un membre plaide pour la construction de pistes cyclables en site propre qui sont beaucoup plus sûres que les pistes cyclables « marquées ».

Il signale qu'à cet égard, le Brabant flamand est particulièrement mal loti : au 1^{er} janvier 1988, il ne comptait que 588 km de pistes en site propre sur un total de 7 340 km.

Il souhaiterait qu'un effort soit fait dans ce domaine.

Le Ministre se rallie au point de vue selon lequel la solution préférable est d'aménager des pistes cyclables en site propre ou sur des accotements en saillie et il ajoute que l'on choisit par priorité cette solution dans toute étude effectuée.

Cette solution requiert toutefois, dans la plupart des cas, des expropriations importantes, coûtant cher et ne pouvant être réalisées qu'aux termes de procédures le plus souvent très longues.

En ce qui concerne l'aménagement et l'amélioration des pistes cyclables, il reste effectivement beaucoup à faire dans notre pays.

Un autre membre aimerait savoir quand seront placés, le long de l'autoroute, dans les environs de Overijse, les panneaux touristiques portant la mention « Druivenstreek ».

Le Ministre répond que ces panneaux seront placés au début de 1989.

2.2. Wallonie

Deux commissaires posent des questions relatives au viaduc prévu de l'« Eau Rouge ».

L'un d'eux aimerait connaître le calendrier concret.

Un autre membre demande quelle est la firme qui a introduit le montant de soumission le plus bas et si toutes les soumissions étaient conformes.

Dans l'affirmative, il aimerait savoir si ce projet sera encore approuvé cette année.

Le Ministre répond que le début des travaux est prévu pour après la période hivernale actuelle.

Le délai d'exécution sera d'environ trois ans.

d) N19 Geel-Turnhout :

De aanleg van fietspaden tussen Geel en Geel-Punt werd aanbesteed en toegewezen.

De aanleg van de fietspaden tussen Geel ten Aert en Kasterlee werd aanbesteed.

e) N144 Wuustwezel-Hoogstraten :

Het voorontwerp en onteigeningsplannen zijn opgesteld.

De uitvoering zal afhangen van de vanaf januari 1989 bevoegde overheid.

Een lid pleit voor de aanleg van « vrijliggende » fietspaden die een veel veiligere situatie creëren dan « gemarkeerde » fietspaden.

Hij signaleert dat Vlaams-Brabant in dit opzicht bijzonder mager bedeed is : op 1 januari 1988 slechts ongeveer 588 km op een totaal van ongeveer 7 340 km.

Hij wenst dat ter zake inspanningen gedaan worden.

De Minister treedt de stelling toe dat vrijliggende fietspaden in eigen bedaling of op een verhoogde berm aangelegde fietspaden, de voorkeur genieten en zegt dat dit bij iedere studie als prioriteit wordt beschouwd.

Hiertoe dienen echter meestal omvangrijke en dure onteigeningen te gebeuren, waarvan de procedure meestal zeer lang duurt.

Op het vlak van de aanleg en verbetering van fietspaden dient inderdaad in ons land nog heel wat te worden gerealiseerd.

Een ander lid wenst te weten wanneer langs de autosnelweg in de buurt van Overijse het toeristisch bord met opschrift « Druivenstreek » zal geplaatst worden.

De Minister meldt dat deze borden begin 1989 zullen geplaatst worden.

2.2. Wallonië

Twee commissieleden stellen vragen over de geplande viadukt « Eau Rouge ».

Een van die leden informeert naar de konkrete timing.

Het andere lid vraagt welke firma het laagste inschrijvingsbedrag heeft ingediend en of alle inschrijvingen conform waren.

Indien wel, wenst hij te vernemen of dit project nog dit jaar zal worden goedgekeurd.

De Minister antwoordt dat de aanvang der werken na de huidige winterperiode is voorzien.

De duurtijd van uitvoering bedraagt circa drie jaar.

Le Ministre ajoute que la soumission régulière la plus basse sera approuvée et que l'engagement des crédits aura encore lieu en 1988.

Un autre membre s'informe quant aux prévisions pour le franchissement de la Meuse (pont ou tunnel) dans le cadre du contrat E5/E9.

Le Ministre déclare qu'aucune décision n'a encore été prise à ce sujet.

On réalise d'abord le tunnel sous la colline de Cointe (environ 5 milliards de francs).

Dans l'hypothèse où l'on peut réserver environ 1 milliard de francs par an pour ces travaux, il y a lieu de prendre la décision dans les deux ans environ.

Le calendrier dépendra des décisions de la Région wallonne en la matière, compte tenu des moyens budgétaires disponibles.

Un membre déplore qu'on n'ait pas placé de glissières de sécurité sur la route Mons-Quévrain.

Le Ministre déclare que mission a été donnée aux services compétents de résoudre ce problème.

L'exécution éventuelle de ces travaux dépendra toutefois des pouvoirs publics qui seront compétents à partir de janvier 1989.

Le même membre estime qu'il y a lieu d'aménager une nouvelle route partant de Mons et traversant le Borinage pour aboutir à Dour. Il s'informe au sujet de l'Etat d'avancement de ce dossier.

Le Ministre répond que, comme l'« Axe du Borinage-N754 » est une route entièrement neuve, ce sont les instances qui seront compétentes à partir du 1^{er} janvier 1989, qui auront à juger de la question.

L'intervenant demande des explications au sujet de la reprise d'un montant de 36 millions de francs au programme de 1988 pour des travaux sur la N550-Mons-Quaregnon.

Le Ministre répond qu'en raison des restrictions budgétaires, il n'est pas possible d'engager ces travaux en 1988. Il incombera aux instances qui auront compétence en la matière de décider de la programmation des travaux de modernisation de la N550.

Un autre membre voudrait savoir quand seront entamés les travaux de l'échangeur de Marche-en-Famenne.

Le Ministre répond que ces travaux, qui ont été adjugés et approuvés, seront entamés après la période hivernale actuelle.

Un membre demande des informations au sujet du début de la deuxième phase des travaux sur la route Liège-Verviers.

Verder zegt de Minister dat de laagste regelmatige inschrijving zal goedgekeurd worden en dat de vastlegging van de kredieten nog in 1988 zal plaatsvinden.

Een ander lid vraagt naar de vooruitzichten voor de overbrugging van de Maas (brug of tunnel) in het kader van het kontrakt E5/E9.

De Minister verklaart dat hierover nog geen beslissing werd getroffen.

Men verwezenlijkt eerst de tunnel onder de heuvel van Cointe (ongeveer 5 miljard frank).

In de hypothese dat men ongeveer 1 miljard frank per jaar kan reserveren voor deze werken, dient de beslissing binnen ongeveer twee jaar te worden getroffen.

De kalender zal afhangen van de beslissingen ter zake van het Waalse Gewest, rekening houdend met de beschikbare budgettaire middelen.

Een lid betreurt dat op de weg Mons-Quévrain geen veiligheidsstootbanden werden geplaatst.

De Minister meldt dat aan de bevoegde diensten opdracht werd gegeven om dit probleem te onderzoeken.

De eventuele uitvoering van deze werken zal echter afhangen van de vanaf januari 1989 bevoegde overheid.

Hetzelfde lid meent dat een nieuwe weg dient aangelegd, vertrekkende vanuit Bergen, doorheen de Borinage en uitmondend in Dour. Hij vraagt naar de stand van dit dossier.

De Minister antwoordt dat aangezien de zogenaamde « As van de Borinage-N754 » een volledig nieuwe weg is, de instanties die bevoegd zullen zijn vanaf 1 januari 1989 hierover moeten oordelen.

Het lid vraagt uitleg over het feit dat op het programma van 1988 een bedrag van 36 miljoen frank staat voor werken aan de N550-Bergen-Quaregnon.

De Minister zegt dat wegens de budgettaire beperkingen het niet mogelijk is om bedoelde werken in 1988 vast te leggen. Het zal aan de ter zake bevoegde instanties toekomen te oordelen over de programmering van de moderniseringswerken aan de N550.

Een ander lid wenst te vernemen wanneer de werken voor de verkeerswisselaar te Marche-en-Famenne zullen aanvangen.

De Minister antwoordt dat deze werken, die aanbesteed en goedgekeurd zijn, zullen starten na de huidige winterperiode.

Een commissielid informeert naar de aanvang van de tweede fase van de werken aan de weg Luik-Verviers.

Il fait de même en ce qui concerne le pont de Welkenraedt.

Il s'informe également au sujet de la signalisation sur l'autoroute de Verviers en direction de l'Allemagne. Il aborde enfin les problèmes de la signalisation sur la route Herbestal-Welkenraedt.

Le Ministre répond que les deux premiers dossiers relèveront des pouvoirs publics compétents à partir de janvier 1989.

Quant aux problèmes de signalisation, il est demandé de mieux spécifier ce point pour qu'il puisse être examiné par l'autorité qui sera compétente à partir de janvier 1989.

III. DISCUSSION DU TABLEAU DE LA LOI ET DU PROJET DE LOI — VOTES

I. Tableau de la loi

Le Gouvernement a déposé une série d'amendements au tableau budgétaire (voir doc. 487-2 (1988-1989)).

Les amendements ainsi que le tableau de la loi amendé sont adoptés par 15 voix et 3 abstentions.

2. Projet de loi

Article 1^{er}

A cet article, le Gouvernement dépose l'amendement suivant :

ARTICLE 1^{er}

Au § 1^{er} de cet article, adapter comme suit les montants repris dans le tableau :

(en millions de francs)

Verder stelt hij dezelfde vraag voor de brug te Welkenraedt.

Ook informeert hij naar de signalisatie op de autosnelweg van Verviers naar Duitsland. Tenslotte signaleert hij het probleem van de signalisatie op de weg Herbestal-Welkenraedt.

De Minister antwoordt dat de twee eerst vermelde dossiers zullen afhangen van de bevoegde overheid vanaf januari 1989.

Wat de problemen inzake de signalisatie betreft, wordt gevraagd het punt verder te specificeren, zodat het door de vanaf januari 1989 bevoegde overheid kan onderzocht worden.

III. BESPREKING VAN DE WETSTABEL EN VAN HET WETSONTWERP — STEMMINGEN

I. Wetstabel

De Regering heeft een reeks amendementen op de begrotingstabel ingediend (zie gedr. st. 487-2 (1988-1989)).

De amendementen evenals de geamendeerde wetstabel worden aangenomen met 15 stemmen bij 3 onthoudingen.

2. Ontwerp van wet

Artikel 1

Op dit artikel dient de Regering het volgend amendement in :

ARTIKEL 1

In § 1 van dit artikel, de bedragen vervat in de tabel aan te passen zoals volgt :

(in miljoenen franken)

	Crédits non dissociés — Niet-gesplitste kredieten	Crédits dissociés — Gesplitste kredieten		
		Crédits d'engagement — Vastleggingskredieten	Crédits d'ordonnancement — Ordonnanceringskredieten	
TITRE I ^{er}				TITEL I
Dépenses courantes	81 263,6	41,0	36,0	Lopende uitgaven.
TITRE II				TITEL II
Dépenses de capital	10 668,0	14 233,7	17 096,7	Kapitaaluitgaven.
Totaux	91 931,6	14 274,7	17 132,7	Totalen.

L'amendement est adopté par 15 voix et 3 abstentions.

Het amendement wordt aangenomen met 15 stemmen bij 3 onthoudingen.

L'article tel qu'il a été amendé est adopté par un vote semblable.

Articles 2 à 22

Ces articles sont adoptés par 15 voix et 3 abstentions.

Le Gouvernement dépose encore l'amendement suivant :

ART. 23 (nouveau)

Ajouter un article 23, libellé comme suit :

« *Article 25.* — Des crédits destinés à l'apurement de créances d'années antérieures sont ouverts à concurrence de (en millions de francs) :

article 12.02 : 133,6 millions de francs

article 12.20 : 11,5 millions de francs

article 14.03 : 258,1 millions de francs. »

L'amendement est adopté par 15 voix et 3 abstentions.

L'ensemble du projet de loi amendé portant le budget du Ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1988 a été adopté par 15 voix et 3 abstentions.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 14 membres présents.

Het artikel, zoals geamendeerd, wordt met dezelfde stemming aangenomen.

Artikelen 2 tot 22

Die artikelen worden aangenomen met 15 stemmen bij 3 onthoudingen.

De Regering dient nog het volgende amendement in :

ART. 23 (nieuw)

Een artikel 23 toe te voegen, luidend als volgt :

« *Artikel 25.* — Kredieten bestemd voor de aanzuivering van schuldvorderingen van vorige jaren worden geopend tot beloop van (in miljoenen franken) :

artikel 12.02 : 133,6 miljoen frank

artikel 12.20 : 11,5 miljoen frank

artikel 14.03 : 258,1 miljoen frank. »

Het amendement wordt aangenomen met 15 stemmen bij 3 onthoudingen.

Het geheel van het geamendeerde ontwerp van wet houdende de Begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1988, wordt aangenomen met 15 stemmen bij 3 onthoudingen.

Het verslag is goedgekeurd met eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

IV. AMENDEMENTS ADOPTES
PAR LA COMMISSION

Projet de loi

ARTICLE 1^{er}

§ 1^{er}. Il est ouvert, pour les dépenses du Ministère des Travaux publics afférentes à l'année budgétaire 1988, des crédits s'élevant aux montants ci-après :

(en millions de francs)

IV. AMENDEMENTEN AANGENOMEN
DOOR DE COMMISSIE

Ontwerp van wet

ARTIKEL 1

§ 1. Voor de uitgaven van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1988 worden kredieten geopend ten bedrage van :

(in miljoenen franken)

	Crédits non dissociés — Niet-gesplitste kredieten	Crédits dissociés — Gesplitste kredieten		
		Crédits d'engagement — Vastleggings- kredieten	Crédits d'ordonnancement — Ordonnancerings- kredieten	

TITRE 1^{er}

TITEL I

Dépenses courantes	81 263,6	41,0	36,0	Lopende uitgaven.
------------------------------	----------	------	------	-------------------

TITRE II

TITEL II

Dépenses de capital	10 668,0	14 233,7	17 096,7	Kapitaaluitgaven.
-------------------------------	----------	----------	----------	-------------------

Totaux	91 931,6	14 274,7	17 132,7	Totalen.
------------------	----------	----------	----------	----------

Ces crédits sont énumérés aux Titres I^{er} et II du tableau annexé à la présente loi.

Die kredieten worden opgesomd onder Titels I en II van de bij deze wet gevoegde tabel.

ART. 23 (nouveau)

ART. 23 (nieuw)

Des crédits destinés à l'apurement de créances d'années antérieures sont ouverts à concurrence de (en millions de francs) :

Kredieten bestemd voor de aanzuivering van schuldvorderingen van vorige jaren worden geopend tot beloop van (in miljoenen franken) :

article 12.02 : 133,6 millions de francs
article 12.20 : 11,5 millions de francs
article 14.03 : 258,1 millions de francs.

artikel 12.02 : 133,6 miljoen frank
artikel 12.20 : 11,5 miljoen frank
artikel 14.03 : 258,1 miljoen frank.

Tableau de la loi

TITRE I^{er}

DEPENSES COURANTES

B. Ensemble du département

CHAPITRE I^{er}

Dépenses de consommation

(Dépenses courantes pour biens et services)

§ 2. Achat de biens non durables et de services.

ART. 12.25. — *Intervention de l'Etat dans les frais relatifs au IX^e Congrès portuaire international organisé par la « Koninklijke Vlaamse Ingenieursvereniging ».*

Il est inscrit un crédit de 0,8 million de francs.

§ 4. Réparation et entretien des routes et d'ouvrages hydrauliques n'augmentant pas la valeur.

ART. 14.03. — *Entretien ordinaire de la côte, des ports, cours d'eau et de leurs dépendances. Frais de toute nature relatifs à l'entretien des voies hydrauliques, y compris l'équipement du personnel des voies navigables.*

Le crédit de 2 229,0 millions de francs est porté à 2 569,0 millions de francs.

(Augmentation : 340,0 millions de francs.)

CHAPITRE II

Intérêts et pertes d'entreprises

ART. 21.02. — *Intérêts des emprunts contractés par la S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles en vue du financement des travaux de modernisation du Canal Bruxelles-Rupel.*

Le crédit de 740,0 millions de francs est ramené à 731,0 millions de francs.

(Réduction : 9,0 millions de francs.)

CHAPITRE III

Transferts de revenus à destination d'autres secteurs

ART. 32.01. — *Subvention destinée à assurer la gratuité de passage par les tunnels de l'Escaut.*

Il est inscrit un crédit de 71,6 millions de francs.

Wetstabel

TITEL I

LOPENDE UITGAVEN

B. Geheel van het departement

HOOFDSTUK I

Consumptieve bestedingen

(Lopende uitgaven voor goederen en diensten)

§ 2. Aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten.

ART. 12.25. — *Bijdrage van de Staat in de kosten betreffende het IX^e Internationale Havencongres, georganiseerd door de Koninklijke Vlaamse Ingenieursvereniging.*

Een krediet van 0,8 miljoen frank wordt ingeschreven.

§ 4. Herstel en niet-waardevermeerderend onderhoud van wegen en waterbouwkundige werken.

ART. 14.03. — *Gewoon onderhoud der kust, havens, waterlopen en hun aanhorigheden. Allerhande kosten betreffende het onderhoud der waterwegen met inbegrip van de uitrusting van het personeel van de waterwegen.*

Het krediet van 2 229,0 miljoen frank wordt verhoogd tot 2 569,0 frank.

(Vermeerdering : 340,0 miljoen frank.)

HOOFDSTUK II

Rente en verliezen van bedrijven

ART. 21.02. — *Rente van de door de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel aangegane leningen voor de financiering van de werken tot modernisering van het kanaal Brussel-Rupel.*

Het krediet van 740,0 miljoen frank wordt verminderd tot 731,0 miljoen frank.

(Vermindering : 9,0 miljoen frank.)

HOOFDSTUK III

Inkomensoverdrachten aan andere sectoren

ART. 32.01. — *Subsidie bestemd om de kosteloze doorgang door de Scheldetunnels te verzekeren.*

Een krediet van 71,6 miljoen frank wordt ingeschreven.

CHAPITRE IV

Transferts de revenus à l'intérieur
du secteur publicART. 41.01. — *Transfert au Fonds des routes.*

Le crédit de 61 264,6 millions de francs est porté à 67 264,6 millions de francs.

(Augmentation : 6 000,0 millions de francs.)

TITRE II

DEPENSES DE CAPITAL

PARTIE I

Crédits destinés à la réalisation
du programme d'investissement

CHAPITRE VII

Investissements (civils)

ART. 73.03. — *Cours d'eau.*

Le crédit d'engagement de 3 580,0 millions de francs est ramené à 3 446,7 millions de francs.

Le crédit d'ordonnancement de 4 327,0 millions de francs est ramené à 4 193,7 millions de francs.

Réduction du :

— crédit d'engagement : 133,3 millions de francs;

— crédit d'ordonnancement : 133,3 millions de francs.

ART. 73.04. — *Côte, ports maritimes et leurs voies d'accès.*

Le crédit d'engagement de 4 590,0 millions de francs est ramené à 4 155,0 millions de francs.

Le crédit d'ordonnancement de 4 549,0 millions de francs est ramené à 4 114,0 millions de francs.

Réduction du :

— crédit d'engagement : 435,0 millions de francs;

— crédit d'ordonnancement : 435,0 millions de francs.

ART. 74.10. — *Programme supplémentaire bureaucratique relatif au système intégré de gestion des chantiers.*

Il est inscrit un crédit d'ordonnancement de 65,8 millions de francs.

HOOFDSTUK IV

Inkomensoverdrachten binnen
de sector overheidART. 41.01. — *Transfer naar het Wegenfonds.*

Het krediet van 61 264,6 miljoen frank wordt verhoogd tot 67 264,6 miljoen frank.

(Vermeerdering : 6 000,0 miljoen frank.)

TITEL II

KAPITAALUITGAVEN

DEEL I

Kredieten bestemd voor de verwezenlijking
van het investeringsprogramma

HOOFDSTUK VII

Investerings (civiele)

ART. 73.03. — *Waterlopen.*

Het vastleggingskrediet van 3 580,0 miljoen frank wordt verminderd tot 3 446,7 miljoen frank.

Het ordonnanceringskrediet van 4 327,0 miljoen frank wordt verminderd tot 4 193,7 miljoen frank.

Vermindering :

— vastleggingskrediet : 133,3 miljoen frank;

— ordonnanceringskrediet : 133,3 miljoen frank.

ART. 73.04. — *Kust, zeehavens en hun toegangswegen.*

Het vastleggingskrediet van 4 590,0 miljoen frank wordt verminderd tot 4 155,0 miljoen frank.

Het ordonnanceringskrediet van 4 549,0 miljoen frank wordt verminderd tot 4 114,0 miljoen frank.

Vermindering :

— vastleggingskrediet : 435,0 miljoen frank;

— ordonnanceringskrediet : 435,0 miljoen frank.

ART. 74.10. — *Bijkomend programma voor bureaucratie in verband met een geïntegreerd systeem voor het beheer der werven.*

Een ordonnanceringskrediet van 65,8 miljoen frank wordt ingeschreven.

ART. 74.11. — *Programme complémentaire bureautique-logiciel pour 1985. — Projet Sigma.*

Il est inscrit un crédit d'ordonnancement de 185,0 millions de francs.

ART. 74.12. — *Programme complémentaire bureautique-logiciel pour 1985. — Intégration des développements Software.*

Il est inscrit un crédit d'ordonnancement de 9,0 millions de francs.

ART. 74.14. — *Programme complémentaire bureautique-logiciel pour 1986. — Automatisation de l'Administration des Routes. — Projet A.G.A.R.*

Il est inscrit un crédit d'ordonnancement de 91,2 millions de francs.

PARTIE II

Crédits non destinés à la réalisation du programme d'investissement

B. Ensemble du département

CHAPITRE V

Transfert de capitaux à destination d'autres secteurs

ART. 51.08. — *Amortissement des emprunts contractés par la S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles en vue du financement des travaux de modernisation du canal de Bruxelles-Rupel.*

Le crédit de 652,0 millions de francs est porté à 704,0 millions de francs.

(Augmentation : 52,0 millions de francs.)

CHAPITRE VIII

Octrois de crédits et participations

ART. 81.04. — *Avance récupérable à la S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles pour faire face à l'insuffisance de ses recettes d'exploitation.*

Le crédit de 46,0 millions de francs est porté à 46,5 millions de francs.

(Augmentation : 0,5 million de francs.)

ART. 74.11. — *Aanvullend programma bureautica-software voor 1985. — Sigmaproject.*

Een ordonnanceringskrediet van 185,0 miljoen frank wordt ingeschreven.

ART. 74.12. — *Aanvullend programma bureautica-software voor 1985. — Integratie van software ontwikkelingen.*

Een ordonnanceringskrediet van 9,0 miljoen frank wordt ingeschreven.

ART. 74.14. — *Aanvullend programma bureautica-software voor 1986. — Automatisering van het Bestuur der Wegen. — Project A.G.A.R.*

Een ordonnanceringskrediet van 91,2 miljoen frank wordt ingeschreven.

DEEL II

Kredieten niet bestemd voor de verwezenlijking van het investeringsprogramma

B. Geheel van het departement

HOOFDSTUK V

Vermogensoverdrachten aan andere sectoren

ART. 51.08. — *Aflossingen van de leningen door de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel aangegaan voor de financiering van de werken tot modernisering van het kanaal Brussel-Rupel.*

Het krediet van 652,0 miljoen frank wordt verhoogd tot 704,0 miljoen frank.

(Vermeerdering : 52,0 miljoen frank.)

HOOFDSTUK VIII

Kredietverleningen en deelnemingen

ART. 81.04. — *Terugvorderbaar voorschot aan de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel om te voorzien in de ontoereikendheid van haar bedrijfsontvangsten.*

Het krediet van 46,0 miljoen frank wordt verhoogd tot 46,5 miljoen frank.

(Vermeerdering : 0,5 miljoen frank.)

ART. 81.05 (nouveau). — *Avance récupérable au
Dienst voor de Scheepvaart pour faire face à
l'insuffisance de ses recettes d'exploitation.*

Il est inscrit un crédit de 35,0 millions de francs.

ART. 81.05 (nieuw). — *Terugvorderbaar voorschot
aan de Dienst voor de Scheepvaart om te voorzien
in de ontoereikendheid van zijn bedrijfsontvang-
sten.*

Een krediet van 35,0 miljoen frank wordt inge-
schreven.

V. ERRATUM**PROJET DE LOI****ART. 17**

Page 8 — Remplacer le deuxième alinéa par le texte suivant :

« Ce budget s'élève pour les recettes à 13 530 971 000 francs et pour les dépenses à 13 530 971 000 francs. Les recettes et les dépenses pour ordre sont évaluées à 525 300 000 francs. »

TABLEAU DE LA LOI**TITRE II****Dépenses de capital****PARTIE I**

Crédits destinés à la réalisation
du programme d'investissements

CHAPITRE VI

Transferts de capitaux
à l'intérieur du secteur public

Page 28

Total pour le chapitre VI : lire 7 097,0 au lieu de 7 313,0.

V. ERRATUM**WETSONTWERP****ART. 17**

Bladzijde 8 — De tweede alinea door de volgende tekst vervangen :

« Deze begroting belooft voor de ontvangsten 13 530 971 000 frank en voor de uitgaven 13 530 971 000 frank. De ontvangsten en de uitgaven voor orde worden geschat op 525 300 000 frank. »

WETSTABEL**TITEL II****Kapitaaluitgaven****DEEL I**

Kredieten bestemd voor de verwezenlijking
van het investeringsprogramma

HOOFDSTUK VI

Vermogensoverdrachten
binnen de sector overheid

Bladzijde 28

Totaal voor Hoofdstuk VI : 7 097,0 in plaats van 7 313,0 lezen.

ANNEXE I

Evolution des investissements
dans les différents secteurs du Département
des Travaux publics (jusqu'en 1984)

(Exprimée en valeur actualisée au 1^{er} janvier 1984)
(A partir de 1985 exprimée en valeur nominale)

(En millions de francs)

BIJLAGE I

Evolutie investering
per sector van het Departement
Openbare Werken (tot en met 1984)

(Uitgedrukt naar de op 1 januari 1984 geactualiseerde waarde)
(Vanaf 1985 nominaal uitgedrukt)

(In miljoenen franken)

	Routes — Wegen	Voies hydr. — Waterwegen	Bâtiments — Gebouwen	Divers — Diversen	Total — Totaal	Indexation — Indexaanpassing
1956	14 401,6	2 079,3	2 271,9	—	18 752,8	3,8507
1957	6 207,0	3 270,7	2 230,0	—	11 707,7	3,7168
1958	9 776,7	5 721,1	2 100,1	—	17 597,9	3,6210
1959	8 760,1	8 941,1	2 316,7	—	20 017,9	3,6199
1960	9 135,6	8 243,4	3 639,9	—	21 018,9	3,5686
1961	10 835,4	15 076,9	1 924,7	—	27 837,0	3,5643
1962	13 908,2	14 208,2	4 041,8	—	32 158,2	3,5300
1963	23 505,2	10 918,1	3 616,2	—	38 039,4	3,4771
1964	27 157,4	13 395,4	2 932,3	—	43 485,1	3,3322
1965	27 307,1	17 540,8	3 148,3	—	47 996,2	3,2126
1966	38 681,6	14 393,9	5 147,3	—	58 222,8	3,0822
1967	43 716,8	21 049,9	5 808,9	—	70 575,6	2,9943
1968	56 934,8	17 424,9	7 438,9	—	81 798,6	2,8945
1969	58 169,0	23 577,4	5 577,5	—	87 323,9	2,8169
1970	65 578,1	19 951,5	6 209,5	—	91 739,1	2,6998
1971	61 547,7	29 998,3	7 143,2	6 920,9	105 610,1	2,6156
1972	71 351,8	39 163,5	10 802,2	7 465,8	128 783,3	2,4787
1973	63 564,0	30 749,8	8 641,7	13 671,7	116 627,2	2,3196
1974	42 948,8	17 279,0	6 714,3	9 895,8	76 837,9	2,1568
1975	52 135,1	18 660,4	6 306,6	6 155,5	83 257,6	1,8653
1976	49 988,1	17 679,3	8 636,0	1 145,5	77 448,9	1,6831
1977	43 730,3	25 494,7	11 123,7	1 111,1	97 087,8	1,5628
1978	45 267,6	34 851,3	11 799,3	1 112,5	93 030,7	1,4775
1979	37 036,3	33 411,7	10 029,4	850,6	81 328,0	1,4212
1980	34 575,9	30 248,5	9 456,5	1 063,0	75 343,9	1,3412
1981	31 104,3	29 877,6	11 734,6	1 717,6	74 434,1	1,2537
1982	25 999,3	30 182,5	7 534,4	988,5	64 704,7	1,1581
1983	23 316,8	27 097,6	7 426,8	605,9	58 447,0	1,0686
1984	21 503,8	25 523,8	8 850,0	835,2	56 712,8	1,000
1985	18 950,0	22 703,6	8 815,0	1 245,0	51 713,6	—
1986	13 305,0	16 191,9	8 182,8	639,5	38 319,2	—
1987	14 620,0	15 557,8	7 880,8	538,6	38 597,2	—
1988	14 139,0	12 609,8	6 988,5	509,7	34 247,0	—

ANNEXE II

ADMINISTRATION DES VOIES HYDRAULIQUES

Programme 1989 — Programme fonctionnel et programme de
sélectivité industrielle

*Dépenses de capital et secteur débudgétisé
(en millions de francs)*

Aperçu

Secteur budgétaire

Article	Montant en millions de francs
01.07	740
01.08	10
51.05	450
53.01	375
63.04	p.m.
63.14	725
63.19	p.m.
71.05	150
73.03	4 593
73.04	4 860
73.05	300
73.06	15
73.08	1 620
73.12	p.m.
73.16	2
73.20	10
73.21	850
Total:	14 700

BIJLAGE II

BESTUUR DER WATERWEGEN

Programma 1989 — Functioneel programma en programma van
industriële selectiviteit

*Kapitaaluitgaven en gedebudgetteerde sector
(in miljoenen franken)*

Overzicht

Budgettaire sector

Artikel	Bedrag in miljoenen franken
01.07	740
01.08	10
51.05	450
53.01	375
63.04	p.m.
63.14	725
63.19	p.m.
71.05	150
73.03	4 593
73.04	4 860
73.05	300
73.06	15
73.08	1 620
73.12	p.m.
73.16	2
73.20	10
73.21	850
Totaal:	14 700

Art. 01.07. — Exécution du plan Sigma. Renforcement de digues et travaux de maîtrise de l'eau.

Art. 01.07. — Uitvoering van het Sigmaplan. Versterken van dijken en waterbeheersingswerken.

Travaux aux digues — *Dijkwerken*:

— Escaut maritime et travaux de maîtrise de l'eau dans la région de Gand. — <i>Zeeschelde en waterbeheersingswerken in de streek van Gent</i>	575
— Nèthe inférieure, Grande et Petite Nèthes. — <i>Beneden-Nete, Grote en Kleine Nete</i>	25
— Durme, Rupel, Dyle et Senne. — <i>Durme, Rupel, Dijle en Zenne</i>	50
— Divers. — <i>Diversen</i>	90
Total. — Totaal	740

Art. 01.08. — Travaux de la rubrique «Divers» du Programme d'infrastructure prioritaire.

Art. 01.08. — Werken van de rubriek «Diversen» van het Prioritair Infrastructuurprogramma.

— Divers. — <i>Diversen</i>	10
---------------------------------------	----

Art. 51.05

Art. 51.05

— Subvention d'investissements accordée à la S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles pour les travaux de modernisation et d'entretien extraordinaire du Canal maritime et pour les installations portuaires. — <i>Investeringsstoelage aan de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel voor de uitvoering van moderniseringswerken en buitengewone onderhoudswerken aan het Zeekanaal en voor de haveninstallaties</i>	450
---	-----

Art. 53.01. — Canal Gand-Terneuzen, y compris les dépenses relatives aux adaptations de l'écluse de Terneuzen et de ses accès — Escaut maritime — Liaison Escaut-Rhin.

Art. 53.01. — Kanaal Gent-Terneuzen met inbegrip van de uitgaven betreffende de aanpassingen aan de sluis te Terneuzen en haar toegangen — Zeeschelde — Schelde-Rijnverbinding.

— Protection des digues Escaut occidental. — <i>Oeververdediging Westerschelde</i>	50
— Canal Gand-Terneuzen. — <i>Kanaal Gent-Terneuzen</i>	24
— Escaut — Liaison Escaut-Rhin. — <i>Schelde-Rijnverbinding</i>	300
— Canal du Baalhoek. — <i>Baalhoekkanaal</i>	1
Total. — Totaal	375

Art. 63.04

Art. 63.04

— Démergement. — <i>Ontwatering</i>	p.m.
---	------

Art. 63.14. — Intervention de l'Etat dans le coût des travaux à exécuter aux ports gérés par les administrations publiques subordonnées.

Art. 63.14. — Rijkstegemoetkomingen in de kosten van werken, die worden uitgevoerd in de door de lagere besturen beheerde havens.

— Port d'Anvers. — <i>Haven van Antwerpen</i>	250
— Port de Gand. — <i>Haven van Gent</i>	200
— Port d'Ostende. — <i>Haven van Oostende</i>	50
— Port de Zeebrugge. — <i>Haven van Zeebrugge</i>	75
— Port de Liège. — <i>Haven van Luik</i>	30
— Port de Charleroi. — <i>Haven van Charleroi</i>	15
— Port de Namur. — <i>Haven van Namen</i>	5
— S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles. — <i>N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel</i>	100
Total. — Totaal	725

Art. 63.19. — Subside à la ville d'Anvers pour la construction d'un complexe d'entrepôts.

Art. 63.19. — Toelage aan de stad Antwerpen voor de bouw van een pakhuizencomplex.

— Divers. — <i>Diversen</i>	p.m.
---------------------------------------	------

Art. 71.05.

Art. 71.05

Acquisition de terrains en vue de travaux aux cours d'eau, à la côte, aux ports maritimes et à leurs voies d'accès et aux barrages-réservoirs et adductions. — *Aankoop van gronden met het oog op werken aan de waterlopen, aan de kust, aan de zeehavens, aan hun toegangswegen, en aan de stuwdammen en toevoerleidingen*

150

Art. 73.03. — Cours d'eau.

Art. 73.03. — Waterlopen.

— Lys. — *Leie*

— Ecluse à Menin. Achèvement. — *Sluis te Menen. Afwerking* 100

— Canal de dérivation de la Lys. — *Afleidingskanaal der Leie*

— Construction pont de Landegem — 2^e phase — 1^{re} partie. — *Bouw brug te Landegem — 2e fase — 1e deel* 375

— Canal Bossuit-Courtrai. — *Kanaal Bossuit-Kortrijk*

— Ecluse à Zwevegem et station de pompage. — *Sluis te Zwevegem en pompstation*

— Equipement électromécanique. — *Electromechanische uitrusting* 80

— Bâtiment de commande. — *Bedieningsgebouw* 20

— Canal Albert. — *Albertkanaal*

— Modernisation dans les provinces d'Anvers et de Limbourg. — *Modernisering in de provincies Antwerpen en Limburg* 1 200

— Canal Albert. — *Albertkanaal*

— Modernisation dans la province de Liège. — *Modernisering in de provincie Luik* 400

— Canal du Centre. — *Centrumkanaal*

— Franchissement de la chute de Strépy-Thieu. Contrat-cadre. — *Overwinning van het verval te Strépy-Thieu. Raamcontractkader* 2 050

— Haute Meuse. — *Boven-Maas*

— Construction d'un barrage à Hastière. Equipement électromécanique. — *Bouw van een stuwdam te Hastière. Elektromechanische uitrusting* 80

— Divers. — *Diversen* 288

Total. — *Totaal* 4 593

Art. 73.04. — Côte, ports maritimes et leurs voies d'accès.

Art. 73.04. — Kust, zeehavens en hun maritieme toegangswegen.

— Voies d'accès maritimes. — *Maritieme toegangswegen*

— Travaux d'amélioration et dragages d'approfondissement dans l'Escaut maritime, en aval d'Anvers. — *Verbeterings- en verdiepingsbaggerwerken in de Zeeschelde afwaarts Antwerpen* 650

— Approfondissement et élargissement de la passe de Scheur. — *Verdieping en verbetering van de Scheurpas* 375

— Approfondissement et élargissement de la passe de Zand/Ribzand. — *Verbetering en verdieping van de Pas van het Zand/Ribzand* 300

— Mise en dépôt de produits de dragage: études et expériences. — *Berging van baggerspecie: studies en proefnemingen* 50

— Installation appareillage de mesure et système de détermination de lieu. — *Installatie meetapparatuur en plaatsbepalingssysteem* 30

— Port d'Anvers. — *Haven van Antwerpen*— Rive droite. — *Rechteroever*

— Ecluse de Berendrecht. — *Berendrechtssluis* 1 100

— Quai pour conteneurs. — *Containerkade* 935

— Exhaussement terrains terminal pour conteneurs. — *Ophogen terreinen containerterminal* 300

— Rive gauche. — *Linkeroever*

— Construction de docks et exhaussement de terrains. — *Aanleggen van dokken en ophogen van terreinen* 275

— Port de Gand. — <i>Haven van Gent</i>	
— Rénovation ancien mur de quai. — <i>Renovatie oude kaaimuur</i>	150
— Construction décharge Moervaart. — <i>Aanleg stort Moervaart</i>	100
— Port de Zeebrugge. — <i>Haven van Zeebrugge</i>	
— Port de pêche. Construction d'un quai à hauteur d'un quai pour la vente de poisson à la criée. — <i>Vissershaven. Bouwen van een kade t.h.v. de Visveiling</i>	200
— Port d'Ostende. — <i>Haven van Oostende</i>	
— Travaux de dragage d'approfondissement des bassins commerciaux. — <i>Verdiepingsbaggerwerken in de handelsdokken</i>	35
— Mur de quai en aval de la De Meysluis. Travaux de consolidation et d'approfondissement. — <i>Kaaimuur afwaarts de De Meysluis. Versterkings- en verdiepingswerken</i>	150
— Défense de la côte. — <i>Kustverdediging</i>	
— Enregistrement par télédétection aérienne. — <i>Aëroteledetektische registraties</i>	80
— Plantation dans les dunes et sur les plages. — <i>Beplanten van zeeduinen en stranden</i>	10
— Renouveaulement de jetées à Lombardsijde. — <i>Vernieuwen van strandhoofden te Lombardsijde</i>	70
— Construction de jetées à Blankenberge. — <i>Bouwen van strandhoofden te Blankenberge</i>	75
— Plantations dans les dunes et sur les plages. — <i>Beplantingen van zeeduinen en stranden</i>	10
— Renouveaulement du pavage de la digue des chaussées et des garde-fous sur la digue. — <i>Vernieuwing bevoering, rijwegen en leuningen op de zeedijken</i>	60
— Divers. — <i>Diversen</i>	50
Total. — <i>Totaal</i>	4 860

Art. 73.05. — Barrages, réservoirs et adductions — Bassins
réservoirs.

Art. 73.05. — Stuwdammen en toevoerleidingen — Spaar-
bekken.

— Direction de Verviers. — <i>Richting Verviers:</i>	
— Complexe des barrages de la Vesdre à Eupen et de la Gileppe à Jalhay. — <i>Damcomplex op de Vesder te Eupen en de Gileppe te Jalhay:</i>	
— Peintures. — <i>Schilderwerkzaamheden</i>	25
— Verviers — Conduite industrielle d'eau brute. — <i>Verviers — Industriële leiding ongezuiverd water</i>	130
— Divers. — <i>Diversen</i>	20
— Direction de Couvin. — <i>Richting Couvin:</i>	
— Complexe des barrages de l'Eau d'Heure. Travaux divers. — <i>Damcomplex op de Eau d'Heure. — Diverse werkzaamheden</i>	20
— Divers. — <i>Diversen</i>	20
— Direction de Charleroi. — <i>Richting Charleroi:</i>	
— Achèvement de la route Cerfontaine-Neuville La Chaudron. — <i>Afwerking van de weg Cerfontaine-Neuville La Chaudron</i>	80
— Divers. — <i>Diversen</i>	5
Total. — <i>Totaal</i>	300

Art. 73.06. — Dépenses résultant des dommages causés par la guerre à la côte, aux voies de navigation intérieure et d'écoulement, aux ports et aux voies de navigation maritime ainsi que les dépenses à résulter du chef de la démolition totale ou partielle, en vue de la restauration du site ou à l'occasion de travaux intéressant le domaine de l'Etat, d'ouvrages militaires désaffectés, bunkers, murs antichars, etc. (avec ensevelissement éventuel) érigés sur le domaine public ou privé des provinces, communes et toutes autres administrations subordonnées.

Art. 73.06. — Uitgaven voortvloeiend uit de door oorlogsfeiten berokkende schade aan de kust, aan de binnenscheepvaartwegen, alsmede de uitgaven die het gevolg zijn van het geheel of gedeeltelijk afbreken met het oog op het herstellen van het natuur- en stedschoon of bij gelegenheid van het uitvoeren van werken betreffende het Staatsdomein, van buiten dienst gestelde militaire werken, bunkers, antitankmuren enz. (met eventuele bedeling), opgericht op het openbaar of privaat domein van de provincies, gemeenten en alle andere ondergeschikte besturen.

— Bassin de chasse d'Ostende. Renouveau des talus. — <i>Spuikom Oostende. Vernieuwen glooiingen</i>	8
— Démolition de bunkers. — <i>Slopen van bunkers</i>	5
— Divers. — <i>Diversen</i>	2
Total. — Totaal	15

Art. 73.08. — Travaux en vue de l'extension, de la modernisation et de l'équipement du port de Zeebrugge.

Art. 73.08. — Werken tot uitbreiding, modernisering en uitrusting van de haven van Zeebrugge.

Avant-port. — *Voorhaven* :

— Achèvement contrat cadre. — <i>Afwerking raamcontract</i>	850
— Amélioration et approfondissement Passe de Zand. — <i>Verbetering en verdieping Pas van het Zand</i>	500
— Voie de dérivation méridionale Knokke-Heist. — <i>Zuidelijke omleidingsweg Knokke-Heist</i>	20
— Construction du quai pour conteneurs. — <i>Bouw van de containerkade</i>	200
— Divers. — <i>Diversen</i>	50
Total. — Totaal	1 620

Art. 73.12. — Equipement touristique.

Art. 73.12. — Toeristische uitrusting.

— Divers. — <i>Diversen</i>	p.m.
---------------------------------------	------

Art. 73.16. — Infrastructure touristique pour l'extension des ports de plaisance de la côte et pour les barrages.

Art. 73.16. — Toeristische infrastructuur voor het uitbouwen van de jachthavens aan de kust en voor de stuwdammen.

— Divers. — <i>Diversen</i>	2
---------------------------------------	---

Art. 73.20. — Programme supplémentaire de travaux — Travaux d'amélioration aux voies hydrauliques.

Art. 73.20. — Bijkomend programma voor werken — Verbeteringswerken aan de waterwegen.

— Divers. — <i>Diversen</i>	10
---------------------------------------	----

Art. 73.21. — Travaux d'entretien extraordinaires à effectuer par l'Administration des voies hydrauliques, y compris les travaux de réparation des dommages causés par les tempêtes et inondations.

Art. 73.21. — Buitengewone onderhoudswerken aan de waterwegen, kust en havens, met inbegrip van de werken voor het herstel der schade veroorzaakt door stormen en overstromingen.

— Administration des Voies hydrauliques. — <i>Bestuur der Waterwegen</i>	470
— Office de la Navigation. — <i>Dienst voor de Scheepvaart</i>	140
— Office de la Navigation. — <i>Dienst voor de Scheepvaart</i>	140
— S.A. Canal et Installations maritimes de Bruxelles. — <i>N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel</i>	100
Total. — Totaal	850

ANNEXE III

Projet programme physique 1989
(art. 533.01)

BIJLAGE III

Ontwerp fysisch programma 1989
(art. 533.01)

Anvers I — Antwerpen I

(En millions de francs. —
In miljoenen franken)

Programme. — *Programma*:

KV	E19: Renouveau superstructure pont B51 dans la Groeningelei à Kontich. — <i>Vernieuwen bovenbouw brug B51 in de Groeningelei te Kontich</i>	60
P	Projet pilote à Wuustwezel. — <i>Pilootproject te Wuustwezel</i>	72
F	N141: Vorst — Klein Vorst: pistes cyclables. — <i>Vorst — Klein Vorst: fietspaden</i>	18
F	N212: Pistes cyclables Herselt — Blauberg. — <i>Fietspaden Herselt — Blauberg</i>	18
V	N14: Passage pour piétons à Zoersel. — <i>Voetgangersoversteek te Zoersel</i>	1
NF	N16: Puurs-Malines: achèvement tronçon A12 — Blaasveldstraat (Protection des talus, signalisation, marquage). — <i>Puurs-Mechelen: afwerking vak A12 — Blaasveldstraat (bermbeveiliging, signalisatie, marking)</i>	20
NF	N115: Ridder van Havrelaan à Schoten (1 ^e phase). — <i>Ridder van Havrelaan te Schoten (1e fase)</i>	74
G	E19: Ecrans anti-bruit à Kontich. — <i>Geluidsschermen te Kontich</i>	13
BP	N1: Anvers: plantations sur les ardoises. — <i>Antwerpen: beplanting van de leien</i>	1
BP	N116: Borgerhout — Nijlen (Boterlaarbaan) — Anvers (Deurne) — plantations. — <i>Borgerhout — Nijlen (Boterlaarbaan) — Antwerpen (Deurne) — beplantingen</i>	1
BP	N19: Kasterlee — Turnhout : plantations. — <i>Kasterlee — Turnhout: beplantingen</i>	4
NF	Ring de Turnhout. — <i>Ring om Turnhout</i>	120
P	N1: Traversée de Brasschaat. — <i>Doortocht Brasschaat</i>	50
	Divers. — <i>Diversen</i>	148
Total. — <i>Totaal</i>		600

Réserve. — *Reserveprogramma*:

N	N171: Desserte septentrionale terrain industriel à Niel. — <i>Noordelijke ontsluiting industrieterrein te Niel</i>	36
MF	N139: Arendonk — Eindhoven: modernisation + aménagement de pistes cyclables sur le Wampenberg à Arendonk. — <i>Arendonk — Eindhoven: modernisering + aanleg fietspaden op de Wampenberg te Arendonk</i>	23
NF	N115: Ridder van Havrelaan (2 ^e partie). — <i>Ridder van Havrelaan (2e deel)</i>	29
M	N125: Essen — Huybergen. — <i>Essen — Huybergen</i>	14
KV-M	E313: Adaptation ouvrages d'art (construction 3 ^e bande de circulation). — <i>Aanpassing kunstwerken (Aanleg 3de rijstrook)</i>	50
F	N10: Lierre — Aarschot: pistes cyclables (1 ^e phase). — <i>Lier — Aarschot: fietspaden (1e fase)</i>	30
Total. — <i>Totaal</i>		182

Anvers II. — Antwerpen II:

(En millions de francs. —
In miljoenen franken)

Programme. — *Programma*

KV	Assainissements « Bevrijdingstunnels » 2 ^e phase revêtement routier. — <i>Sanering Bevrijdingstunnels 2e fase wegverharding</i>	23
KV	Réparation ponts B4 et B6 Wommelgem/Milit. baan Kruibeke/pont pour piétons Berchem. — <i>Herstelling bruggen B4 en B6 Wommelgem/Milit. baan Kruibeke/Voetg. brug Berchem</i>	10
M-N	Cinquième bande de circulation R1 Borgerhout — Berchem. — <i>Vijfde rijstrook R1 Borgerhout — Berchem</i>	30
M	Renouveau chaussées E17 — E34 — A12. — <i>Vernieuwing wegdekken E17 — E34 — A12</i>	50
G	Ecrans anti-bruit Wommelgem. — <i>Geluidsschermen Wommelgem</i>	18
	Divers. — <i>Diversen</i>	39
Total. — <i>Totaal</i>		170

Réserve. — *Reserveprogramma*

M-N	Amélioration bretelles d'accès et de sortie le long de la R1. — <i>Aanpassen in- en uitritten op R1</i>	20
-----	---	----

Anvers I — Antwerpen I

(En millions de francs. —
In miljoenen franken)a) Déjà approuvés et engagés — *Reeds goedgekeurd en vastgelegd*

— N117: Essen — Nispen	21,6
— N1: Oscar van Kesbeekstraat à Malines — <i>Oscar van Kesbeekstraat te Mechelen</i>	19,4
— N15: Malines, gare Neckerspoel, construction passage souterrain — <i>Mechelen station Neckerspoel, bouw onderdoorgang</i>	55,7
— N128: Hoogstraten — Baarle Hertog	15,8
— N153: Traversée Poederlee — <i>Poederlee doortocht</i>	17,2

b) Travaux n'ayant encore fait l'objet d'aucun engagement (situation au 20 juin 1988) — *Nog niet vastgelegde werken (toestand 20 juni 1988)*

— N15: Malines-Bonheiden — <i>Mechelen- Bonheiden</i>	92,7
— N11: Kapellen-Putte - Piste cyclable — <i>Kapellen - Putte - Fietspad</i>	38,2
— Hoeikensstraat à Willebroek - piste cyclable — <i>Hoeikensstraat te Willebroek - fietspad</i>	11,7
— N1: Grote Steenweg Berchem	36,3
— N16: Blaasveldstraat	86
— N712: Mol-Lommel: piste cyclable — <i>Mol-Lommel: fietspad</i>	17
— N19: Geel Punt-Geel: piste cyclable — <i>Geel Punt-Geel: fietspad</i>	41,6
— N19: Geel ten Aert-Kasterlee	12,8
Divers — <i>Diversen</i>	106
Total — <i>Totaal</i>	572

Anvers II — Antwerpen II

(En millions de francs. —
In miljoenen franken)a) Déjà approuvés et engagés — *Reeds goedgekeurd en vastgelegd*
Nihil — *Nihil*b) Travaux n'ayant encore fait l'objet d'aucun engagement (situation au 20 juin 1988) — *Nog niet vastgelegde werken (toestand au 20 juni 1988)*

A12 Amélioration Bevrijdingstunnel (1 ^{ère} partie) — <i>A12 Aanpassing Bevrijdingstunnel (1e deel)</i>	60
Assainissement tunnel de Wilrijk — <i>Sanering Wilrijktunnel</i>	29

c) Divers — <i>Diversen</i>	20
---------------------------------------	----

Total — *Totaal* 109Programme adapté 1988
(art. 533.08)

Province d'Anvers

Aangepast programma 1988
(art. 533.08)

Provincie Antwerpen

(En millions de francs. —
In miljoenen franken)

— N11: Réaménagement carrefour: Kapelsesteenweg-Bisschoppenhoflei/Veltwijcklaan Ekeren Brasschaat. — <i>Heraanleg kruispunt: Kapelsesteenweg-Bisschoppenhoflei/Veltwijcklaan Ekeren Brasschaat</i>	7,5
— N123: Herentals Lichtaart: Piste cyclable. — <i>Herentals Lichtaart: Fietspad</i>	40,5
— N13: Carrefour ring: Herentals-Liersesteenweg. — <i>Kruispunt ring: Herentals-Liersesteenweg</i>	8
— N120: Carrefour avec N129: Schijnpoot Antvers. — <i>Kruispunt met N129: Schijnpoot Antwerpen</i>	10
Total. — <i>Totaal</i>	66

ANNEXE IV

BIJLAGE IV

Fonds des Routes

Wegenfonds

Travaux d'aménagement et d'amélioration des endroits du réseau routier qualifiés de dangereux par la C.A.R.

Aanpassing en moderniseringswerken van de door de C.O.V. aangeduide gevaarlijke punten van het wegennet

Programme adapté 1988
(art. 533.08)

Aangepast programma 1988
(art. 533.08)

(En millions de francs. —
In miljoenen franken)

Flandre occidentale. — <i>West-Vlaanderen</i>	61,3
Flandre orientale. — <i>Oost-Vlaanderen</i>	69
Brabant flamand. — <i>Vlaams-Brabant</i>	70,3
Limbourg. — <i>Limburg</i>	62,9
Anvers. — <i>Antwerpen</i>	66
Sous-total. — <i>Subtotaal</i>	329,5
Brabant Wallon. — <i>Waals-Brabant</i>	48
Namur. — <i>Namen</i>	72
Hainaut. — <i>Henegouwen</i>	60
Liège. — <i>Luik</i>	71
Luxembourg. — <i>Luxemburg</i>	61
Sous-total. — <i>Subtotaal</i>	312
Divers. — <i>Diversen</i>	28,5

Programme adapté 1988
(art. 533.08)

Aangepast programma 1988
(art. 533.08)

Province de Flandre occidentale

Provincie West-Vlaanderen

(En millions de francs. —
In miljoenen franken)

— N305: Meulebeke: carrefour avec la Steenhovenstraat ('t Haantje) — <i>Meulebeke: kruispunt met Steenhovenstraat ('t Haantje)</i>	7
— N43: Harelbeke: carrefour avec la Vlasstraat et la P. Benoitlaan — <i>Harelbeke: kruispunt met Vlasstraat en P. Benoitlaan</i>	2
— R30: Bruges: carrefour Bloedput — <i>Brugge: kruispunt Bloedput</i>	17,2
— N308: Poperinge: rectification des virages entre les km. 20670 et 21100 — <i>Poperinge: bochtverbetering tussen km. 20670 en 21100</i>	9,6
— N36: Rectification du virage De Linde à Staden — <i>Bochtverbetering De Linde te Staden</i>	15,3
— N368: Oudenburg: carrefour Marktstraat-Marktplein, carrefour Weststraat-Westkerkestraat — <i>Oudenburg: kruispunt Marktstraat-Marktplein, kruispunt Weststraat-Westkerkestraat</i>	8
— N34: Zeebrugge: carrefour Kustlaan avec la Sint-Donaaskerkstraat et la Wandelaarstraat — <i>Zeebrugge: kruispunt Kustlaan met Sint-Donaaskerkstraat en Wandelaarstraat</i>	2,2
Total. — <i>Totaal</i>	61,3

Programme adapté 1988 (art. 533.08)	Aangepast programma 1988 (art. 533.08)
Province de Flandre orientale	Provincie Oost-Vlaanderen
(En millions de francs. — In miljoenen franken)	
— Alost: réaménagement du carrefour De Werf — <i>Aalst: Herinrichting kruispunt De Werf</i>	14,6
— N17: Termonde: carrefour Porte de Malines — <i>Dendermonde: kruispunt Mechelse Poort</i>	47,2
— N42: Wetteren-Geraardsbergen: bande de circulation virant vers la gauche et piste cyclable à Wetteren — <i>Wetteren-Geraardsbergen: linksafslaande strook en fietspad te Wetteren</i>	7,2
Total. — <i>Totaal</i>	69

Programme adapté 1988 (art. 533.08)	Aangepast programma 1988 (art. 533.08)
Province d'Anvers	Provincie Antwerpen
(En millions de francs. — In miljoenen franken)	
— N11: Réaménagement carrefour Kapelsesteenweg-Bisschoppenhoflei/Veltwijcklaan Ekeren Brasschaat — <i>Heraanleg kruispunt Kapelsesteenweg — Bisschoppenhoflei/Veltwijcklaan Ekeren Brasschaat</i>	7,5
— N123: Herentals Lichtaart, piste cyclable — <i>Herentals Lichtaart, fietspad</i>	40,5
— N13: Carrefour ring Herentals-Liersesteenweg — <i>Kruispunt ring Herentals-Liersesteenweg</i>	8
— N120: Carrefour avec la N129 Schijnpoort Anvers — <i>Kruispunt met N129 Schijnpoort Antwerpen</i>	10
Total. — <i>Totaal</i>	66

Programme adapté 1988 (art. 533.08)	Aangepast programma 1988 (art. 533.08)
Province de Limbourg	Provincie Limburg
(En millions de francs. — In miljoenen franken)	
— N78: Maaseik: Carrefour Siemkensheuvel. — <i>Maaseik: Kruispunt Siemkensheuvel</i>	22,3
— N74: Hasselt: Carrefour du Kiewit avec les Tulpenstraat et Vijverstraat. — <i>Hasselt: Kruispunt Kiewit met Tulpen- en Vijverstraat</i>	8,8
— N715: Réaménagement du carrefour dans la traversée de Houthalen-Helchteren. — <i>Herinrichten kruispunt in de doortocht Houthalen-Helchteren</i>	19,3
— N20 — N753: Tongres: Carrefour Zavelberg. — <i>Tongeren: Kruispunt Zavelberg</i>	12,5
Total. — <i>Totaal</i>	62,9

Programme adapté 1988
(art. 533.08)

Brabant flamand

Aangepast programma 1988
(art. 533.08)

Vlaams-Brabant

(En millions de francs. —
In miljoenen franken)

— N21: Haacht: Carrefour avec la chaussée de Rijmenam. — <i>Haacht: Kruispunt met Rijmenamse steenweg</i> . . .	2,7
— N8: Bruxelles-Ninove: Carrefour Goudveerdegem Schapenstraat-Galgestraat, carrefour avec la R.O. à Dilbeek. — <i>Brussel-Ninove: Kruispunt Goudveerdegem Schapenstraat-Galgestraat, kruispunt met R.O. te Dilbeek</i> . . .	14,9
— N25: Oud Heverlee Blanden: Carrefour avec la N251. — <i>Oud Heverlee Blanden: Kruispunt met N251</i> . . .	10,7
— N212: Carrefour avec la Vossekatsstraat à Scherpenheuvel. — <i>Kruispunt met Vossekatsstraat te Scherpenheuvel</i> . . .	4
— Voie d'accès à l'E40 — Louvain, carrefour et piste cyclable à niveaux différents. — <i>Toegangsweg E40 — Leuven, ongelijkvloerse kruising en fietspaden</i>	23
— N2: Carrefour avec l'avenue de la Woluwe et la Oudstrijderslaan (Av. des Anciens combattants) à Zaventem et Kraainem. — <i>Kruispunt met Woluwelaan en Oudstrijderslaan te Zaventem en Kraainem</i>	15
Total. — <i>Totaal</i>	70,3

Programme adapté 1988
(art. 533.08)

Brabant wallon

Aangepast programma 1988
(art. 533.08)

Waals-Brabant

(En millions de francs. —
In miljoenen franken)

— Ring R.O. orniérage — Section Brabant flamand — Chapelle Musicale. — <i>Ring R.O. spoorvorming — Vak Vlaams-Brabant — Chapelle Musicale</i>	6
— N238: Wavre — Ottignies — Louvain-la-Neuve, carrefour de Saint-Jean-des-Bois 2 ^e phase. — <i>Wavre — Ottignies — Louvain-la-Neuve, kruispunt Saint-Jean-des-Bois tweede fase</i>	15
— La Hulpe — carrefour « Swift ». — <i>Terhulpen — kruispunt « Swift »</i>	4
— Braine-l'Alleud — carrefour R.P. 203/205. — <i>Eigenbrakel — kruispunt R.P. 203/205</i>	15
— Wavre: Carrefour RN257 — rue de Wavre. — <i>Waver: Kruispunt RN257 — rue de Wavre</i>	2
— Rixensart: Carrefour Avenue Albert — Avenue de Mérode. — <i>Rixensart: Kruispunt Avenue Albert — Avenue de Mérode</i>	6
Total. — <i>Totaal</i>	48

Namur

Namen

(En millions de francs. —
In miljoenen franken)

— N80: Namur — Bouge: Raccordement à la N80 du pont des Grands Malades. — <i>Namen — Bouge: aansluiting van de brug « Grands Malades » aan de N80</i>	13
— Aménagement de divers carrefours. — <i>Inrichting van verscheidene kruispunten</i>	8
— Carrefour des N95 et N913 à Bièvre. — <i>Kruispunt van de N95 en N913 te Bièvre</i>	3
— N803: Aménagement du carrefour Lesterny-Bure. — <i>Inrichting van het kruispunt Lesterny-Bure</i>	8
— N988: Arsिमont: Aménagement des accotements. — <i>N988 Arsिमont: aanleg van de bermen</i>	4
— N97: Onhaye: Création de deux bretelles d'accès à la route Charleroi. — <i>N97 Onhaye: aanleg van twee aansluitingswegen aan de weg naar Charleroi</i>	10,5
— Carrefour N5 et N976 à Somzee. — <i>Kruispunt N5 en N976 te Somzee</i>	8
— N29/N93: Sombreffe (Tongrinne) Carrefour du Docq, aménagement. — <i>Sombreffe (Tongrinne) « Carrefour du Docq », inrichting</i>	17,5
Total. — <i>Totaal</i>	72

Programme 1988 (art. 533.08)	Programma 1988 (art. 533.08)
Hainaut	Henegouwen
(En millions de francs. — In miljoenen franken)	
— Aménagement de carrefours dans le district. — <i>Inrichting van kruispunten in het district</i>	20
— N6: Mons: Carrefour du Trieu. — <i>Bergen: « Carrefour du Trieu »</i>	5
— N40: Solre s/Sambre: Carrefour de la Thure. — <i>Solre s/Sambre: « Carrefour de la Thure »</i>	4,5
— N56: Jurbise: Académie Police. — <i>Jurbise: Politieschool</i>	2,5
— N5: Gosselies: Rue Tahon. — <i>Gosselies: Rue Tahon</i>	2
— N52: Aménagement du carrefour à Tournai. — <i>Inrichting van het kruispunt te Doornik</i>	6
— D514: Aménagement de carrefours. — <i>Inrichting van kruispunten</i>	20
Total. — <i>Totaal</i>	60

Programme 1988 (art. 533.08)	Programma 1988 (art. 533.08)
Liège	Luik
(En millions de francs. — In miljoenen franken)	
— A27: Malmédy: Aménagement du carrefour à droite du pont 22 bis et aménagements d'une piste de détresse. — <i>Malmédy: Inrichting kruispunt rechts van brug 22bis en aanleg van een vluchtstrook</i>	7
— N632/676: Waismes: Aménagement du carrefour du Cimetière. — <i>Waismes: Inrichting kruispunt van het Kerkhof</i>	3
— N652: Wanze: Aménagement du carrefour « Le Tilleul ». — <i>Wanze: Inrichting kruispunt « Le Tilleul »</i>	18,8
— N633: Esneux, traverse de Méry — zone de stationnement. — <i>Esneux, doortocht Méry — parkeerplaats</i>	3
— N90A: Seraing: Aménagement du carrefour de la Banque. — <i>Seraing: Inrichting kruispunt la Banque</i>	14,6
— N632/647: Butgenbach: Aménagement du carrefour. — <i>Butgenbach: Inrichting kruispunt</i>	17,7
— N629: Spa: Carrefour de Pompéa. — <i>Spa: Kruispunt Pompéa</i>	6,9
Total. — <i>Totaal</i>	71

Programme 1988 (art. 533.08)	Programma 1988 (art. 533.08)
Luxembourg	Luxemburg
(En millions de francs. — In miljoenen franken)	
— N85: Vaux-sur-Sure: Carrefour de Rosières. — <i>Vaux-sur-Sure: Kruispunt Rosières</i>	3
— RN4: Carrefour à Flamisoulle. — <i>Kruispunt te Flamisoulle</i>	58
Total. — <i>Totaal</i>	61