



VLAAMSE RAAD

ZITTING 1994-1995

OPENBARE COMMISSIEVERGADERINGEN

HANDELINGEN

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN EN VERVOER

VERGADERING VAN 17 NOVEMBER 1994

Interpellatie van de heer W. Seeuws tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de wegeninfrastructuur in het Vlaamse Gewest

VOORZITTER : de heer E. Beysen

— *De interpellatie wordt gehouden om 13.55 uur.*

Interpellatie van de heer W. Seeuws tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de wegeninfrastructuur in het Vlaamse Gewest

De heer W. Seeuws : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wil eerst de minister danken voor het feit dat hij nog vóór het einde van deze maand deze interpellatie laat doorgaan.

In eerste instantie vraag ik uw aandacht voor de specifieke economische situatie in de Gentse regio, maar dan gekoppeld aan het voorstel van het Vlaamse Gewest om een driejarenplan aan te houden inzake de wegeninfrastructuur en dit meer bepaald in de provincie Oost-Vlaanderen. Uit dit voorstel blijkt meer dan ooit dat die provincie schromelijk wordt tekortgedaan.

Ze bengelt vooreerst al onderaan de lijst waar het infrastructuurprojecten van boven-regionaal belang — die zonder verwijl worden uitgevoerd — betreft. Bovendien voert Oost-Vlaanderen dan wel de lijst aan wanneer het om onzekere projecten gaat. Het is al lang duidelijk dat er onvoldoende middelen beschikbaar zullen zijn om die werken te verwezenlijken. De provincieleiding kan

deze gang van zaken niet langer aanvaarden, omdat de bedoelde projecten voor de tewerkstelling in de regio een aanzienlijke ruggesteun kunnen betekenen.

De GOM formuleerde adviezen over de voorbije driejarenprogramma's en het Vlaams Infrastructuurplan, maar het huidige plan houdt daar amper rekening mee. De provincie Oost-Vlaanderen werd dan ook sterk benadeeld doordat de voltooiing van de werken geheel afhankelijk werd gemaakt van het globaal Vlaams Infrastructuurplan. Het accent ligt in dat verband immers vooral op de ontsluiting van de haven van Zeebrugge in de richting van Frankrijk en op een vlottere verbinding tussen Antwerpen en Luik. Over de fameuze verbinding van de drie Vlaamse havens, wat de basis van de Vlaams-Europese hoofdtransportas had moeten vormen, wordt met geen woord meer gerept.

Het driejarenplan 1995-1997 voorziet voor de provincie Oost-Vlaanderen voornamelijk in werken die voor hun uitvoering afhankelijk zijn van bijkomende middelen, wat ons in het ongewisse laat over het al dan niet voltooiën ervan. Hoewel Oost-Vlaanderen bovenaan prijkt wat de afgereden voertuigkilometers betreft en hoewel ze als centrum fungeert van de vijf provincies met de grootste verkeersdichtheid — dus een regio waar zowat de meeste infrastructuurprojecten van bovenregionaal belang zich dienen te situeren — blijkt

uit het voorstel van het lopend driejarenplan dat Oost-Vlaanderen op dat vlak de laatste plaats inneemt met slechts 1.250 miljoen frank van de ongeveer 10.000 miljoen frank aan investeringen.

Het leeuwedeel van de kredieten voor Oost-Vlaanderen hangt bovendien af van bijkomende middelen, wat de uitvoering van de meest noodzakelijke verkeersinfrastructuurwerken in het gedrang komt. Niemand kan evenwel ontkennen dat deze logistieke regio, die instaat voor ongeveer 45 percent van de export over de weg, Europese allures van bovenregionaal belang aanneemt.

Zoals ik al zei, moeten nieuwe middelen worden aangetrokken om de uitvoering van een groot aantal projecten te verzekeren.

Tegen alle logica in moet Oost-Vlaanderen genoegen nemen met amper dertien percent van de toegewezen kredieten, waardoor in de eerstvolgende jaren de onzekere projecten waar ik al herhaaldelijk op heb gewezen zich voor 60 percent in Oost-Vlaanderen bevinden.

Inzake de uitbouw van de Vlaams-Europese transportas werden in het driejarenprogramma 3 miljard 180 miljoen frank ingeschreven, terwijl voor de omvorming van de belangrijke autoweg Antwerpen-Zelzate-Zeebrugge amper 455 miljoen frank werd ingeschreven.

Seeuws

Daarenboven worden alle ingrepen die deze expressweg effectief tot autoweg — en dus hoofdtransportas — moeten maken afhankelijk gesteld van bijkomende kredieten en dus naar het onzekere programma verwezen.

Daardoor is Oost-Vlaanderen de enige provincie waarvan de werken aan de hoofdtransportas worden uitgesteld. Er wordt aan de belangrijkste goederenstroom in de provincie tussen Antwerpen en Gent te weinig aandacht besteed, waardoor kan worden gesteld dat de Kennedytunnel binnen de kortste keren zal dichtslippen. Een bijkomend gevolg is dat de bevoorrading van Oost-Vlaanderen en het zuidelijk deel van West-Vlaanderen sterk in het gedrang komt. De Gentse zeehaven, nochtans de grootste bevoorraden van de regio, valt zo helemaal buiten de prijzen, omdat ook inzake de aftakkingen van de hoofdtransportas amper 125 miljoen frank van de 1 miljard 762 miljoen frank van de definitief toegewezen kredieten — dus amper 7 percent — in Oost-Vlaanderen wordt besteed. Er wordt dus opnieuw geen rekening gehouden met de volgorde van de werken die door de GOM als topprioriteit werden aangewezen, waardoor ook het Teleportproject in het gedrang komt.

Aan de hand van de cijfers kan ook worden aangetoond dat op het vlak van de projecten met regionaal belang de provincie Oost-Vlaanderen tekort werd gedaan. Uit de toegewezen kredieten zou men kunnen afleiden dat Oost-Vlaanderen de veiligste provincie is. De zwarte-puntenanalyse bewijst echter net het tegendeel.

Inzake leefbaarheid blijkt dat slechts 375 miljoen frank wegenwerken met zekerheid worden uitgevoerd tegenover bijna 2 miljard frank investeringen voor heel Vlaanderen.

Met betrekking tot de fietspaden blijkt dat slechts 8 percent van de ge-

plande projecten met zekerheid worden uitgevoerd niettegenstaande de inspanningen die vele steden terzake ondernemen.

Uit de cijfers voor de verkeersafwikkeling zou kunnen worden afgeleid dat Oost-Vlaanderen de meeste kredieten wordt toegewezen, maar deze projecten worden in hun totaliteit afhankelijk gesteld van bijkomende kredieten — de provincie belandt opnieuw op de laatste plaats.

Met stijgende verbazing stellen wij echter vast dat belangrijke verbindingen in Oost-Vlaanderen die de grenzen van de regio overschrijden — zoals de tracés Gent-Valenciennes en Gent-Bergen — waarover belangrijke goederenstromen naar Antwerpen en Wallonië lopen als zuiver regionaal worden afgedaan. Deze infrastructuurprojecten worden vergeleken met plaatselijke omleidingen zoals in Zwevegem of Ingelmunster.

Ik wil nu enkele punten duidelijk stellen.

Ten eerste bemerken wij dat de verwezenlijking van belangrijke infrastructuurwerken voor Oost-Vlaanderen ten onrechte afhankelijk worden gesteld van het voor de provincie nadelig infrastructuurplan.

Ten tweede worden de belangrijke infrastructuurprojecten in Oost-Vlaanderen afhankelijk gesteld van bijkomende kredieten zodat de uitvoering ervan erg twijfelachtig wordt.

Ten derde, Oost-Vlaanderen blijft het slachtoffer van zijn internationale wegen, de E 17 en de E 40. Vooral door het intens doorgaand goederenverkeer wordt het leeuwenaandeel van de kredieten besteed aan onderhoudswerken. Aangezien er na 1997 nog voor meer dan 1 miljard frank onderhoudswerken worden gepland, is er weinig hoop op verbetering.

Ten vierde, er werden quasi geen door de GOM geformuleerde priori-

teiten uit vorige adviezen opgenomen.

Ten vijfde, het belang van de vitale verkeersassen voor de provincie Oost-Vlaanderen wordt onderschat.

Mijnheer de minister, wij menen dan ook dat de financiële toewijzing voor de uitvoering van bepaalde infrastructuurwerken in vraag moet worden gesteld en dringen aan op een herziening van de toe te wijzen kredieten voor de provincie Oost-Vlaanderen. Ten einde onze houding tijdens de bespreking van de begroting en de stemming in de plenaire vergadering te kunnen bepalen, vragen u om uw inzichten ter zake zo duidelijk mogelijk toe te lichten.

De voorzitter : De heer Van Hooland heeft het woord.

De heer R. Van Hooland : Mijnheer de voorzitter, ik ben het eens met collega Seeuws, de wegeninfrastructuur in Oost-Vlaanderen baart ons in vele opzichten zorgen. Ik pleit echter niet voor megalomane infrastructuurprojecten en ik zal evenmin tot het uiterste gaan inzake de toewijzing van de kredieten per provincie, dit zou namelijk niet aansluiten bij de filosofie van het gevoerde beleid.

Wanneer ik spreek over megalomane infrastructuurprojecten, denk ik bijvoorbeeld aan wat er in het Kortrijkse werd gerealiseerd. Het resultaat stemt niet iedereen gelukkig.

Ik vraag bijzondere aandacht voor een meer gefundeerd, samenhangend doorzichtig infrastructuur- en onderhoudsbeleid. Er moet meer duidelijkheid komen over de situatie in de provincies afzonderlijk, meer specifiek in de provincie Oost-Vlaanderen.

Wij beschikken nu over de cijfers die op een interessante wijze werden toegelicht, maar de vraag rijst of er ooit een kwalitatieve studie werd gemaakt, bijvoorbeeld met betrekking tot de wegeninfrastructuur in Oost-Vlaanderen. Indien er meer aandacht werd besteed aan de kwalita-

Van Hooland

tieve aspecten zou dit misschien kunnen leiden tot het goedkoper realiseren van nieuwe infrastructuur- en onderhoudsprojecten. Ik ben er namelijk van overtuigd dat wij met hetzelfde budget het dubbele kunnen realiseren.

De voorzitter : De heer Van Parys heeft het woord.

De heer T. Van Parys : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de heer Seeuws stipte terecht het probleem aan inzake de ontsluiting van de haven van Gent. Het verheugt ons dat met betrekking tot het Kluizendok de situatie gunstig is geëvolueerd. Het project op zichzelf is principieel goedgekeurd, maar wat de middelen aangaat, moeten we nog afwachten wat de toekomst zal brengen. Toch lijkt het me logisch dat het aanpassen van de toegangswegen die de bereikbaarheid van de Gentse haven moeten bevorderen en de ontwikkelingen op de linkeroever mogelijk moeten maken, gelijktijdig gebeurt. Daar rijst dus een probleem. In het kader van de hele streekgebonden economische expansie moeten we toch aandacht besteden aan belangrijke punten in de planning, zoals het Teleportproject. Dergelijke projecten vergen aanzienlijke infrastructuurwerken, maar dragen dan ook enorm bij aan de economische ontwikkeling van de regio. Ik vraag de minister in dit geval prioritair middelen vrij te maken, want dit zou wel eens de sleutel kunnen zijn voor de economische opflakking van een regio die zich in een moeilijke situatie bevindt. Dat wilde ik nog even benadrukken.

De voorzitter : De minister heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans : Mijnheer de voorzitter, collega's, in de commissie voor Openbare Werken zijn we bij de bespreking van het desbetreffende budget voor 1995 uitvoerig ingegaan op de verscheidene uitgangspunten van de driejarenplan-

nen zoals ze de voorbije drie jaar werden verwezenlijkt en zoals ze nu worden vervolgd. Bovendien evolueerden ze dankzij een onafgebroken verfijning en werden de meerjarige fysische programma's er telkens aan toegevoegd. Daaruit bleek dat de vooropgestelde budgetten zo goed als voor honderd percent zijn aangevend. De vermelde programma's werden overigens bij elke budgetcontrole geactualiseerd en zijn tot in detail opgevolgd zoals ze waren voorzien.

De oefeningen van begin 1994, die ook naar buiten toe werden voorgesteld en niet onopgemerkt voorbij zijn gegaan, gingen uit van een middellange en lange termijn. Dat was niet alleen wenselijk, maar zelfs absoluut noodzakelijk. Ik heb het dan niet alleen over het Vlaams Infrastructuurplan als geheel, maar ook over de hoofdtransportas die daar deel van uitmaakt. Eerlijkheidshalve vermeldden we telkens ook waartoe het niet verhogen van de budgetten zou leiden wat Vlaanderen en de bovenregionale en regionale nominatum aangeduide projecten. Daarmee boden we naar mijn mening een duidelijk overzicht van wat mogelijk was met de vooropgestelde budgetten.

We gaan ervan uit dat alles wat in het streefprogramma is opgenomen, ook moet worden verwezenlijkt, maar we stellen vooralsnog vast dat de budgetten daartoe niet voorhanden zijn. De bevoegde ministers van het investeringsdepartement voor Openbare Werken zijn ongetwijfeld de ministers die het meest voor verscheurende keuzen komen te staan inzake projecten, vooral als het om veiligheid of onderhoud gaat, de absolute prioriteiten. Elke provincie kan een waslijst van argumenten voorleggen, gestaafd met ongevalencijfers, die erop wijzen dat het misdadig zou zijn van bepaalde projecten nog langer uit te stellen. We moeten evenwel telkens weer de mogelijkheden tegen elkaar afwegen.

De globale verbintenissen zijn gebaseerd op een protocol dat wij met Wallonië hebben afgesloten of hebben verband met een achterstandprogramma dat moet worden weggewerkt.

Het eerste achterstandprogramma speelt zich af in West-Vlaanderen, waar het gaat om het afwerken van de A18 waarover een protocol bestaat met het Waalse Gewest — kostprijs 400 miljoen frank — en de N58 Komen-A19 — kostprijs 250 miljoen frank.

Het tweede programma vinden wij in Antwerpen, met name de renovatie van de E313 ten belope van 550 miljoen frank. Om de opgelopen achterstand in te halen hebben wij helaas vier jaar nodig.

Het algemeen totaal per provincie voor de bovenregionale projecten bedraagt voor Antwerpen 1 miljard 248 miljoen frank, voor Limburg 373 miljoen frank, voor Oost-Vlaanderen 483 miljoen frank, voor Vlaams-Brabant 123 miljoen frank en voor West-Vlaanderen 895 miljoen frank.

Inzake de regionale projecten zijn de bedragen als volgt : Antwerpen 1 miljard 303 miljoen frank, Limburg 1 miljard 99 miljoen frank, Oost-Vlaanderen 1 miljard 76 miljoen frank, Vlaams-Brabant 1 miljard 152 miljoen frank en West-Vlaanderen 1 miljard 230 miljoen frank.

De totale sommen bedragen dan voor Antwerpen 2,5 miljard frank — dit bedrag bevat de 550 miljoen frank die nodig zijn voor de renovatie van de E313 die wij hebben geïsoleerd — voor Limburg 1 miljard 472 miljoen frank, voor Oost-Vlaanderen 1 miljard 559 miljoen frank, voor Vlaams-Brabant 1 miljard 75 miljoen frank en voor West-Vlaanderen 2 miljard 125 miljoen frank — maar hiervan moet de 650 miljoen frank van het protocol met Wallonië in mindering worden gebracht. In totaal bedragen deze kredieten voor het hele Vlaamse Gewest bijna 9 miljard frank.

Kelchtermans

Wij hadden overigens gesteld dat voor de wegen alleen al 4 miljard frank moest bijkomen om het normale fysieke programma uit te voeren. Wij hebben meer kredieten nodig, bovendien moet er nog 1 miljard frank worden besteed aan onderhoudskredieten. Wij beschikken dus over 10 miljard frank voor de wegenkredieten, terwijl wij 14 miljard frank zouden moeten hebben om de waslijst van werken te kunnen uitvoeren.

Ik heb vernomen dat een ambtenaar van de GOM hier en daar informatievergaderingen geeft over de manier waarop het Vlaamse Gewest zijn prioriteiten in Oost-Vlaanderen behandelt. De ambtenaar in kwestie zou zich beter zelf wat informeren vooraleer anderen te informeren. Hij stelt dat onderstaande prioriteitenlijst met een bondige verantwoording u werd toegezonden: de ringweg rond Gent R4, de relatie Sint-Niklaas-Dendermonde-Aalst, de relatie Gent-Geraardsbergen, de relatie Gent-Valenciennes, de relatie Lokeren-Zele-Dendermonde, de relatie Brakel-Geraardsbergen-Ninove-Aalst, de ringweg rond Eeklo, de relatie Antwerpen-kust N49. U hebt overigens die volgorde zelf gevolgd.

De heer W. Seeuws : Mijnheer de minister, ik weet niet over welke ambtenaar u het heeft. Ik ben overigens niet op de hoogte gebracht door een ambtenaar, ik heb mij gebaseerd op het officiële stuk van Gomov.

Minister T. Kelchtermans : Een ambtenaar zou het gerucht verspreiden dat er sprake is van discriminatie. Aan de hand van de feiten kan ik dit echter weerleggen.

Voor de afwerking van de Ring rond Gent, die eveneens is opgenomen in de hoofdtransportas, was er voor 1994 reeds een bedrag van 295 miljoen frank uitgetrokken en voor 1995 is er 210 miljoen frank uitgetrokken. Het bedrag voor het reste-

rende gedeelte zal in de volgende fysieke programma's worden vastgelegd.

De heer W. Seeuws : De werken aan de Ring rond Gent slepen reeds 25 jaar aan.

Minister T. Kelchtermans : Inderdaad, maar wij hebben voor het eerst 500 miljoen frank uitgetrokken voor de afwerking van deze Ring. Er wordt eveneens een verbinding tussen de havengebieden gepland.

De gewestweg 41 Aalst-Dendermonde-Sint-Niklaas werd integraal gepland en het Vlaams Infrastructuurplan en werd hernomen in het driejarenprogramma 1995-1997.

Met het oog op de veiligheid zal het belangrijk kruispunt van de R 41 te Aalst met de N 9 Gentssteenweg worden heringericht. Hiervoor werd een bedrag van 50 miljoen frank uitgetrokken. In het kader van de verbindingsweg is er een omleiding gepland in Gijzegem. Voor de eerste fase in 1995 werd 80 miljoen frank uitgetrokken, voor de tweede fase in 1996 90 miljoen frank.

Inzake de zuidelijke omleiding te Dendermonde zijn de eerste werken gepland in 1996, hiervoor werd 110 miljoen frank uitgetrokken. Ter plaatse is er echter nog geen consensus bereikt.

De gewestweg 42 Gent-Geraardsbergen werd eveneens in het prioriteitenprogramma opgenomen. De laatste schakel, zijnde de rechtstrekking, ontbreekt nog. In 1994 werd er reeds een bedrag uitgetrokken voor de ondertunneling van de Schipstraat. De datum van de aanbesteding is 29 november 1994. De overige werken zijn gepland voor 1996, hiervoor werd een bedrag van 130 miljoen frank uitgetrokken. In 1995 werd er 70 miljoen frank uitgetrokken voor een brug voor de herinrichting van het complex te Wetteren, gelegen op dezelfde verbindingsweg. De wegenis, die is gepland voor volgend jaar, werd opgenomen in het

fysisch programma en er werd 100 miljoen frank voor uitgetrokken.

De heer Seeuws sprak over de omleiding te Ronse die deel uitmaakt van de weg Gent-Valenciennes. In het programma voor 1993 werd voor de voorbereidende fase van de werken 49,5 miljoen frank uitgetrokken en in het driejarig programma voor 1995 120 miljoen frank en voor 1996 80 miljoen frank. Na 1997 is er voor dit project nog 750 miljoen frank nodig.

De verbindingsweg Lokeren-Zele-Dendermonde werd voorzien in de Gomov. Dit is echter een provinciale weg waarvoor wij dus niet bevoegd zijn.

De weg Geraardsbergen-Ninove-Aalst werd eveneens opgenomen in de prioriteitenlijst van de Gomov. Er is echter nog geen consensus over de rechtstrekking te Ninove.

We hebben voorgesteld daarover een MER op te stellen, in de hoop zo de discussie in goede banen te leiden en tot een consensus te komen.

De eerste fase van de werken aan de ring rond Eeklo, dus de verbinding van de N49 met de gewestelijke weg 9, is vastgelegd voor 1995 en men zou over een budget van 60 miljoen frank kunnen beschikken. De tweede fase gaat van start in het daaropvolgende jaar.

De Rodenhuisetunnel tussen de linker- en de rechteroever van het kanaal, die dus op de N49 Antwerpen-Zelzate-kust ligt, zou globaal zowat 2 miljard frank opsloppen voor aanpassing. Dit vormt overigens een essentieel onderdeel van het Vip-programma.

Aan een aantal plannen uit het programma 1995-1997 hechten we hetzelfde belang en ik betreur dat we dat niet sneller kunnen afhandelen, maar de kredieten zijn ook hier weer de grote hinderpaal.

Ik vergelijk even met enkele andere provincies. Om de ring rond Brussel

Kelchtermans

aan te passen en om er de nodige onderhoudswerken aan uit te voeren, dienen we eveneens 2 miljard frank uit te trekken. In West-Vlaanderen genieten de verbindingen van de A18, de E17, de A17 en de E40 absolute voorrang ; in Antwerpen is dat de ring. Voor Limburg blijft de Noord-Zuidverbinding het belangrijkste. Dit zijn allemaal bovenregionale en internationale projecten, waarvan we er sommige proberen onder te brengen in de zogenaamde tentprogramma's van de Europese Unie. U merkt dus dat we van de prioriteiten die u hebt opgesomd er geen enkele overslaan, maar ik erken wel dat we de afwerking ervan zouden kunnen bespoedigen. Bij de budgetcontrole voor 1995 zal de Vlaamse regering dan evenwel de alternatieve financiering aankaarten en erop hameren dat we een groot pakket moeten kunnen afbakenen waarvan het economisch belang zo groot is dat we er een merkbare inhaaloperatie voor uitvoeren en dat zodoende versneld afwerken. Dat geldt niet alleen voor de wegeninfrastructuur, maar net zo goed voor waterwerken zoals die aan het Kluisdok, het Wielingendok, het Verrebroekdok, Oostende, enzovoort. Op dit ogenblik onderzoekt een studiegroep de verschillende vormen van mogelijke alternatieve financiering.

In het budget 1995 aanvaardden we bovendien onder dezelfde voorwaarden dat de status quo van de investeringskredieten van 1994 behouden bleef, uitgezonderd een minieme verhoging ten behoeve van de aanleg van fietspaden. Vanuit een veiligheidsoogpunt leek dat vanzelfsprekend. We rekenen er wel op dat een doorbraak in de formule "alternatieve financiering" niet lang op zich laat wachten, hoewel dat niet zo eenvoudig zal zijn, de beperkingen in acht genomen die daar via verschillende normen aan worden verbonden. We moeten hoe dan ook een alternatieve financiering van zowat 30 tot 35

miljard frank bijeenharken zodat in de volgende vier jaar belangrijke economische projecten versneld kunnen worden voltooid.

Mijnheer Seeuws, ik kan aan de hand van de verschillende projecten aantonen dat Oost-Vlaanderen niet wordt gediscrimineerd. De uitvoering van de werken ondervindt wel enig oponthoud door een tekort aan investeringskredieten en dat werkt deze frustratie in de hand. Bovendien is het op die manier onmogelijk de resultaten tijdig te zien.

De heer Van Hooland stelt voor van eens een kwalitatieve studie van de wegeninfrastructuur en de efficiëntie te laten opmaken, maar u moet eens nagaan hoeveel inspanningen de voorbije jaren intern werden geleverd om een beter kostenbeheer en management te verwezenlijken, om de verwijlintresten tot het maximumpeil terug te dringen, enzovoort. Bovendien poogde men de verdere degradatie van de wegen te voorkomen en zodoende te vermijden dat herstellingen nog duurder zouden worden. Daaraan was dan nog een tweejaarlijkse follow-up met een aangepast onderhoudsschema gekoppeld. Ik zie niet in wat er nog meer kan gebeuren in het kader van de zorg voor bestaande wegen en het optimaal inzetten van de beschikbare middelen.

Voor het hele project hebben wij de noodzakelijke voorwaarden gecreëerd, en ik kan mij niet voorstellen welke hinder er nu nog zou kunnen bestaan voor de uitvoering van het project.

Het hele Teleportproject is gelegen langs de buitenoever van de ring rond Gent. De verdere afwerking van de ring is voorzien in het driejarenprogramma. Naargelang de verdere realisatie van de ring rond Gent gebeurt, zal het Teleportproject ook volledig worden ontsloten.

Het is ook belangrijk voor het aansluitingscomplex in Merelbeke, waar wij nu ook al in het programma bij

prioriteit de brug hebben voorzien om de veertsenijschool te ontsluiten wanneer ze op het einde van het academiejaar zal opengaan.

De voorzitter: De heer Seeuws heeft het woord.

De heer W. Seeuws : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, tijdens mijn uiteenzetting heb ik het voortdurend gehad over de zekere en de onzekere kredieten, terwijl u het alleen over de zekere kredieten hebt gehad.

Mijns inziens is in de globaliteit van de investering de provincie Oost-Vlaanderen zwaar benadeeld door de vele kredieten die nodig zijn voor die grote internationale wegen zoals de E17 en de E40, waardoor een groot deel van de lasten op de schouders van de provincie komt te vallen, ten nadele van de infrastructuur.

Is mijn benadering van de problematiek de juiste ?

Graag had ik geweten of er prioriteiten zijn gesteld tot ontsluiting van de zeehavens. U bewaarde ook het stilzwijgen over mijn vaststelling dat de hoofdtransportas die de drie grote havens moet verbinden achteruit wordt gesteld ten aanzien van de toegang tot de havens van Zeebrugge en Antwerpen.

U heeft ook niets gezegd over de aanpassing van de weg Antwerpen-Zelzate-Zeebrugge, die al lang tot autoweg moet worden omgevormd en waarvoor veel te weinig kredieten zijn voorzien.

De voorzitter : De heer Van Hooland heeft het woord.

De heer R. Van Hooland : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, natuurlijk zijn veel positieve stappen ondernomen tijdens de jongste jaren, maar ik heb nooit een formeel stuk over de plannen onder ogen gekregen. Zou het niet nuttig zijn om naast al die cijfers een formeel gefundeerd evaluatieverslag over te maken ?

Van Hooland

Er zijn interessante beleidsnota's voorgelegd, maar uiteindelijk is er geen sprake van een gefundeerd beleidsplan.

Overigens is het sluitstuk van de N42 een typisch voorbeeld van een foute manier van werken. Alhoewel er noch consensus, noch MER bestaat werkt men wel verder. Nochtans spreekt men voor de rechtekking van de weg Geraardsbergen-Ninove-

Aalst wel van een MER omdat er blijkbaar geen consensus bestaat. Deze manier van werken lijkt mij ontoelaatbaar.

De voorzitter : De minister heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans : Mijnheer de voorzitter, ik zal de nota overhandigen en wij zullen hierop later terugkomen. Vermoedelijk zal de discussie over de alternatieve financiering in deze commissie eveneens

worden hervat. Ik beschouw dit dan ook als een pleidooi voor deze vorm van financiering.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

— *De vergadering wordt gesloten om 14.36 uur.*

HANDELINGEN

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties.

Ze worden in twee edities uitgegeven :

- de eerste, met witte kaft en het embleem van de Vlaamse Raad in goudkleur, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen ;
- de tweede, met witte kaft en met onderaan rechts de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

AZRV : Commissie voor de Algemene Zaken, het Reglement en de Verzoekschriften

BAAZ : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden en Ambtenarenzaken

BEAG : Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden

CULT : Commissie voor Cultuur

EELW : Commissie voor Economie, Energie, Landbouw en Werkgelegenheid

FIBE : Commissie voor Financiën en Begroting

HROL : Commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting

LENA : Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud

MEDI : Commissie voor de Media

ONVW : Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

OPWV : Commissie voor Openbare Werken en Vervoer

SAMW : Commissie voor Samenwerking

WEGE : Commissie voor Welzijn en Gezondheid