

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 1996-1997

22 oktober 1996

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de alternatieve financiering van infrastructuurwerken

Interpellatie van de heer Johan Sauwens tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de aanleg en de financiering van de toegangswegen naar Fenix
Met redenen omklede motie

Commissie voor
Ruimtelijke Ordening,
Openbare Werken en Vervoer

Dinsdag 22 oktober 1996

VOORZITTER : De heer Jaak Gabriëls

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.08 uur.*

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de alternatieve financiering van infrastructuurwerken

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Penris tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de alternatieve financiering van infrastructuurwerken.

De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, de laatste dagen is – en ik druk me eufemistisch uit – enige deining ontstaan over de hardop geformuleerde ideeën van de minister om bepaalde infrastructuurwerken in de toekomst mee door de privé-sector te laten financieren.

Er was eerst de uitspraak van gouverneur Camille Paulus van de provincie Antwerpen. Hij drong er in zijn openingsrede van het nieuwe zittingsjaar van de Antwerpse provincieraad op aan de knelpunten in de verkeers- en vervoersinfrastructuur rond Antwerpen weg te werken. Hij refereerde daarbij uitdrukkelijk aan onder meer de IJzeren Rijn, de tweede spoorontsluiting van de haven, de luchthaven van Deurne en het probleem van de Antwerpse grote ring. Volgens de gouverneur is het dichtslibben van de metropool evenzeer een Vlaams als een Antwerps probleem. Als Antwerpen dichtslibt, slibt meteen één van Vlaanderens belangrijkste groeipolen dicht. De Antwerpse haven alleen al is goed voor een totale toegevoegde waarde van 293 miljard frank, meer dan 3 procent van ons Bruto Binnenlands Product. De haven levert werkgelegenheid aan meer dan 106.000 Vla-

mingen. De Franstalige krant La Libre Belgique vergeleek de Antwerpse haven onlangs met een reus : un géant, un géant manchot, letterlijk een éénhandige reus. Het is een onhandige reus, een sukkelende reus, een reus die met zijn zeewegen nog weg weet maar niet meer met zijn toegangswegen over land.

Om precies die broodnodige infrastructuurwerken te financieren dienen er zich meerdere oplossingen aan. De gouverneur zelf dacht aan een bijkomende ondertunneling van de Schelde. Er zijn echter nog andere infrastructuurwerken, waarover we het dadelijk zullen hebben. Een eerste mogelijkheid tot financiering, nog steeds volgens de gouverneur, is die van de tolheffing. Dit idee wordt onder andere gedeeld door de Antwerpse havenschepen Delwaide, maar wordt door het grootste gedeelte van de Antwerpenaren verworpen. Vergeet immers niet dat Antwerpen volgens de lokale mythologie zijn naam dankt aan een Romeinse bevrijder, die de hand van een tolheffende reus zou hebben afgehakt en weggegooid.

Een tweede mogelijkheid is de debudgettering. De huidige generatie gaat in intercommunaal verband geld lenen voor de infrastructuurwerken van vandaag om de schulden daarna af te wentelen op haar kinderen en kleinkinderen. Dit is niet echt een daad van goed huisvaderschap.

De enige mogelijkheid die dan nog overblijft is te gaan aankloppen bij de gewestelijke overheid – lees : de minister – met het verzoek dat deze laatste zijn verantwoordelijkheid opneemt. De minister moet de boodschap van de gouverneur goed gehoord hebben want amper enkele dagen later, op 7 oktober, ter gelegenheid van de eerste spade-steek van het Antwerpse Verrebroekdok, liet hij door zijn kabinetschef verklaren dat hij op zoek was naar privé-geld voor de verkeersontsluiting van de havens.

Penris

Is de schatkist dan leeg ? Neen, de uitgavenbegroting voor 1997 stijgt zelfs met 3,7 percent – tot meer dan 553 miljard frank. Het relatieve aandeel van de uitgavenpost Openbare werken en Verkeer daalt wel met nog eens 0,30 percent van 7,98 percent voor dit jaar naar 7,69 percent voor het volgend jaar. Het daalt dus, voor de zoveelste keer op rij. De minister krijgt van zijn collega's, in absolute cijfers uitgedrukt, amper 47 miljoen frank extra, maar moet daarmee dan wel de Schelde verder verdiepen en in heel Vlaanderen fietspaden aanleggen.

De minister begrijpt de problemen van de Antwerpse haven wel degelijk maar omdat zijn portefeuille duidelijk leeg is, moest worden aangeklopt bij de privé-sector. De GIMV zou terzake al verkenkend werk hebben verricht, net zoals ze dat ook al heeft gedaan met het oog op de volledige privatisering van de luchthaven van Deurne. Dit idee is lang niet nieuw. In deze commissie is nog altijd een voorstel van resolutie van onze liberale collega's hangende waarin precies het pleidooi voor de versnelde realisatie van de IJzeren Rijn wordt gekoppeld aan de vraag in hoeverre de privé-sector in dit project zou kunnen participeren.

De vraag is in hoeverre de privé-sector zal willen investeren in infrastructuur. Het eerste experiment terzake, het Liefkenshoektunnelproject, is mislukt. Bij gebrek aan een degelijke aansluiting met de E17 – die maximaal twee miljard frank zou kosten, maar zelfs daarvoor ontbreekt blijkbaar het geld – en door de aanvankelijk zeer gebrekkige bewegwijzering, is de Liefkenshoektunnel een financiële ramp geworden. Intussen zorgen de zachtjes heroplevende economie en de spectaculaire expansie van de Linkeroever voor een gestage verbetering van de financiële situatie van de exploiterende vennootschap. Op dit moment kan aan vervroegde aflossing van de 8 miljard frank schulden bij het Vlaams Gewest worden gedacht en in 2012 zal er wellicht een evenwicht tussen inkomsten en uitgaven worden bereikt. Daarenboven hebben de meeste bedrijven al in aanzienlijke mate zelf in de haven geïnvesteerd. In de periode 1990 tot 1994 werd voor 18 miljard frank aan publieke investeringen gedaan. De privé-sector deed daar in diezelfde periode 353 miljard frank bovenop : 232 miljard frank in de industriële bedrijven en 103 miljard frank in de havengebonden bedrijven.

De industriële bedrijven, verenigd in de belangengroepering VIBNA, klagen erover dat de milieueffeningen die ze sinds kort moeten betalen, in aan-

zienlijke mate hun bedrijfsresultaten beïnvloeden, ondanks het feit dat heel wat van hun investeringen precies uit milieuvriendelijke overwegingen werden gerealiseerd. Zeker deze laatste bedrijven voelen zich niet meer in staat – en zeggen dat ook met zoveel woorden – om nog bijkomend in ontsluitingsinfrastructuur te investeren.

De vraag blijft wat de houding van de havengebonden bedrijven en de banken zal zijn. Daarbij is het vooral belangrijk te weten welk resultaat deze eventuele investeerders van hun participatie mogen verwachten. Transporteurs, verladers en behandelaars zullen daarbij andere normen hantieren dan de banken. Minstens even belangrijk is te weten onder welke juridische constructie samenwerkingverbanden met de privé-sector zullen worden opgezet.

Alvorens over te gaan tot de vragen die deze interpellatie kunnen afsluiten, deel ik u toch nog graag het standpunt van mijn fractie mee. Overheid en privé-sector hebben elk hun terreinen waarop ze werkzaam zijn. Soms is de afbakening tussen die terreinen vaag. In de zachte sectoren gebeurt het wel vaker dat het privé-initiatief een project opstart, dat dan later, juist omwille van zijn algemene verdienstelijkheid, door de overheid wordt gesubsidieerd – ik denk hierbij aan het vrij onderwijs, aan grote delen van de gehandicaptensector, enzovoort.

Op economisch vlak, de zogenaamde harde sectoren, was die scheidslijn veel duidelijker. De privé-sector zorgde traditioneel voor het productieapparaat, de overheid bouwde en onderhield de infrastructuur die dat apparaat omkaderde. Met haar infrastructuurwerken op zich leverde de overheid trouwens zelf een niet onbelangrijke impuls aan onze economie. Keynes is nooit ver weg geweest.

Vandaag vervaagt die lijn ook in de harde sectoren. De overheid wordt via de GIMV zelf investeerder, en vraagt – juist omwille van het feit dat de zachte sectoren budgettaire voorrang krijgen – dat de privé-sector zelf voor zijn infrastructurele omkadering gaat zorgen. In de mate dat de privé-sector dit kan dragen, is het Vlaams Blok geen principiële tegenstander van deze privatiseringsbeweging. Wel blijft de infrastructuur voor ons een strategische aangelegenheid. Er moet dus over worden gewaakt dat die beweging tevens voldoende verankeringsgaranties biedt.

Ik wens de volgende vragen te stellen. Wordt de privatiseringsbeweging een algemeen feit ? Beperkt ze zich tot de ontsluitingsinfrastructuur

Penris

van al onze havens of gaat het alleen om de Antwerpse haven ? Zal het budget voor openbare werken en vervoer in de toekomst nog verder worden afgebouwd ? Hoe en binnen welke termijn bereidt de GIMV die privatiseringsbeweging voor ? Welke juridische vorm zal aan de samenwerkingsverbanden met de privé-sector worden gegeven ?

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik wil enige duidelijkheid scheppen in de geruchten en verhalen rond deze problematiek. Voor de investeringen die tot op heden traditioneel door de overheid werden gedaan zijn nu een aantal alternatieven voorhanden. In principe zijn aan dergelijke transacties een aantal evidente voordelen verbonden, op budgettair vlak maar ook inzake kostenefficiëntie bij de exploitatie. De Europese Commissie heeft deze voordelen al beaamd.

Om de privé-sector te mobiliseren voor de financiering van infrastructuurwerken mogen we een aantal voorwaarden niet uit het oog verliezen : de investering moet rendabel zijn vanuit micro-economisch oogpunt, men heeft een bepaald wettelijk fiscaal en administratief kader nodig, de risico's van de investering moeten worden verspreid. Voor de infrastructuurwerken, wegen en kanalen, blijft het moeilijk een rendabele investering te vinden. Als deze investeringen een belangrijke sociaal-economische waarde hebben, betekent dat nog niet dat de infrastructuurwerken voor de exploitant renderen. Voor de commerciële projecten in de havens – waarvoor de overheid een belangrijke subsidie toekent – zijn er meer mogelijkheden om een alternatieve financiering te realiseren.

Ik heb de Vlaamse Havencommissie om advies gevraagd omtrent de toekomstige financiering van een aantal commerciële havenprojecten, in het bijzonder van de kaaimuren. Tevens werd gevraagd in het advies rekening te houden met de in voorbereiding zijnde Europese regelgeving terzake. Het advies van de Havencommissie zal de basis vormen voor een kaderscheppend decreet omtrent de financiering van de haveninfrastructuur dat ik in de loop van 1997 zal voorleggen.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik neem er akte van dat via de pers een aantal misverstanden zijn ontstaan.

Men heeft ons wijsgemaakt dat de toegangswegen zouden worden gefinancierd door de privé-sector.

Ik hoor nu dat het over iets anders gaat, namelijk over de kaaimuren. Het debat dat hier werd gevoerd was dus nutteloos. Gaat het nu alleen over de kaaimuren ? U knikt neen. Wilt u dat dan toelichten ? Indien het ook over de privatisering van toegangswegen gaat, bijvoorbeeld de IJzeren Rijn, zullen we een heel ander debat moeten voeren.

Minister Eddy Baldewijns : Ik heb duidelijk gezegd : in het bijzonder de kaaimuren. Wenst u dit te veralgemenen dan is dat uw probleem. Wat men al dan niet schrijft of zegt in de pers, daar kan of wil ik niet over oordelen.

We zullen in de toekomst misschien werk moeten maken van andere projecten, maar we doen hier geen toekomstvoorspellingen. Ik heb alleen maar antwoord gegeven op het aspect van de interpellatie dat mij vandaag het meest bekommert.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Johan Sauwens tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de aanleg en de financiering van de toegangswegen naar Fenix

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Sauwens tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de aanleg en de financiering van de toegangswegen naar Fenix.

De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb de minister op 9 oktober enkele actuele vragen gesteld. De minister heeft toen, op de innemende en hoffelijke wijze die hem eigen is, rond de pot gedraaid. Hij heeft niet op mijn vragen geantwoord. Daarom heb ik onmiddellijk een interpellatieverzoek ingediend. Ik hoop dat ik een antwoord zal krijgen op mijn interpellatie. Dat moet, met het oog op de nagestreefde nieuwe politieke cultuur, toch mogelijk zijn.

Mijnheer de minister, u zegt dat het Fenix-roject steeds erg controversieel is geweest. Ik wil hier het

Sauwens

standpunt van mijn fractie en mezelf verduidelijken. Inzake een aantal elementen uit het dossier – met inbegrip van het vroegere dossier over het ERC-project van de heer Geyselinck – hebben wij steeds een positieve houding aangenomen. Het betreft een aantal recreatieve elementen, die een toegevoegde waarde voor de provincie Limburg zullen genereren. Voor de realisatie van die elementen kan men op onze steun rekenen. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de aanleg van een golfterrein en een ontspanningsdorp. Dat golfterrein zou op een financiële inbreng van 49,9 percent van de stad kunnen rekenen. Voor de aanleg van het ontspanningsdorp zijn, onder meer vanwege de Limburgse Reconversie maatschappij (LRM) reconversiegelden voorzien ter waarde van 20 percent van het project.

We hebben wel problemen met dat gedeelte van het project dat te maken heeft met de shoppingactiviteiten. Dat gedeelte zou in grote mate moeten zorgen voor de nieuwe tewerkstelling die het project zou genereren. Als ik de documenten van Stadium bekijk, dan lees ik dat 2.910 nieuwe arbeidsplaatsen zullen worden gecreëerd. In een straal van 30 kilometer zullen echter 490 arbeidsplaatsen verdwijnen. Rekening houdend met deze verdringing zou het nettotewerkstellingseffect dus een batig saldo van 2.420 arbeidsplaatsen opleveren. Het is natuurlijk enkel de orde van grootte van deze cijfers die ons interesseert.

De Vlaamse regering heeft in het verleden een aantal ontwikkelingen mogelijk gemaakt. De gewestplanherziening staat toe om op de vroegere mijnsites – in een weliswaar afgeslankte vorm – nieuwe activiteiten te ontwikkelen. De Vlaamse regering heeft zich echter voortdurend op de vlakke gehouden inzake het verlenen van echte steun aan dit project. Ik heb het gevoel dat in de schoot van de Vlaamse regering niet echt eensgezindheid bestaat over de vraag of dat project nu werkelijk tot een reële toename van tewerkstelling in de provincie zal leiden. Een aantal studies tonen aan dat de verdringing veel groter zou zijn. In documenten van Fenix zelf kan men lezen dat 60 percent van de omzet van het project buiten de provincie zal worden gegenereerd. Naargelang van de studie rekent men op een totaal aantal bezoekers aan deze nieuwe winkelstad van 14,5 tot meer dan 25 miljoen. Deze bezoekers zullen in zeer grote mate uit de provincie zelf komen; sommigen hebben het over 70 tot 80 percent van het totale aantal.

Voor de distributiesector zal dat project dus leiden tot een kunstmatige toename van de handelsopper-

vlakke, buiten elke verhouding tot de aangroei van het cliënteel. De provincie heeft geen grote agglomeratie, en kent een vrij lage bevolkingsconcentratie. Dit project zal bijgevolg de leefbaarheid van vele handelscentra in de hele regio aantasten. Mijnheer de minister, u weet ongetwijfeld dat het precies de handelssector is, die het sinds 1990-1991 erg moeilijk heeft. Die sector heeft zich ondertussen wat herpakt, maar op zeer vele plaatsen in de provincie houdt men inzake Fenix de adem in.

Om tal van redenen heeft de Vlaamse regering nooit besloten om financiële steun voor dat project vrij te maken: noch via de reconversiemiddelen – via onder meer de LRM noch via de uitbouw van de infrastructuur. Dat is de realiteit. Mijnheer de minister, in uw antwoord van 9 oktober verwees u naar vroeger genomen beslissingen. Die beslissingen hadden steevast betrekking op de gewestplanherziening. Inzake festiv-retail is in alle documenten steeds sprake van een inbreng van privé-kapitaal van Stadium ten belope van 100 percent. Stadium, dat 1,6 miljard frank aan eigen kapitaal bezit, zou een investering van 6,7 miljard frank doen.

Wij lezen in krantenartikels dat de Vlaamse regering besloten zou hebben om de toegangsweg toch te realiseren. Ik verwijs in dat verband naar een beslissing van de Vlaamse regering. Volgens haar en uw persmededeling van 24 januari 1996 verklaart u het volgende. Het Gewestplan Hasselt-Genk werd definitief vastgesteld, op voorstel van Vlaams minister van Ruimtelijke Ordening Eddy Baldewijns. De beslissing van de Vlaamse regering om de inplanting van Fenix mogelijk te maken gaf aanleiding tot de uitvoering van een mobiliteitsstudie. Hieruit kwam naar voren dat de bestaande toegangswegen ontoereikend zijn als Fenix wordt uitgebouwd zoals voorzien. Dit was de reden tot een herziening van het gewestplan – om een tweede toegangsweg tot het project mogelijk te maken. Minister Baldewijns benadrukt dat deze gewestplanwijziging alleen maar de tweede toegangsweg behelst, en niet het project zelf. Om de toekomstmogelijkheden van Fenix niet te hypothekeren wordt een strook voor deze tweede toegangsweg gereserveerd. Deze reservatiestrook maakt een bijkomende ontsluiting mogelijk via het bodembos – erg betwist om natuurredenen – ten zuidoosten van de verkeerswisselaar 32 Genk-Oost.

In een tweede, erg belangrijke paragraaf lezen we het volgende – en ik citeer: de Vlaamse regering is van oordeel dat de aanleg van de tweede toegangsweg niet mag worden gefinancierd met de normale budgetten van openbare werken, en dat andere financieringsvormen zullen worden onderzocht. Einde citaat.

Sauwens

De regering heeft dus de beslissing genomen om verantwoordelijkheid te nemen voor de realisatie van deze toegangsweg. Ik heb daarover een aantal concrete vragen. Die vragen vloeien voort uit twee elementen. Enerzijds vraag ik me af hoe de aanleg van wat een gewestweg zal worden, strookt met het beleid dat gewestwegen enkel worden aangelegd als verbindingswegen tussen andere gewestwegen. Gewestwegen moeten steeds een verbindingfunctie hebben. Zal dat ook hier het geval zijn ?

Anderzijds wil ik hier verwijzen naar de documenten over het mobiliteitsconvenant. In bijakte nummer 14, die handelt over de aanleg of herinrichting van ontsluitingsinfrastructuur ter verbetering van de bereikbaarheid van specifieke zones van commerciële activiteiten in privaat of openbaar beheer, lezen we dat deze bijakte en het mobiliteitsconvenant tot doel hebben de bereikbaarheid van een zone van commerciële activiteiten te ondersteunen door een tegemoetkoming van het Vlaams Gewest.

Daarna gaat men dieper in op de zones van commerciële activiteiten, en op de zones van tertiaire of industriële activiteiten, anders dan bedoeld in het eerste lid. Daar zegt men het volgende – en ik citeer : de toepassing van bovenvermelde doelstellingen steunt op een door de beheerder als bijlage gegeven verantwoording. Deze verantwoording omvat minimaal een bedrijfseconomisch investeringsdossier, een mobiliteitseffectenrapport, een haalbaarheidsstudie, en de inpasbaarheid in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de gemeentelijke bestemmingsplannen. Einde citaat.

De laatste voorwaarde is – zeker met betrekking tot het shoppinggedeelte – niet vervuld. Dit staat haaks op wat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voorschrijft. Daar heeft men het eerder over de versterking van de handelsfuncties in de stedelijke kernen. Kernversterking, en niet het creëren van nieuwe kernen, luidt daar het motto. Ik vraag me bijgevolg af hoe u de blijkbaar reeds genomen beslissing rijmt met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Verder lezen we in deze bijakte van het mobiliteitsconvenant nog – en ik citeer : het Vlaams Gewest verbindt er zich toe om, binnen het kader van een cofinancieringsplan, en binnen de grenzen van het bedrag zoals nominatief aangegeven in het driejarenprogramma, zoveel franken uit te trekken voor de cofinanciering van onderhavige bijakte, met een maximum van 40 percent van de totale kostprijs wanneer het om de aanleg van nieuwe ontsluitings-

wegen gaat, en met een maximum van 60 percent van de totale kostprijs wanneer het om de herinrichting van bestaande ontsluitingsinfrastructuur gaat. Einde citaat.

Mijn vragen liggen nogal voor de hand. Ik wil niet te lang blijven stilstaan bij de verklaringen van de heer Tobback, voorzitter van de SP, die op een bepaald ogenblik het Fenix-project omschreef als een wanhoopsoperatie. Hij zei dat zo'n project strijdig is met het ruimtelijke ordeningsbeleid, en arbeidsvernietigend werkt voor de rest van de regio. Dat staat hier echter niet ter discussie.

Ik verwacht wel een antwoord op de volgende vragen. Wanneer heeft de Vlaamse regering de beslissing genomen om de toegangswegen aan te leggen ? Wat is de precieze inhoud van deze beslissing ? Wat is de kostprijs van dit project ? Gaat het om een aanpassing van bestaande wegeninfrastructuur, of heeft men er zich toe verbonden om in functie van de mobiliteitsstudies – die cijfers tot 25 miljoen frank vermelden – een nieuwe infrastructuur aan te leggen ? Wat zal daarvan de kostprijs zijn ? Welke overwegingen liggen aan de grondslag van deze beslissing ? Mijnheer de minister, vindt u dat deze beslissing de doelstellingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen respecteert ? Zal deze aanleg gebeuren met kredieten uit de jaarbegroting Wegen-Limburg ? Of zal dat met andere middelen gebeuren ?

Mijnheer de minister, vindt u ook niet dat, gezien de grote noden die in de provincie en in Vlaanderen bestaan, dit bedrag beter zou kunnen worden besteed aan de aanleg van fietspaden, rotondes, doortochten, enzovoorts, ter verbetering van de verkeersveiligheid ? Zou het tewerkstellingseffect daarvan trouwens niet groter zijn dan van de aanleg van zo'n grootschalige infrastructuur ? Zou het realiseren van de hoognodige spoorverbinding naar het Maasland niet een betere mobiliteitsbeslissing zijn ? Is de investeringsbeslissing overigens door de voltallige regering genomen ? Daarom stel ik u de concrete vraag over de datum en de vorm van deze beslissing.

Er is sprake van een brief van minister-president Van den Brande aan de voorzitter van de LRM. Graag had ik dat document kunnen inzien. Tot slot zou ik willen weten of het mobiliteitsconvenant, en meer specifiek haar bijakte nummer 14, bij de realisatie van dit project wordt toegepast.

Niet alleen de Limburgse leden van deze achtbare vergadering, maar deze commissie in haar geheel hebben recht op een klaar en duidelijk antwoord

Sauwens

van de minister. Hier staat veel ter discussie : het mobiliteitsbeleid, de mobiliteitsconvenanten, het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en haar doelstellingen, de ambitie van het eerste rechtstreeks verkozen Vlaams Parlement om de zaken beter en structureel aan te pakken, enzovoort. Het antwoord van de minister zal dus een soort test zijn van de geloofwaardigheid van deze regering en haar ruimtelijk en mobiliteitsbeleid.

De voorzitter : De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de heer Sauwens is uitvoerig geweest over zijn vragen. Het is hier niet de aangewezen plaats om ons geloof of ongeloof in het Fenix-project kenbaar te maken. Het verontrust me dat dit immobiënpject steun krijgt van de regering. Dit shoppingcentrum wordt volledig door privé-kapitaal ondersteund, maar wordt door de overheid gepromoot door de financiering van toegangswegen voor 2,5 miljard frank. Op die manier doet men aan privé-ondernemingen een interessant voorstel om een bepaald immobiënpject te realiseren. Het is heel begrijpelijk dat Stadium hierop ingaat, er wordt immers alleen maar een structuur ter beschikking gesteld van andere handelaars. Volgens de mobiliteitsstudie is het shoppingcentrum alleen leefbaar als er een grote volkstoeloop is. Dit hogere bezoekersaantal heeft nood aan bijkomende ontsluitingswegen. Zonder dit shoppinggedeelte en met de andere Fenix-projecten was een dergelijke ontsluiting niet nodig. De regering ondersteunt dus rechtstreeks een privé-partner die een immobiënpject realiseert.

De mobiliteitsstudie maakt duidelijk dat het hogere bezoekersaantal een enorme druk zou veroorzaken op de E 314 tussen Lummen en Maasmechelen, die op termijn verbreed moet worden tot drie baanvakken. Dit vraagt opnieuw een bijkomende investering van de gemeenschap. Daarnaast zal er ook een bijkomende druk op de noord-zuidverbinding ontstaan. De E 314 behoort tot de bevoegdheid van de Vlaamse regering, maar de ontsluitingsweg zelf is een privé-weg die wordt aangelegd voor een privé-investering waar we weinig vertrouwen in hebben. Als deze onderneming niet het verhoopte succes kent, is dit een zinloze investering van de overheid.

De heer Sauwens vroeg al waar de kredieten vandaan kwamen. De minister heeft zelf gezegd dat deze elders gezocht moeten worden. We hebben in

de commissie al beklemtoond dat de minister over te weinig kredieten beschikt om de nodige infrastructuurwerken in Vlaanderen te realiseren. Als er nog kredieten te rapen zijn, worden die best toegevoegd aan zijn begroting. Het is niet zinvol om te zeggen dat we de middelen niet uit de begroting Openbare Werken halen, maar ze elders zullen zoeken. Men had deze middelen dan ook aan de begroting kunnen toevoegen om projecten waarnaar de heer Sauwens net verwees, te realiseren. Limburg heeft behoefte aan een ander mobiliteitsbeleid, met doortochten en fietspaden. Zoals de heer Sauwens net opmerkte, moeten we tot andere ontsluitingsmodi komen. We ondersteunen nu een behoefte die niet aanwezig is, terwijl er zoveel andere behoeftes zijn. Ik weet dat de minister niet verantwoordelijk is voor de spoorwegen, maar voor de economische reconversie en de ontwikkelingen in Limburg is de ontsluiting via het spoor veel essentiëler dan bijkomende investeringen in Fenix. Ik sluit me aan bij de vragen van de heer Sauwens en hoop dat de minister duidelijkheid kan verschaffen.

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Ik dank de heren Sauwens en Sannen voor hun interpellaties. Ik wil onderstrepen dat interpellaties zich richten op het gevoerde beleid en niet peilen naar intenties van regering of minister. Het is belangrijk dat de heer Sauwens heel wat beslissingen geciteerd heeft, die de houding van de Vlaamse regering duidelijk weergeven. Ik ga niet in op de bredere problematiek van de reconversie en het Fenix-project. Zaken zoals handelskernversterking zullen opnieuw aan bod komen bij de algemene bespreking van onze begroting voor 1997.

De interpellanten uiten hun ongerustheid over een nieuwe beslissing over de wegeaanleg. In mijn antwoord op de actuele vraag van de heer Sauwens zei ik al dat de brief van de minister-president de houding van de Vlaamse regering herbevestigt, zoals bepaald op 27 april 1991 en op 27 januari 1996. Dit was het ogenblik waarop ook de tweede gewestplanwijziging die betrekking heeft op de aanduiding van een reservatiestrook voor de tweede toegangsweg, plaatshad. Deze beslissingen zijn gebaseerd op uitspraken van de vorige legislatuur en werden toen ook voorafgegaan door een complex deliberatieproces. Het was een moeilijke beslissing waarin ruimtelijke, ecologische, verkeers-technische en socio-economische afwegingen vaak lijnrecht tegenover elkaar stonden. Het mobiliteitsrapport dat naar aanleiding van de eerste gewest-

Baldewijns

planwijziging van 1991 uitgevoerd werd, moest dienen als voorbereidend document voor de tweede beslissing van 27 januari 1996 en is dan ook een belangrijk document in het deliberatieproces.

Ik deel de bezorgdheid van de heer Sauwens over de jaarbegroting van wegen en zijn bekommernis over klemtonen die in het beleid Openbare Werken moeten worden gelegd. Wat het reserveren van middelen betreft, heeft de heer Sauwens zelf de beslissing van de Vlaamse regering van 27 januari 1996 voorgelezen. Ik kan alleen bevestigen dat zolang er geen uitsluitsel is over de middelen waarover Fenix dient te beschikken, een reservering van middelen voor de herinrichting en de realisatie van de toegangswegen, van welke bron ook, niet aan de orde is. Op dat ogenblik zullen we hierover delibereren en een gepast financieringsplan voorleggen. Vermits de reservering van middelen nog niet aan de orde is, zie ik niet in hoe dit de programmatie van fietspaden, rotondes en doortochten zal beïnvloeden. Ik wil er overigens op wijzen dat een deel van de infrastructuurwerken niet enkel in het kader van het Fenixproject moeten worden gezien, maar dat deze werken ook de verkeersveiligheid en -afwikkeling in de regio Genk moeten ten goede komen. De herinrichting van de bestaande wegen rond de site in functie van de toenemende mobiliteit, geldt hier als voorbeeld. Ik ben zeker bereid om de directe tewerkstellingseffecten die uit deze infrastructuurwerken voortvloeien, verder te laten onderzoeken en vervolgens mee te delen.

Het laatste luik vragen betrof de overeenstemming met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Herhaaldelijk heb ik benadrukt dat we hier te maken hebben met een lopend project en dat de voorlopige vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen er pas later kwam. Het kader in het mobiliteitsconvenant is een belangrijke opdracht. De Vlaamse regering heeft het mobiliteitsconvenant goedgekeurd en heeft dus ook goedkeuring verleend aan bijakte 14. Te gepasten tijde zal een toetsing aan de hierin gestelde voorwaarden plaatsvinden en zullen mijn diensten nagaan welke partners er eventueel bij moeten worden betrokken.

De voorzitter : De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : De minister heeft in zijn antwoord een aantal beschouwingen gegeven over de ruimtelijke ordening. Vroegere beslissingen hebben zich altijd beperkt tot ruimtelijke ordening : herziening van het gewestplan, voorberei-

dende studies, enzovoorts. De brief van de minister-president zou vroegere beslissingen herbevestigen. Mijn vraag is heel concreet : heeft de regering beslist om de toegangswegen aan te leggen of niet ? Op welke datum werd deze beslissing genomen en wat zijn de financiële repercussies daarvan ? Ik heb begrepen dat de toetsing aan het mobiliteitsconvenant zal plaatsvinden en ik heb daar akte van genomen.

De voorzitter : De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen : De meest concrete vraag bleef onbeantwoord : worden deze wegen aangelegd met gewestgeld ? Ik vind het al te gemakkelijk om te zeggen dat de geldbron nu niet aan de orde is. Dit is wel het geval, ook voor de mensen die het project indienen. Ze gaan ervan uit dat niet zij, maar wel de gemeenschap deze toegangswegen aanlegt. Dit bepaalt voor hen of het project al dan niet rendabel is.

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Het is niet de eerste keer dat het mobiliteitsprobleem opduikt in dit project. Ik verwijs alleen naar de eerste gewestplanwijziging waarbij men een effectenrapport heeft opgesteld. De resultaten hebben geleid tot een nieuwe gewestplanwijziging, namelijk het intekenen van een reservatiestrook van een tweede toegangsweg. Ik heb hier niets meer aan toe te voegen. De financiering zal te gepasten tijde besproken worden.

De heer Johan Sauwens : Er is dus nog geen sprake van een engagement ?

Minister Eddy Baldewijns : Wanneer men een reservatiestrook intekent voor een weg, spreekt het vanzelf dat men het eens is over het principe van ontsluiting.

De heer Ludo Sannen : Dit moet dan door de gemeenschap worden betaald ?

Minister Eddy Baldewijns : Hierover zullen we ons uitspreken wanneer we weten welke weg er moet komen. We kunnen nog geen bedrag voor die weg vooropstellen, voordat we de nodige vergunningen in handen hebben. Op basis daarvan zal de regering een financieringsplan opmaken.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Lauwers werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet uiterlijk 24 uur na sluiting van de vergadering zijn ingediend.

Het incident is gesloten.

[...]

– *De vergadering wordt gesloten om 15.55 uur.*
