

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1997-1998

21 april 1998

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER

Interpellatie van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het afvalvervoer per binnenschip en een eventuele afschaffing van de tol op de waterwegen

Interpellatie van de heer Jos Stassen tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de moeilijkheden bij de bouw van het Verrebroekdok in de Waaslandhaven
Met redenen omklede motie

Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer

Dinsdag 21 april 1998

VOORZITTER : De heer Jaak Gabriëls

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.34 uur.*

Interpellatie van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het afvalvervoer per binnenschip en een eventuele afschaffing van de tol op de waterwegen

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Huybrechts tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het afvalvervoer per binnenschip en een eventuele afschaffing van de tol op de waterwegen.

De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, op vrijdag 23 januari vond een proefvaart plaats met het binnenschip Saint-Hubert, dat geladen was met een twintigtal zelflossende containers die elk ongeveer 8 ton afval bevatten. Die vracht werd vervoerd tussen de overslaginstallatie van Incovo aan het zee-kanaal in Vilvoorde en de verbrandingsinstallatie van Vlar-Indaver in Beveren. Doel van deze proefvaart was het zo goed mogelijk uittesten en -proberen van alle facetten van het afvalvervoer per binnenschip. Omwille van het dichtslibbende wegenet zal het in de toekomst immers noodzakelijk zijn de binnenvaart op nog veel meer trajecten in te schakelen, dit als alternatief voor het afvalvervoer langs de weg.

Het traject werd gevaren met een binnenschip van het type Kempenaar, met een capaciteit van ongeveer 520 ton. De containers werden gelost in het Razenedok, en werden dan op kiptrailers geplaatst die naar Indaver reden, waar de containers in de afvalbunkers van de verbrandingsinstallatie werden leeggestort. Het traject van Vilvoorde via het

Zeekanaal en de Schelde naar de Waaslandhaven bedraagt ongeveer 70 kilometer. De prijs van dit vervoer per binnenschip – laden en lossen, voor en natransport per vrachtwagen inbegrepen – bedraagt ongeveer 400 frank per ton. Het watertransport alleen kost 150 frank per ton. Vervoer van huisafval valt buiten de gereguleerde binnenvaartmarkt, zodat de vervoerstarieven vrij worden bedongen tussen vervoerder en verlader.

Mijnheer de minister, indien de volle capaciteit van het binnenschip via de weg zou worden vervoerd, dan waren er 25 vrachtwagens van elk 20 ton nodig. De afstand Vilvoorde-Beveren zou met de vrachtwagens in circa anderhalf uur worden afgelegd, geen rekening houdend met eventuele files. De vervoerstarieven voor vrachtwagen en binnenschip zijn voor deze specifieke proefvaart ongeveer gelijk. De kostprijs per binnenvaart zal echter dalen naarmate het vervoersvolume toeneemt, zodat tonnagecontracten kunnen worden afgesloten. Door een grotere efficiëntie bij laden en lossen moeten ook de overslagkosten kunnen worden gedrukt. Het wegvervoer zal daarentegen steeds duurder worden naarmate de verkeersopstoppingen toenemen.

Uit het onderzoek is gebleken dat 50 percent van het in Vlaanderen geproduceerde restafval per schip naar zijn eindbestemming, de verbrandingsoven dus, kan worden vervoerd. In Vlaams-Brabant heeft de overheid in haar milieuvergunning voor de nieuw te bouwen verbrandingsinstallatie van Vlabdraver in Drogenbos, bepaald dat minstens 50 percent van de verwerkingscapaciteit per schip moet worden aangevoerd. Dat is een zeer goed initiatief. Zoals gezegd is voor het grootste deel van het transporttraject het vervoer over water de goedkoopste oplossing. Wel moet er in watergebonden overslaginfrastructuur met voor dit transport aangepaste installaties worden voorzien.

Huybrechts

De globale vervoersprijs voor het afval kan tevens worden gedrukt indien de vaartrechten in Vlaanderen zouden worden afgeschaft. Deze bedragen ongeveer 10 percent van de vervoerskosten. Dit element in de prijsvorming heeft de Vlaamse overheid trouwens volledig en exclusief in handen. De opbrengst van deze rechten bedraagt voor heel Vlaanderen ongeveer 300 miljoen frank per jaar. De afschaffing van de tol op de waterwegen zou het afvalvervoer goedkoper maken, en tevens een stimulans betekenen voor alle sectoren van het vervoer te water.

Mijnheer de minister, ik heb twee vragen. Met het Drogenbos-project hebt u reeds een goede aanzet gegeven. Welke maatregelen kunnen er in de toekomst nog worden genomen om het afvalvervoer per binnenschip te promoten? Hebt u er bij de Vlaamse regering reeds op aangedrongen de tol op waterwegen af te schaffen? Zult u initiatieven in deze richting nemen?

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, het is de interpellant en de commissieleden zeker niet onbekend dat de Vlaamse regering de voorbije jaren extra inspanningen heeft geleverd om het gebruik van de waterwegen te promoten. Met haar decreet van 18 december 1992 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1993, werd mogelijk gemaakt dat de overheid 80 percent van de kosten voor de bouw van los- en laadplaatsen langs de waterweg op zich neemt. Voor 1998 werd tot dat doel in een budget van 250 miljoen frank voorzien.

Omdat dit budget niet toelaat om alle projecten op korte termijn te realiseren, krijgen de voorstellen die het hoogste rendement aan vervoer langs de waterweg kunnen garanderen, voorrang. Het vervoer van bepaalde soorten goederen, onder meer huishoudelijk afval, is prioritair. Daarnaast wordt aan de minister van Leefmilieu gevraagd om bij het toekennen van milieuvergunningen voor kaaimuren en overslagstations, de aan- en afvoer per schip deel te laten uitmaken van de exploitatievergunning.

De VZW Promotie Binnenvaart Vlaanderen kreeg de opdracht om de mogelijkheden van nieuwe transporten aan te moedigen en te stimuleren, en staat in voor de logistiek-organisatorische begeleiding van de transporten.

Voor het begeleiden van de scheepvaart is een project genaamd IBIS – Informatisering Binnenscheepvaart – in ontwikkeling. Samen met het project BIVAS – Binnenvaart Intelligent Vraag en Aanbod Systeem – moet een performanter optreden van de binnenscheepvaart mogelijk worden.

De scheepvaartrechten, die zowel de tol op de waterwegen als de gelden betaald voor de toegang tot en het doorvaren van de Vlaamse havens behelzen, werden om budgettaire redenen nog niet afgeschaft. De VZW pleit echter voor de afschaffing van de vaart- en havenrechten voor milieustransporten.

Momenteel wordt onderzocht of het huidige systeem van scheepvaartrechten kan worden vervangen door de invoering van een scheepvaartabonnement dat het recht geeft om gedurende een bepaalde periode op alle Vlaamse waterwegen te varen. Bij de evaluatie van dit voorstel zullen de milieustransporten mee onderzocht worden. Bij de nieuwe voorstellen wordt ervan uitgegaan dat het totaal aan inkomsten ongewijzigd blijft.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Jos Stassen tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de moeilijkheden bij de bouw van het Verrebroekdok in de Waaslandhaven

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Stassen tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de moeilijkheden bij de bouw van het Verrebroekdok in de Waaslandhaven.

De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, ik zal trachten een zo duidelijk en beknopt mogelijk overzicht te geven van het verhaal van het Verrebroekdok. Ik tracht me aan de afgesproken tijd te houden, maar zou dit ingewikkelde verhaal onrecht aandoen als ik het samenvat op enkele minuten tijd.

Op 1 september 1996 heeft de vertegenwoordiger van de minister de eerste spadesteek gegeven

Stassen

voor de bouw van het Verrebroekdok, dat gelegen is in de Waaslandhaven op de Antwerpse Linkeroever. We hebben in de vorige legislatuur al kritiek geuit op de noodzaak van dit Verrebroekdok. Ik wil daar nu niet op terugkomen.

In de zomer van 1996 hebben we er al op gewezen dat er sprake was van heel wat blunders bij de aanbesteding en toewijzing van het werk voor het dok, blunders van zowel de vorige Antwerpse coalitie als de vorige minister van Openbare Werken. De tweede aannemer in rij, namelijk De Nul, stapte met een aantal klachten naar de Raad van State, die in een tussenvonnis zei dat er een aantal problemen waren. Men kon echter geen oordeel ten gronde vellen omdat de aannemer zich bedacht en uiteindelijk mee in het consortium is gestapt.

De door ons voorspelde problemen zijn uitgekomen. Dat betekent niet dat ik helderziend ben. Een eenvoudige analyse toonde de problemen immers al aan. Ten eerste is door het geringe aantal grote infrastructuurwerken in Vlaanderen de concurrentie tussen de aannemers erg groot, wat zorgt voor enorm scherpe prijzen. Ten tweede was de aanbesteding zeer speculatief opgesteld. De aannemer moest een variant kiezen, en daar dan een prijs voor opmaken. Het was als darts spelen.

In het bestek stond ook duidelijk dat het Verrebroekdok in één geheel zou worden gebouwd, opgedeeld in drie fasen. Het was voor de aannemer dus gokken of hij het geheel kon bouwen of slechts een deel. Zeggen dat dat geen belang heeft, is niet juist. Zo zijn de kosten voor de bekisting hoger als hij maar een deel mag bouwen. De aannemer moest in het bestek ook zijn minprijs aangeven als maar met één bekisting werd gewerkt. Deze details hebben de doorslag gegeven bij de keuze van de aannemer. Het aannemersconsortium dat het werk uiteindelijk heeft gekregen, had immers een hogere minprijs opgegeven dan de anderen. De tweede aannemer in rij, De Nul en Zonen, is dan naar de Raad van State gestapt om die gang van zaken aan te klagen. Zoals ik al zei, is er wel een tussenvonnis geveld, maar werd er geen uitspraak ten gronde gedaan, omdat De Nul uiteindelijk de voornaamste onderaannemer is geworden. De vraag is natuurlijk wat er achter de schermen is gebeurd. Men wou wellicht geen nieuwe aanbesteding uitschrijven, om problemen in het Antwerpse stadsbestuur te vermijden.

Het Verrebroekdok werd voor bijna 3,3 miljard frank toegewezen aan de tijdelijke vereniging Roe-

giers, CEI en Strabag, dit exclusief de twee miljard frank voor baggerkosten en de BTW voor het Vlaams Gewest. De Nul werd voor 40 percent onderaannemer. Waarom stapt een aannemer die weet heeft van speculaties, uiteindelijk toch mee in het project ? Welke beloftes kreeg De Nul ?

Nauwelijks een jaar na het opstarten lag de werf in september 1997 stil. Daar waren een aantal redenen voor. Er waren drie betwistingen voor de rechtbank : een over cement, een over de stabiliteit van de kaaimuren en een over de extra kosten voor de retourbemaling. De rechtbank heeft hierover een aantal uitspraken gedaan. Inzake de cement hebben de bouwheer Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en het Vlaams Gewest gelijk gekregen. Inzake de stabiliteit van de kaaimuren werd een Salomonsoordeel geveld : men moet tot aan moot 70 doorwerken, en dan zal men wel zien. Door het akkoord over de kosten van de retourbemaling tussen enerzijds de tijdelijke vereniging van aannemers en De Nul en anderzijds de bouwheer en het Vlaams gewest, is het duidelijk dat de bouwheer gedeeltelijk schuld bekent. Hij neemt de kosten voor retourbemaling op zich. Normaal gezien staat in een bestek dat de bouwers de kosten voor schade aan derden moeten betalen. Dat is hier dus niet zo.

Het Verrebroekdok is momenteel het grootste infrastructuurwerk met participatie van het Vlaams Gewest. Er zijn nog twee andere werken waar er ook een aantal problemen zijn : het Kluizendok in Gent en de OCZ-terminal in de voorhaven van Zeebrugge. Op die problemen ga ik niet verder in.

Hoe ziet de minister het verdere verloop van de werkzaamheden aan het Verrebroekdok ? Wat zijn de consequenties van het stilliggen van de werken ? Deze hebben immers meer dan een half jaar stilgelegen, wat sowieso met kosten gepaard gaat. Wie zal die kosten dragen ? Krijgt de aannemer een boete voor de verloren tijd ? Wat zijn de ramingen van de kosten van het 6 à 8 maanden stilliggen ?

Ten derde, hoe verklaart de minister de problemen die zijn gerezen ? Spelen de speculatieve aanbesteding en de lage offerteprijs hierbij een rol ? Was het wel verstandig om de werken te laten uitvoeren door de laagste bieder ?

Ten vierde, welke conclusies trekt de minister hieruit ? Dit is immers geen alleenstaand geval. Ik heb het dan vooral over de technische conclusies in verband met de aanbesteding, de opmaak van het bestek, de evaluaties van de offertes en de toewij-

Stassen

zing. Wat zijn uw conclusies, dit met het oog op volgende grote werkzaamheden ?

Hoever staat het tot slot met de laatste fase van de werkzaamheden ? Zal die fase er komen ?

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : De heer Stassen heeft duidelijk aangegeven dat in dit dossier drie essentiële problemen rezen. Het eerste probleem had te maken met de cementkeuze. De aannemer vroeg of er COMO-cement mocht worden gebruikt. De rechtbank heeft deze aanvraag in kort geding afgewezen en bepaald dat, zoals door het bestek was voorgeschreven, BENOR-cement moest worden gebruikt.

De twee andere problemen zijn nog niet ten gronde opgelost : het stabiliteitsprobleem, en het verzakkingsprobleem bij de nabijgelegen Hessenatie Cardic-concessie. Blijkbaar hebben de ontwerpers een aantal conceptfouten gemaakt. Men heeft er geen rekening mee gehouden dat er voorbij een bepaalde lengte – de zogenaamde technische moot 70 – zou worden gewerkt met een onderlaag die lager was dan degene die de constructie kon dragen. Voorbij moot 70 kunnen dan ook stabiliteitsproblemen optreden. De door de rechtbank in kort geding aangestelde deskundigen bevestigen dit. Deze stabiliteitsproblemen kunnen worden opgelost door een technische kunstgreep : het verwisselen van de damplanken voor de voor- en achterzijde. Ik begrijp het niet volledig, maar deze technische oplossing zou niet al te ingewikkeld zijn en – naar ik vermoed – niet teveel meerkosten met zich meebrengen.

De extra bemalingswerken die werden uitgevoerd om de verzakkingen op de concessie van Cardic tegen te gaan en de schade bij de omliggende gebouwen te herstellen, hebben wel meerkosten met zich meegebracht. Voorlopig werd afgesproken dat de kosten gelijk zouden worden verdeeld.

Zoals de heer Stassen reeds zei, zullen de hele procedure, de onregelmatige stillegging van de werkzaamheden en de bijkomende kosten zeker leiden tot een aanzienlijke meerkost. Blijkbaar kwam hierover een compromis tot stand. Zowel de bouwheer als de aannemers zullen een deel van de kosten op zich nemen. Hoe is die verdeling gebeurd ?

Hoe zal het gewest de eindverrekening met de bouwheer regelen ? Om fiscale redenen treedt het

havenbedrijf op als bouwheer. Het gewest doet een traditionele tegemoetkoming van 60 percent in de bouwkosten. Maar volgens het constante beleid van het Rekenhof moeten meerkosten volledig worden gedragen door de bouwheer. Het gewest komt daar niet tussenbeide. In dit geval is er compromis gesloten over de meerkosten die moeten worden betaald. De bouwheer zal in eerste instantie voor die kosten opdraaien. Mijn vraag is dan ook of het gewest al dan niet voor 60 percent zal tussenbeide komen ?

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : We hebben dit onderwerp ook in het verleden reeds behandeld. We hebben het toen gehad over de gevolgde gunnings- en aanbestedingsprocedure. Ik zal me nu dan ook beperken tot de concrete vragen die werden gesteld.

Wat de eerste vraag van de heer Stassen betreft, kan het verdere verloop van de bouw van het Verrebroekdok qua timing als volgt worden bekeken. Voor de kaaimuren van deel I, de oostelijke kaaimuren, is er een vertraging te verwachten van maximum 1 jaar. Voor de kaaimuren van deel II, de westelijke kaaimuren, is er geen vertraging. De globale einddatum kan finaal worden vastgelegd op 30 juli 2001.

Mijnheer Stassen, uw tweede vraag betreft de kosten van het stilliggen en de eventuele boete voor de tijdelijke verenigingen voor de verloren tijd. De kosten voor het stilliggen zijn ten laste van de aannemer. Hij krijgt een termijnverlenging van maximum één jaar voor deel I. Er zijn geen vertragingsboeten te verwachten.

Voor de problemen met de bouw van het Verrebroekdok spelen de speculatieve aanbesteding en de lage offerteprijs een belangrijke rol. De heer Stassen heeft een analyse gegeven van de situatie in de bouwsector in het algemeen en in bepaalde piekperioden. Daarom hebben we het in de commissie geregeld gehad over de spreiding van aanbestedingen. Ik wil er in dit dossier op wijzen dat de werken werden toevertrouwd aan de laagste bidder, dit na grondig nazicht en evaluatie van de geboden inschrijvingsprijzen. Aangezien de werken werden gegund na de openbare aanbesteding, is men wettelijk verplicht om de werken te gunnen aan de laagste reglementaire inschrijver. Ik keer de vraag dan ook om : welke vragen zouden worden gesteld als we de werken niet hadden gegund aan de laagste inschrijver ?

Baldewijns

Er hebben zich hier inderdaad een aantal problemen voorgedaan. Zo bracht de heer Stassen op een vrij eigenaardige manier de aanwijzing van de onderaannemer aan. De firma De Nul heeft inderdaad een overeenkomst afgesloten met de aannemer aan wie de werken werden gegund. Noch het bestuur AWZ, noch het havenbedrijf waren bij deze overeenkomst betrokken. Aannemers passen dergelijke procedures soms toe. We hebben hierover niet mee onderhandeld, en hebben dan ook geen inspirerende rol vervuld.

Beide interpellanten hadden het over de problemen met de bodemgesteldheid in de omgeving. Het havenbestuur heeft vóór de aanbesteding een pompproef uitgevoerd en de aannemer heeft nadien een controleproef uitgevoerd. Uit die proeven bleek dat een hervoeding van de oppervlakte niet noodzakelijk was. Later, tijdens de werken, bleek echter het tegendeel. Dit komt geregeld voor. De kostprijs van de hervoeding wordt op 170 miljoen frank geraamd, wat door de interpellanten afgerond wordt naar 200 miljoen frank.

Er doen zich geen stabiliteitsproblemen voor, de kaaimuur is stabiel. Dit wordt bevestigd in het eindrapport van de experts, en dat is het enige waar ik me op kan baseren. De aannemerscombinatie gaat intussen akkoord met deze vaststelling. Er is geen dading overeengekomen, wel een aanvullende akte waarin de verlenging van de termijn wordt geregeld. Op dat punt hebben we duidelijkheid gekregen.

Welke conclusies over de aanbesteding, het bestek, de evaluatie van de offertes en de toewijzing trek ik uit de problemen met de bouw van het Verrebroekdok ? De administratie en/of de bouwheer blijven verantwoordelijk voor het concept, de aannemer is en blijft verantwoordelijk voor de goede uitvoering daarvan. De beide verantwoordelijkheden moeten strikt gescheiden blijven. Er mogen derhalve geen uitvoeringsfacetten worden opgelegd die de voorstellen en de inventiviteit van de aannemer kunnen beknotten.

Welk maatregelen worden getroffen om vergelijkbare problemen te voorkomen ? In de volgende bestekken voor grote openbare werken zal de nodige aandacht gaan naar bovengenoemde visie.

U vraagt me of ik – gezien de huidige en de nog te verwachten moeilijkheden – overweeg om het laatste gedeelte van de werken niet te laten uitvoeren indien de meerkosten te hoog zijn. Ik kan daar

nog niet op antwoorden. De uitvoering van deel drie wordt thans bestudeerd. De voorgestelde aanpassing is zeer miniem zodat de meerkosten niet gigantisch kunnen zijn. Andere conclusies zouden voorbarig zijn.

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Op mijn tweede vraag antwoordt u zeer duidelijk. Uw antwoord is echter zeer duur. Om de verloren tijd in te halen zal men met twee bekistingen tegelijk werken, wat 200 miljoen frank extra zal kosten. U zult daarmee de minprijs uit de offerte verliezen. Toevallig hebt u de aannemer met de hoogste minprijs gekozen. Misschien heeft hij gespeculeerd op vertragingen om de minprijs te compenseren. Het wordt in elk geval een zeer dure zaak.

Ik betwijfel of een regelmatige offerte mogelijk was omdat een aantal aspecten niet op voorhand vastlagen. Was het wel verstandig de laagste bieder te kiezen ?

Ik blijf het raar vinden dat er nu een firma bijkomt die eerst naar de Raad van State is gestapt. Uw antwoord heeft me niet bevredigd. Ik twijfel er niet aan dat u niet heeft onderhandeld, maar wie dan wel ?

U hebt een akkoord gesloten over de retourbemaling. Als ik goed ben ingelicht, is de schade aan derden voor de aannemers, tenzij het bestek dit anders bepaalt. Waarom neemt u die schade aan derden op zich ? Was er iets mis met het bestek ? Dat is toch zeer duur.

Wanneer komt er duidelijkheid over de laatste fase ? De experts zijn er mee bezig, maar ik kan u nu al zeggen dat het Verrebroekdok een half miljard frank duurder wordt dan de oorspronkelijke 2,3 miljard frank. Ik hoop dat ik ongelijk krijg.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Met betrekking tot de meerkost maak ik uit het antwoord van de minister op dat de stabiliteitsproblemen voorbij moot 70 wellicht met een geringe kost kunnen worden opgelost. Daarover hoeven we ons voorlopig niet al te veel zorgen te maken. Wel staat nu al vast dat voor de extra bemalingskosten 170 miljoen frank zal moeten worden aangerekend. Aangezien geen dadingsovereenkomst werd afgesloten en er enkel sprake is van een aanvullende akte waarin een termijnverlenging is toegestaan, meen ik te mogen concluderen dat die 170 miljoen frank binnen het

bestaande contract vallen en integraal zullen worden gedragen door de aannemer. Of vergis ik me daarin ?

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Er wordt geen meerkost als dusdanig verwacht. Het totaal bedrag wordt immers niet gewijzigd. De fasen 1 en 2 zullen gelijktijdig worden uitgevoerd, zodat het hele dok ineens ter beschikking zal kunnen worden gesteld. Men zou een discussie kunnen voeren over de reducties die worden voorgesteld, maar niet over de meerkost. De meerkost is op de normale manier geregeld, namelijk 60 percent voor het gewest en 40 percent voor het havenbedrijf.

Ik beschik niet over een glazen bol om op de vraag van de heer Stassen te antwoorden. Hij vraagt wie de indiener ertoe heeft aangezet om zijn klacht bij de Raad van State terug te trekken. Zulks gebeurt geregeld. Meer klaarheid kan ik hierover niet verschaffen. Als de heer Stassen hierover bepaalde vermoedens koestert, mag hij ze uiten.

Het is voorbarig om uitgebreid op de kwestie van de schade aan derden in te gaan, zolang de rechtbank hierover geen uitspraak ten gronde heeft gedaan.

Met redenen omklede motie

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

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

[...]

– *De vergadering wordt gesloten om 17.08 uur.*
