

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



Zitting 1999-2000

28 oktober 1999

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verbinding Kasterlee-Geel

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de onvolledigheid van de optie van gratis openbaar vervoer voor min 12-jarigen uit het derdebetalersysteem van De Lijn

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken in het loodsens dossier

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken bij de uitvoering van het Havendecreet

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het luchthavenbeleid van de Vlaamse regering

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de gemeentelijke bewegwijzeringsplannen

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het eindrapport over de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 28 oktober 1999

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 10.03 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verbinding Kasterlee-Geel

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Huybrechts tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verbinding Kasterlee-Geel.

De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag is kort. Over de N19 werd al uitgebreid gediscussieerd, en de mensen uit de buurt hopen eindelijk duidelijkheid te krijgen over het traject. Het gaat over de Kempen noord-zuidverbinding tussen Tilburg en Aarschot, via Kasterlee en Geel.

Deze verbinding is van zeer groot belang voor de economische ontsluiting van de Kempen. Dat zal niemand ontkennen. De bestaande wegverbinding, de N19, kan momenteel geen vlotte en veilige verbinding verzekeren. De leefbaarheid en de veiligheid van de dorpskernen aan deze verbinding komen ernstig in het gedrang door het toenemende verkeer. Vooral het zware vrachtverkeer speelt hierbij een belangrijke rol.

Gedurende vele maanden en zelfs jaren werd er gediscussieerd over de wijze waarop de groeiende drukte op de bestaande N19, en in het bijzonder de verbinding tussen Kasterlee en Geel, moet worden

opgevangen. Het definitieve MER werd overgemaakt aan de Vlaamse regering.

De hogere overheid heeft dan ook alle gegevens in handen om eindelijk een beslissing te nemen over het traject tussen Kasterlee en Geel, zo verklaarde ingenieur Debaere. Hij voegde eraan toe dat de hogere overheid nog geen beslissing heeft genomen over alternatieven.

Bij het opstellen van de begroting voor 2000 moet er alleszins duidelijkheid komen in deze zaak. De aanbestedingen voor de werken moeten normaliter nog in 1999 plaatsvinden.

Mijnheer de minister, voor de inwoners van Tenaard en alle inwoners tussen Kasterlee en Geel is het van zeer groot belang te weten hoe het project definitief zal verlopen.

Welk traject zal de verbinding tussen Kasterlee en Geel volgen ? Hoe zit het met het bedrag van 50 miljoen frank uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, dat de milieuhinder bij de werken tot een minimum moet helpen te herleiden ? Wanneer zal de aanbesteding van de werken gebeuren ? Wat is de kostprijs van de nieuwe verbinding tussen Kasterlee en Geel ?

Mijnheer de minister, ik zou al heel tevreden zijn met een duidelijk antwoord op mijn eerste vraag.

De voorzitter : De heer De Cock heeft het woord.

De heer Frans De Cock : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik spreek hier uiteraard als Vlaams volksvertegenwoordiger, maar ook namens het Streekplatform Kempen VZW, dat al lang pleit voor het realiseren van deze noord-zuidverbinding.

Zoals de vorige spreker al zei, bestaat er geen dergelijke, vlotte en veilige noord-zuidverbinding, ook niet via het openbaar vervoer. Zeker op het vlak

De Cock

van het wegennet is dit een groot probleem. De grote problemen rijzen vooral bij de doortochten door de dorpskernen van Kasterlee, Geel, Tenaard. Ook Westerlo en Herselt horen daarbij, omdat de verbinding wordt gemaakt tussen Turnhout en Aarschot : tussen de E34 en de A2.

Het bedrijfsleven is al lang vragende partij voor deze verbinding. Reeds in 1993 werd door de Kempense Kamer van Handel en Nijverheid een enquête gedaan bij 350 Kempense bedrijven. Meer dan de helft van die bedrijven beschouwde het realiseren van die noord-zuidverbinding als eerste prioriteit. Zij ervaren het ontbreken ervan immers als een bedreiging voor hun concurrentiepositie.

De Afdeling Wegen Antwerpen voerde reeds behoefteanalyses uit inzake de leefbaarheid van de doortocht van Kasterlee. De conclusie was dat de doortocht van Kasterlee op de derde plaats staat van 113 geanalyseerde projecten : het is dus een nijpend probleem.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt de N19 als verbinding tussen Turnhout en Geel aangeduid als een weg van primair niveau categorie 2. Dat wijst erop dat deze weg vervoers- en verkeersstromen moet verzamelen en doorverbinden op Vlaams niveau. Het is dus duidelijk een weg van bovenlokaal niveau.

In het streekcharter dat het Kempens Streekplatform met de vorige Vlaamse regering heeft afgesloten en dat door minister Stevaert als minister van Openbare Werken werd ondertekend, wordt onvoorwaardelijk gepleit voor een uitbouw van die noord-zuidverbinding, dus voor het aanpassen van de huidige N19 aan het statuut van primaire weg categorie 2.

De verkeerstellingen van de Administratie Wegen op het traject tussen Turnhout en Geel wijzen erop dat de verkeersintensiteit te groot is voor de aanvaardbare capaciteit, en dat dit op korte termijn nog fors zal toenemen. Ik heb dan ook twee vragen voor de minister.

Mijnheer de minister, kan, nu het MER definitief is, de besluitvorming inzake de Kempense noord-zuidverbinding afgerond worden ? Kunt u de nodige maatregelen nemen om die weg uit te bouwen conform het statuut binnen het RSV ? Met die maatregelen bedoel ik de nodige budgetten en inschrijvingen in de investeringsprogramma's voor de wegeninfrastructuur.

De voorzitter : Mevrouw Hermans heeft het woord.

Mevrouw Margriet Hermans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil me kort aansluiten bij de vorige twee sprekers. Ik wil er eveneens de aandacht op vestigen dat de noord-zuidverbinding bijzonder belangrijk is voor de regio. Deze is belangrijk omwille van de redenen die de voorgaande sprekers hebben aangehaald, maar ook omdat nu alle verkeer via Antwerpen wordt geleid. Dat moet vlotter kunnen verlopen langs andere wegen, namelijk via die N19.

In de mate dat ik daar iets van ken – dat beken ik eerlijk – heb ik vernomen dat de officiële procedure vrijwel afgerond zou zijn. Dus luidt mijn vraag : bent u van plan dit uit te stellen ? Zo ja, hoop ik dat dit toch nog kan worden herzien. Ik verzeker u dat de noodzaak bijzonder groot is.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, tijdens de vorige regeerperiode werd de opdracht gegeven tot het uitvoeren van een MER inzake de geplande verbinding N19 Kasterlee-Geel.

In het project-MER werden twee alternatieven volledig uitgewerkt. Ten eerste is er het traject zoals dat werd bepaald door het gewestplan, bestaande uit de aanleg van een weg parallel aan de bestaande verbinding, ook de "lange omleiding" genoemd. Ten tweede is er de zogenaamde "korte omleiding" rond Kasterlee, die sneller de bestaande gewestweg N19 vervoegt. Het MER werd afgerond en conform verklaard. Beide varianten hebben voor- en nadelen, zodat het MER niet toelaat om zonder meer resoluut een keuze te maken.

De lange omleiding doorsnijdt de beschermde landschappen Hoge Mouw en Gooreind. Daar deze beschermde landschappen worden doorsneden, is de aanleg van deze verbindingsweg slechts mogelijk na de toestemming van de minister bevoegd voor Monumenten en Landschappen. Aan minister Sauwens werd op 17 september 1999 gevraagd om een standpunt hierover in te nemen. Aan het kabinet van deze minister werd ook een exemplaar van het MER bezorgd. Tot op heden heeft minister Sauwens nog geen standpunt ingenomen. Pas wanneer hij zijn toestemming geeft om de beschermde landschappen te doorsnijden, is er sprake van een keuzemogelijkheid. Indien hij dat weigert of geen standpunt wenst in te nemen, dient de facto te worden gekozen voor de korte omleiding. Hiervoor is evenwel een gewestplanwijziging

Stevaert

noodzakelijk. Het initiatief moet in dat geval worden genomen door minister Van Mechelen, die bevoegd is voor Ruimtelijke Ordening.

Tot op heden kunnen de kosten voor het MER en de landschapsstudie ten belope van 2,9 miljoen frank worden aangerekend op de door het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling toegekende toelage.

Vanuit zuiver aanbestedingstechnisch oogpunt kan een aanbesteding voor een eerste fase ten vroegste in het jaar 2000 plaatsvinden. Een aanbesteding zal er om principiële redenen echter slechts komen nadat er duidelijkheid bestaat over het hele tracé tussen Kasterlee en Geel, en met waterdichte garanties dat het gewenste tracé volledig realiseerbaar is.

De kostprijs voor de realisatie van het tracé, zoals opgenomen in het gewestplan, wordt geschat op ongeveer 500 miljoen frank. De ervaring leert dat de uiteindelijke kostprijs van een project de kostprijsraming van een administratie soms fors overschrijdt. De toelage van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling is dan ook beperkt in vergelijking met de totale kostprijs. Deze toelage kan een onzorgvuldig beslissingsproces dan ook niet verantwoorden.

De voorzitter : De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Uiteraard zal hij wel begrijpen dat we ontgoocheld zijn dat er nog steeds geen definitieve beslissing is genomen, zelfs al hangt die niet alleen van hem af. Ik hoor nu dat er nog twee andere ministers in het spel zijn.

Het kan echter niet dat deze mensen zolang in onzekerheid moeten blijven verkeren. Ik beseft dat er een gevoelige afweging moet worden gemaakt tussen natuur en woonkwaliteit. Een nieuwe parallelle weg met de N19, die rakelings langs het natuurreserveaat De Zegge loopt, brengt onvermijdelijk schade met zich mee. Het definitieve MER wijst er wel op dat de nieuwe weg de luchtkwaliteit en verkeersveiligheid van de woonkern Tenaard zou verbeteren.

Maar zoals u al zei, hangt dit niet alleen van u af. Ik hoop dat er zo snel mogelijk een definitieve beslissing wordt genomen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de onvolledigheid van de optie van gratis openbaar vervoer voor min 12-jarigen uit het derdebetalersysteem van De Lijn

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Holemans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de onvolledigheid van de optie van gratis openbaar vervoer voor min 12-jarigen uit het derdebetalersysteem van De Lijn.

De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mijnheer de minister, gemeenten kunnen gebruikmaken van het menu van De Lijn, waarop hen zeven mogelijkheden worden aangeboden. Een aantal gemeenten heeft reeds gebruik gemaakt van de mogelijkheid om via het derdebetalersysteem te opteren voor gratis vervoer voor min 12-jarigen. Als ik de nieuwsbrieven van De Lijn aan de gemeenten erop nalees, word ik daarover eenduidig geïnformeerd : de gemeenten betalen een bijdrage en het vervoer voor min 12-jarigen wordt gratis.

De praktijk is echter verschillend. Uit de officiële tarieven van De Lijn blijkt echter dat kinderen die jonger zijn dan 6 jaar, gratis rijden tenzij de verplaatsing gebeurt in school- of vakantieverband. Deze tariefbepaling blijft blijkbaar van kracht, ook wanneer de gemeenten betalen voor gratis openbaar vervoer voor de min 12-jarigen.

Deze situatie zorgt voor verwarring. Ik vernam gisteren via de Gentse regionale pers dat zowel het bestuur, de schooldirecties als De Lijn hier geen eenduidig antwoord op kunnen geven. Zo krijgt men situaties waarbij peuterklasjes moeten betalen, terwijl scholierenklassen handig gebruik weten te maken van het systeem. Dat is een pijnlijke zaak.

Dat dit qua inkomsten verwaarloosbaar zou zijn, wil ik even nuanceren. Uit de berichten van De Lijn heb ik gisteren vernomen dat hier toch een aantal budgettaire gevolgen aan zijn verbonden. Dit maakt een politieke uitspraak noodzakelijk.

Holemans

Mijn vraag is dan ook heel logisch. Hebben De Lijn en de minister reeds stappen ondernomen om deze onduidelijke situatie op te helderen? Ik pleit daarbij voor eenvoudige maatregelen waarop zo weinig mogelijk uitzonderingen bestaan.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : De Lijn heeft de gemeenten zeven mogelijkheden aangeboden, waaronder de invoering van een nultarief voor kinderen van 6 tot 11 jaar die in de gemeente wonen. De formulering in de overeenkomst met de gemeenten luidt : 'Voor de min 12-jarigen worden abonnementen afgeleverd, ten vroegste vanaf de eerste dag van de maand waarop de inwoner 6 jaar wordt en maximaal tot de laatste dag van de maand waarin de betrokken inwoner 12 jaar wordt.'

Er wordt duidelijk meegedeeld dat dit netabonnement geldig is op alle autobussen en trams van het "geregeld vervoer" van De Lijn in Vlaanderen, en dus niet op de bijzondere vormen van geregeld vervoer zoals schoolophaaldiensten en zwembaddiensten. De huidige abonnementen van De Lijn – stad, voorstad, net en welbepaalde reisweg – zijn evenmin geldig op de bijzondere vormen van geregeld vervoer.

Het forfaitair bedrag van 30 frank per inwoner werd bepaald op basis van de groep inwoners van 6 tot 11 jaar, en enkel voor het geregeld vervoer. Kinderen jonger dan 6 jaar ontvangen geen netabonnement, aangezien ze reeds gratis rijden op alle autobussen en trams van De Lijn, tenzij de verplaatsingen gebeuren in school- of vakantieverband.

Het is niet de bedoeling de bijzondere vormen van geregeld vervoer gratis te maken. Ze betekenen voor De Lijn een ontvangst van minstens 224 miljoen frank per jaar, buiten de exploitatiekosten.

Aan de gemeenten werd steeds duidelijk gezegd dat het netabonnementensysteem van de derde betaler, enkel geldig is op geregeld vervoer van De Lijn en niet voor de bijzondere vormen van geregeld vervoer zoals schooluitstappen en zwembaddiensten.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Bijzondere vormen van geregeld vervoer zoals schooluitstappen blijven dus

betalend. Dit betekent dat deze onduidelijke situatie gedeeltelijk blijft bestaan. Scholieren worden aldus aangezet tot een handig gebruik van hun schoolpasje.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken in het loodsensdossier

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Penris tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken in het loodsensdossier.

De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om het loodsensdossier dat tijdens de vorige zittingsperiode hangend is gebleven, vandaag nog eens aan te kaarten.

Sedert de bevoegdheidsoverdracht voor de loodsen hebben we er steeds naar gestreefd om de loodsendiensten te moderniseren en ze zo goedkoop mogelijk te maken. Het consultingbureau Andersen heeft hier destijds een studie over gemaakt, waarin een aantal aanbevelingen werden gedaan die grotendeels door de minister en zijn voorganger zijn opgevolgd.

Zo is er een aanzienlijke inspanning geleverd voor het "loodsen op afstand", het zogenaamde LOA-systeem, en vrij onlangs nog voor de helikopterbeloedsing. De eerste resultaten hiervan raken stilaan bekend. Een Vlaamse firma voert momenteel een aantal helikopterbeloedsingen uit, waarvoor de Vlaamse regering jaarlijks 50 miljoen frank uittrekt. Het is de bedoeling dat steeds meer gebruik wordt gemaakt van dit systeem. Men wil er op middellange termijn naar streven de helft van alle loodstaken per helikopter te laten uitvoeren. De voordelen zijn gekend : voor de loodsen is het veiliger, en voor de schepen betekent het een aanzienlijke tijdsbesparing.

Penris

Daar hangt natuurlijk een prijskaartje aan vast. Het zou gaan om een bedrag van 170 tot 190 miljoen frank per jaar. Wie zal dat betalen ? De heer Strubbe, een leidend ambtenaar op uw administratie, liet zich al ontvallen dat dit moet worden verrekend in de loodsgelden. Dit betekent dat de loodsgelden moeten worden opgetrokken.

Daar wringt natuurlijk het schoentje : op dit moment zijn de loodsgelden al niet gering, en is de loodsdienst verlieslatend. Op een totale jaarmzet van 2,2 miljard frank verliezen de loodsdiensten jaarlijks ongeveer 250 miljoen frank. Om de verliezen te beperken, werden reeds een aantal voorstellen gelanceerd. Het belangrijkste betreft de invoering van de zogenaamde polyvalente loods. De verschillende loodstaken, zowel op volle zee als op de rivieren en kanalen, worden nu uitgevoerd door mensen met een verschillende nautische achtergrond. Een polyvalente loods zou het schip begeleiden van de boei in zee tot aan het aanmeren.

In de sector bestaat heel wat verzet tegen dit voorstel. Er wordt beweerd dat het voorstel nautisch niet haalbaar is, omdat een rivierloods de zee niet kent en omgekeerd. Nochtans kennen een aantal kapiteins die onze havens regelmatig aandoen, zowel de zee als de rivier. Deze polyvalentie is een oud zeer. Ik zou graag vernemen hoe het debat daarover verloopt.

De hervorming van het loodswezen is een ander oud probleem. Tijdens de vorige zittingsperiode werd eerst geopperd om het loodswezen het statuut van een facilitaire NV te geven, dit met het oog op een latere privatisering. Dit werd daarna afgezwakt tot een DAB, maar ook daarvan is nog niet veel te merken. De laatste keer dat de minister hierover werd geïnterpelleerd, op 23 maart j.l., kregen we als antwoord dat de omvorming tot een DAB zou worden besproken tijdens de begrotingscontrole van 1999.

Mijnheer de minister, hoe ver staat het met de polyvalentie ? Wat gebeurt er met het DAB-dossier ? Op wie zullen de oplopende kosten voor de helikopterbeloedsing, die wij toejuichen, worden verhaald ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, de reorganisatie van de loodsen wordt voortgezet. De concrete gevolgen hiervan zijn reeds zichtbaar.

Sinds het einde van de zomer van 1999 is er helikopterbeloedsing. Dit betekent dat een loods met een helikopter aan boord van het te beloedsen schip wordt gebracht. Voorlopig wordt de helikopterbeloedsing ingezet wanneer een klassieke beloedsing per schip niet mogelijk is, met andere woorden bij zware zeegang. Het is de bedoeling om de inzet van helikopters geleidelijk te laten toenemen.

Over een aantal weken worden snelle redebotten geleverd die de klassieke loodsbotten zullen vervangen. Ik verwacht dat de tender Vlissingenloodspost West in de loop van 2000 uit de vaart kan worden genomen. Dit zal een besparing betekenen voor de werkingskosten.

Binnenkort zal ik de regering voorstellen om een DAB op te richten voor het loodsen, de zogenaamde DAB-loodsen. Door de oprichting van een dergelijke dienst kan het loodsen op een meer zelfstandige wijze gebeuren.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer de minister, de gesprekken zijn aan de gang, en de goede voorname worden bekendgemaakt. Wordt er echter ook een timing afgesproken ?

U had het over de levering van de redebotten, die ik vergat te vermelden. Zij zullen in elk geval een verbetering van de loodsdienst tot gevolg hebben, maar is het niet de bedoeling om de redebotten op lange termijn te vervangen door helikopterbeloedsing ?

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Penris, het is technisch niet mogelijk om alle boten te vervangen door helikopters. Trouwens, voorzichtigheid is de moeder van de porseleinwinkel. Deze materie is erg gevoelig, onder meer door de verdragen die we hebben afgesloten met Nederland. Het zou niet zinvol zijn om ons nu reeds over de kostprijs uit te spreken.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken bij de uitvoering van het Havendecreet

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Penris tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken bij de uitvoering van het Havendecreet.

De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mevrouw de voorzitter, collega's, op 2 maart 1999 hebben we het Havendecreet zo goed als eenparig goedgekeurd. Ondertussen is het verschenen in het Belgisch Staatsblad van 8 april 1999. Bijgevolg is het sindsdien van kracht.

Het decreet bevat echter een aantal bepalingen die verdere uitvoering van de regering vereisen. We hebben het voordeel dat dit dossier door dezelfde minister kan worden behandeld. Ik hoop dat reeds enige vooruitgang is geboekt.

Volgens artikel 23 van het decreet zou een gewestelijke havencommissaris worden aangesteld. Die zou het nodige personeel krijgen. Is dit reeds gebeurd ?

Volgens artikel 25 zouden voor de havenpromotie gemeenschappelijke initiatieven worden genomen door de diverse havenbedrijven en het Vlaams Gewest. Is dit reeds gebeurd ?

Artikel 26 voorziet in de oprichting van een haven-geschillencommissie, waarin eventuele geschillen tussen de havens zouden worden behandeld. Dit zou gebeuren op de wijze van een arbitragecommissie en zoals werd beschreven in het gerechtelijk wetboek. Werd deze commissie reeds geïnstalleerd ?

Artikel 33 bepaalt de subsidieregeling. De leidende ambtenaar, de heer Strubbe, heeft daarover nogal wat krasse uitspraken gedaan. Hij suggereerde dat een grotere medewerking van de privé-sector nodig is voor de basisinfrastructuurwerken, omdat het Vlaams Gewest niet veel doet. Voor sommige havens zou dit een dure aangelegenheid worden. Zo heeft de haven van Antwerpen een uitstaande pensioenlast van meer dan 30 miljard frank, waarvoor jaarlijks 3 miljard frank opzij moet worden gezet. Een haven die op een dergelijke manier wordt belast, kan geen grootse investeringen in de haveninfrastructuur doen. De privé-sector is niet

echt bereid om mee in dit bootje te springen, want staat reeds in voor aanzienlijke investeringen op het vlak van de superstructuur. De privé-bedrijven verplichten om ook te investeren in de basisinfrastructuur, is niet erg realistisch. Hoever staat u met de subsidieregeling ?

Volgens artikel 39 zou tevens werk worden gemaakt van de zogenaamde "historische scheeftrekkingen" tussen de Vlaamse havens. Is de studie hierover reeds begonnen ? Ik gaf u daarnet het voorbeeld van de uitstaande pensioenlast in de haven van Antwerpen, die zo een historische scheeftrekking is. Nu gaat het over 30 miljard frank, maar tegen het jaar 2020 zal dit bedrag oplopen tot 42 miljard frank. De haven moet jaarlijks ongeveer 3 miljard frank aan de kant zetten, wat een scheeftrekking van de concurrentiepositie tot gevolg heeft.

Mijnheer de minister, hoever staat u met de uitvoering van deze vijf artikelen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, het vorige parlement heeft het Havendecreet met eenparigheid goedgekeurd. Voor de diverse onderwerpen die in het decreet zijn vervat, worden uitvoeringsbesluiten voorbereid. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van uitwendige ondersteuning door studiebureaus. De bureaus verrichten immers onderzoeken in de verschillende havens.

De historisch gegroeide lasten – want ik spreek niet graag over scheeftrekkingen – behoren tot de items die moeten worden behandeld volgens het Havendecreet. De werkzaamheden bevinden zich nog in de inventarisatiefase. Mijn administratie streeft ernaar een compensatieregeling uit te werken binnen een termijn van drie jaar, zoals wordt bepaald door artikel 39 van het Havendecreet.

De budgettaire gevolgen worden onderzocht, maar natuurlijk zullen die samenhangen met het resultaat van de inventarisatie. Gelet op de termijn van 3 jaar werden er nog geen reserves genomen op de begroting. Ook Europa speelt hierin een rol. Voorzichtigheid is dus geboden. We voeren wel bijna permanent overleg met de betrokken actoren.

De heer Jan Penris : De andere vragen die u niet beantwoord hebt, zal ik schriftelijk stellen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het luchthavenbeleid van de Vlaamse regering

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Penris tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het luchthavenbeleid van de Vlaamse regering.

De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, gelukkig komt het luchthavenbeleid geregeld ter sprake in deze commissie. Het is immers één van onze meer interessante bevoegdheden. Op dit moment zijn er vijf dossiers. Ik zal niet ingaan op Wevelgem en Oostende, waarvoor deze commissie reeds initiatieven heeft genomen. De drie overblijvende dossiers zijn : Antwerpen-Deurne, Gent, en het dossier-Malle, dat met Deurne samenhangt.

Het verhaal van Deurne is dat van de kip en het ei. De vraag rijst wat er eerst moet gebeuren : een privé-initiatief of het verlengen van de startbaan. Dat is een vicieuze cirkel. In de afgelopen zittingsperiode werd in dit dossier geen enkele vooruitgang geboekt. Het ziet er ook niet naar uit dat dit nu wel zal gebeuren.

Mijnheer de minister, zijn er op dit moment concrete investeerders die hun verantwoordelijkheid willen opnemen ? Zo ja, wat vragen zij als compensatie ? Hebben ze bijkomende vragen over bijvoorbeeld de lengte van de startbaan ?

Als er geen interesse bestaat voor de luchthaven, moet er naar alternatieven worden gezocht. En die zijn er. Zo is er het alternatief in Malle, waar een gedecommissioneerde militaire uitwijkvluchthaven is met een vrij lange startbaan van ongeveer 3,5 km. Een aantal privé-investeerders lieten hierover enig studiewerk verrichten door een half Nederlandse firma. Volgens die studie kan de luchthaven met geringe kosten worden omgebouwd tot een moderne passagiers- en goederenluchthaven. Vooral dat laatste is zeer belangrijk voor Antwerpen. Mensen van het havenbedrijf en een aantal economische journalisten van Trends zijn hierover zeer enthousiast. Mijnheer de minister, wat is uw standpunt ? Ik weet dat u die studie hebt ontvangen.

Wat is uw mening over een ander dossier, namelijk de studie over Gent ? Deze studie is nog niet zo

ver gevorderd. Ook in de omgeving van Gent steken een aantal initiatieven de kop op. Een aantal mensen denkt aan de vervanging van de gesloten luchthaven op het terrein waar nu Flanders Technology is gevestigd. In Gent zijn de plannen nog niet zo concreet, maar toch heeft de minister daarover een aantal uitspraken gedaan. Hij heeft onder andere gezegd dat hij dit niet ziet zitten. Hij betreurt het feit dat het dossier-Gent in de pers werd uitgevochten.

Mijnheer de minister, kunt u uw standpunt verduidelijken ?

Wat is de situatie van Antwerpen-Deurne ? Zijn er investeerders ? Wat zijn hun eventuele vragen ?

Wat is uw standpunt over het dossier-Malle ?

Is dat dezelfde als dat over Gent ? Wat is uw houding in dat laatste dossier ?

De voorzitter : Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Mijnheer de minister, het stoort me dat alle steden in Vlaanderen vinden dat ze een regionale luchthaven behoeven en dat het potentieel aanwezig is om die ook behoorlijk uit te baten. Ik vind het zelfs wat lachwekkend. Dat is toch te hoog gegrepen. We hebben er trouwens de ruimte niet voor.

De oorzaak van het probleem heeft te maken met het ontbreken van een luchthavenbeleid voor heel Vlaanderen. In april van dit jaar konden we in de pers lezen dat de minister ervoor gewonnen was om een omvattend luchthavenbeleid voor Vlaanderen uit te tekenen. Mijnheer de minister, maakt u daar werk van ? Wat is de stand van zaken voor Deurne ? Wat is de timing ? Wanneer zult u overleg plegen met de betrokkenen ? Daar horen ook de bewoners van de wijk bij. Hoe zult u op een voor hen aanvaardbare manier dit dossier verder behandelen ?

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de minister, ik stel vast dat we de bespreking niet beperken tot Deurne of dit type van luchthavens. De Vlaamse regering moet zicht hebben op alles wat er boven haar territorium vliegt, dit in het voordeel van de bevolking. Naast de Vlaamse luchthavens zijn er nog andere spelers op het terrein. Ik denk aan de militaire vluchthavens, bijvoorbeeld aan de kust, en een aantal initiatieven van sportvliegers. Toen ik van de plannen voor Gent op de hoogte werd gebracht,

Loones

dacht ik automatisch aan het voorstel dat enkele jaren geleden circuleerde voor de bouw van een luchthaven in Koekelare.

Kan dit zo maar ? Kunnen we dat dossier niet herbekijken en trachten contacten te leggen met de basis ? Blijkbaar is het mogelijk om zo maar ergens een sportvliegveld aan te leggen. Ook de andere overheden, en meer in het bijzonder de militaire, moeten hierbij worden betrokken.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, de voorstellen voor de aanleg van een luchthaven voor commercieel verkeer in Oostmalle en in de Gentse kanaalzone gingen niet uit van de overheid. In beide gevallen ging het om voorstellen die minimaal waren onderbouwd, zowel ruimtelijk, als financieel en commercieel.

In het RSV, dat door het Vlaams Parlement werd goedgekeurd, komen geen nieuwe luchthavenprojecten voor. De Vlaamse regering heeft dan ook niet de intentie om buiten Oostende en Antwerpen nog andere luchthavens te ontwikkelen. We menen dat hiervoor noch de ruimte, noch de financiële mogelijkheden, noch de vervoersnoodwendigheid aanwezig zijn. Bovendien is er een zeer recent rapport van het Rekenhof waarin staat dat er geen alternatieve financieringsconstructies mogen worden toegepast waarbij de overheid alle investeringskosten ten laste neemt en de privé-uitbater alle lusten verkrijgt.

In het regeerakkoord stelt men het behoud van een zakenluchthaven in Antwerpen voorop. De offertes voor het in concessie geven van de luchthaven worden op dit moment nog onderzocht door de Participatiemaatschappij Vlaanderen.

Mijnheer Loones, ik vind het zeer merkwaardig dat we het in deze discussie steeds over Antwerpen en Oostende hebben. Zaventem bevindt zich ook op Vlaams grondgebied.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mevrouw de voorzitter, ik heb nog een bijkomende vraag. Wanneer denkt de minister dat de Participatiemaatschappij haar onderzoek inzake de kandidaat-concessies zal afronden ? Kan het parlement eventueel in het bezit worden gesteld van die studie, wanneer deze is afgerond ?

Minister Steve Stevaert : Wij denken voor het einde van het jaar.

De voorzitter : Ik neem aan dat we tijdens de begrotingsbesprekingen uitvoerig de gelegenheid zullen hebben om terug te komen op deze dossiers. Niet iedereen heeft immers een antwoord gekregen.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de gemeentelijke bewegwijzeringsplannen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de gemeentelijke bewegwijzeringsplannen.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, reeds jaren lijden vele gemeenten onder de toenemende verkeersdruk. Dorpen en steden worden geconfronteerd met zwaar verkeer, dat via hun dorpscentrum een doorgang zoekt. In het kader van het mobiliteitsconvenant beginnen vele gemeenten dan ook met een verkeerscirculatieplan, om te onderzoeken welke bestemming het doorgaand verkeer wil bereiken.

Een goed initiatief van de Vlaamse regering sluit aan bij deze problematiek. Ik heb het over een besluit van 1 februari 1995, dat de signalisatie van plaatsen van algemeen of toeristisch belang regelt. De Vlaamse regering nam deze maatregel om de wildgroei van allerlei borden langs onze wegen tegen te gaan. Deze wildgroei vindt meestal plaats op belangrijke kruispunten of plaatsen, en brengt de verkeersveiligheid in het gedrang. De wettelijk geplaatste verkeersborden worden zo immers vaak aan het zicht onttrokken. Een dergelijke wildgroei van borden is niet alleen esthetisch onaantrekkelijk, maar kan ook de aandacht voor de echt belangrijke wegwijzers en verkeersborden doen afnemen.

Van den Eynde

Dit besluit had als belangrijkste doel dat men door een doeltreffende bewegwijzering veel sluipverkeer en zwaar verkeer uit de dorpskom weg kan houden. Ik schets u even het probleem aan de hand van een voorbeeld. Het centrum van de gemeente Kontich, gelegen tussen de E19 en de N1, heeft met veel zwaar verkeer te kampen. Dit vindt onder meer zijn oorzaak in de zeer verspreide ligging van een aantal industrieparken en/of KMO-zones binnen de gemeentegrenzen. Het zwaar verkeer dat op de E19 de afrit Kontich neemt, moet door het centrum rijden om bijvoorbeeld de industriezone Blauwe Steen, die gelegen is aan de N1, te bereiken.

Door een doeltreffende bewegwijzering aan te brengen op strategisch belangrijke plaatsen op gewest- en gemeentewegen kan men het verkeer op een veilige en verantwoorde manier naar zijn bestemming loodsen. Het verkeer kan hierdoor ook beter functioneren. Die goede bewegwijzering bevordert bovendien het streek- of stadsimago, en versobert het straatbeeld.

Het probleem dat nu rijst, ligt echter deels bij de overheid. Het plaatsen van borden op gewestwegen is immers een bevoegdheid van de overheid. Daarom had ik graag een antwoord gehad om mijn zeer concrete vragen. Klopt het dat het bewegwijzeringsplan van de gemeente Kontich, reeds is goedgekeurd door uw diensten ? Waarom zijn er meer dan drie jaar na de opmaak van dit bewegwijzeringsplan nog steeds geen initiatieven genomen om dit plan ook daadwerkelijk uit te voeren ? Op welke termijn is een uitvoering van dit plan volgens u mogelijk ? Zijn er reeds gemeenten waar deze uniforme maatregel is uitgevoerd ? Wie draait op voor de kosten van heel deze onderneming ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, het bewegwijzeringsplan van de gemeente Kontich werd goedgekeurd op 14 juli 1998. Het plan is dus iets meer dan één jaar goedgekeurd, en niet drie jaar.

Het plan werd slechts op enkele kruispunten uitgevoerd. Dat komt enerzijds door het ontbreken van een goedgekeurde aanneming voor het leveren en plaatsen van signalisatie, en anderzijds omdat er inzake de praktische uitvoering nog bijkomend overleg nodig was met de Afdeling Verkeerskunde over het al dan niet aanpassen van de inwendig verlichte signalisatie op de autosnelweg E19. De basis van de signalisatie voor de industriezones is immers de

signalisatie op de autosnelweg E19. In overleg met de Afdeling Verkeerskunde werd beslist om de inwendig verlichte borden niet aan te passen, en een afzonderlijke signalisatie met reflecterende borden te plaatsen voor de aanduiding van de industriezones op de autosnelweg E19. Na de plaatsing van deze reflecterende borden op de E19 zal men het bewegwijzeringsplan van Kontich verder kunnen realiseren.

Begin 2000 zal een nieuwe aanneming worden opgezet voor het leveren en plaatsen van signalisatie. Zodra deze aanneming is goedgekeurd, kan er worden begonnen met de uitvoering. Ik wil er bovendien nog eens op wijzen dat de regelgeving een federale bevoegdheid is. Op dat vlak is er dus overleg nodig.

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Namens de gemeente Kontich hoop ik dat dit zo snel mogelijk zal worden opgelost, en zeker wat betreft de aanduiding van industrieparken op de E19. Dat is voor de gemeente prioritair.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het eindrapport over de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het eindrapport over de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Samen met de heer Malcorps heb ik vanmorgen in de Senaat aan minister Durant ongeveer dezelfde vraag gesteld. Mijnheer de minister, drie weken geleden heeft de heer Malcorps u ondervraagd over hetzelfde onderwerp. Toen hadden we echter nog geen zekerheid over de inhoud van het rapport van de ambtelijke stuurgroep.

Caluwé

Ondertussen is dat rapport klaar. Daaruit blijkt dat de vermoedelijke investeringskost geen 11,7 miljard frank, maar 20 miljard frank zou bedragen. Daarbij wordt dan nog geen rekening gehouden met de 5 miljard frank milieukosten die nodig zijn voor de ondertunneling van het Albertkanaal en het aanleggen van dit geheel in de lage sleuf tussen Wommelgem en Merksem. De totale kost bedraagt dus 25 miljard frank.

Volgens de ambtelijke stuurgroep kan 20 miljard frank worden ingeschoven in het tienjarig investeringsplan van de NMBS. Dit zal echter gevolgen hebben voor andere noodzakelijke investeringen bij het spoorwegennet. De NMBS vraagt aan de regering zich uit te spreken over een bouwvergunning met hoge uitvoering. Mijn vraag is of de Vlaamse regering zich zal houden aan de beslissing van de vorige Vlaamse regering om alleen een bouwvergunning af te leveren als het gaat om een lage uitvoering. We zijn het er immers allemaal over eens dat deze tweede spoortoegang essentieel is, zowel om economische als ecologische redenen.

In mijn vraag ga ik ervan uit dat de Vlaamse regering zich zal houden aan de beslissing van de vorige regering. Wie zal de extra 5 miljard frank betalen? Hoe zal dit worden aangepakt? Ik denk dat we dit samen moeten bekijken met een aantal investeringen op federaal vlak, zoals het gewestelijk expresnet rond Brussel.

Daarbij stel ik vast dat dit los van de 60/40-percentverdeling zal gebeuren. Nochtans zal het leeuwendeel van deze investeringen op Waals grondgebied gebeuren, namelijk tussen Brussel en Nijvel en Brussel en Ottignies. Een belangrijk deel van dit gewestelijk expresnet is reeds gerealiseerd op Vlaams grondgebied: de verbredingswerken tussen Brussel en Leuven en tussen Brussel en Halle, en de aanpassingswerken tussen Brussel en Mechele. Deze investeringen zijn gebeurd op Vlaams grondgebied en zijn opgenomen in de 60/40-verdeling, terwijl de bijkomende investeringen rond Brussel op Waals grondgebied, daarbuiten worden gehouden.

Het lijkt me dan ook niet meer dan redelijk dat daarvoor een compensatie gebeurt, en dat deze investeringen ten belope van 22 miljard frank (Brussel-Leuven, Brussel-Halle, ...) mee in rekening worden gebracht. Het zal dan gemakkelijker zijn om de tweede spoortoegang op een milieuvriendelijke manier aan te leggen, zonder de andere noodzakelijke spoorinvesteringen in Vlaanderen hun middelen te ontnemen.

De voorzitter : De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen : Mijnheer de minister, de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven moet zo snel mogelijk worden gerealiseerd. Er is echter nog meer nood aan een duidelijk en definitief standpunt. Tijdens de vorige zittingsperiode werd er geopteerd voor een bepaald traject. Daarbij werd wel een belangrijk punt over het hoofd gezien, met name de aansluiting van de tweede spoorontsluiting op de IJzeren Rijn.

Blijft de Vlaamse regering bij dat standpunt? Wordt er nog verder nagegaan welke eventuele aansluiting op de IJzeren Rijn mogelijk is?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Op 28 april 1998 heeft de Vlaamse regering in de eerste plaats een standpunt ingenomen over de globale tracering van de tweede spoorontsluiting voor de haven van Antwerpen. Ze heeft geen standpunt ingenomen voor een lengteprofiel hetzij een boven- of een ondergrondse oplossing. De keuze voor de ruimtelijke inpassing zou precies het voorwerp uitmaken van de afgeronde studie over de milieu- en de ruimtelijke aspecten.

De Vlaamse regering besliste op die datum dat het tracé van de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen de reservatiestrook voor de A102 zou volgen, om vervolgens via een bundeling met de autosnelweg E34 en een tracé tussen Ranst en Lier, aan te sluiten op de bestaande spoorlijn met Aarschot. Hierbij wordt gestreefd naar een maximale bundeling met de bestaande infrastructuur.

De multidisciplinaire stuurgroep heeft een aanbeveling gedaan over het te volgen tracé over de gehele afstand, en over het bijbehorend lengteprofiel. Voor de zone Merksem-Wommelgem werd echter geen aanbeveling gemaakt over het te kiezen lengteprofiel, omdat de verschillen in kostprijs van een hoge en een lage variant voor de aanleg van het spoor en van de A102 enorm groot zijn.

Zoals in het 'Eindrapport van de Stuurgroep tweede spoorontsluiting Antwerpse Haven' duidelijk wordt vermeld, stelt de begeleidende stuurgroep dat de ondergrondse oplossing omwille van het milieu en de ruimtelijke effecten de voorkeur krijgt voor het tracé-onderdeel 3 tussen de verkeerswisselaar A12-E19 en het knooppunt Wommelgem. Vanuit uitvoerings- en veiligheidsoverwegingen gaat de voorkeur echter uit naar de bovengrondse oplossing. Het investeringsbedrag voor de onder-

Stevaert

grondse oplossing is trouwens dermate groot dat de stuurgroep, die uitsluitend uit ambtelijke vertegenwoordigers bestaat, deze oplossing niet zonder meer kan aanbevelen.

De stuurgroep heeft geoordeeld dat de Vlaamse regering en het Vlaams Parlement de keuze moeten maken aan de hand van de voor- en nadelen van de bovengrondse en ondergrondse oplossingen, en in het licht van het aanzienlijke verschil in kostprijs. Er moet ook rekening worden gehouden met de brandtechnische adviezen over de lage variant. Verder onderzoek in functie van brandveilige uitvoeringsmodaliteiten van de lage variant, is hiervoor wellicht aangewezen.

Het ingediende tweede deelrapport vormt de basis voor het maken van de noodzakelijke reservaties via een gewestplanwijziging of een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : De vorige Vlaamse regering heeft zich toch uitdrukkelijk uitgesproken voor de lage uitvoering ? Ik zie een toenmalige minister trouwens knikken. We zullen wellicht informatie uit de eerste hand te horen krijgen. De regering heeft zich toch aangesloten bij de motie van het Vlaams Parlement waarin uitdrukkelijk staat vermeld dat er een sleuf zou komen in het gehele stedelijke gebied ? Ik meende dat het stuk tussen Merksem en Wommelgem tot dat stedelijk gebied behoorde.

De voorzitter : Het klopt niet dat er voor het een wel een beslissing werd genomen, en voor het ander nog niet. Ofwel werd nog geen beslissing genomen, noch over het tracé, noch over de lage uitvoering. Ofwel is er wel reeds een beslissing, bijvoorbeeld in de vorm van een advies, over het tracé en over de lage uitvoering.

Het klopt wel dat alles in twee fasen is gebeurd, want als minister van Financiën en Begroting van de vorige regering en als inwoner van de streek, eiste ik dat voor de lage uitvoering zou worden geselecteerd.

Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik wil geen welles-nietespelletje spelen. Ik baseer me op de regeringsbeslissing. De voorkeur gaat inderdaad uit naar de lage uitvoering, maar er is nog geen beslissing. Omwille van nog een aantal financiële aspecten moeten we immers voorzichtig handelen.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, ik heb nog een bijkomende vraag. Wanneer zal de regering beslissen ? Ik heb vernomen dat een werkgroep de zaak onder de loep zou nemen gedurende de maand oktober. Ik weet dat er nog twee dagen van die maand overblijven, maar ik veronderstel dat reeds een tipje van de sluier kan worden opgelicht.

Waar zullen we de nodige middelen voor de uitvoering vinden ? Wellicht is een gezamenlijke strategie nodig. We dienen ons af te vragen of de centen wel louter Vlaams moeten zijn. Moeten we de zaak niet bekijken in het licht van de globale verdeling van de spoorwagemiddelen in dit land? Voor de aanleg van het GEN rond Brussel worden deze middelen immers ook aangewend. De komende weken zullen we nog ernstig debatteren over dit onderwerp.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 11.23 uur.*
