

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



Zitting 1999-2000

24 februari 2000

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Frans Wymeersch tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de eventuele afwerking van de ring rond Antwerpen, de verbinding Liefkenshoek-E17 en de mobiliteitsproblemen in dit verband

Met redenen omklede motie

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de tracéstudie voor de sluiting van de kleine ring te Antwerpen

Vraag om uitleg van de heer Didier Ramoudt tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanleg van een puntpiste op de luchthaven van Oostende

Vraag om uitleg van de heer Roland Van Goethem tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de richtlijnen voor chauffeurs van De Lijn in verband met contacten met de pers

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 protest van elf burgemeesters uit de Noorderkempen tegen de formulering van de brief waarin het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers aangekondigd wordt

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 24 februari 2000

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Jul Van Aperen

– *De interpellatie wordt gehouden om 10.09 uur.*

Interpellatie van de heer Frans Wymeersch tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de eventuele afwerking van de ring rond Antwerpen, de verbinding Liefkenshoek-E17 en de mobiliteitsproblemen in dit verband

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Wymeersch tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de eventuele afwerking van de ring rond Antwerpen, de verbinding Liefkenshoek-E17 en de mobiliteitsproblemen in dit verband.

De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, in een interview in de Gazet Van Antwerpen van 28 januari heeft minister Van Mechelen gezegd dat het debat over de aanleg van een rechtstreekse verbinding van de Liefkenshoektunnel met de E17 richting Haasdonk, opnieuw moet worden gevoerd. Dat is een opmerkelijke uitspraak omdat twee van de vier partijen van de Vlaamse regering in hun verkiezingsprogramma uitdrukkelijk hadden opgenomen dat deze verbinding niet mag worden aangelegd.

Het is ook opmerkelijk dat net in deze regering het voorstel van de verbindingsweg terug opduikt. In het Waasland, en zeker in de gemeente Beveren, zijn alle politieke partijen gekant tegen de aanleg van deze verbindingsweg, die de aanzet moet zijn voor een grote ring rond Antwerpen over het grondgebied van de gemeenten Beveren en Kruike in het Waasland en een aantal gemeenten in de provincie Antwerpen. Deze verbindingsweg werd ook geschrapt uit het Ruimtelijk Structuur-

plan Vlaanderen, omdat verscheidene studies hebben uitgewezen dat dit geen oplossing zou betekenen voor de rendabiliteitsproblemen van de Liefkenshoektunnel en de fileproblemen rond Antwerpen en in het Waasland.

In het Waasland beseft men ten volle dat een bijkomende verbinding tussen de Liefkenshoektunnel en de E17 voornamelijk de betonboeren zal dienen, maar geen fundamentele oplossing biedt voor de problemen met het verkeer tussen Nederland en Frankrijk dat langs Antwerpen en Gent rijdt, en omgekeerd. De resultaten van verschillende studies van Openbare Werken hebben dit ook aangetoond. De voorstanders van de verbindingsweg dromen echter nog altijd van een grote ring rond Antwerpen. Dit zou pas echt een aanslag zijn op landbouw- en groengebieden in verscheidene Oost-Vlaamse en Antwerpse gemeenten. Juist die gebieden in het Waasland werden de laatste decennia voldoende getroffen door allerlei ingrepen.

Het aanleggen van de verbindingsweg zal geen fundamentele verbetering inhouden voor de fileproblemen in en rond Antwerpen en in de Wase regio. Wie dat wel beweert, kent de toestand en het dossier onvoldoende. Deze verbindingsweg wordt al meer dan 10 jaar naar voren geschoven als een zogenaamde missing link, terwijl de echte knelpunten maar met mondjesmaat worden aangepakt. Het Ringcomité ijvert in het Waasland al meer dan een decennium voor het rondmaken van de kleine ring in Antwerpen. Het zal u misschien verbazen, maar dat comité wordt al jaar en dag geleid door een zeer actief lid van één van de fracties die deel uitmaakt van de meerderheid. De problematiek van de sluiting van de kleine ring zal hierna nog aan bod komen in de vraag om uitleg van de heer Malcorps.

Andere verbindingswegen moeten worden aangepast om de verkeersstroom van Nederland via Antwerpen en Gent naar Frankrijk, en omgekeerd, vlot

Wymeersch

en soepel te laten verlopen. De Vlaamse regering maakt hier blijkbaar geen prioriteit van. Zo sleept de ombouw van de A11 tot een volwaardige autosnelweg reeds meer dan 10 jaar aan. Samen met het ombouwen van de Kennedylaan tussen Zelzate en Gent, beschikt men dan over een bijkomende vlotte autosnelwegverbinding tussen de Liefkenshoektunnel en de E17 richting Frankrijk.

Daarenboven is men in Nederland een nieuwe verbinding aan het aanleggen richting Gent en Frankrijk, waarvan het sluitstuk een tunnel onder de Schelde is in de omgeving van Terneuzen. Dit toont eens te meer aan dat de rechtstreekse verbinding tussen de Liefkenshoektunnel en de E17 een nutteloze investering is. Over de verbinding door de provincie hoeven we ons niet pro of contra uit te spreken. Deze weg komt er, en zal voor de Antwerpse regio voor een aanzienlijke verkeersontlasting zorgen.

Wel dienen we rekening te houden met de gevolgen. In Nederland maken de bouwers van de nieuwe Westerscheldetunnel zich sterk met de optimistische belofte dat de openingsreceptie op 15 maart 2003 zal plaatsvinden. Het bouwen van een tunnel van 6,6 kilometer is geen sinecure, en de werken kunnen weleens vertraging oplopen. Maar vertraging of niet, de nieuwe verbinding komt er. Dit brengt met zich mee dat er minder verkeer van Frankrijk via de E17 over Antwerpen naar Nederland zal rijden. De verbinding Gent-Zelzate-Zee-land zal daarentegen wel meer verkeer te verwerken krijgen.

Dit wordt trouwens bevestigd door de heer Tielemans, commercieel adviseur bij het Antwerps Havenbedrijf, in een artikel in De Standaard van 1 februari. Hij stelt daarin dat 'de komst van deze vierde Scheldetunnel echter ook een gunstige invloed kan hebben voor Antwerpen, en met name voor het verkeer in en om de stad. Een bepaald volume vrachtwagens hoeft Antwerpen niet meer aan te doen wanneer ze de Westerscheldetunnel als alternatief hebben. Ook het verkeer in de Liefkenshoektunnel zal er vast en zeker door beïnvloed worden. Hoe groot de weerslag hiervan zal zijn, is echter nog niet becijferd'.

In ieder geval zal men rekening moeten houden met deze weg. Indien de Vlaamse regering geen werk maakt van de versnelde omvorming van de Kennedylaan tussen Zelzate en Gent, dan zit men binnen drie jaar opgescheept met reusachtige verkeersproblemen. De Gentse havenschepen Ter-

mont en burgemeester Schenkels van Zelzate hebben er reeds voor gewaarschuwd dat Zelzate binnen enkele jaren het verkeersknooppunt van een belangrijk deel van Vlaanderen zou kunnen worden. Als ook de expresweg een volwaardige snelweg wordt, dan beschikt men over voldoende mogelijkheden om het verkeer tussen Frankrijk en Nederland vlot te laten verlopen. Ik wil er dan ook op wijzen dat het onnodig is nieuwe wegen als dusdanig aan te leggen.

Wel zijn we van mening dat de tolheffing aan de Liefkenshoektunnel geëvalueerd dient te worden. Volgens ons lijkt het zinvol deze tol af te schaffen zodra de A11 en de R4 een volwaardige autoweg zijn geworden. Dit zal de verdeling van het verkeer over de verschillende wegen ten goede komen. Momenteel maken heel wat chauffeurs in het Waasland de omweg via de Waaslandtunnel en de Kennedytunnel om te ontsnappen aan de tolheffing.

Uiteraard zal ook de uitbouw van een degelijk openbaar vervoer van de Wase gemeenten naar en van Antwerpen de verkeersdruk ontlasten. In plaats van stuntprojecten te lanceren, dient er vooral in de dienstverlening van het openbaar vervoer geïnvesteerd te worden. In sommige Wase gemeenten zijn er amper fatsoenlijke busverbindingen.

In het interview van 28 januari in de Gazet van Antwerpen stelde minister Van Mechelen dat hij zich sterk maakt dat dit project met overwegend privé-middelen kan worden gefinancierd. Onder-tussen weten we allemaal dat deze privé-partner de NV Liefkenshoektunnel is. Deze NV bleef de laatste jaren niet onbesproken. Omdat ze verlieslatend was, was de Vlaamse regering verplicht om aandelen over te nemen. Is het niet merkwaardig dat juist deze NV zegt te kunnen instaan voor de financiering van de verbinding tusschen de Liefkenshoektunnel en de E17 ? Welke belangen denkt de minister te dienen met de aanleg van deze rechtstreekse verbinding met de E17 in Haasdonk, die van de weggebruikers of die van de NV Liefkenshoektunnel ?

Naast deze vraag over de inbreng van privé-partners heb ik nog een vraag. Denkt men op dit ogenblik aan een evaluatie van de tolheffing ? Welke conclusies zal men daaruit trekken ? Vertolkt de minister met zijn uitspraak over de aanleg van deze missing link een eigen mening, dan wel de mening van de Vlaamse regering ? Waarom treuzelt men met de omvorming van de A11 en de R4 ? Heeft de minister rekening gehouden met de verbinding

Wymeersch

die zal worden gerealiseerd door de provincie Zeeland, die een opmerkelijke ontlasting zal teweegbrengen voor de regio rond Antwerpen ? En wanneer wordt, gezien de onenigheid binnen de meerderheid, eindelijk de knoop doorgemaakt over het doortrekken van de kleine ring en het tracé hiervan ?

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Sta me toe twee passages voor te lezen uit een antwoord dat ik heb gegeven op een open brief die de Kamer van Koophandel in het Waasland in een ledenblad had gepubliceerd. Hierin werd de eis geformuleerd voor een aantal infrastructuurwerken. Uit deze passages zal niet alleen onze duidelijke visie op dit dossier blijken, maar ook de wijze waarop we bereid zijn om in een aantal oplossingen ver mee te gaan.

De eerste passage luidt als volgt : ‘Blijkens studies biedt enkel het sluiten van de kleine ring een structurele oplossing. Voor ons kan dat Schakelplan, als eerst het concrete plan voor een beter openbaar vervoer in en rond Antwerpen gefinancierd is, als het over één of meer tunnels en zeker niet over een brug gaat, en als het groen op Linkeroever niet wordt bedreigd of aangetast.’ Ik denk dat dit voor iedereen duidelijk is.

De tweede passage luidt als volgt : ‘Agalev blijft zich verzetten tegen de grote ring Kallo-Haasdonk. Deze grote ring biedt immers geen structurele oplossing. Met verkeerssturing en een beetje creativiteit kan al zeer veel worden bereikt. En vierde rijvak op de E17 vanaf Haasdonk biedt de mogelijkheid om het verkeer naar de Waaslandhaven voorrang te geven. Het nieuwe wegencomplex over de N49-A11 kan duidelijk bijkomend verkeer aan.’

Ik denk dat deze twee passages duidelijk aantonen hoe wij dit dossier bekijken.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, ik dank u voor uw gastvrijheid. De commissies zijn vandaag bijzonder gastvrij : ik word in vijf commissies verwacht. Ik zal enkel antwoorden in mijn hoedanigheid van minister van Ruimtelijke Ordening. Ik zal proberen mij te onthouden van uitspraken over bevoegdheden die niet de mijne zijn.

Teneinde de mobiliteitsproblemen in de Antwerpse regio te kunnen beheersen en oplossen, werd door de Antwerpse afdelingen van de administratie Wegen en Verkeer, De Lijn en de NMBS het masterplan Antwerpen opgemaakt. De heer Stassen heeft daar reeds naar verwezen. Dit plan bevat op multimodaal vlak de prioriteit der prioriteiten inzake de uit te voeren infrastructuurmaatregelen, en heeft het voorwerp uitgemaakt van tal van besprekingen in tal van overlegplatformen, waaronder het Streekplatform Antwerpen.

De maatregel met het hoogste effect is uiteraard het sluiten van de R1, de kleine ring om Antwerpen, door middel van de vierde Scheldeoeververbinding, de zogenaamde Oosterweelverbinding. Daarover bestaat zowel in Antwerpen zelf als in politiek Brussel een consensus. Hiervoor wordt momenteel in opdracht van de afdeling Wegen Antwerpen een technische haalbaarheidsstudie uitgevoerd die tegen april 2000 zal worden beëindigd. Minister Stevaert kan u deze resultaten binnen een drietal maanden voorleggen.

Hierbij worden een zestal variante tracés bestudeerd op hun technische haalbaarheid, hun kostprijs en hun voor- en nadelen op vlak van verkeerskunde, veiligheid, stedenbouwkundige inpassing in de omgeving, milieu, enzovoort. Op basis van deze studie kan dan een beslissing genomen worden over het te volgen tracé en het lengteprofiel. Het is met betrekking tot dat tracé dat de minister van Ruimtelijke Ordening in het debat zal worden betrokken.

Na deze beslissing dienen nog een aantal stappen genomen te worden genomen vooraleer tot effectieve bouw op het terrein kan worden overgegaan. Ik som er een aantal op : het maken van een ruimtelijk uitvoeringsplan, het uitvoeren van een MER-studie, het opmaken van de nodige onteigeningsplannen, het uitvoeren van de onteigeningen zelf, het uitvoeren van de technische studie en het opmaken van de nodige aanbestedingsdocumenten. Gelet op de kostprijs van het project, zal men ongetwijfeld een beroep moeten doen op een vorm van alternatieve financiering, waarbij de privé-sector zijn inbreng kan doen via de techniek van de publieke-private-samenwerking (PPS). Op dit ogenblik beschikt Vlaanderen nauwelijks over enige competentie terzake. De Vlaamse regering zoekt momenteel uit hoe en waar ze aan competentievergaring kan doen.

Met het oog op de wetgeving inzake de overheidsopdrachten zal hierbij vanzelfsprekend een beroep worden gedaan op de mededinging. Er is dan ook

Van Mechelen

geen sprake van gesprekken met bevoorrechte privé-partners. Wel is het zo dat de privé-sector in het algemeen via de organisaties die hem vertegenwoordigen zoals het VEV, zijn interesse heeft getoond om te participeren in publieke-private-samenwerkingsverbanden. Het VEV heeft dienaangaande een goede nota voorbereid. Deze kan dienen als startnota voor een discussie in Vlaanderen over hoe we een publieke-private-samenwerking kunnen realiseren. We kunnen immers nog jaren debatteren zonder tot een concrete invulling te komen.

De realisatieduur van een dergelijk project zal ongetwijfeld een aantal jaren in beslag nemen. Sommigen hebben het over 6 à 7 jaar. Ik ben echter onvoldoende competent om me daarover uit te spreken.

In het licht van de verdere ontwikkelingen van de Waaslandhaven op de Linkeroever en de nog steeds toenemende mobiliteit, is het van levensbelang de bereikbaarheid van de Antwerpse haven blijvend te kunnen garanderen. Als minister van Economie, bevoegd voor de streekplatformen, verdedig ik de standpunten van de charters die zijn goedgekeurd door de Vlaamse regering. Ik vind het dan ook belangrijk om het debat over de doortrekking van de R2 tussen de A11/ N 49 en de E17 opnieuw te starten. Op technisch vlak is deze verbinding veel gemakkelijker en vooral vlugger te realiseren dan het rondmaken van de ring. Bovendien bestaat vanuit de privé-sector interesse om via een PPS-formule mee te werken aan de financiering hiervan. Hierover zijn echter nog geen gesprekken met mij of mijn kabinet gevoerd.

Als voorbereiding op een diepgaande discussie heb ik aan de administratie Ruimtelijke Ordening gevraagd een nota voor te bereiden over de impact van deze verbinding op de haventrafieken en de leefbaarheid van de betrokken dorpskernen, die nu te lijden hebben onder sluipverkeer van vooral vrachtwagens. Aangezien u zelf uit het Waasland afkomstig bent, zal deze klacht u wel bekend zijn.

Voormelde verbinding is niet opgenomen in de selectie van de hoofdwegen van het RSV. De door mij voorgestelde discussie zal moeten uitmaken of de verbinding kan worden beschouwd als een missing link. De vraag is dan of dit een oplossing kan bieden voor enerzijds het ontsluiten van de Waaslandhaven en anderzijds de leefbaarheid van de betrokken dorpskernen. Wat het afwerken van de missing links betreft, stelt het regeerakkoord dat

‘daarbij in eerste instantie het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen het kader zal vormen. Daarvan kan slechts afgeweken worden mits een correcte motivering, conform de geldende procedures.’ Indien de verbinding kan worden beschouwd als een missing link, moet het RSV worden aangepast of herzien conform het planningsdecreet van 24 juli 1996.

De omvorming van de N49 en de R4 behoort tot de bevoegdheid van minister Stevaert. De noodzakelijke werken voor de omvorming van de N49 worden systematisch opgenomen in het meerjarenprogramma van Openbare Werken. Daarbij moet rekening worden gehouden met de beschikbare budgettaire middelen. Op dit ogenblik is de A11 reeds effectief een autosnelweg tussen Antwerpen en Sint-Gillis-Waas. In 2000 zullen nog werken worden uitgevoerd voor het ombouwen ervan tot autosnelweg in Sint-Gillis-Waas, Stekene, Beveren, Wachtebeke en Moerbeke-Waas.

Bij de omvorming van de R4, die wordt besproken in het kader van het ROHM-overleg, werd wel dergelijk rekening gehouden met de aanleg van de Westerschelde-oeververbinding. Het RSV gaat ervan uit dat de Westerschelde-oeververbinding doorheen de provincie Zeeland een verbinding is die op regionaal niveau zal functioneren. Met het oog daarop zijn de herinrichtingsconcepten en -voorstellen voor de R4-oost en R4-west opgebouwd. Bovendien gaat het volgens de Nederlandse autoriteiten om een verbinding op lokaal niveau, zodat geen ontlasting voor Antwerpen noch een belasting voor de Gentse regio moet worden vooropgesteld. In dit verband wil ik erop wijzen dat het gebruik van de Westerschelde-oeververbinding betalend zal zijn. De geprojecteerde tariefstructuur ligt hoger dan de tarieven die van toepassing zijn voor de Liefkenshoektunnel.

Ik wil het nog even hebben over uw aanvullende vraag over de evaluatie van de tolheffing. Dit debat zal in een veel breder kader worden gevoerd naar aanleiding van het mobiliteitsdebat. Dit moet in het voorjaar 2001 leiden tot de totstandkoming van een mobiliteitsplan Vlaanderen, waarin rekening wordt gehouden met een evenwichtige uitbouw van openbaar vervoer en missing links. Over de partijgrenzen heen moeten we alle mogelijke oplossingen bespreken. We moeten opteren voor deze die zowel op budgettair als ruimtelijk vlak verantwoord zijn.

Samen met mijn administratie zal ik alle mogelijke voorbereidingen treffen om ervoor te zorgen dat we voldoende gewapend zijn voor dit debat. Tracé-

Van Mechelen

keuzes kunnen daarbij inderdaad van essentieel belang zijn. De regeringspartijen verschillen onderling trouwens niet van mening, alhoewel sommigen dit anders willen laten uitschijnen. Wij debatteren over een aantal dossiers. Zeggen dat dit onenigheid is, is simplistisch en goedkoop.

Ik heb de tekst van het artikel van 28 januari 2000 in de Gazet van Antwerpen hier voor mij liggen. Daarin heb ik uitdrukkelijk gezegd dat het debat over de aanleg moet worden aangegaan, en dat de missing links inderdaad niet staan opgesomd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Ik wil en kan hier een aanzet geven tot discussie. Uiteindelijk zal het parlement in eer en geweten samen met de Vlaamse regering beslissen of hier al dan niet moet op worden ingegaan.

De voorzitter : De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch : Een uitgebreid debat over deze problematiek zal dus volgen in de nabije toekomst. Ik zal me dan ook beperken tot een aantal korte bemerkingen.

Ten eerste heb ik nooit de indruk willen wekken dat ik onenigheid vaststel binnen deze regering. Alhoewel de verbinding tussen de Liefkenshoek-tunnel en de E17 niet uitdrukkelijk als missing link staat opgenomen in het RSV, wilt u dit debat toch opnieuw aangaan. Wij hebben uiteraard geen bezwaren tegen het voeren van een dergelijk debat. Visies kunnen in de loop van de tijd immers evolueren. Ik stel wel vast dat dit debat precies vandaag opnieuw kan worden gevoerd, nu de regering op deze manier is samengesteld. We zullen dat debat in ieder geval mee voeren.

De oplossing van de problemen rond Gent kan inderdaad een ontlasting betekenen voor de verkeersstroom op de E17 tussen Gent en Antwerpen, en dus ook voor de Kennedytunnel. Ongeacht het feit of de verbinding met Zeeland van regionaal of lokaal belang is, kan dit bijdragen tot de oplossing van sommige mobiliteitsproblemen.

Wij wachten tevens af wat de keuze zal zijn van het eventueel tracé voor het sluiten van de zogenaamde kleine ring. Wij spreken ons daar op dit ogenblik nog niet over uit. Wij willen het debat daarover wel aangaan. We willen daarbij aandacht vragen voor de bezorgdheid van deze regio, die de jongste decennia meer dan voldoende werd getroffen door bepaalde ontwikkelingen. Wij komen dan

ook met recht en reden op voor het behoud van deze regio zoals die er op dit moment bijligt.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Wymeersch werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

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

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de tracéstudie voor de sluiting van de kleine ring te Antwerpen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de tracéstudie voor de sluiting van de kleine ring te Antwerpen.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, we hebben het bij de bespreking van de beleidsnota al uitvoerig gehad over dit probleem. We erkennen het belang van het masterplan dat werd opgemaakt voor Antwerpen. We erkennen dat de sluiting van de kleine ring daarin werd opgenomen. We blijven echter zeggen dat dit samen moet worden bekeken met oplossingen inzake openbaar vervoer, zoals sneltramlijnen.

Ik heb een aantal concrete vragen over de huidige tracédiscussie. Bij de concrete invulling rijzen immers heel wat problemen. In opdracht van de administratie Wegen en Verkeer werd door de tijdelijke vereniging Agipar/Atenco-Belgroma-Maunsell een haalbaarheidsstudie gemaakt van zes varianten om de kleine ring rond Antwerpen op Linkeroever te sluiten. Minister Van Mechelen heeft daar nog net op gewezen.

Malcorps

Al de onderzochte tracés gaan echter ten koste van vier aaneensluitende natuurgebieden op Linkeroever. Ik heb hier een kaart bij waarop deze tracés werden ingekleurd. Het gaat ten eerste om het natuurgebied Blokkersdijk, dat is ingetekend als natuurgebied op het gewestplan en erkend als natuurreservaat en beschermd als waardevol landschap sinds 1980 en als Europees Vogelrichtlijngebied sinds 1987. Ten tweede is er het Sint-Annabos, dat is ingetekend als natuurgebied op het gewestplan en erkend als uitbreiding van het natuurreservaat Blokkersdijk in 1998. Ten derde is er het Rot, dat is ingetekend als natuurgebied op het gewestplan en beschermd als waardevol landschap sinds 1987. Ten slotte hebben we het Vlietbos, dat is ingetekend als natuurgebied en -reservaat op het gewestplan, en beschermd als waardevol landschap sinds 1980. Bovendien valt de hele Schelde-oever ter hoogte van Blokkersdijk in het Europees Habitrichtlijngebied 'Scheldeschorren', aangemeld bij de Europese Commissie in 1996.

Deze natuurgebieden zijn van onschatbare waarde voor het behoud van diverse zeldzame vogelsoorten, maar hebben bovendien een belangrijke sociale en recreatieve functie. Ik moet er bovendien niet op wijzen dat er in die omgeving niet zo veel groen meer overblijft.

Vijf van de zes bestudeerde tracés lopen dwars door dit hele gebied. Het Sint-Annabos en Blokkersdijk worden van elkaar gescheiden. Door de aanwezigheid van de expresweg als barrière tussen Blokkersdijk en Sint-Annabos enerzijds en het Vlietbos en het Rot anderzijds, dreigt de versnippering van dit kwetsbare gebied totaal te worden. Zeker in vijf van de zes varianten zal het natuurgebied het Rot voor een groot stuk verdwijnen door de aanleg van de aansluitingsinfrastructuur op de N49-E17. Door deze aansluitingswegen zal ook een groot deel van het Vlietbos verdwijnen.

Ten slotte werd ook een tracévariant bestudeerd op de westelijke grens van het reservaat Blokkersdijk, en dit volgens Afdeling Wegen Antwerpen 'om het reservaat te sparen'. Dit tracé werd als variant 3 opgenomen in de haalbaarheidsstudie. Maar de wijze waarop dit tracé werd uitgetekend, is al even catastrofaal voor het hele natuurgebied, want niet alleen de zuidwestkant van Blokkersdijk wordt aangetast, ook het volledige Moerasbos wordt van de kaart geveegd. In deze variant gaat bovendien het hele Vlietbos eraan doordat de verbinding met de E17 diagonaal door dit natuurgebied loopt.

Voor elk van de tracés geldt dat een tunneloplossing wellicht de doodsteek zou betekenen voor de zeer precare waterhuishouding van dit waterrijke natuurgebied. Sommigen gewagen echter van tunnelboortechneken die geen enkele invloed zouden hebben op de waterhuishouding, maar die ook een respectabel prijskaartje zouden dragen. Bovendien moet eerlijkheidshalve ook rekening worden gehouden met het veel ruimere gebied dat zal worden vernield door de werkzaamheden die nodig zijn voor de aanleg van het hele complex. Daardoor zou men ook rakelings aan de vogelplas zelf, de kern van Blokkersdijk, komen. De kans dat daardoor deze unieke broedlocatie voor vogels definitief verloren gaat, is dan ook zeer reëel.

Blijkbaar werd er bij de opmaak van de studie weinig of geen rekening gehouden met de dubbele tot viervoudige bescherming van verschillende natuurgebieden die men zal doorsnijden of verstoren. Nochtans is er weinig kans dat men op Europees niveau zal worden gevolgd in de geplande aantasting van een uniek Vogelrichtlijngebied.

Het is dan ook onbegrijpelijk dat een voorstel vanuit de natuurbeweging om de schade te beperken en het natuurgebied integraal te sparen, uiteindelijk niet werd onderzocht. Het gaat met name om een verbinding via de Canadastraat in het industriegebied van Zwijndrecht die noordelijk zou lopen doorheen het havengebied en zou aansluiten op de Scheldelaan/Polderdijkweg, verder zou lopen tot de Noorderlaan en ten slotte zou aansluiten op de A12-E19. Ten zuiden zou een aansluiting komen tussen de Canadastraat en de expresweg N49. Een nieuwe verbinding tussen de E17 en de expresweg kan op die plaats niet zonder de leefbaarheid van Zwijndrecht in het gedrang te brengen, maar via een korte maar vlotte omweg kan men via de expresweg en de verbindingsweg makkelijk op de E17 geraken.

Dit alternatief werd echter niet onderzocht. Nochtans liet de bevoegde ingenieur van AWV in een brief weten dat de zone links van Blokkersdijk, namelijk variant 3, als één van de studieprojecten werd geselecteerd en dat zowel de ligging juist naast de Blokkersdijk als de verbinding via de Canadastraat zal worden bestudeerd. In de haalbaarheidsstudie heeft men zich echter beperkt tot het tracé vlak langs Blokkersdijk en wordt het alternatief van de natuurbeweging – een verbinding via de Canadastraat tot aan de expresweg – dus niet bekeken.

Ook een ander alternatief, namelijk de door onder andere de natuurbeweging voorgestelde aanleg van

Malcorps

een nieuwe oeververbinding boven de Kennedytunnel, werd tot nu toe niet onderzocht. Hierdoor zouden geen beschermde natuurgebieden worden aangesneden. De oude werfzone van de Kennedytunnel zou opnieuw kunnen worden gebruikt. De kostprijs zou veel lager liggen dan voor de veel langere tunnelvarianten. Een brug ter hoogte van de Kennedytunnel zou minder hoog moeten worden gebouwd, omdat de scheepvaart er minder druk is dan ter hoogte van Blokkersdijk en vooral omdat de schepen die tot daar varen minder groot zijn. Dit zijn slechts enkele van de gebruikte argumenten.

Dit alternatief dook recent opnieuw op in de pers en zou nu blijkbaar worden onderzocht, naar verluidt omdat de andere zes tracés te duur zouden uitvallen. Via een gunstige wind zijn een aantal kostprijsberekeningen bij mij toegekomen. Het gaat om bedragen gaande van 29 miljard frank, 32 miljard frank, 33 miljard frank tot 41 miljard frank. Het gaat dus duidelijk om serieuze bedragen. Men zou dan een variant bestuderen waarbij bijvoorbeeld een Kennedybrug het sluitstuk zou vormen van een operatie waarbij Singel en ring als twee evenwaardige halve cirkels naast elkaar zouden worden gelegd, met afsluiting van enkele op- en afritten op de ring en ondertunneling van een reeks kruispunten op de Singel. De ring zou dan enkel voor doorgaand verkeer dienst doen, terwijl de Singel vlotter plaatselijk verkeer mogelijk zou maken. Of dat verkeerstechnisch ook allemaal steek houdt, werd in het verleden al dikwijls betwijfeld, maar blijkbaar zou dit oud-nieuwe idee opnieuw in circulatie zijn.

Mij interesseert echter vooral of het idee van de nieuwe brug over de Schelde boven of vlakbij de Kennedytunnel effectief wordt onderzocht, want dit zou op het eerste zicht een valabel alternatief kunnen vormen voor een tunnel of brug ter hoogte van Blokkersdijk.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken van de haalbaarheidsstudie en wat is de verdere planning voor de besluitvorming inzake de sluiting van de kleine ring? Klopt het dat alle tracés op één na minstens 30 miljard frank kosten? Hoeveel tracés worden er nu juist onderzocht? Waarom werd het tracé, namelijk de door de natuurbeweging voorgestelde verbinding via de Canadastraat, niet bestudeerd? Zal de minister alsnog de opdracht geven om dit als een variant op tracé 3 mee in de haalbaarheidsstudie te betrekken?

Ik heb ten slotte nog een vraag over wat in de pers wordt omschreven als de zevende formule, namelijk de brug boven de Kennedytunnel. Is dat uit de lucht gegrepen? Is de minister niet de mening toegedaan dat dit typisch project is waarvoor een strategisch of beleids-MER nodig is, dat in een eerste inspraakronde aan de bevolking wordt voorgelegd, alvorens men de concrete discussie over tracés begint?

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, in de Gazet Van Antwerpen stond enkele dagen geleden een bericht over een eventueel alternatief voor het sluiten van de ring, namelijk het opwaarderen van de Singel tot een tweede halve cirkel of autosnelweg, waarbij ter hoogte van de Kennedytunnel ofwel een tweede tunnel zou worden gegraven ofwel een brug zou worden aangelegd. Men stelt dit voor als het goedkoop alternatief voor het sluiten van de kleine ring. Men betreft in deze discussie ook de Liefkenshoektunnel, de verlenging van de E17, enzovoort. Het sluiten van de kleine ring zou hierdoor overbodig worden.

Ik ben uiteraard geen groot deskundige. Als ik dit echter lees, lijkt het systeem van twee halve cirkels mij vanuit verkeerstechnisch oogpunt nonsens. Het klopt niet dat bij een probleem op de ene halve cirkel, de andere de oplossing zou bieden. Het aantal dwarsverbindingen dat men dan moet aanleggen, maakt dat de kostprijs bijzonder hoog zou liggen. Het effect daarvan zou bovendien zijn dat men van de Singel inderdaad een echte autosnelweg maakt. Langs die weg zijn er echter huizen! De bewoners zouden vlak voor hun deur een autosnelweg krijgen.

Ik zie ten slotte niet goed in welke oplossing men zou kunnen bieden in geval van incidenten. Ik heb de indruk dat men een idee lanceert om inzake de prioriteit der prioriteiten, namelijk het sluiten van de kleine ring, enige verwarring te creëren en op die manier de discussie te belemmeren.

Mijnheer de minister, bestudeert men effectief dit alternatief? Vindt u dat de sluiting van de kleine ring bovenaan op de prioriteitenlijst moet staan, waarbij men evenwel voor het best mogelijke tracé moet kiezen?

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer Caluwé, u staat blijkbaar enigszins sceptisch tegenover het alterna-

Penris

tief voor de Singel. U zegt dat er aan die weg nog veel huizen staan.

Ik wens dit toch enigszins te nuanceren. U mag ook niet vergeten dat meer dan 35 percent van het verkeer dat nu gebruikmaakt van de ring in feite lokaal verkeer is. Men zou dit verkeer kunnen afleiden naar de Singel als we de kruispunten zouden ondertunnellen. Die Singel heeft daarmee geen echt snelwegstatuut, maar wel het statuut van een snelle wegverbinding. Die oplossing is goedkoper dan het sluiten van de ring.

Als de minister van alternatieven spreekt, dan had ik hem willen vragen of in de studie ook rekening wordt gehouden met het eventuele ondertunnellen van de kruispunten op de Binnensingel.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, collega's, sta me toe eerst enkele voorafgaande opmerkingen en bedenkingen te formuleren.

In de eerste plaats wil ik het parlement danken voor het goedkeuren van de motie waarin wordt gesteld dat de minister van Mobiliteit meer middelen moet krijgen en dat dit de prioriteit der prioriteiten is. U kent mijn verleden, en in die context ben ik bereid u op een glas te trakteren, zolang dit maar niet in de sperperiode voor de verkiezingen gebeurt.

In de tweede plaats wens ik te benadrukken dat de zaken in samenhang moeten worden bekeken. Er is altijd duidelijk gesteld dat niet moet worden gekozen voor het ene of voor het andere, maar voor een combinatie tussen beide : uitbouw van het openbaar vervoer én het voorzien in tal van flankerende maatregelen. Openbaar vervoer alleen kan het probleem niet oplossen en hetzelfde geldt voor infrastructuur alleen.

Mijns inziens is het sluiten van de ring de prioriteit der prioriteiten. Vermits we in Antwerpen reeds een vorm hebben van een niet-gesloten ring en vermits er vragen zijn voor de realisatie van een grote ring, lijkt het me verstandiger met de kleine ring te beginnen. Ik besef wel dat dit een bijzonder ingewikkeld en duur probleem is. Op een bepaald ogenblik zullen we in ieder geval de knoop moeten doorhakken.

Bij de administratie zijn veel plannen bekend. Er werd zelfs reeds gedacht aan een brug over de

Kennedytunnel, maar dit lijkt me niet realistisch en zeker niet de prioriteit der prioriteiten. Bovendien zullen dan nog tal van andere aanpassingswerken moeten gebeuren.

Ik heb de Antwerpse gouverneur opdracht gegeven om een Staten-Generaal met betrekking tot deze problematiek bijeen te roepen. Ik ben immers een sterke voorstander van het betrekken van de lokale besturen en van het minutieus uitvoeren van de pacts met de steden en gemeenten en met de provincies om tot een provinciegrensoverschrijdende consensus te komen.

In antwoord op uw concrete vraag kan ik u mededelen dat een eerste – verkennende – fase is afgerond met een tussentijds rapport van december 1999. Uit de eerste raming is gebleken dat de kostprijs van de zes varianten respectievelijk begroot wordt op afgerond 30, 32, 41, 34, 33 en 18 miljard frank. Dit zal nu door boze geesten worden samengegeld. In een volgende fase werd een zevende tracé in overweging genomen, namelijk een bovengrondse variant van tracé 2 op de rechteroever. Het eindrapport wordt verwacht tegen eind april. De studie zal resulteren in een rapport met een inventaris van alle knelpunten en de haalbaarheid van mogelijke milderende maatregelen. Op basis van deze studie kunnen de randvoorwaarden worden vastgelegd waarbinnen een definitief tracé kan worden uitgewerkt. Uiteraard zal men dan de geëigende procedures moeten volgen.

De berichten in de pers dat het Vlaams Gewest de Vlaamse en Europese wetgeving naast zich neer zou leggen om de Oosterweelverbinding te kunnen realiseren, kloppen niet. Ik wens hier nu niet al te uitgebreid op in te gaan, maar wil bij wijze van voorbeeld toch aanstippen dat de Europese Richtlijn 79/409/EEG van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand en de Europese Richtlijn 92/43/EEG van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde fauna en flora het mogelijk maken dat, na aanwijzing om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en bij gebrek aan een zinvol alternatief, toch projecten kunnen worden gerealiseerd waarbij een speciale beschermingszone wordt aangetast indien er compenserende maatregelen worden getroffen. Dergelijke compenserende maatregelen kunnen worden voorgesteld naar aanleiding van een gewestplanwijziging voor de vaststelling van het definitieve tracé voor de Oosterweelverbinding.

Stevaert

Indien de sluiting van de kleine ring rond Antwerpen niet kan worden gekwalificeerd als dwingend project van groot openbaar belang, dan komt volgens mij wel geen enkele Vlaamse missing link voor deze kwalificatie in aanmerking. Ik hoop hiermee nu reeds aangegeven te hebben dat het Vlaams Gewest wel degelijk de intentie heeft om te werken binnen de grenzen van de wetgeving op alle niveaus.

Wat uw vraag inzake de verbinding via de Canadastraat betreft, kan ik u meedelen dat die bij de keuze van de zes tracés niet in aanmerking is genomen, aangezien toen reeds duidelijk was dat deze variant niet meer past binnen de doelstellingen van het project. De omrijfactor wordt te groot – namelijk vijf kilometer langer dan in variant 1 of 2 – en de beschikbare breedte ter hoogte van de Canadastraat is onvoldoende om een volwaardig stuk ringweg aan te leggen. De kostprijs die voor deze variant voornamelijk wordt bepaald door de tunnelengte op de rechteroever zal nog een stuk hoger liggen dan de kostprijs van de duurste variant nummer 3. Daarbij zal deze variant niet alleen ten koste van het Vliet gaan, zoals het geval is voor variant 3, maar zullen ook de waardevolle Scheldeoevers in deze variant over een veel grotere lengte worden aangetast. Het is dus niet zo dat deze variant niet is bestudeerd, maar hij is niet in aanmerking genomen als potentieel interessant en uitvoerbaar.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : De vraag is niet zozeer of in de Europese richtlijn nog in een uitwijkmogelijkheid voorzien is.

We hebben ook de westelijke variant van Blokkersdijk onderzocht, maar een sluitend antwoord is er nog niet. Wat nu bestudeerd wordt, levert nog grote problemen op en geeft geen garantie voor Blokkersdijk. Bovendien is dit de duurste variant en hoe verder we gaan, hoe duurder die zal worden. Wel heb ik de indruk dat het door u voorgestelde Canadatracé een andere variant is dan de gene die door de natuurbeweging wordt voorgesteld. Die mensen stellen immers voor om recht omhoog te gaan en niet de oever te volgen aan de andere kant van de Schelde. We moeten proberen een oplossing te vinden waarbij maximaal rekening wordt gehouden met die natuurgebieden. Het zou niet de eerste keer zijn dat infrastructuurwerken worden gerealiseerd ten koste van die natuurgebieden. Het is nog ongeveer het enige dat ons daar rest. Ik

vrees dan ook dat de voorliggende plannen neerkomen op een vernietiging van die natuurgebieden.

Minister Steve Stevaert : U schuift nu een variante op een variante op een variante naar voren. Men doet dan alsof daar geen infrastructuur is. Het lijkt me dan ook niet erg realistisch om dit in die natuurgebieden te realiseren. Ik wil dat er een sluiting komt van de kleine ring omdat studies hebben uitgewezen dat dit noodzakelijk is. Ik meen dat ik hier als oprichter van de Limburgse koepel Natuurstudie toch met een beetje gezag mag spreken. Het stoort me dat milieu- en natuurverenigingen spreken over het eventueel overtreden van de wet indien er een beslissing zou worden genomen. De wet voorziet in een aantal procedures en mogelijkheden waarmee we rekening moeten houden bij het zoeken naar een oplossing. Ik vind het niet correct dat men zegt dat de Vlaamse regering overweegt om de wet te overtreden.

De heer Johan Malcorps : Dat heb ik niet beweerd. Ik zeg gewoon dat het ten koste van die natuurgebieden zou gebeuren. Dat is voor mij de kern van het probleem. Of dat een wetsovertreding is die eventueel op Europees vlak kan worden aangeklaagd, zullen we achteraf wel zien.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Didier Ramoudt tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanleg van een puntpiste op de luchthaven van Oostende

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Ramoudt tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanleg van een puntpiste op de luchthaven van Oostende.

De heer Ramoudt heeft het woord.

De heer Didier Ramoudt : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, via de pers heb ik vernomen dat de burgemeester van Oostende tijdens een bijeenkomst van de wijkraad van Oostende heeft verklaard dat de aanleg van een puntpiste, de meest geschikte oplossing voor de geluidshinder, niet tot de mogelijkheden behoort voor de ver-

Ramoudt

dere uitbouw van de luchthaven. De wijzigingen van het gewestplan laten dit niet toe. De regering zou het vooropgestelde bedrag van 4 à 5 miljard frank pas investeren als het rendement is gewaarborgd.

Toen ik deze vraag heb ingediend, wist ik nog niet dat gisteren in plenaire vergadering een themadebat zou plaatsvinden over de luchthavens. Namens de regering hebt u een visie weergegeven op de luchthaven van Oostende. Die biedt enerzijds een tijdelijke oplossing voor de luchthaven van Oostende, maar hypothekeert anderzijds haar exploitatie. Als men een manager aanstelt met een restrictieve enveloppe inzake het maximum toegelaten vluchten en het toegelaten toesteltype, dan betekent dit dat deze manager geen rendement mag nastreven. Hij krijgt de mogelijkheid om de luchthaven te exploiteren, maar moet dat doen zonder toekomstvisie. Hij krijgt daartoe een interimcontract van 5 jaar. Ik zou wel eens willen weten wie men voor deze functie, waarbij men reeds vanaf het begin met handen en voeten is gebonden, zal kunnen motiveren.

Ik ben me ervan bewust dat er een oplossing moet worden gevonden. Ik weet wel dat mijn vraag enigszins achterhaald is, maar anderzijds moet ze de weg effenen naar een breder debat. Er moet een debat worden georganiseerd waarin de verschillende visies op de exploitatie van de luchthavens in Vlaanderen naar voren worden gebracht. Ik krijg immers de indruk dat men de luchthavens van Oostende en Deurne wil bevriezen. Men wil ze voorlopig nog exploiteren, maar dan zonder groeikansen en nieuwe investeringen met het oog op de exploitatie van één nieuwe Vlaamse luchthaven. De vraag is dan of het niet beter is deze twee luchthavens op termijn te sluiten aangezien ze geen enkel economisch perspectief meer bieden. Het lijkt me aangewezen een aantal hoorzittingen te organiseren waarbij het parlement een bijdrage kan leveren tot de organisatie van het luchthavenbeleid.

Momenteel kennen onze luchthavens een exponentiële groei. Ik kan me moeilijk voorstellen dat men een luchthaven exploiteert die 's nachts onherroepelijk dicht moet zodra er op jaarbasis 720 nachtvluchten worden gerealiseerd. Bovendien stelt men als limiet een tonnages van 130.000 ton. Oostende heeft vorig jaar 107.000 ton bereikt en kende daarmee een groei van 20.000 ton in vergelijking met het jaar voordien. Als hetzelfde groeitempo zich voortzet, dan kan de luchthaven van

Oostende nog anderhalf jaar groeien. Daarna zal ze klanten moeten weigeren. Dit betekent dat de luchthaven wordt bevroren tot er een visie is ontwikkeld over de Vlaamse luchthavens. De oefening moet samen met het parlement worden gemaakt. We moeten nadenken over de toekomst van de Vlaamse luchthavens. Zo niet, blijven de problemen aanslepen. De regering desinvesteert : dat is wat er vandaag gebeurt. U moet de moed opbrengen de bevolking te zeggen dat u overweegt om rond 2010 een nieuwe luchthaven uit te bouwen. Waar weet ik niet.

Mijn centrale vraag hier betreft de puntpiste. Op basis van wat ik gisteren vernam, moet ik besluiten dat die puntpiste definitief wordt afgevoerd. Als de wijziging van het gewestplan wordt goedgekeurd, is dat effectief het geval. De beleidsplannen hebben betrekking op de komende vijf jaren, en in die periode komt er dus geen puntpiste. Ik verzoek de voorzitter en de leden van deze commissie te overwegen om eens een debat over de toekomst van de luchthavens te houden. Wat willen we eigenlijk ? Er moet klaarheid worden geschapen. U hebt ondertussen wel begrepen dat ik vind dat parlement en regering moeten samenwerken om een duurzame oplossing voor de Vlaamse luchthavens uit te werken. Ik laat dan in het midden of het om één of twee luchthavens moet gaan. Zelf denk ik dat één grote luchthaven meer dan volstaat.

De regering heeft beslist dat de aanleg van een puntpiste op de luchthaven van Oostende definitief is afgevoerd. De burgemeester stelt dat het potentiële rendement haaks staat op de mogelijkheden die de regering aanbiedt. Op basis van wat gisteren op papier werd gezet, kunnen we alleen maar besluiten dat de puntpiste wordt afgevoerd, en dat de luchthaven van Oostende op termijn misschien wel wordt gesloten. Als dat zo is, dan moet de bevolking dat duidelijk weten, en moet er duidelijkheid komen over de toekomstplannen.

Ik herhaal hier mijn vragen die u reeds op papier hebt gekregen. Hoe moeten in voorkomend geval dergelijke voorwaarden worden geïnterpreteerd in het licht van vroegere uitspraken over de beperking van de vrachttonnages ? Ik vermoed dat de burgemeester van Oostende en de regering hebben overlegd over de luchthaven van Oostende. Ik zou graag weten wat daar is gezegd. Of is alles wat in Oostende wordt gezegd, uit de lucht gegrepen ?

De voorzitter : Mevrouw Declercq heeft het woord.

Mevrouw Veerle Declercq : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, we zijn verheugd dat er geen puntpiste komt. Ik kan me wel terugvinden in de vraag om een ruimer debat over de luchthaven van Oostende te organiseren. Daarbij zullen we de zaken vanuit een totaal andere visie aanpakken. We zijn bezorgd over de kerosine-uitstoot, de nachtvluchten en het nachtlawaai. In plaats van daarover elke week een nieuwe vraag te stellen, is het misschien beter hier een globaal debat aan te wijden.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Dat debat is vroeger al beloofd, en dat komt er vroeg of laat wel. Ik denk dat het niet slecht is dat hier op de actualiteit wordt ingespeeld. Gelukkig stelde de heer Ramoudt vandaag deze vraag. In vergelijking met Zaventem en Deurne, waar heel wat commotie bestaat, voelen we ons gelukkig in Oostende. Oostende is eigenlijk drie keer zo belangrijk dan Deurne. Oostende komt voor in de top-20 van de vrachtluchthavens van Europa. De bezorgdheid van de milieugroeperingen is de zorg van iedereen. Tezelfdertijd moeten we ook de economische belangen verdedigen. We zijn erg gelukkig met de luchthaven en de daarmee verbonden economische activiteiten. Dat laatste moet natuurlijk gebeuren onder bepaalde voorwaarden.

We voelden de stopzetting van de concessie en de aankondiging van een beheerscontract voor vijf jaar aankomen. De budgetten komen eigenlijk neer op een status-quo. Verleden jaar beschikten we over 190 miljoen frank ; voor de komende vijf jaar beschikt men over 884 miljoen frank. Wat gebeurt er dan met de aanbevelingen van het Spiekermann-rapport ? Daarin heeft men het over 15 miljard frank, weliswaar voor een periode van vijftien jaar.

Wat wil de Vlaamse regering met de luchthaven aanvangen ? Welke randvoorwaarden worden er overwogen ? Met welke milieuvorwaarden zal die manager moeten rekening houden ? Deze vragen leven in de streek. Sta me toe daaraan toe te voegen dat we van onze luchthaven houden. Maar het moet wel gaan om een voor iedereen vriendelijke luchthaven.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Ik hoor hier allerlei voorstellen om grote debatten over de luchthaven van Oostende te organiseren. Men kan dit pro-

bleem op twee wijzen bekijken. Gisteren zorgde de regering in dit parlement voor een primeur. Ze maakte gebruik van een plenaire vergadering om in te spelen op de actualiteit en ons op de hoogte te brengen. We hebben vragen kunnen stellen. Er is een plan, waarin duidelijk staat welke stappen moeten worden ondernomen. Zo is er de beslissing om een beheerscontract af te sluiten. Als dat beheerscontract er is, zal het parlement op de hoogte worden gebracht van de modaliteiten. Misschien hebben we dan een objectievere basis in handen om te discussiëren over de verschillende aspecten van het luchthavenbeleid.

Een discussie die in het wilde weg wordt georganiseerd, heeft niet veel zin. Ik heb enige ervaring door de discussies over Deurne. Het waren altijd hoogdravende discussies, waarbij men niet steeds werd gehinderd door dossierkennis. De voorstanders klopten de mogelijkheden op : the sky is the limit. De tegenstanders schetsten een rampspoedige toekomst.

Deze beheersovereenkomst zal geen drie jaar op zich laten wachten. Binnenkort zullen we daar meer over vernemen. Dat zal de geschikte gelegenheid zijn om daar vragen over te stellen. We moeten de luchthavenproblematiek bekijken vanuit een globale mobiliteitsvisie. Zowel de havens als de luchthavens zijn grote infrastructuurwerken. Ze veroorzaken heel wat sociale last, en het maatschappelijk draagvlak ervoor staat dikwijls onder druk. Als men de zaak dossier per dossier blijft bekijken en als iedereen probeert de 'eigen' stek zo snel mogelijk te laten groeien, dan komen we tot een catastrofale totaalsom.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Het is nogal straf dat de heer Voorhamme een geïntegreerde aanpak verdedigt. In de beleidsnota Mobiliteit wordt er noch voor de havens, noch voor de regionale luchthavens een globale aanpak voorgesteld. Nochtans is er nood aan een geïntegreerd mobiliteitsplan. Maar tot vandaag komt er niets uit de bus.

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Ik fiets elke dag naar het station van Beveren. Dan kom ik voorbij een boerderij, waarop een slogan staat geschilderd : 'Hier geen vliegveld'. Een van de natte dromen van de jaren zestig was het plan om Deurne te verhuizen naar Bazel-Kruike. Denk goed na vooraleer u iets gelijkaardigs voorstelt. Die globale discussie moet worden gevoerd, en dat moet gebeuren op basis

Stassen

van de nota van de Vlaamse regering. Die nota is hier veertien dagen geleden door de minister van Openbare Werken aangekondigd.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik zal proberen me niet te beperken tot een antwoord op de vraag om uitleg, maar zal ook iets zeggen over de vragen en opmerkingen van de heren Ramoudt en Loones. Als ik het mag samenvatten : de heer Loones houdt van de luchthaven van Oostende, en de heer Ramoudt houdt niet van de leider van Oostende. Daar komt het ongeveer op neer. De parlementsleden zijn blijkbaar beter geïnformeerd dan de burgemeester, want van de puntpiste is geen sprake.

Of die puntpiste wenselijk is, is een ingewikkelde vraag. Ik stel daar in elk geval vragen bij. Zoals de heer Loones zegt, staat de luchthaven op de twintigste tot dertigste plaats in de Europese rangschikking. Maar die luchthaven bevindt zich in een toeristisch gebied, en dat ligt de heer Ramoudt ook na aan het hart. Willen we in dat gebied een Vlaamse vrachtluchthaven behouden ? Daarvoor kunnen we economische redenen aanvoeren.

Het blijft me storen dat men het voorstelt alsof er in Vlaanderen slechts twee luchthavens zijn. Zaventem is een federale luchthaven. Maar Zaventem bevindt zich in Vlaanderen. Gisteren heeft men aan het belangrijkste element van het dossier – Zaventem – nauwelijks aandacht besteed. Als er camera's draaien, dan heeft men het voortdurend over bepaalde zaken, terwijl men over andere zwijgt.

De regering heeft erg correct gehandeld. Dat was aan de parlementsvoorzitter gevraagd. En de CVP-fractieleider vond het zeer aangenaam dat de regering die mededeling deed ; dat kunt u hem zelf vragen. Hij discussieerde liever daarover, dan over het grote dossier waarover het eigenlijk moest gaan. De fractieleider van de CVP is een betrouwbare man – dat heb ik gisteren ook gezegd -, maar ook een verstandige man. Als we die mededeling niet hadden gedaan, dan had hij ongetwijfeld gevraagd om daar een verklaring over af te leggen.

Wat men ook beweert : regionale luchthavens in Vlaanderen zullen nooit rendabel zijn. Zonder overheidssteun verdwijnen die luchthavens. Als we in Vlaanderen luchthavens willen, dan moeten we bereid zijn subsidies uit te keren. En dan is er nog een tweede zaak. Hoe definieert men rendabiliteit ?

Oostende wordt misschien rendabel als alle vliegtuigen die men elders niet meer wenst gedurende 24 uur per dag en 365 dagen per jaar naar Oostende kunnen komen. Maar een kosten-batenanalyse op basis van zuiver economische criteria zou dan een nog groter verlies dan nu aantonen. Want de toeristische sector zou daar zwaar onder lijden.

Maar ik wil de zaak niet vanuit een eng economische invalshoek bekijken. Ik wil dit vanuit een totaalvisie benaderen. Als de gemeenschap geld ter beschikking stelt, dan moet dat op basis van algemeen-maatschappelijke criteria gebeuren. Daarom willen we dat er een moderne manager komt. Een moderne manager moet een brede visie hanteren. Hij of zij moet niet enkel rekening houden met economische aspecten, maar ook met de ecologische en sociale aspecten. Binnen die krijtlijnen moet hij werken. Hij moet een evenwicht bewerkstelligen en handhaven. Daartoe krijgt hij een enveloppe, en gaat hij aan de slag met de voorhanden zijnde infrastructuur.

De samenleving stelt een exploitatiedotatie van 336 miljoen frank ter beschikking. Vijf jaar op voorhand weet men hoeveel geld men krijgt : 884 miljoen frank. Dat is erg nieuw. De manager kan daarmee werken. Nachtvluchten zijn in Deurne verboden en in Oostende tot een minimum herleid. We willen geen lineaire maatregel treffen. De discussie gaat niet over wel of geen nachtvluchten. We willen een evenwichtige ontwikkeling van economische activiteiten. We zijn ervan overtuigd dat meer economische activiteiten perfect zijn te combineren met minder overlast. Dat kan, als men iets doet aan het type van vliegtuigen, aan de vormen van exploitatie, enzovoort. Dat is de enige manier om de luchthaven in Oostende op lange termijn leefbaar te maken.

De manager krijgt verder de opdracht en de kans om privé-partners te zoeken. Ze kunnen opereren in sectoren die geen winst maken en die kunnen rekenen op de steun van de overheid. In tal van landen zijn er voorbeelden die aantonen dat dit kan. Er moet dus efficiënt worden beheerd, maar binnen afgesproken grenzen. Men zegt dat men de bewegingsvrijheid van die manager beperkt, maar alle managers worden in hun vrijheid beperkt. Ook in de bouwsector zijn er beperkingen. Denk maar aan de bouwvergunning die sinds kort vereist is om een huis te kunnen bouwen. Denk maar aan het vakbondsrecht.

Op deze manier willen we te werk gaan, en de manager zal ook weten dat dit ons uitgangspunt is. Doen we dit niet, dan weten we op voorhand dat

Stevaert

we met allerlei actiegroepen met spandoeken in de zin van 'The sky is the limit' af te rekenen zullen krijgen. Ik was bijvoorbeeld ook bijzonder ontroerd door de bekommernis van de Kamer van Koophandel over de nachtrust van de mensen, een bekommernis die leidde tot de vraag naar geluidsisolatiepremies. Er is een duidelijke positieve evolutie.

De voorzitter : De heer Ramoudt heeft het woord.

De heer Didier Ramoudt : Mijnheer de minister, uit uw repliek onthou ik dat u zegt dat er geen puntpiste komt. Dit is een duidelijk antwoord en nu weten we tenminste waar we staan.

Ik neem ook akte van uw uitspraak dat onze Vlaamse luchthavens nooit rendabel zullen zijn. Misschien zou het interessant zijn om aan de rendabiliteit – en op grond daarvan aan de opportuniteit – van onze luchthavens een ruimer debat te wijden.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Roland Van Goethem tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de richtlijnen voor chauffeurs van De Lijn in verband met contacten met de pers

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Goethem tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de richtlijnen voor chauffeurs van De Lijn in verband met contacten met de pers.

De heer Van Goethem heeft het woord.

De heer Roeland Van Goethem : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, een gunstige wind heeft me dienstbevel 621 bezorgd. Bij het lezen van dit dienstbevel krijg ik de kriebels, want het komt op de keper beschouwd neer op een spreekverbod voor de chauffeurs.

Indien men de procedure in acht neemt, moet elk antwoord aan de pers door de directeur of door het afdelingshoofd gebeuren. Indien de pers een

chauffeur wenst te spreken, stelt het dienstbevel dat het afdelingshoofd marketing of de directeur, in samenspraak met het afdelingshoofd exploitatie, de chauffeur de bevoegdheid kunnen geven om te antwoorden. De chauffeur moet alvorens te antwoorden echter vooraf overleg plegen met zijn afdelingshoofd inzake de aanpak en de inhoud. Na het antwoorden moet de chauffeur bovendien een soort van debriefing ondergaan.

Mijnheer de minister, ik kan me best voorstellen dat u problemen hebt met de agressie die uw chauffeurs momenteel moeten ondergaan. We vinden die incidenten regelmatig in de pers terug. Ik kan me ook voorstellen dat u niet graag hebt dat de betrokken chauffeurs daarover met de pers spreken. Dit is mijn ogen echter een struisvogelpolitiek.

Mijnheer de minister, ik veronderstel dat u dit dienstbevel kent. Het stelt dat elke chauffeur, alvorens met de pers te spreken, eerst met zijn oversten moet overleggen wat hij al dan niet mag vertellen. In het dienstbevel staat tenslotte letterlijk : 'aanpak en inhoud van het antwoord van de chauffeur moet op voorhand met het diensthoofd worden besproken'. Ik wil niet beweren dat u de pers een rad voor de ogen wil draaien, maar deze richtlijn creëert alleszins de mogelijkheid om de situatie rooskleuriger voor te stellen dan ze in werkelijkheid is.

Ik heb zo mijn bedenkingen bij de manier waarop een openbare dienst de contacten met de pers wil aanpakken. Ik dacht dat de Nieuwe Politieke Cultuur een openheid van gesprek inhield.

Mijnheer de minister, bent u het eens met de inhoud van dit dienstbevel ? Is het de bedoeling de chauffeurs een zwijgplicht tegenover de pers op te leggen ? Zou de term dienstbevel trouwens niet door de term dienstnota kunnen worden vervangen ? De term dienstbevel klinkt nogal militaristisch tegenover die arme chauffeurs.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, collega's, het gaat hier om een grote misvatting. Voor alle duidelijkheid zal ik het hele verhaal nog eens uit de doeken doen.

Zowel bedienden als chauffeurs hebben onderrichtingen gekregen over de relaties met de pers. De betrokken onderrichtingen dateren van 29 november 1996. Ze zijn op 15 december 1999 herhaald voor de chauffeurs en op 29 december 1999 voor

Stevaert

de bedienden. Het gaat met andere woorden niet om een nieuwe richtlijn.

De richtlijn stelt dat een chauffeur die het slachtoffer van agressie is geworden naast eventuele fysieke ongemakken ook emotionele gevolgen kan ondergaan. Om dit op te vangen, wil De Lijn als eerste buffer optreden. Indien de chauffeur daarna bereid is om de pers te woord te staan, kan en mag dit. Niet alle chauffeurs willen tenslotte de pers te woord staan. Zoals recent in Vlaams-Brabant naar aanleiding van een agressief incident is gebleken, heeft De Lijn er geen problemen mee dat de betrokken chauffeur achteraf met de pers spreekt. De richtlijn was toen nochtans ook al in voege.

De Lijn streeft bovendien naar een eenduidige communicatie met alle perskanalen. Een gebrek aan eenduidigheid zou tot problemen kunnen leiden. De aangehaalde richtlijn is voornamelijk vanuit deze bekommernis opgesteld. De woordvoerder van De Lijn voor Vlaams-Brabant stelt zich ambtshalve op de hoogte van alle gegevens over een incident en zal hierover met de pers communiceren. Het is echter duidelijk de bevoegdheid van de chauffeur om de pers te woord te staan. Indien de pers hierom verzoekt, zal De Lijn dit aan de chauffeur doorgeven. Indien de chauffeur bereid is om met de pers te spreken, zal De Lijn dit op zijn beurt aan de pers doorgeven.

Sommige chauffeurs willen niet met de pers spreken. Dat is uiteindelijk hun goed recht. Men moet zich even in de schoenen plaatsen van een chauffeur die het slachtoffer van een incident is geworden. Een goed werkgever moet in dergelijke gevallen een opvangmogelijkheid creëren. Indien men dit kader tot censuur verengt, interpreteert men de richtlijn fout.

De voorzitter : De heer Van Goethem heeft het woord.

De heer Roeland Van Goethem : Mijnheer de minister, het dienstbevel wekt de indruk dat het over censuur gaat. Misschien ligt het aan de gebruikte formuleringen. Ik vind in de tekst in ieder geval niets terug over de bescherming van de chauffeur. Het gaat er steeds om de betrokken chauffeur niet rechtstreeks met de pers in contact te brengen. Het spreekt vanzelf dat hij het recht moet behouden om de pers niet te woord te staan. Dat moet tenslotte zijn eigen keuze blijven.

Minister Steve Stevaert : Ook dat is nochtans niet altijd evident. Sommige werkgevers vragen hun werknemers net om in bepaalde situaties onmiddellijk te reageren. De Lijn doet dit niet, maar in de privé-sector hoort men die vraag geregeld.

De heer Roeland Van Goethem : Dat wil ik zeker niet betwisten. Het is mijns inziens ieders recht om de pers al dan niet te woord te staan. De fundamentele inhoud van dit document is echter dat de chauffeur in kwestie eerst met zijn oversten moet overleggen over aanpak en inhoud van het contact met de pers.

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 protest van elf burgemeesters uit de Noorderkempen tegen de formulering van de brief waarin het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers aangekondigd wordt

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 protest van elf burgemeesters uit de Noorderkempen tegen de formulering van de brief waarin het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers aangekondigd wordt.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, bij het rondsturen van de 65+-pasjes bereikt men zo langzamerhand de gemeenten waar het aanbod van De Lijn niet bijzonder groot is. De formulering van de begeleidende brief wordt daardoor ook steeds meer aanstootgevend.

De burgemeesters van Brecht, Kalmthout, Essen, Malle, Ranst, Schilde, Stabroek, Wijnegem, Wuustwezel, Zandhoven en Zoersel hebben dan ook een protestbrief gestuurd naar de voorzitter van De Lijn met de vraag de formulering te wijzigen. Mijnheer de minister, u weet ongetwijfeld welke passage als aanstootgevend wordt ervaren : 'Op voorstel van minister Stevaert geven de Vlaamse regering en De Lijn alle Vlaamse 65-plussers een cadeau ter waarde van 33.740 frank per jaar.' De heer Hole-

Caluwé

mans heeft u hier ook al een actuele vraag over gesteld.

Niet alleen de term geschenk is erg propagandistisch, ook de gebruikte cijfers zijn misleidend. Als elke Vlaamse 65-plusser een geschenk ter waarde van 33.740 frank per jaar zou ontvangen, zou dit de Vlaamse belastingbetaler a rato van 980.000 Vlaamse 65-plussers bijna 33 miljard frank kosten. In feite betaalt de Vlaamse Gemeenschap aan de VVM ter compensatie van het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers 380 miljoen frank. Ik heb begrepen dat dit volgend jaar 610 miljoen frank zou zijn. Het gaat dit jaar dus om een cadeau van 390 frank per 65-plusser, en volgend jaar van 640 frank. Dat is heel wat minder dan het bedrag dat in de brief wordt genoemd.

Ik ben niet nagegaan in welke mate de minister de voorzitter van De Lijn kan opleggen om zijn begeleidende brief aan te passen. Maar als de minister hier zou toegeven dat deze bewoording inderdaad niet gepast is, zal de voorzitter van De Lijn misschien overwegen om de brieven die nog moeten worden verstuurd, aan te passen. Als de minister natuurlijk zegt dat deze bewoording geen enkel probleem oplevert, dan zal de brief natuurlijk niet worden gewijzigd. Wat is de mening van de minister over de formulering van de begeleidende brief ?

Ik heb nog enkele bijkomende vragen. Waarom werd gekozen voor een magneetkaart ? Zou een controle op basis van de identiteitskaart niet veel eenvoudiger geweest zijn ? Ik weet dat dit moeilijk is door de stapsgewijze invoering van het systeem, maar men had ook kunnen opteren voor een gelijktijdige invoering in alle gemeenten. Waarom zou het systeem trouwens beperkt blijven tot enkel Vlamingen ? Dit kan toch uitgebreid worden tot alle 65-plussers die gebruikmaken van De Lijn ?

Het gebruik van de magneetkaart laat wel toe na te gaan wie wanneer van het aanbod gebruikmaakt. De voorwaarde is dan natuurlijk het effectief gebruik van deze kaart als men op de bus stapt. In de beginfase zal deze kaart wel gebruikt worden, maar ik vraag me af of dit zo zal blijven. Ik vermoed immers dat er niet in een sanctie zal worden voorzien als de kaart niet werd gebruikt. Om op basis van dit systeem een beleid te kunnen uitstippelen of om daaruit lessen te kunnen trekken, lijkt me dan ook niet evident.

Wat is de kostprijs van de aanmaak van deze magneetkaarten ? Wat is de kostprijs van de verzending ervan aan de betrokkenen ?

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik sluit me aan de bij de heer Caluwé. Overal horen we stemmen opgaan dat de bewoordingen 'cadeau van 33.000 frank' aanstootgevend zijn. Het is natuurlijk een handige vondst : de brief wordt niet verstuurd door de minister. Ook in de cultuursector worden brieven verstuurd waarin de minister wordt bezongen.

Voorals de bevolking uit regio's waar weinig of geen bussen rijden, mort. Ik kan getuigen dat diverse 65-plussers al gezegd hebben liever het geld cash te ontvangen. Dit toont aan dat die brief bij de gewone mensen zeer dubbelzinnig overkomt. Zij zijn dan ook zeer ontgoocheld met hun pasje.

Mijnheer de minister, ik pleit er voor dat u op een deontologisch correcte wijze communiceert met de bevolking en de overblijvende brieven laat aanpassen. Ik ben er zeker van dat directeur-generaal Van Wesemael dit in een handomdraai zal doen mocht u het hen op een vriendelijke wijze vragen.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : De heer Decaluwe heeft het natuurlijk over zijn eigen streek. Het is natuurlijk weer in het Texas van Vlaanderen dat men de inventiviteit aan de dag legt gewoon het geld te vragen zodat men met de wagen kan rijden. (*Gelach*)

Mijnheer de minister, we ondersteunen het beleid van de regering. Het was een regeringsbeslissing om bepaalde bevolkingsgroepen gratis vervoer te geven. Dit draagt misschien niet zozeer bij tot de actieve welvaartsstaat, maar toch op zijn minst tot de positieve welzijnsstaat. Het vergroot de levenskwaliteit. Ik vind het goed dat men wat wordt aangeboden door de overheid, in geld tracht uit te drukken. Alles heeft zijn prijs, en zo wordt het meer tastbaar.

Ik vraag me wel af hoe men aan dit bedrag komt. We steunen u en de manier waarop dit wordt uitgevoerd. De dienstverlening van de administratie is zeer goed, ook al gebeurt er al eens een administratieve vergissing. We hebben het zelf ter plaatse kunnen vaststellen : ik meen dat die operatie goed verloopt.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : De VVM ziet dit als een kans om het gebruik van het openbaar vervoer te promoten. De relatie tussen de VVM en haar klanten is een zaak van de VVM, en ressorteert onder de bevoegdheid van directeur-generaal Van Wese-mael en directeur Peumans.

De Lijn heeft gekozen voor het afleveren van een magneetkaart aan de 65-plussers om redenen van registratie, controle en evaluatie. Zelf was ik eerst min of meer een voorstander van het gebruik van het paspoort, hoewel dat sommigen misschien verbaast. Men heeft me dat afgeraden. Er heeft nog een discussie over plaatsgevonden in het parlement. Ik heb toen nog geantwoord op een vraag daarover. Men wil dit absoluut registreren omdat men een zicht wil hebben op de reizigersstromen. Een van de goede kenmerken van de VVM is dat ze erg geavanceerd is op het vlak van telematica. In Europa is ze koploper op dit vlak. De mensen van de VVM willen de stromen goed blijven bestuderen en analyseren, om zo in het kader van de basis-mobiliteit een en ander bij te kunnen sturen en proactief te zijn.

Bovendien wil men niet dezelfde fout maken als de NMBS en alles onmiddellijk op één dag op de markt brengen. Dat is immers om moeilijkheden vragen. Daarom werd gekozen voor de gespreide aanpak, zodat dit niet aan 960.000 mensen tegelijk wordt bezorgd. Zo kan men stapje per stapje leren.

Hoe is men aan dit bedrag gekomen ? Dat is de prijs die men betaalt voor een all-in-abonnement.

Dan was er het ontroerende verhaal van de heer Decaluwe en zijn vraag voor meer openbaar vervoer. Ik ben daar al jaren vragende partij voor. Ik hoop dat ik daar nu de middelen voor krijg. Gezien de goedgekeurde motie van gisteren in de plenaire vergadering is dat waarschijnlijk geworden. Bovendien is er een band gelegd tussen zij die meer betoninfrastructuur vragen en zij die meer openbaar vervoer vragen. Want hoe meer we investeren in missing links, des te meer zullen we moeten investeren in openbaar vervoer. De kans bestaat dus dat er in de toekomst veel openbaar vervoer komt in Vlaanderen.

Er bestaat ook nog een andere misvatting. Het gaat niet over het openbaar vervoer in een bepaalde gemeente, het gaat over heel Vlaanderen. Uiteraard heeft niet iedereen een bushalte voor zijn deur. We stellen echter vast dat mensen steeds meer de wagen nemen tot aan de bushalte. Dat is in het kader van de modal shift een positieve evolutie. Men verplaatst zich niet langer unimodaal maar multimodaal. In bepaalde centra stellen we eveneens vast dat mensen die beschikken over een gratis buspasje, de wagen achterlaten aan de rand van het centrum en vanaf daar gebruikmaken van het openbaar vervoer.

Wat is nu de kostprijs van deze operatie ? Voor de aanmaak en verzending van en de communicatie over de 65-pluskaart en de folder, is voorzien in een budget van 18 miljoen frank. De heer Caluwé vraagt zich af of iedereen de pas zal blijven gebruiken. Ik neem aan van wel. In de gemeenten waar de pas is ingevoerd, zijn tot nu toe geen registratieproblemen vastgesteld. Sommigen maken een of twee keer per week gebruik van de pas, anderen zesmaal per dag.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, u hebt eigenlijk niet geantwoord op mijn vraag of u de bewoordingen van de begeleidende brief gepast vindt. Of bent u van oordeel dat deze moeten worden aangepast ? Ik hoop dat u niet suggereert dat dit nog exacter moet worden geformuleerd. De magneetkaart is immers geldig voor 3 jaar. Het is dus geen geschenk van 33.740 frank maar van 101.000 frank.

Minister Steve Stevaert : Dit laatste voorstel lijkt me een zeer goede suggestie. Ik ga ze echter niet doen, want anders moet ik ook de suggestie van de heer Decaluwe overnemen en het bedrag omzetten in benzinebons.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 12.03 uur.*
