

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



Zitting 2002-2003

11 februari 2003

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Johan Sauwens tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de realisatie van de Vlaamse verbindingen van het Gewestelijk Expresnet rond Brussel

Met redenen omklede motie

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de lijst met prioritaire infrastructuurprojecten van het bedrijfsleven

Vraag om uitleg van de heer Koen Helsen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bewegwijzering van hotels binnen de bebouwde kommen van meer dan 30.000 inwoners

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over mogelijke fraude bij aanbestedingen van waterbouwwerken voor het Vlaams Gewest

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 aanleg van een snelle tramverbinding tussen Boom en Brussel en tussen Leuven en Brussel

Vraag om uitleg van de heer Lucien Suykens tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de metaalslakken gelegen langs de N15 te Bonheiden

Vraag om uitleg van mevrouw Ann De Martelaer tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de geluidsoverlast in de gemeente Oorbeek

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 doorstromingsproblemen in de stad Mortsel naar de zuidelijke buurgemeenten ten gevolge van de aanleg van tramverbindingen en sluiting Antwerpse ring

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

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 naamsverandering van de luchthaven van Oostende

Vraag om uitleg van de heer Jan Verfaillie tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de gemeenschappelijke verklaring met betrekking tot de luchthaven van Oostende

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 veilige beloodsing van schepen op zee en op de Westerschelde

Vraag om uitleg van mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de negatieve effecten van de openbare dienstverlening in de elektriciteits- en gasmarkt

Vraag om uitleg van de heer Guy Sols tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over overladen vrachtwagens en de staat van het wegdek

Vraag om uitleg van de heer Erik Matthijs tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Westerscheldeproblematiek

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 11 februari 2003

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Carl Decaluwe

– *De interpellatie wordt gehouden om 13.34 uur.*

Interpellatie van de heer Johan Sauwens tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de realisatie van de Vlaamse verbindingen van het Gewestelijk Expresnet rond Brussel

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Sauwens tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de realisatie van de Vlaamse verbindingen van het Gewestelijk Expresnet rond Brussel.

De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, toen ik mijn interpellatieverzoek indiende, was er nog geen sprake van een geheel of gedeeltelijk uitstel van de uitvoering van het Gewestelijk Expresnet (GEN).

Mijnheer de minister, ik veronderstel dat u ook op de hoogte bent van de recente ontwikkelingen. Op voorstel van de directie heeft de raad van bestuur van de NMBS op 7 februari 2003 beraadslaagd over het terugschroeven van het investeringsbudget met 500 miljoen euro. Het exploitatiebudget zou verminderen met 140 miljoen euro.

De achtergrond van dit alles is natuurlijk de financiële situatie van de NMBS. Bij ongewijzigd beleid zouden de spoorwegen afstevenen op een verlies van meer dan 270 miljoen euro, bovenop de schuldenlast van 4 miljard euro. Als er niets verandert, zou die in 2006 tot 12 miljard euro bedragen.

De raad van bestuur heeft in oktober 2002 de krijtlijnen voor de begroting voor 2003 goedgekeurd. Toen werd beslist dat dit jaar niet meer dan 1.115 miljoen euro zou worden geïnvesteerd. In het tienjarenplan voor investeringen, dat de federale regering met instemming van de gewesten in 2001 heeft goedgekeurd, stond een bedrag van 1,7 miljard euro ingeschreven. Het totale investeringsplan voor de periode 2001-2012 had een prijskaartje van 17 miljard euro. De NMBS beschikt daarvoor echter niet over het nodige geld. In december van vorig jaar werd al geopperd dat het Gewestelijk Expresnet op de lange baan zou worden geschoven wegens gebrek aan financiële middelen.

In een recent voorstel heeft de directie voorgesteld om het budget voor het GEN van dit jaar te verminderen van 87 tot 7 miljoen euro. Voorlopig worden er geen nieuwe aankopen van rollend materieel gepland. De heer Vinck heeft ook klaar en duidelijk gezegd dat hij geen geld wenst uit te geven dat hij niet heeft. Daarenboven wil hij eerst over de nodige vergunningen beschikken vooraleer de dossiers vast te leggen. Hij verwijst daarbij naar de reeds lang geplande spoortunnel tussen Schuman en het Josaphatpark. Het verlenen van die vergunningen ligt blijkbaar moeilijk.

Destijds werd gezegd dat de overheidsbedrijven verzelfstandigd moesten worden en buiten het politiek vaarwater worden gehouden. Daarnaast worden de beleids mensen ter verantwoording geroepen over het al of niet functioneren van die verzelfstandigde bedrijven.

– *Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter, treedt als voorzitter op.*

Nu zitten we in een op en top schizofrene situatie. Minister Durant zegt dat die schrapping in investeringen niet kan, hoewel ze tot op vandaag onvoldoende middelen ter beschikking heeft gesteld.

Sauwens

Samen met Brussels minister-voorzitter de Donnea protesteert ze tegen de besparingsplannen.

Volgende vrijdag zal over dit dossier opnieuw worden gedelibereerd binnen de raad van bestuur. Steeds wordt gezegd dat de ruggengraat van het openbaar vervoer het spoorvervoer is. In België is het spoorwegennet sterk radiaal opgebouwd, met Brussel als centrum. Om de files te bestrijden en de bereikbaarheid te verhogen is het expresnet essentieel. Tijdens de afgelopen drieënehalf jaar werd er echter niets van gerealiseerd.

In het debat van de afgelopen maanden valt ook op dat de Vlaamse regering afwezig blijft. Nochtans was het meerjarenplan van de NMBS meerderheid tegen minderheid goedgekeurd. Het net is niet enkel voor Vlaanderen belangrijk, maar ook voor Brussel. Brussel is vandaag goed voor zo'n 17 procent van de loontrekkende werkgelegenheid in België. Voor Vlaanderen is de hoofdstad de belangrijkste plaats van tewerkstelling. Er werken ongeveer 250.000 Vlaamse werknemers. Dat zijn er meer dan bijvoorbeeld in Antwerpen. Volgens de SERV worden daar 234.000 Vlamingen tewerkgesteld. De bereikbaarheid van Brussel is dus voor Vlaanderen heel belangrijk.

Als het budget voor de spoorwegen krimpt omdat de federale regering financiële problemen heeft, dan zal de NMBS de uitgaven doen dalen. Er is geen andere weg. Als de NMBS zelf geld moet gaan zoeken, dan zal de schuldenlast op termijn aangroeien.

De NMBS zal prioriteiten moeten bepalen. De keuze is vanuit communautair oogpunt niet neutraal. De vraag moet dan bijvoorbeeld worden gesteld in welk jaar kan worden begonnen met de aankomende havenontsluiting van Antwerpen. Het is dus geen theoretisch debat. U weet ook vanuit uw ervaring, mijnheer de minister, dat in dit soort tienjarenprogramma's de projecten die de eerste jaren worden gerealiseerd, de belangrijkste zijn. Die prioriteiten zijn voor Vlaanderen heel acuut.

De vraag zal ook zijn welke delen van het Gewestelijk Expressnet zullen worden gerealiseerd. Als u de voorbije dagen de Franstalige media hebt gelezen en gehoord, dan weet u dat in Wallonië de discussie al volop aan de gang is en dat het Belgische wafelijzer opnieuw is bovengedaald, zelfs in de problematiek van het Gewestelijk Expressnet Brussel, om de evenwichten te doen respecteren. Vanmorgen werd op de RTBf uitdrukkelijk voor

de 60/40-verhouding gepleit, terwijl niemand kan ontkennen dat Brussel volledig is omringd door Vlaams grondgebied. Het is bovendien altijd uw standpunt en dat van de Vlaamse regering geweest dat de prioriteiten qua vervoersbehoeften op objectieve gronden moeten worden bepaald.

De hele financieringsproblematiek van de spoorwegen kan niet los worden gezien van de vraag van het Vlaams Parlement om de spoorinfrastructuur en de exploitatie ervan te regionaliseren. U hebt daar ook expliciete uitspraken over gedaan. Ik wil mijn vraag herhalen van zo'n vier maanden geleden toen we de begroting 2003 bespraken en ik de vraag stelde hoe het zat met het project van de co-financiering waarvoor toen niet in euro's was voorzien. Is er op dit ogenblik wel ruimte voor ?

Ten aanzien van het opzet van het Gewestelijk Expressnet is het toch niet logisch dat alle oost-west-verkeer in Vlaanderen zelf en in ons land allemaal door de Brusselse noord-zuidverbinding moet. De provincie Vlaams-Brabant heeft een zeer interessante studie laten opstellen. Daaruit blijkt dat het Gewestelijk Expressnet moet worden gezien als een onderdeel van een breder netwerk dat moet worden uitgebouwd en waar we naast de radiale verbinding steeds meer moeten spreken over de transversale verbindingen, bijvoorbeeld de verbinding Leuven-Mechelen-Dendermonde-Aalst. Die zou de mogelijkheid moeten bieden om als een grote Vlaamse spoorring rond Brussel te functioneren, waarbij hij de reeds overbelaste Brusselse lijnen niet zou aandoen.

Daarom vraag ik om dit Gewestelijk Expressnet in een breder kader te bekijken. Men heeft het steeds meer over de meerpolige netwerkstad Vlaanderen en men vraagt om de Vlaamse ruimte als één groot stadsgewest te bekijken. Het is op basis van die eigen bevindingen dat de provincie Vlaams-Brabant een eigen Brussel-Brabantnet of BBN heeft uitgewerkt.

Het communautaire wafelijzer is nooit ver weg. Ik verwijs onder meer naar de specifieke overgangsmaatregelen in het ontwerp van samenwerkingsakkoord. Op aangeven van de Franstaligen werd immers een opwaardering en optimale versterking van een aantal lijnen gevraagd, versterking van de huidige capaciteit en frequentie van onder meer de lijnen Ottignies-Brussel-Nijvel en de modernisering van het bijbehorend rollend materieel. Ik hoor overal dat die overgangsmaatregelen duidelijk versterkingen zijn van het spoorwegnet op Waals grondgebied.

Sauwens

De Franstaligen stellen dat er maar sprake kan zijn van een verantwoorde uitbreiding van het Vlaamse treinaanbod – en dan wordt de lijn Brussel-Leuven bedoeld die in 2005 zal zijn afgewerkt – als daar een Waalse compensatie tegenover staat. Dat is een zeer nefaste politiek. Dat blijkt ook uit de verschillende werkversies van de ontwerpen van samenwerkingsovereenkomst. Nieuw is, mijnheer de minister – en ik hoop dat u mij kunt tegenspreken en me dat kunt aantonen –, dat uw vertegenwoordigers in de voorbereidende werkgroepen akkoord zijn gegaan met de in de overeenkomst beoogde compensaties voor Wallonië. Het Vlaams Parlement en de Vlaamse regering hebben nochtans bij herhaling gewezen op het belang van objectieve criteria bij het bepalen van de prioriteiten voor de spoorinvesteringen. Aan de hand van de stukken die ik in mijn bezit heb, blijkt duidelijk dat uw vertegenwoordigers akkoord zijn gegaan met die compensaties. Ik kan me dat moeilijk voorstellen gezien uw vroegere uitspraken en de expliciete standpunten die regering en Vlaams Parlement hebben ingenomen.

Mijnheer de minister, volgens welk tijdschema zullen welke verbindingen van het Gewestelijk Expressnet worden gerealiseerd? Wordt daarbij vertrokken van objectieve criteria of van communautaire evenwichten? Gaat u akkoord met de voortzetting van de aloude wafelijzerpolitiek in belangrijke investeringsdossiers van de spoorwegen, zelfs in dossiers zoals het Gewestelijk Expressnet, waarin het Vlaams Gewest betrokken partij is?

Zijn de beoogde transversale spoorverbindingen al verworven, of moet dat nog bestudeerd en geëvalueerd worden? Komt naast de verbindingen Leuven-Mechelen-Dendermonde en Aalst-Zottegem ook de missing link Dendermonde-Aalst in aanmerking, een lijn die tot nu toe doelbewust door het kabinet-Durant zou worden tegengehouden om te beletten dat Brussel zou worden voorbijgereden?

Het betreft hier een belangrijke samenwerkingsovereenkomst. Wanneer wordt het ontwerp van samenwerkingsovereenkomst aan het Vlaams Parlement ter goedkeuring voorgelegd zoals hier is afgesproken?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, in de overeenkomst van 8 januari 2003 tussen de ministers van Mobiliteit over de

verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expressnet van, naar, in en rond Brussel, is een federaal engagement genomen voor het in dienst stellen van twee treinverbindingen op 31 december 2005. Het gaat met name over de verbinding Geraardsbergen-Mechelen via de lijn 26 en de verbinding van Braine-le-Comte naar Dendermonde. De keuze voor deze verbindingen heeft te maken met de bestaande capaciteit. De timing van het verdere programma is niet bepaald in de tekst. Het is wel de bedoeling dat aanbod tegen einde 2012 in zijn totaliteit operationeel te hebben.

Dat tijdspad heeft te maken met de bepalingen over een analyse van de verplaatsingsbehoeften op basis van objectieve criteria. Daarmee wordt de spreekwoordelijke wafelijzerpolitiek een halt toegeroepen, in tegenstelling tot wat u suggereert. De analyse zal ook toelaten om op een efficiënte manier met investeringsmiddelen en exploitatiebudgetten van de spoorwegen om te springen. Het lijkt me de evidentie zelve dat waar mensen zich willen verplaatsen, de overheid ook in de nodige middelen voorziet.

Inzake de zogenaamde transversale verbindingen is het principe verworven. De modaliteiten van de bediening moeten echter worden verduidelijkt via onderzoek. Het uitgangspunt moet ook hier zijn dat we op basis van objectieve criteria kunnen nagaan welk bedieningsniveau overeenstemt met de bepalingen die door het Vlaams Parlement zijn aangenomen in het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen. Bovendien moet ook met de kwaliteit van het aanbod rekening worden gehouden.

Mijnheer Sauwens, de spoorverbindingen die u aanhaalt, worden inderdaad onderzocht en zullen later het spoornetwerk structureren. Daar het hier om reeds bestaande verbindingen gaat, zal het voornamelijk zaak zijn om de kwaliteit en de frequentie van de treinen op te drijven. Wat er met de zogenaamde missing links moet gebeuren, vormt het voorwerp van diverse onderzoeken naar haalbaarheid, milieu-effecten enzovoort.

Wat nu voorligt, is geen ontwerp van samenwerkingsakkoord, maar een ontwerp van overeenkomst. Deze overeenkomst is derhalve niet onderworpen aan een goedkeuring van het Vlaams Parlement. Ik ben evenwel te allen tijde bereid dit ontwerp aan de commissie over te maken voor verdere bespreking.

De voorzitter : De heer Sauwens heeft het woord.

Minister Johan Sauwens : Mijnheer de minister, u blijft creatief, maar u hebt niet geantwoord op de vraag over de objectieve criteria en de communautaire evenwichten, meer specifiek de 60/40-verdeling. Ik had daar graag een antwoord op gehad. In welke mate worden op Waals grondgebied compensaties gezocht voor investeringen op Vlaams grondgebied in het kader van het Gewestelijk Expresnet ?

Minister Steve Stevaert : U zegt dat we een aantal toegevingen hebben gedaan, maar dat is niet zo. Dat de Franstaligen dit eisen, zegt al veel : dat is een bewijs van het tegendeel. Dat is nieuw, want ik kan me niet herinneren dat de Franstaligen dat eisten tijdens de vorige regeringsperiodes. Ze eisen dat nu voor de eerste maal. (*Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe*)

Voor mij is dat alleszins nieuw. Ecolo eist dat de zaken vanuit een bepaalde invalshoek zouden worden bekeken.

De voorzitter : De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Mijnheer de minister, in artikel 30 van het ontwerp van samenwerkingsovereenkomst is duidelijk een wijziging aan de tekst aangebracht. Zo zijn onder meer de toekomstige radiale lijnen van de R2 opgenomen in de laatste versie, terwijl die niet voorkwamen in de ontwerpversie. Dat is een van die toegevingen. Dat betekent dat men wel akkoord is gegaan met de overgangsmaatregel, zoals dat was gevraagd door de Franstaligen.

In dit ontwerp staat verder uitdrukkelijk dat dit akkoord de partijen bindt op de dag nadat het is goedgekeurd door de federale Kamers, het Vlaams Parlement, de Waalse Raad en de Brusselse Hoofdstedelijke Raad. Het gaat hier uitdrukkelijk om een samenwerkingsovereenkomst tussen de federale regering en de drie gewestelijke instanties. Toch komt u hier publiek verklaren dat dit geen samenwerkingsakkoord is. Dan vraag ik me af wanneer we dan wel kunnen spreken over een samenwerkingsakkoord. Dit is een erg belangrijke maatschappelijke thematiek. We houden ons in dit parlement met veel zaken bezig, en dus moeten we ons hier zeker over kunnen uitspreken. Het zou onaanvaardbaar zijn mocht dat niet gebeuren.

Ik wil eveneens verwijzen naar artikel 16 van het samenwerkingsakkoord over het meerjarig investeringsplan, dat heel uitdrukkelijk zegt dat de partijen, dus de vier betrokken regeringen, er zich toe

verbinden het samenwerkingsakkoord met betrekking tot het Gewestelijk Expresnet zo snel mogelijk af te handelen en af te sluiten. U komt hier nu zeggen dat het niet gaat over een samenwerkingsakkoord, om op die manier dit dossier wat uit het zonlicht te houden, daar u inderdaad toegevingen hebt moeten doen. Ik vind dit niet correct. Mijn fractie zal dan ook een motie indienen. Dit is een onaanvaardbare situatie.

Minister Steve Stevaert : Ik herhaal dat ik te allen tijde bereid ben om dit ontwerp over te maken aan de commissie voor verdere bespreking. Laat dat duidelijk zijn.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Sauwens werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd en ingediend.

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

Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de lijst met prioritaire infrastructuurprojecten van het bedrijfsleven

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de lijst met prioritaire infrastructuurprojecten van het bedrijfsleven.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het VOKA, het samenwerkingsverband van het Vlaams Economisch Verbond en de Kamers voor Handel en Nijverheid van Vlaanderen, heeft in overleg met Febiac, de Vlaamse Confederatie Bouw en de Vlaamse Havenvereniging een lijst met prioritaire openbare werken opgesteld. Het feit dat die verenigingen een lijst opstellen, betekent dat voor die werken een groot

Decaluwe

draagvlak bestaat. Het initiatief heeft trouwens ook de nodige media-aandacht gekregen.

De bedrijfswereld zegt dat Vlaanderen, door zijn centrale ligging en als logistiek hart van Europa, een grote behoefte heeft aan transportinfrastructuur. De uitbouw van Vlaanderen tot een logistiek platform is één van de pijlers van de sociaal-economische ontwikkeling van onze regio. Het is niet de eerste maal dat we hier van gedachten wisselen over het realiseren van de zogenaamde missing links. We hadden het er al over naar aanleiding van begrotingen, en van verklaringen van de minister-president.

Het Vlaams regeerakkoord stelde terzake een tweesporenbeleid in het vooruitzicht : investeren in openbaar vervoer enerzijds en het uitvoeren van infrastructuurwerken waar nodig anderzijds. Ik citeer verder uit het regeerakkoord, om het geheugen van de leden wat op te frissen : ‘Naast het investeren in een beter openbaar vervoer is investeren in infrastructuurwerken noodzakelijk om structurele verkeersknelpunten weg te werken en het economisch verlies door files tegen te gaan. Wat investeringen in ontbrekende infrastructuur betreft – zowel de wegen- als de waterwegeninfrastructuur – zal ook het systeem van publiek-private samenwerking in het bijzonder worden onderzocht om de budgettaire last ervan te drukken. Gelet op de budgettaire beperktheid zal de Vlaamse regering een prioriteitenlijst opstellen waarbij de efficiëntie van de investeringen in bijkomende infrastructuur tegen elkaar wordt afgewogen. Daarbij zal in eerste instantie het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen het kader vormen.’

Mijnheer de minister, anderhalf jaar voor het einde van de legislatuur is het dus een uitstekend moment om een stand van zaken op te maken van deze doelstellingen uit het regeerakkoord.

Het belangrijkste decreetgevende werk – het decreet basismobiliteit – en de belangrijkste extra budgettaire inspanningen zijn de voorbije jaren hoofdzakelijk aan het openbaar vervoer besteed. De vraag is dan natuurlijk wanneer het andere spoor ten volle wordt ontwikkeld.

Inzake wegeninfrastructuur is er dus van potentiële even grote inspanningen nauwelijks of geen sprake. Qua missing links zijn de werkzaamheden tot op heden beperkt tot investeringen in de ring rond Gent, de omvorming van de A12 ten noorden van Antwerpen tot autosnelweg, een gedeelte van de

N49 Antwerpen-Knokke en werd een juridische constructie – de BAM – opgezet voor de werken rond Antwerpen. Men is daar tenminste al bezig, maar vooraleer de ring ook daadwerkelijk gesloten zal zijn, zijn we minstens in het jaar 2010. Zelfs dat is waarschijnlijk nog zeer optimistisch.

Ondertussen is er nog altijd geen prioriteitenlijst van de Vlaamse regering, zoals werd aangekondigd in het regeerakkoord. Het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen neemt gewoon de opsomming van de aan te pakken missing links uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen over, wat volgens het regeerakkoord slechts het kader zou vormen.

Nu zijn er blijkbaar door VOKA vijftien infrastructuurprojecten aangewezen die op middellange termijn gerealiseerd moeten worden. Daarmee wil het bedrijfsleven zowel de Vlaamse als de federale regering oproepen om toch meer dan voorheen te investeren in infrastructuurprojecten. Los van de appreciatie geef ik hier een opsomming van de belangrijkste wegeninfrastructuurprojecten uit het lijstje van VOKA. Dat zijn : de sluiting van de ring rond Antwerpen – Oosterweelverbinding – en de uitbouw van de Singel tot stadsringweg met verdeelfunctie, de sluiting van de zuidelijke ring rond Brussel, de optimalisering van de A19 tussen Veurne en Ieper, de ontsluiting van de Waaslandhaven en de ontsluiting van de haven van Zeebrugge. U kunt de volledige opsomming altijd opvragen bij het commissiesecretariaat.

Daarnaast werden naast de wegwerkzaamheden ook een aantal belangrijke spoorprojecten en projecten voor de scheepvaart opgenomen. Ik som er weer enkele op : efficiënte binnenvaartontsluiting voor Zeebrugge ; uitbouw van het spoorstation van Zaventem, inclusief HST-halte ; aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel, gecombineerd met de aanleg van de tweede havenontsluiting voor Antwerpen en de activering van de IJzeren Rijn en de daarmee samenhangende heropening van lijn 18 ; spoorontsluiting Hasselt-Lanaken-Maastricht en de uitvoering van het Scheldeverdiepingsprogramma tot 13,1 meter tijongebonden. Dat zijn dus een aantal concrete prioritaire werken die gerealiseerd zouden moeten worden.

Deze lijst van projecten zal volgens VOKA in uitvoering ruim 3 miljard euro kosten. Hiervoor zijn onder andere voor de NMBS-investeringen meer middelen nodig. Daarbij is er onder andere ook sprake van rollende programma's in de wegeninvesteringen. Het belang van de financiering – publiek of gemengd, publiek en privaat – wordt erkend, net als de ruimtelijke vormgeving van de

Decaluwe

projecten. Dit wordt echter wel beschouwd als een tweede deel van de discussie. De financiering komt immers pas na duidelijke politieke keuzes met betrekking tot de prioriteitsstelling van de te realiseren missing links.

Mijnheer de minister, nogmaals verwijzend naar het Vlaams regeerakkoord wil ik u de volgende concrete vragen stellen. Ten eerste, heeft de Vlaamse regering nu reeds een prioriteitenlijst opgesteld, zoals werd aangekondigd in het Vlaams regeerakkoord? Ten tweede, wat is uw standpunt en dat van de voltallige Vlaamse regering over de vermelde projecten? Ten derde, zijn de vermelde projecten alleen prioriteiten voor de Vlaamse regering? Op welke termijn wordt welk project gerealiseerd? Van welke projecten zegt men dat dit absoluut niet kan, en waarom?

Ten vierde, worden de aangehaalde projecten die niet opgenomen werden in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen opgenomen bij een eventuele aangekondigde herziening van het structuurplan? Zo'n evaluatie was gepland, maar ik heb niet de indruk dat men daar echt al mee bezig is. Ten vijfde, zullen de aangehaalde projecten opgenomen worden in het uiteindelijk door de Vlaamse regering goed te keuren Mobiliteitsplan Vlaanderen? Wanneer zal die goedkeuring gebeuren? Ten zesde, wat is de concrete stand van zaken met betrekking tot het opzetten van PPS-projecten? Wanneer zal het eerste project met een PPS-formule gestalte krijgen of in aanbesteding gaan?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Decaluwe, in de in opmaak zijnde beleidsaanbevelingen met betrekking tot het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste prioritaire infrastructuurprojecten conform het regeerakkoord. Deze beleidsaanbevelingen zullen in de loop van de volgende weken aan de Vlaamse regering worden voorgelegd. De Vlaamse regering zal dan haar standpunt bepalen met betrekking tot de voor de toekomst noodzakelijk geachte infrastructuurprojecten. Een ad-hocbespreking van de ingediende prioriteitenlijst zonder dat die past in een globale aanpak van de mobiliteitsproblematiek is nu dan ook niet aan de orde.

De beleidsaanbevelingen worden opgemaakt op basis van de resolutie van het Vlaams Parlement over het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. De

resolutie van het Vlaams Parlement stelt in elk geval dat het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen aanleiding kan geven tot een herziening van het RSV. In welke mate een herziening van het RSV noodzakelijk is, hangt af van de voornoemde standpuntbepaling van de Vlaamse regering. De infrastructuurprojecten waaraan de Vlaamse regering haar goedkeuring hecht, zullen deel uitmaken van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Inzake PPS kunnen de eerste projecten verwacht worden in het kader van de gefaseerde uitvoering van het Masterplan Antwerpen. De kenniscel PPS heeft inmiddels een nota opgemaakt over de PPS-mogelijkheden in het kader van het Masterplan Antwerpen. Ik zal die nota ter kennisgeving aan deze commissie overmaken.

Mijnheer Decaluwe, in verband met uw concrete vraag naar de stand van zaken van het Mobiliteitsplan Vlaanderen kan ik u zeggen dat de becijfering rond is. Dat verslag ligt nu bij de Inspectie van Financiën. De procedure om dit te agenderen is opgestart.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Met alle sympathie, mijnheer de minister, maar uw antwoord is compleet nietszeggend. Ik vraag u naar uw houding tegenover de prioriteitenlijst van VOKA. Als politicus zou u daar een mening over moeten hebben, zoals over ongeveer alles, maar u durft of kunt uw mening niet naar voren brengen. U wilt waarschijnlijk de coherentie in de Vlaamse regering niet in het gedrang brengen.

Blijkbaar zal de regering volgende week een prioriteitenlijst vastleggen. De lijst werd aangekondigd in het regeerakkoord en moest allang afgewerkt zijn. Ik heb de indruk dat u bewust zo lang hebt gewacht. Als u nu pas een prioriteitenlijst opstelt, betekent dat dat u tijdens deze legislatuur geen aanbestedingen meer kunt doen om de missing links weg te werken. De volgende regering zal waarschijnlijk een nieuwe prioriteitenlijst moeten opstellen en uiteindelijk zal er niet veel van in huis komen.

VOKA heeft berekeningen gemaakt voor zo'n vijftien projecten. Die zouden alles samen zo'n 3 miljard euro kosten. Ik hoop dat de Vlaamse regering bij haar prioriteitenlijst ook een dergelijke berekening voegt, en ik hoop dat u bij elk project een prijsberekening voegt en de manier van financiering en de uitvoeringstermijn bekendmaakt. Bent u dat van plan?

Decaluwe

In verband met de PPS-formule bent u nog steeds enkel op papier bezig. Ik heb het u al gevraagd : wanneer gaat het eerste PPS-project van start ? U antwoordde dat u nog steeds het onderzoek op papier voert. Het eerste deel van uw tweesporenbeleid, de uitbouw van het openbaar vervoer, is duidelijk zichtbaar. Dat is positief. Het tweede deel, de invulling van de missing links, blijft achterwege. U hebt zelfs nog geen prioriteitenlijst.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : Mijnheer de minister, ik wil me omtrent één puntje aansluiten bij de spreker. Ik kijk met spanning uit naar uw PPS-nota. Deze regering is reeds 4 jaar aan het werk. De PPS-formule stond in uw regeerakkoord. In sommige steden zoals Oostende staat het bestuur al veel verder met de PPS-projecten. U zou met zoveel miljarden PPS-projecten realiseren. U zult snel tewerk moeten gaan als u die nog wilt opstarten.

Ik wil u nog een concrete vraag stellen. We hebben in deze commissie het BAM-decreet goedgekeurd. We hebben als oppositiepartij hard ons best gedaan om dit mee te realiseren. Zonder de oppositie was er geen BAM-decreet gekomen. We geloven in de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel én in de PPS-formule die daaraan verbonden is. Hoe ver staat het met de uitvoering van het BAM-decreet ? Wie zal dit leiden ? Op welke manier zal dit gebeuren ?

Minister Steve Stevaert : De statuten van het BAM-decreet zijn opgesteld, mevrouw de voorzitter. De laatste vergadering is achter de rug. De verslagen worden overgemaakt aan de regering. We hebben nog een advies van de Inspectie van Financiën nodig.

Mijnheer Decaluwe, u mag niet denken dat er niets gebeurt omdat er geen prioriteitenlijst is. Ik heb hier al cijfers gegeven over de uitgaven van Openbare Werken. De grafieken zijn indrukwekkend. Er is een enorme terugval van de uitgaven van de steden en gemeenten en een gigantische verhoging van de gewestelijke bestedingen. We hebben het hoogste bestedingsniveau ooit in Vlaanderen bereikt. De termijn van 2010 voor het BAM is een realistische planning.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, u bent ongelooflijk sterk in het jongleren met cijfers. De missing links vormen een cruciale factor in het

economisch gebeuren, en VOKA dringt niet zomaar aan op een snelle realisatie. U geeft toe dat er nog geen prioriteitenlijst bestaat. U kunt dus nog niet gestart zijn met de investeringen in de missing links.

Er was per provincie wel één project, maar het ging volgens mij niet om cruciale missing links. In West-Vlaanderen bijvoorbeeld is de ontsluiting van Zeebrugge een cruciaal punt. Ik wil nogmaals benadrukken dat u te weinig overleg pleegt met de steden en gemeenten. Dat stoort me. Ik vernam vrijdag dat de burgemeester van de derde stad van Vlaanderen ongeveer een half jaar moet wachten om eens ontvangen te worden op uw kabinet. Dat kan toch niet !

De voorzitter : Wat is de derde stad ?

De heer Carl Decaluwe : Ik heb het over Brugge. De heer Moenaert probeert al sedert oktober om een afspraak te bekomen met de minister.

Minister Steve Stevaert : Dit is bijzonder grof ! De heer Moenaert laat de datum telkens opnieuw verschuiven. Ik ben vragende partij om met de heer Moenaert te praten. Als hij problemen heeft in zijn coalitie, dan is dat zijn probleem. Als hij dat wil, mag hij morgenvroeg om acht uur op mijn kabinet komen. Zo ging het er in het verleden, onder premier Dehaene, aan toe.

De heer Carl Decaluwe : U hebt het over onenigheid in de coalitie. U moet eens dringend met uw Brugse collega-minister praten. Hij steekt op de meest onwaarschijnlijke manieren bij alle dossiers stokken in de wielen. Dat is de realiteit. De Brugse coalitie bestaat uit CD&V en de sp'a. Een Brugs sp'a-minister moet geen voortrekker zijn, maar hij zou minstens op een correcte manier moeten omgaan met het Brugs stadsbestuur.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : Mijnheer de minister, ik ben er zeker van dat u zich niet wilt laten voorbijsteken door federaal minister Vande Lanotte, maar in Oostende functioneert de PPS-formule. Hebt u in de Vlaamse regering dan geen trekker ? Ik weet niet meer om hoeveel miljarden het ging. Het zou misschien gunstig zijn mocht dit eindelijk op gang komen. Het was een van de vijf prioriteiten van deze regering.

Ik ben op de hoogte van de PPS-projecten in Oostende. Er lopen vier of vijf projecten met een autonoom stadsbedrijf. Ik ben vragende partij om dat in heel Vlaanderen te realiseren.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, er is natuurlijk een verschil tussen de ene PPS en de andere, bijvoorbeeld qua omvang. Ik denk daarbij aan de PPS-formule voor de sluiting van de Antwerpse ring. Daar moeten veel meer middelen worden geïnvesteerd. De Vlaamse regering heeft nu het instrumentarium gecreëerd. We hebben eerst de juridische constructie BAM op poten moeten zetten.

De minister van Financiën ontwikkelt op dit moment het instrumentarium waarover hij moet beschikken. Hij heeft iemand aangetrokken om het kenniscentrum te leiden.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : Al wat ik vraag is dat het vooruit gaat. Zelfs met het kenniscentrum verandert er niet veel. Er wordt veel beloofd, maar het eerste project moet nog in de steigers worden gezet. We zullen u afrekenen op het feit of het lukt of niet.

De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mijnheer de minister, als ik me niet vergis, was bij het goedkeuren van het decreet van 6 juli 2001 over de PMV ook een afspraak gemaakt over de PPS. De PMV zou doopmeter zijn van alle PPS-constructies. Ook wat dat betreft, werd enige achterstand opgelopen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Bogaert, de PMV is 6 maanden bezig en bevindt zich dus in een opstartfase. Ze is nu een aantal portefeuilles uit het verleden aan het opkuisen.

De heer André-Emiel Bogaert : Mijnheer de minister, het verhaal was toch dat er een aantal pijlers waren : de starters, waarbij de venture-capitalmarkt door de bankiers privé zou worden afgesloten, de regeling voor NV staal en NV textiel en de PPS-projecten. Minister Van Mechelen heeft ons duidelijk gezegd dat PPS-constructies een aparte NV-structuur vereisen. De PPS-vorm zou langs de PMV moeten gaan.

Ik zeg hier enkel wat 2 jaar geleden werd gesteld. Dit is geen verwijt, wel een vaststelling. Het is mogelijk dat er achterstand is in de uitwerking van de doelstellingen. Toch heeft de Vlaamse regering die zaak voorgesteld.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Koen Helsen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bewegwijzering van hotels binnen de bebouwde kommen van meer dan 30.000 inwoners

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Helsen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bewegwijzering van hotels binnen de bebouwde kommen van meer dan 30.000 inwoners.

De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, over de bewegwijzering in kwestie bestaan twee reglementeringen. Het ministerieel besluit van 1991 wijzigt het besluit van 1976. In het besluit worden de minimumafmetingen bepaald en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van die verkeerstekens voor de overnachtingsgelegenheden, waaronder hotels. Binnen bebouwde kommen van gemeentes met meer dan 30.000 inwoners mag geen signalisatie worden aangebracht.

Daarbovenop komt nog de beschikking van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, dat geen aanduidingen mogen worden aangebracht als er geen door de administratie Wegen en Verkeer goedgekeurd gemeentelijk bewegwijzeringsplan bestaat. Dat is een positieve regeling.

De reglementering is bedoeld om het toeristisch verkeer beter te begeleiden en de weggebruikers tijdig te informeren over een bepaalde reisweg, en ook om twijfel te voorkomen, waardoor ongevallen eventueel kunnen worden vermeden. Dit is ook efficiënter. Rondjes rijden en zoekverkeer in de stadscentra en de woonkernen worden op die manier voorkomen, wat de verkeersleefbaarheid verhoogt.

Het is ook de bedoeling het overaanbod aan verkeerstekens en -borden in te perken. Daar kan men niets op tegen hebben. De zogenaamde horizontale wegmarkering, met de beschildering op het wegdek of fietspad kan daar ook in grote mate toe bijdragen.

De regels van de administratie Wegen en Verkeer hebben tot doel de lokale aanduidingen in de alge-

Helsen

mene signalisatie om te vormen tot een samenhangend en overzichtelijk geheel. Het ministerieel besluit bepaalt dat zones niet mogen worden overlappen met borden en palen. Door die norm van 30.000 inwoners hebben de grotere steden een probleem. In het Waals landsgedeelte zijn er veel toeristische centra die kleiner zijn en buiten die normering vallen. In Vlaanderen liggen de zaken enigszins anders. In Kasterlee zijn er zeer veel hoteltetjes waar wel borden mogen worden geplaatst, maar in het nabijgelegen Turnhout kan dit niet.

Hasselt, Gent, Antwerpen, Turnhout en Lier tellen meer dan 30.000 inwoners en ontvangen jaarlijks heel wat gasten. Naar Antwerpen komen er heel wat industriëlen, congresgangers, topsporters, enzovoort. Deze steden profileren zich – terecht – als toeristische centra. Ze hebben een grote hotelcapaciteit, meestal binnen de bebouwde kom en het centrum van de stad. Het zijn voornamelijk buitenlandse bezoekers die de locaties moeten vinden. Het is niet altijd evident de toeristische dienst terug te vinden om een plan op te halen. De dienst ligt ook meestal in het centrum. Ook mensen die met het openbaar vervoer reizen, moeten zoeken en de weg vragen. In de meeste vakantiebestemmingen in Europa is er een ruim aanbod van aanduidingen van hotels.

In Antwerpen zijn er infrastructuurwerken aan de gang aan de Leien, het Koningin Astridplein, de ring en de Singel. De hoteleigenaars vrezen dat tijdens de werken de plaatsen slecht zullen worden aangeduid en vragen dat er met de nieuwe bewegwijzering kan worden ingespeeld op het probleem.

De hotelsector vreest een daling van het aantal overnachtingen en vraagt de toestemming borden te plaatsen in bebouwde kommen met meer dan 30.000 inwoners. De aanduiding van die hotels is overeenkomstig de wetgeving. De administratie Wegen en Verkeer zegt dat dit kan, maar dan wel volgens een bepaald plan. Volgens de federale wetgeving is dit echter niet mogelijk omdat de stad te groot is.

Het geeft geen goede indruk als in een stad de hotels niet worden aangeduid. Antwerpen is de grootste stad van Vlaanderen. Mijnheer de minister, bent u bereid het probleem aan te kaarten bij uw federale collega en op een aanpassing van de besluiten van 1976 en 1991 aan te dringen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, de huidige federale reglementering laat geen hotelbewegwijzering toe in een bebouwde kom van meer dan 30.000 inwoners, en bijgevolg ook geen specifieke voetgangersbewegwijzering naar hotels.

Mijnheer Helsen, u zegt dat er belangrijke en ingrijpende wegwerkzaamheden worden uitgevoerd in Antwerpen. Die kunnen uiteraard niet worden aangegrepen om een onwettelijke signalisatie toe te laten. Bij belangrijke wegwerkzaamheden worden alternatieve routes algemeen aangeduid. Ten gevolge van de werken aan de Leien wordt bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de verschillende stadsdelen aangeduid met letters en kleuren. Wel kan zeer plaatselijk, ter hoogte van de werfafsluitingen zelf, informatie verstrekt worden over de bereikbaarheid van de aangelanden verderop.

Voor de wegbeheerder en/of de reglementaire overheid is het uiteraard niet mogelijk om elke bestemming die elke weggebruiker als doel heeft, aan te duiden en een bewegwijzering op te stellen die afgestemd is op elk individueel geval. Er zijn regelmatig klachten over een teveel aan verkeersborden, waardoor de kwaliteit van de leesbaarheid van de weg afneemt. Ook moet de weggebruiker zijn verantwoordelijkheid opnemen door vooraf zijn reisweg uit te stippelen, info in te winnen bij bijvoorbeeld toeristische diensten of infobureaus, bij de hotels zelf, om op basis van de bestaande wegsignalisatie de beste weg te kiezen om zijn doel te bereiken. Van de bedrijven wordt bijvoorbeeld ook verwacht dat zij in hun communicatie aan hun klanten aangeven hoe ze best kunnen worden bereikt. Dit kan bijvoorbeeld door het nummer en naam van de afrit te vermelden, de aanduiding van de autosnelweg te geven of, voor degenen die met het openbaar vervoer komen, de naam van de halte te vermelden.

De Vlaamse overheid is er ook voorstander van dat, zeker als iemand aankomt in een gemeente of stadsdeel, er goed bereikbare en goed zichtbare stadsplannen worden geplaatst die de weggebruiker of de gebruiker van het openbaar vervoer helpen bij het vinden van de laatste straten naar de bestemming.

Binnen Toerisme Vlaanderen loopt er een studie over alle aspecten van de utilitaire bewegwijzering, waaronder dus ook de problematiek van het signaleren van hotels. Naast een vertegenwoordiging van de administratie Wegen en Verkeer van de Vlaamse overheid en nog andere instanties is er bijvoorbeeld ook een vertegenwoordigster van de

Stevaert

stad Antwerpen. Het is de bedoeling de aanbevelingen van deze studie over te maken aan de bevoegde instanties van de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer om eventuele wijzigingen door te voeren aan het verkeersreglement en aan het ministerieel besluit waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden vastgelegd. Beide aspecten zijn immers een federale materie. Toerisme Vlaanderen verwacht dat de studie zal zijn afgerond in mei 2003.

De voorzitter : De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mijnheer de minister, u zegt dat in principe de bedrijven en de hotels moeten aangeven welke weg de bezoekers moeten nemen. Ik kan aannemen dat dit het geval is voor bedrijven, maar bij hotels is dat echter veel minder evident. Niet iedereen boekt op voorhand een hotel. Er zijn heel wat mensen die in Antwerpen aankomen en een zoektocht moeten beginnen.

Het is goed dat er overal stadsplannen hangen, maar daar moeten dan wel nog alle hotels op staan. Iemand die met de wagen is, moet daar ook nog kunnen parkeren om het plan te bestuderen. Dat is niet zo gemakkelijk en toeristvriendelijk.

Ik pleit voor een aanpassing van de regeling. De vertegenwoordigers in de werkgroep zouden daar werk van moeten maken. Ze moeten de zaak in detail bekijken en durven nagaan hoe het er in een aantal steden in het buitenland aan toe gaat. Ik hoop dat ze dan tot het besluit komen dat die wetgeving moet worden aangepast.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Helsen, uw bekommernis is terecht. De oplossing is natuurlijk veel minder evident. Als er echter goede buitenlandse voorbeelden zijn, dan moeten we die hier ook kunnen overnemen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over mogelijke fraude bij aanbestedingen van waterbouwwerken voor het Vlaams Gewest

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bogaert tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over mogelijke fraude bij aanbestedingen van waterbouwwerken voor het Vlaams Gewest.

De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mijnheer de minister, het is niet alleen omdat het onderwerp in de actualiteit is dat ik nu deze vraag stel, u weet ook zeer goed dat ik dit dossier al lang opvolg. Dat zal ook blijken uit mijn betoog.

De problematiek van het onderhoud van de maritieme toegangswegen tot de Vlaamse zeehavens, alsmede van de Schelde en aanverwante waterlopen, is bekend. Tot voor kort werd er weinig aandacht aan besteed. De overheid vergenoegde zich tot het jaar na jaar aanbesteden van dezelfde werken aan dezelfde aannemers en, indien mogelijk, aan dezelfde voorwaarden. De toestand was ook bekend bij de Vlaamse regering. Bij de besprekingen van deze begrotingsposten en van de toewijzingen werd daarover binnen de regering gediscussieerd. Sommige leden van de Vlaamse regering stelden zich vragen over de wijze waarop deze werken werden vergund.

De toestand werd echt zorgwekkend. Dit blijkt onder meer uit een groot aantal nota's van de economische sectoren over de baggerproblematiek en van Promotie Binnenvaart Vlaanderen over de diepgangbeperkingen. De administratie heeft zelf een nota opgesteld, namelijk de 'Knelpuntennota Bagger- en Ruimingsspecieproblematiek'.

De bevoegdheden over bedoelde materie zijn verspreid over de afdelingen Maritieme Toegang, Zeeschelde en Bovenschelde. Uit het onderzoek dat ik heb gevoerd, blijkt dat ze onderling geen ernstig gesprek voeren. Reeds in 15 januari 2002 – in tem-

Bogaert

pore non suspecto – bracht ik de problematiek ter kennis van de administratie Waterwegen en Zee-
wezen. Ik heb dat ook gedaan bij de afdeling Mari-
tieme Toegang, de afdeling Bovenschelde en de af-
deling Zeeschelde. Van de eerste twee afdelingen
heb ik een antwoord ontvangen, van de derde niet.
Uit lectuur van de toen gegeven antwoorden bleek
dat men verveeld zat met de problematiek.

Mijnheer de minister, op grond van deze gegevens
stelde ik u in mei 2002 een schriftelijke vraag over
ruimings- en baggerwerken op de Zeeschelde, de
Schelde en aanverwante waterlopen. Een van de
pertinente vragen had betrekking op de evaluatie
van de lopende overheidsopdrachten in het kader
van de voor 2002 en 2003 vergunde werken op de
Ringvaart om Gent en de Bovenschelde. Dat is niet
onbelangrijk, omdat juist die werken uit het ver-
leden onderwerp uitmaken van een gerechtelijk on-
derzoek in Gent. Verder vroeg ik ook waarom voor
de eigenlijke baggeropdracht ten bedrage van 5,5
miljoen euro voor een openbare aanbesteding
werd gekozen, terwijl voor de tweede en veel gro-
tere opdracht ten bedrage van 25 miljoen euro ge-
noegen werd genomen met een onderhandelings-
procedure met bekendmaking. Uw antwoord ver-
schafte geen algemene genoegdoening.

Ik ben niet over een nacht ijs gegaan. Ik heb onder
andere contact opgenomen met de maritieme on-
derzoeksrechters, met maritieme studie bureaus,
met mensen uit de sector, met afgevaardigden van
Belgische groepen uit het buitenland. Ze stelden
dat de administratie dikwijls onder druk staat om
te lage inschrijvingsprijzen te rammen, wetende dat
de inschrijvers naderhand substantieel hoger in-
schrijven, waarna de toewijzing op grond van een
gewijzigde raming dient te gebeuren.

Dit lijkt misschien ingewikkeld. Paars staat voor
een glazen huis. Ik sta daar ook 100 percent achter.
Paars staat ook voor een open dialoog, in goede en
kwade dagen. Ik verwijs daarbij naar wat er is ge-
beurd met de 277 dossiers die op 28 oktober 2002,
in één pennentrek, door het parket-generaal via
seponering naar de prullenmand werden verwezen.
Blijkbaar vond het parket niemand om zich daar-
mee bezig te houden.

Jan en Mie Modaal, die ons hebben verkozen, stel-
len zich daarbij de vraag waarom de kleine fietsen-
dief binnen de 3 maanden naar de correctionele
rechtbank moet terwijl de bijna 300 aannemers, die
het algemeen belang in ernstige mate hebben ge-
schaad, gerust worden gelaten. Minister Verwil-

ghen heeft daarover vandaag in de krant zijn be-
klag gedaan. Nu gaat hij plots tuchtmaatregelen
treffen. Hoe ingewikkeld de zaak ook moge zijn,
dit bewijst dat een deel van de bevolking, al was
het maar 5 percent, daar wakker van ligt. Ik wil hen
vertegenwoordigen.

Enkele maanden later neemt Vlaanderen kennis
van de Nederlandse bouwfraude. Ik ben naar Ne-
derland geweest en heb gepraat met mensen die in
de commissie hebben gezeten. Ook daar werd de
klokkenluider, die de zaak aan het rollen heeft ge-
bracht, ondertussen burgerlijk dood verklaard.
Godzijdank werd een lid van de Tweede Kamer be-
reid gevonden om, apolitiek en over de partijgren-
zen heen, het dossier op het parlementair niveau te
tillen. De Nederlandse overheid kon er niet meer
onderuit, hoewel het de paarse regering zeer onge-
legen kwam, en ze heeft de politieke moed gehad
om een onderzoekscommissie in te stellen die niet
alleen in alle openheid heeft kunnen werken in het
veld maar ook via de media en openbare zittingen,
zodat de bevolking werd geconfronteerd met het
wel en wee van het dossier.

Ik zeg niet dat het dossier envergure heeft, maar
uit de studie die ik heb gemaakt, blijkt dat het in
Nederland voor 90 percent gaat over onwettige af-
spraken op voorhand tussen de aannemers, terwijl
het in Vlaanderen veel meer gaat over de betrok-
kenheid van de administratie. Dat is wat mij als lid
van het Vlaams Parlement in eerste instantie aan-
belangt. De afspraken in de privé-sfeer, wettelijk of
onwettelijk, zijn één zaak, maar over de betrok-
kenheid van de administratie dragen wij de verant-
woordelijkheid, u in de uitvoerende macht, wij in
de wetgevende macht. Daarom betrek ik de com-
missie ad hoc uit Nederland erbij. Hieruit kwamen
zeer harde conclusies, namelijk dat de aanbestedin-
gen in het poldermodel niet koosjer waren en dat
men de schade raamt tussen 0 en 2 miljard euro.
De lokale en rijksoverheden zijn thans bezig met
het becijferen van de schadeclaim.

Deels ten gevolge van het Nederlandse dossier
kwam in Vlaanderen een grootschalige bouwfrau-
de ten nadele van het Vlaams Gewest aan de op-
pervlakte. Het gaat om aanbestedingen van water-
bouwkundige werken en onderlinge afspraken
vooraleer mee te dingen en de al of niet betrok-
kenheid van mensen van de administratie hierbij.
Het betreft hoofdzakelijk werkzaamheden aan de
Bovenschelde in Gent waar begin 2002 reeds perti-
nente vragen over werden gesteld. De gewraakte
feiten dateren van 1997. Wettelijk kunnen we niet
verder teruggaan in de tijd, want de wetswijziging
van dat jaar laat niet toe om verder te graven. De

Bogaert

feiten hebben zich voorgedaan tot en met 2001. Er zijn een tiental aannemers bij betrokken en ook de administratie en de bevoegde overheid blijken niet vrijuit te gaan.

De Vlaamse Confederatie Bouw liet vlug bij monde van haar secretaris-generaal weten dat het niet zo'n vaart kan lopen, aangezien alleen erkende ondernemingen, onderverdeeld in klassen, bij overheidsopdrachten kunnen meedingen. De feiten spreken dit tegen. U weet dat ons systeem, hoe goed ook, eenzelfde fraudesysteem toelaat als in Nederland waar de wetgeving anders is. Ik begrijp ten volle het pleidooi pro domo van de secretaris-generaal van de Vlaamse Confederatie Bouw, maar mij imponeert dit niet.

Het eerste aspect is het Gentse dossier, het tweede is het Nederlands-Belgische dossier waar ook sprake is van prijsafspraken tussen bouwondernemers en waar ook Vlaamse bouwondernemers bij zijn betrokken. Tussen het Belgische en het Nederlandse dossier zouden belangrijke parallellen te trekken zijn. Zowel in Nederland als in België werd een uitgebreid net van bouwfraude blootgelegd met alle financiële gevolgen van dien voor het algemeen belang. Deze feiten zouden blijken uit een onderzoek van de schaduwboekhouding van de Nederlandse bouwbedrijven. Hierin zouden volgens leden van de commissie ook schaduwboekhoudingen van Belgische bedrijven in de marge zijn opgenomen. De genoemde Belgische bouwbedrijven ontkennen hun betrokkenheid, en dat is hun goed recht, maar het gaat om een gigantisch bouwfraudedossier waarbij Duitse, Nederlandse, Belgische en Vlaamse bedrijven zijn betrokken.

De Belgische Raad voor de Mededinging, de BRM, waar ik ook contact mee heb genomen, zegt niet geïnformeerd te zijn door de NMa, de Nederlandse Mededingingsautoriteit, een zeer belangrijk instrument van de regering dat wordt betrokken in alle dossiers waaraan enigszins een mededingingsproblematiek kan zijn verbonden. Volgens dit Nederlands orgaan zijn ook in de Belgische bouwsector diverse kartels actief. De adviseur-generaal van de BRM stelt echter dat ze weinig risico lopen – en dat is zeer belangrijk – omdat hij over te weinig personeel beschikt en de politici veel te weinig prioriteit geven aan het ernstig nemen van de mededingingscontrole. De Europese Commissaris voor Mededinging zegt dan weer dat de mededingingskwestie tussen bedrijven uit meerdere lidstaten een zaak is die de Europese Commissie aangaat.

Ten aanzien van de parlementaire controle gaat het om een dossier met twee dimensies. Enerzijds is er het Belgische dossier dat rechtstreeks voortvloeit uit het Nederlandse bouwfraudedossier en waarvoor in eerste instantie de federale overheid bevoegd is. Anderzijds is er het Vlaamse dossier waarover reeds een strafrechtelijk onderzoek werd uitgevoerd en waarvoor in eerste instantie het gewestelijk niveau bevoegd is. In Vlaanderen gaat het om belangrijke waterbouwwerken aan de Zee- en Bovenschelde in de vermelde referentieperiode. Die valt onder de bevoegdheid van deze legislatuur. Het is een voortzetting van het beleid van de vorige legislatuur waarvoor we ook een gedeelde verantwoordelijkheid dragen. Aangezien ik deze regering steun, wil ik met klem zeggen dat ook hier verantwoordelijkheid zal moeten worden gedragen.

Het is daarom van uitzonderlijk belang dat het Vlaams Parlement zijn controlerende bevoegdheden ten volle zou kunnen uitputten om ook tegenover de bevolking de nodige verantwoording te kunnen afleggen. Daarom is er een dringende behoefte aan volledige openheid in onderhavig dossier, zonder dat de uitvoerende en/of wetgevende macht zich achter de gerechtelijke macht moeten verschuiven. Het gaat om substantiële gemeenschapsmiddelen en overheidsgelden waarvoor het Vlaams Parlement in laatste instantie verantwoordelijkheid draagt.

De voorzitter : Mijnheer Bogaert, u hebt uw spreektijd al overschreden. U zou minder moeten uitweiden, want u moet uw vragen nog stellen.

De heer André-Emiel Bogaert : Het is een lastige vraag. Alvorens een eventueel verzoek tot het instellen van een parlementaire onderzoekscommissie te overwegen, vond ik het nodig me eerst te richten tot de Vlaamse regering en de bevoegde minister. Het is geen gemakkelijk dossier. Er zijn politiek meer lucratieve dossiers, maar ik wil mijn verantwoordelijkheid nemen. Naderhand kan worden nagegaan of andere parlementaire initiatieven moeten worden genomen.

Ik wil de vragen in extenso formuleren, maar ik weet dat de minister zich steeds terdege voorbereidt. Ik meen dat hij nu in alle gemoedsrust kan antwoorden.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, we komen terug tot een problematiek van enkele jaren geleden. Toen maakte ik in de Senaat deel uit van een commissie over georga-

Loones

niseerde criminaliteit. We zaten toen volop in die problematiek, toen vooral gestuurd door bijvoorbeeld de heer Vermeulen van het Hoog Comité van Toezicht. Hij kwam met vanalles en nog wat op de proppen en heeft een sfeer geschapen waarbij de brede publieke opinie de indruk kreeg dat collusie overal was, tussen de ondernemingswereld en de administratie en tussen de ondernemingswereld en de politiek.

Na de berichtgeving over de interpellatie gisteren in de Kamer, had ik zowat de indruk om opnieuw in diezelfde sfeer te worden gedompeld. Ik hoop dat we daar vlug vanaf raken. Mijnheer de minister, ik wil bij u aandringen om deze vraag niet te licht op te nemen. Het is een zeer belangrijke problematiek en een duidelijk antwoord vanwege het beleid kan klaarheid scheppen zodat we niet in een nieuwe cascade van onderzoekscommissies en beschuldigingen heen en weer terechtkomen. In de huidige tijden zijn we daar grotendeels tegen gewaand, alhoewel we ons vragen kunnen stellen. Wat doen we bijvoorbeeld met de vervanging van het vroegere Hoog Comité van Toezicht op Vlaams niveau ?

Mijnheer de minister, ik hoop dat u een gedegen antwoord geeft zodat we niet in een welles-nietespelletje vervallen in dit dossier.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, ik dank de vraagsteller en ook de heer Loones die de bekommernis heeft uitgesproken dat niet alles op één hoop wordt gegooid. Ik deel die terechte bekommernis. Ik hoop dat de parlementsleden ertoe bijdragen dat dit niet gebeurt in de toekomst. Dat is van uitzonderlijk belang voor democratisch Vlaanderen.

Het is mij uiteraard bekend dat in juni 1999 door het Gentse gerecht een strafonderzoek werd opgestart naar mogelijk verboden afspraken tussen aannemers die ingeschreven zouden hebben voor opdrachten die werden aanbesteed door de administratie Waterwegen en Zeewezen. Naar ik verneem zou dit onderzoek thans, na meer dan 3 jaar, zijn afgerond.

Op mijn initiatief heeft het Vlaams Gewest zich in een vroeg stadium van het gerechtelijk onderzoek burgerlijke partij gesteld. In afwachting van het resultaat van de gerechtelijke procedures moet omzichtig tewerk gegaan worden.

Naar ik uit uw vraag kan opmaken, circuleert er blijkbaar een gerucht dat de administratie onder druk de prijsramingen van overheidsopdrachten zou manipuleren. Ik moet dit met klem tegenspreken. De ramingen, die werden opgemaakt door de gespecialiseerde technici van de betrokken administraties, zijn er integendeel op gericht zo betrouwbaar en realistisch mogelijk te zijn, om zodoende de basis te vormen voor een gedegen prijsonderzoek.

Mijn administratie noch ikzelf waren op de hoogte van de feiten, zoals die via het gerechtelijk onderzoek en de media openbaar werden gemaakt. De gebruikelijke prijscontroles, die bij gunningsprocedures door de bevoegde administraties op de ingediende offertes worden verricht, brachten voor geen enkel van de bij het gerechtelijk onderzoek genoemde dossiers een onregelmatigheid aan het licht. Het spreekt vanzelf dat, indien uit de verrichte onderzoeken zou zijn gebleken dat een gunningsprocedure door een prijsafpraak of andere ongeoorloofde handelingen werd gehypothekerd, de aanbestedende overheid de passende maatregelen had genomen in overeenstemming met de regelgeving betreffende de overheidsopdrachten. Op de aangehaalde tijdstippen van januari 2002 en mei 2002 was ik vanzelfsprekend op de hoogte van het strafonderzoek dat medio 2001 was opgestart en tevens van de feiten die daarbij werden in de openbaarheid gebracht.

De betrokken administratie heeft mij tijdig van het ingestelde strafonderzoek op de hoogte gebracht. Het was overigens op haar voorstel dat ik het nodige heb laten doen voor de burgerlijke partijstelling vanwege het Vlaams Gewest. Ik meen hiermee de belangen van het Vlaams Gewest op passende wijze te hebben gevrijwaard. Voorafgaand aan de resultaten van het gerechtelijk onderzoek, werd aan de Vlaamse regering over deze zaak geen formele mededeling verstrekt.

Zoals hoger aangegeven, werden door de doorgevoerde burgerlijke partijstelling de geldelijke belangen van het Vlaams Gewest in een vroeg stadium van het strafonderzoek reeds veiliggesteld. Het effectief bestaan van een financiële schade voor het Vlaams Gewest, en in voorkomend geval, de omvang ervan, zal pas duidelijk zijn na afloop van de gerechtelijke strafprocedure, eventueel pas na een procedure in beroep en cassatie.

Het is mij niet duidelijk wat moet worden verstaan onder een aan te passen administratieve werkwijze. Als uit de resultaten van het gerechtelijk onderzoek blijkt dat bij het in aanbesteding stellen en

Stevaert

toewijzen van overheidsopdrachten bepaalde administratieve procedures moeten worden aangepast of bijgestuurd, zal hiermee rekening worden gehouden. Ik wijs er echter op dat de overheidsopdrachtenreglementering zelf een federale materie is en wijzigingen aan deze regelgeving derhalve door de federale overheid moeten worden doorgevoerd.

In principe wordt voor het gunnen van opdrachten steeds gekozen voor een openbare aanbesteding of een algemene offerteaanvraag, conform de wet op de overheidsopdrachten. Slechts in uitzonderlijke gevallen, opgesomd in artikel 17 van de wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten, kunnen opdrachten gegund worden bij onderhandelingsprocedure. Volgens paragraaf 3, punt 2 van dit artikel 17 mag een opdracht gegund worden volgens de onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking, indien het gaat om werken waarvan de aard of de onzekere omstandigheden verhinderen op voorhand een globale prijs vast te stellen.

De opdracht voor de afname van de baggerspecie valt onder dit artikel zodat bij beslissing van de Vlaamse regering van 25 mei 1999 machtiging werd verleend aan de minister van Openbare Werken tot het uitschrijven van een onderhandelingsprocedure met bekendmaking.

Zoals ik reeds heb gesteld in mijn antwoord op uw schriftelijke vraag nummer 310 van 6 juni 2002, had het bestuur onder meer geen zicht op volgende zaken : de capaciteit van afname die zou worden aangeboden door de markt, de voorwaarden van de afname en de densiteit en wijzen van afnames op grondmechanisch gebied. Verder had het bestuur geen zicht op de milieutechnische acceptatiecriteria en waren er vragen over welke grenzen worden gesteld, of specie wordt geaccepteerd boven deze grenzen en wat er gebeurt met deze specie. Het antwoord hierop is gerelateerd aan de voorwaarden van de milieuvergunningen van de afnemer. Verder waren er nog vragen over de losmodaliteiten en de impact van verontreinigingen als breukstenen, plastics en zwerfvuil op het proces van verwerking en afname.

De afgesloten overeenkomst is het eerste groot-schalig en innoverend project voor afname en verwerking van baggerspecie in Vlaanderen. Er waren geen referentieprojecten voorhanden. De keuze

van de aanbestedingsprocedure heeft dus niets te maken met het bedrag van de opdracht.

De cijfers die u citeert, zijn voorstellen die werden ingediend door de buitenafdeling die bevoegd is voor de baggerwerken in de Westerschelde. De begroting is echter een gecoördineerd document dat rekening moet houden met projecten van alle afdelingen en administraties. De ingediende begroting 2002 is uitgegaan van een bedrag van 60 miljoen euro. De effectief gerealiseerde kredietvastlegging in 2002 bedroeg 63,7 miljoen euro. Het verschil tussen de ingediende begroting en de gerealiseerde bedragen is mogelijk gemaakt door een interne kredietherschikking.

De controle op de uitvoering van waterbouwkundige werken gebeurt door het gespecialiseerde personeel van de betrokken administratie. Daarbij worden de systemen van kwaliteitsborging gehanteerd. In sommige gevallen wordt ook een beroep gedaan op externe controleorganen.

Van zodra medio juni 1999 via verschillende informatiekkanalen het instellen van het strafonderzoek bekend raakte, heeft de betrokken administratie onmiddellijk alle gunningsprocedures die op dat ogenblik nog niet afgerond waren, laten blokkeren. Een andere bewarende maatregel was, zoals hoger reeds vermeld, de burgerlijke partijstelling van het Vlaams Gewest.

Nadien werd elk in beraad gehouden aannemingsdossier aan een bijkomend en uiterst grondig prijs-onderzoek door de gespecialiseerde afdeling van het departement Leefmilieu en Infrastructuur onderworpen. Voor geen enkele van de betrokken offertes werden na grondige analyse abnormale prijzen of andere onregelmatigheden vastgesteld. Aan alle betrokken aannemers werd bovendien een verklaring op erewoord gevraagd dat zij zich niet aan afspraken bezondigden. Alle betrokken aannemers dienden deze verklaring in. Op basis van het gevoerde prijs-onderzoek werden de respectieve opdrachten met een gemotiveerde beslissing aan de laagste regelmatige inschrijvers gegund. Verder werden een aantal opdrachten, die tevoren voor de duur van één jaar werden gegund met de mogelijkheid tot twee jaarlijkse verlengingen, na afloop van het eerste jaar stopgezet.

Tenslotte heeft de betrokken administratie, na het opstarten van het strafonderzoek, de offertes van de daarbij genoemde aannemers met bijzondere aandacht gecontroleerd, waarbij er ook werd op toegezien dat de gelijkheid tussen de inschrijvers daardoor niet in het gedrang kwam.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Uit het antwoord van de minister, dat administratief is onderbouwd, blijkt dat het één en ander in het verleden verkeerd is gelopen, zowel in de periode 1988-1992 als in de periode 1997-2001 en in de periode 1992-1997. Maar door de wet van 1997 kon die periode niet meer achterhaald worden.

De verantwoordelijken van de Vlaamse regering hebben, op het moment dat het dossier ter kennis kwam, maatregelen getroffen die er voordien niet waren, namelijk het blokkeren van dossiers.

Als de overheid ervan uitgaat dat alles koosjer verloopt, dan zegt ze dat de administratie goed heeft gewerkt en dat die voor 100 percent te vertrouwen is. Dan moet ze echter de dossiers niet blokkeren, dan moet ze niet herschrijven, dan moet ze geen verklaringen op erewoord vragen en moet ze de offertes niet opnieuw bekijken en – daar gaat het vooral om – moet ze de automatische verlengingen niet stopzetten. Er was een hele waslijst van belangrijke beslissingen die de Vlaamse regering vroeger al had kunnen nemen, maar heeft moeten nemen door de feiten met een gerechtelijk verleden. Dit moeten we eerlijk toegeven.

In de huidige stand van zaken is deze vraag een onderdeel van een onderzoek. Ik zou de minister de raad willen geven eens een benchmarking – iets waar deze regering zo bekend voor is – te laten maken voor gelijkaardige werken, namelijk Antwerpen-Westerschelde-Rotterdam. Er zijn bepaalde werken die aanbesteed worden aan 78 frank, de prijs voor het ontziltten van een kubieke meter en het storten in de hoge zee, in vergelijking met 1,80 Nederlandse gulden. Toch niet belangrijk om dit even bij benchmarking na te kijken.

Ik dank de minister in elk geval voor zijn antwoord.

Minister Steve Stevaert : Ik wil dit laten nakijken, maar we moeten er ons voor hoeden problemen te veroorzaken net omdat we het nakijken.

De heer André-Emiel Bogaert : U kunt wijzen op het verslag van deze officiële vraag van het parlement.

Minister Steve Stevaert : Dan wil ik dit wel doen. Als er een collusie is, dan is dat niet binnen mijn administratie. Zelfs al zijn onze procedures allemaal correct, en tot nader order blijkt dat zo te

zijn, dan nog kunnen aannemers dingen doen die niet correct zijn. Daarmee bedoel ik niet dat er geen probleem is, maar er is geen probleem wat de administratie betreft.

Ook is deze zaak zeer ingewikkeld, omdat wij in ons federale land niet bevoegd zijn voor deze regelgeving. We moeten ons onderwerpen aan de federale regelgeving. Men heeft hier heel lang gedweept met de procedures zoals die in Nederland bestaan. Men heeft herhaaldelijk gevraagd dat wij dat ook zo zouden toepassen. Daar had ik zelfs oren naar. Een federaal land heeft soms wel zijn voordelen : als ik de bevoegdheid had gehad, dan was ik misschien in de richting van het Nederlandse model gegaan. Ik had die bevoegdheid niet en kon dat dus niet doen. Nu blijkt evenwel dat ook de Nederlandse procedures niet waterdicht zijn. Verder onderzoek moet uitmaken waar precies de collusie zit.

De voorzitter : 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 aanleg van een snelle tramverbinding tussen Boom en Brussel en tussen Leuven en Brussel

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 aanleg van een snelle tramverbinding tussen Boom en Brussel en tussen Leuven en Brussel.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, de provincieraad van Vlaams-Brabant keurde op 21 januari jongstleden de aanbestedingsprocedure goed voor een studie naar de ontwikkeling van een sneltram langs de N3 tussen Leuven, Tervuren en Brussel enerzijds en een sneltram langs de A12 tussen Boom, Londerzeel en Brussel anderzijds. Het zou gaan om een light-railproject, conform de bevindingen van de studie naar het Brabant-Brussel-net. Naast het Brussels Gewest en de MIVB participeren ook het Vlaams Gewest en De Lijn in dit pro-

Malcorps

ject. De helft van het project zou worden betaald met Europees geld. Dan heb ik het over het Europese Interreg IIIB NWE-programma in het kader van LIRA, Light Rail. Op deze snelle tramlijn zou om de 3 tot 7 kilometer in haltes worden voorzien. Daardoor zouden grote delen van Vlaams-Brabant die nu niet worden bediend door trein of tram, veel beter worden ontsloten.

Mijnheer de minister, dit is een zeer goed initiatief, maar welke gevolgtrekkingen maken we op basis daarvan? Wat is het resultaat van de studie van uw diensten naar de mogelijkheden van light rail in Vlaanderen in het algemeen? Was het Vlaams-Brabantse project een van de belangrijkste mogelijkheden? Zijn er andere opties in andere provincies, zoals bijvoorbeeld de lijn Gent-Eeklo-Maldegem of lijnen in Limburg, bijvoorbeeld tot ontsluiting van het Maasland? Light-railprojecten zijn niet nominatief opgenomen in het Vlaams Mobiliteitsplan. Is dit geen gemis? We hebben het daarover vroeger al eens gehad.

Is er enig zicht op de ideale afstand tussen halteplaatsen, in vergelijking met gewone bussen of trams of in vergelijking met treinen? De gehanteerde afstanden zijn beduidend langer dan in het enig bestaande en succesvolle sneltramproject, namelijk dat van de kustlijn. In welke timing voorziet de minister voor de light-railprojecten Brussel-Boom en Brussel-Leuven? Tegen wanneer wordt de studie verwacht? Als deze positief is, tegen wanneer zouden deze lijnen er dan in het beste geval kunnen liggen?

Ook voor de Rupelstreek wordt al geruime tijd de mogelijkheid genoemd van een light-railverbinding, bijvoorbeeld op de bestaande spoorlijn 52. Op een recente vraag van de heer De Smet antwoordde u dat de optie om de bestaande spoorlijn als sneltramspoor te gebruiken werd bestudeerd, maar dat dit niet opportuun werd bevonden, gezien het veelvuldige gebruik van deze lijn als goederenspoor. Volgens de NMBS zal bij het einde van de werken aan de noord-zuidverbinding van Antwerpen het station Schelle worden heropend en zal er een 30-minutenfrequentie in plaats van een 60-minutenfrequentie worden ingesteld op deze lijn 52. Een sneltramlijn in het verlengde van de verlengde tramlijn 12 naar Hemiksem wordt al lang vooropgesteld door De Lijn. Een andere of aanvullende mogelijkheid is een snelle tramlijn langs de A 12 tussen Antwerpen en Boom, zeker als die dan zou kunnen aansluiten op een snelle tramlijn tussen Boom, Londerzeel en Brussel. Ook tussen Antwer-

pen en Boom moeten er nog werken plaatsvinden om gevaarlijke kruispunten weg te werken en bovendien is er ook ruimte als wordt gekozen voor een 'downgrading' van de weg die parallel loopt met de A12, namelijk de N 177. Mijnheer de minister, kan zo'n snelle tramlijn tussen Antwerpen en Boom mee in uw toekomstplannen worden betrokken?

De voorzitter : De heer Laurys heeft het woord.

De heer Jan Laurys : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit me graag aan bij de vraag van de heer Malcorps. Ik heb het dan meer specifiek over de situatie in Vlaams Brabant, waar de zaak volledig is dichtgeslibd. Eén enkele oplossing voor dat mobiliteitsprobleem in Vlaams-Brabant is er niet. Men zal terzake verschillende mogelijkheden moeten onderzoeken. Ons leek het idee van een sneltramnet tussen Leuven, Tervuren en Brussel minstens het onderzoeken waard.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, in antwoord op de eerste vraag kan ik u zeggen dat er bij de aanleg van de lijn Gent-Eeklo-Maldegem nog geen verdere studies werden uitgevoerd. Wat Limburg betreft, is een studie door de LRM gaande, waarbij alle mogelijkheden inzake de ontsluiting van het Maasland worden onderzocht. Met betrekking tot de tweede vraag kan ik melden dat alle light-railprojecten zijn gestoeld op sneltramlijnen. Een potentieelonderzoek is nodig voor de bepaling van halteafstanden.

Met het oog op de derde vraag dient te worden verduidelijkt dat de provincie Vlaams-Brabant initiatiefnemer is van het studieproject, dat kadert in het Europese project LIRA. De timing van de verwezenlijking is afhankelijk van de uitslag van de studie.

Met betrekking tot de laatste vraag over een sneltramlijn Antwerpen-Boom-Londerzeel-Brussel wil ik opmerken dat dergelijke investeringen uiteraard moeten worden voorafgegaan door uitvoerige studies, waarbij in eerste instantie de noodzaak om een grote capaciteit te bieden, moet worden aangetoond. Momenteel worden de voornoemde assen bediend door buslijnen. Het is uiteraard geen doel op zich om tramlijnen aan te leggen, maar wel om verbindingen te creëren. De wijze waarop deze verbindingen moeten worden gerealiseerd, is procedureel bepaald in het netmanagement.

Stevaert

Ik vind dat men inzake openbaar vervoer de beste vervoerswijze moet kiezen naargelang een specifieke invalshoek. Er moet dus sprake zijn van een hele mengeling. Soms is een belbus het beste, soms een gewone lijnbus. Soms is light rail het beste. Soms is de trein het beste. Men moet de juiste wijze kiezen. Dat is niet zo eenvoudig in een federaal land. Ik wil immers niet in de plaats treden van de federale overheid. Anders krijgt men natuurlijk een onevenwicht in de financiering, als we in Vlaanderen opdrachten uitvoeren die geen spiegelbeeld krijgen in Wallonië. Als in Wallonië die opdrachten worden uitgevoerd door de federale overheid, dan benadelen we Vlaanderen. Ik weet dat het een ingewikkelde redenering is, maar het is een correcte redenering. Ik verklaar me nader. Als men in Wallonië bepaalde opdrachten inzake openbaar vervoer met stoptreinen vervult, en dat dus met federaal geld, en wij in Vlaanderen die opdrachten vervullen met het veel logischere instrument van de light rail, dan is er sprake van een averechtse herverdeling van de financiële middelen. Dan zijn we een nieuwe middenstroom naar Wallonië aan het genereren. We moeten terzake dus bij onze principiële houding blijven.

De mobiliteitsproblemen zijn in Vlaams-Brabant wellicht de grootste van heel Vlaanderen. Dat klopt. Hoe gigantisch de problemen in Antwerpen ook mogen zijn, daar bestaat een blauwdruk voor de toekomst. Daar kan men ook nog heel veel problemen oplossen met infrastructuurwerken. In Vlaams-Brabant is men met de traditionele infrastructuur aan het einde van de mogelijkheden gekomen. Dat betekent niet dat sommige dingen niet moeten worden gerealiseerd, maar de situatie is er bijzonder complex. Daarom moeten we goed afspreken wat we gaan doen.

Om het nog complexer te maken, er is niet alleen de keuze voor bus, light rail of trein. Ook op de Belgische spoorwegen kan ander materiaal worden ingezet. Dat is een heel gevoelige materie. Ik moet me natuurlijk laten leiden door experts en wetenschappelijke studies. Ik heb de indruk dat we daar niet altijd het meest optimale materiaal inzetten. Met andere woorden, men kan op de spoorwegen ook lichter materiaal inzetten dan dat nu het geval is. Tot nu toe zei men me altijd dat dit om veiligheidsredenen niet kon. Ik vind dat veiligheid boven alles gaat. Dit moeten we toch verder blijven onderzoeken. In andere landen heeft men immers wel een combinatie van zwaar en lichter materiaal. Ik ga er van uit dat ook daar de veiligheid boven alles gaat.

We moeten dit bekijken. Op sommige traditionele spoorlijnen is de totale capaciteit nog niet gebruikt. Daar bestaan er misschien kansen. Ik ben ervan overtuigd dat die sneltramverbindingen de toekomst zijn, en dat we die absoluut nodig hebben. Ze moeten echter wel op het juiste niveau worden gefinancierd, en niet in de plaats van andere opdrachten komen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, ik volg u in uw redenering. Er moet inderdaad exhaustief worden nagegaan wat de opdracht van de NMBS is. Daarin kunnen we geen compromissen sluiten.

Zoals de situatie nu is, moet de NMBS inderdaad ook voor die decentrale lijnen haar volledige verantwoordelijkheid opnemen. Voor de Rupelstreek betekent dit bijvoorbeeld de opwaardering van de lijn 52, met de heropening van één of twee stations. Zeker het station van Schelle zou worden heropend. Dat is in het vooruitzicht gesteld. Maar complementair daaraan, als de NMBS haar werk heeft gedaan, zou er een snelle tramverbinding kunnen komen, die op een enigszins andere lijn zou liggen.

Een trein stopt in elke gemeente. Een snelle tram zou meer stoppen, bijvoorbeeld op een drietal plaatsen per gemeente, zoals de kusttram dat doet. Die snelle tram zou ook een hogere frequentie hebben, en een ander traject. Dat zou een traject langs de A12 zijn, terwijl het traject van de trein veeleer dicht bij de Schelde en de provinciebaan loopt. Beide verbindingen zouden complementair zijn. Wat Vlaams-Brabant betreft, weet ik niet zo goed of daar inzake treinverbindingen alles is gerealiseerd wat kan worden gerealiseerd.

Er moet complementair worden gewerkt, maar dan moeten we ook de kaart van die snelle tramverbindingen trekken. Vroeger namen de buurtspoorwegen die taak op zich. Dat is teveel weggefallen. De snelle tram zou een perfecte aanvulling zijn op de verplaatsingen van de NMBS op langere afstand en over een langere tijd.

Mijnheer de minister, uw antwoord op mijn eerste vraag was vrij kort. Uw diensten hebben een studie uitgevoerd naar de mogelijkheden van light rail in Vlaanderen in het algemeen. Het zou nuttig zijn mochten we daar kennis van kunnen nemen. Op die manier kunnen we nagaan wat er nu uit werd geplukt en een antwoord vinden op de vraag of de lijnen waarover we het nu hebben – Gent-Eeklo

Malcorps

Maldegem, Limburg en Vlaams-Brabant – de enige mogelijkheden zijn. Of zijn er nog andere trajecten mogelijk ? Kunt u die studie ter beschikking stellen, zodat we daar een ruimere discussie over kunnen hebben ?

Minister Steve Stevaert : Dat kan.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Lucien Suykens tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de metaalslakken gelegen langs de N15 te Bonheiden

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Suykens tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de metaalslakken gelegen langs de N15 te Bonheiden.

De heer Suykens heeft het woord.

De heer Lucien Suykens : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het is heel stil geweest rond de zogenaamde 'slakkenweg'. Een aantal weken geleden is die echter terug sterk in de belangstelling gekomen.

Wat is nu het probleem in de vroegere hoofdstad van de Nederlanden ? In 1989 werd een deel van de N15 vernieuwd met de bedoeling een verbindingsweg van 2 maal 2 rijstroken aan te leggen tussen Mechelen en Bonheiden. Op Mechels grondgebied ligt die weg er, maar aan de grens met Bonheiden is de weg gehalveerd, tot 2 maal 1 rijstrook. De toenmalige burgemeester van Bonheiden heeft de werken immers laten stopzetten omdat als ondergrond voor die nieuwe weg metaalslakken zouden worden gebruikt. Die metaalslakken werden gebruikt op advies van de OVAM, na een expertenrapport van een universiteitsprofessor waaruit bleek dat die slakken geen probleem zouden opleveren voor de volksgezondheid.

De burgemeester van Bonheiden was daar blijkbaar niet van overtuigd. Hij vond dat die metaalslakken afval waren en wou ze niet op zijn grond-

gebied. De aannemer stelde procedures in. Deze zaak werd ten gronde betwist voor de rechtbank.

Die zaak is ondertussen rond, maar die slakken liggen nog steeds naast die baan. Ze zijn afgedekt en er groeit nu mooi gras op. Men zou het voor een natuurlijke berm houden. Het is jammer dat die berm het zicht op een nog mooier natuurgebied belemmert. Er is een procedure voor de Raad van State geweest om die slakken langs juridische weg te laten verwijderen. Dat is tot op heden nog niet gebeurd.

Mijnheer de minister, op een vraag van een collega op 25 februari 2000 stelde u dat dit in orde zou komen, en dat die slakken zouden worden opgeruimd. Blijkbaar werd gesteld dat dit materiaal zou worden gebruikt voor de afwerking van de R6, die eindigt op het grondgebied van datzelfde Bonheiden. (*Gelach*)

In 2001 werd een aanbestedingsprocedure – namelijk een onderhandelingsprocedure zonder voorafgaande bekendmaking – uitgeschreven, die geen resultaat opleverde. Daarop volgde een nieuwe aanbestedingsprocedure. Ik weet niet of er een bod is geweest, maar de slakken liggen er nu nog altijd. Bonheiden heeft nu een andere burgemeester, maar ik denk dat hij al evenmin die slakken op zijn grondgebied wil houden. De burgemeester is een CD&V'er, als ik me niet vergis. De vroegere burgemeester was de heer Morrens, een broer van de voormalige onderzoeksrechter, die nogal veel met milieuzaken bezig was.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken in dit dossier ? Hebben zich kandidaten gemeld voor de aanbesteding ? Wanneer worden die slakken afgevoerd ? Is het nog steeds de bedoeling dat die elders zouden worden gebruikt ? Waren die slakken toen een gevaar voor de volksgezondheid ? Zijn ze dat nu, na 14 jaar in weer en wind ? Ze zijn weliswaar afgedekt, maar dat lijkt me niet ideaal. Wat doen we ermee ? Gebruiken we ze elders, of voeren we ze gewoon af als afval ? Dit afval moet dan nog worden verwerkt.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, als het wijngaardslakken waren geweest, dan had ik daar onmiddellijk een antwoord op, en verschillende bereidingswijzen. (*Gelach*)

Eind 2001 vond inderdaad een openbare aanbesteding plaats voor een aanneming die het verwijderen van de metaalslakken omvatte, het opvullen,

Stevaert

het profileren en inzaaien van de ingegraven sleuf en het geven van een herbestemming aan de slakken volgens de onderrichtingen van de OVAM. Bij de aanbesteding werden 3 offertes ingediend. Geen enkele inschrijving voldeed aan de voorwaarden van het bestek om voor goedkeuring in aanmerking te komen. Mijn administratie heeft me dan ook voorgesteld om geen verder gevolg te geven aan deze aanbesteding. Na gunstig advies vanwege de Inspectie van Financiën werden de aannemers hiervan in kennis gesteld.

Er moet een nieuwe bijeenkomst worden belegd met de betrokkenen, zoals de OVAM, en de afdeling Milieuvergunningen. De doelstelling van deze vergadering is het onderzoeken welke aanpassingen aan het bestek noodzakelijk zijn en het bepalen van de heraanbestedingswijze : openbaar, via offerteaanvraag of onderhandelingsprocedure. Het is in elk geval niet de bedoeling de metaalslakken aan te wenden bij de doortrekking van de R6.

De voorzitter : Mijnheer Suykens, wilt u hierop een repliek geven, of gaat u deze vraag nog eens stellen over twee jaar ?

De heer Suykens heeft het woord.

De heer Lucien Suykens : Mevrouw de voorzitter, ik vrees dat ik dat zal moeten doen als er niet wordt ingegaan op de aanbesteding. Ik begrijp niet goed dat men het bestek niet in orde krijgt. Ik vrees dat de huidige burgemeester van Bonheiden juridisch zal afdwingen dat deze slakken worden weggevoerd. Hij zal dat waarschijnlijk zelf laten doen, maar dan op kosten van de gemeenschap.

Minister Steve Stevaert : Ik zal proberen door te duwen in dit dossier, maar het is een zeer complex dossier, omdat we steeds moeten terugkoppelen naar de OVAM. Ik moet daarmee oppassen, anders krijg ik weer een vraag van de heer Bogaert.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Ann De Martelaer tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de geluidsoverlast in de gemeente Oorbeek

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw De Martelaer tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de geluidsoverlast in de gemeente Oorbeek.

Mevrouw De Martelaer heeft het woord.

Mevrouw Ann De Martelaer : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de gemeente Oorbeek is een kleine landelijke deelgemeente van de stad Tienen. De gemeente telt ongeveer 400 inwoners en is gelegen aan de E40 en aan de HST-lijn.

Reeds in het verleden hebben de inwoners van de gemeente Oorbeek aan uw diensten signalen gegeven over de geluidsoverlast door de E40. In opvolging van deze reacties werden er in 2000 geluidsmetingen uitgevoerd op verschillende locaties in het centrum van Oorbeek achter het geluidswerend scherm.

Ten gevolge van de resultaten van deze metingen nam u toen de beslissing een geluidsarme asfaltlaag aan te brengen. Die werken werden vorig jaar uitgevoerd. In eerste instantie kon op sommige plaatsen in het dorp een geluidsafname bij windstil weer worden vastgesteld, doch sedert het intreden van de herfst en het verdwijnen van het dicht bladerdek van de E40-berm stellen de inwoners opnieuw een belangrijke toename vast van de geluidsoverlast.

Ondertussen werd de HST in gebruik genomen. Eerder werd gesteld dat de HST geen invloed zou hebben op de geluidshinder in Oorbeek. De geluidswerende schermen zouden zodanig ontworpen zijn – in samenwerking met de diensten van de administratie Wegen en Verkeer – dat de HST geen geluidshinder zou veroorzaken.

De Martelaer

Mijnheer de minister, tijdens een vorige bespreking in deze commissie – op 28 juni 2001 – stelde u dat, als zou blijken dat het geluidswerend asfalt de geluidsoverlast niet halveerde, er zou worden gezocht naar andere oplossingen. Omwille van de vaststelling dat de gedane ingrepen op dit ogenblik nog onvoldoende blijken, vragen de inwoners om opnieuw metingen uit te voeren.

Dat er inderdaad nog geluidshinder is, konden we zelf vaststellen tijdens geluidsmetingen die we zelf hebben uitgevoerd op verschillende locaties in de gemeente. We zijn uiteraard wel geen professionele meters en we zijn ook geen officiële instantie, en daarom hebben we de resultaten van die metingen niet in het dossier opgenomen. Als u wilt, kan ik u die resultaten wel bezorgen. Hoe dan ook hebben we op verschillende plaatsen in de gemeente een zware geluidslast vastgesteld. Ik heb me ook laten vertellen dat dit afhangt van de windrichting. Dat kan van dag tot dag verschillend zijn.

We zijn het effect van de geluidsmuur nagegaan. De geluidsmuur zorgt voor een demping van 10 decibel. Deze vaststelling komt overeen met een document over geluidsschermen dat we vonden op de website 'wegen.vlaanderen.be'. Uit dit document kon ook worden afgeleid dat het effect van een geluidsscherm vooral effectief is kort aan de geluidsmuur en in het midden van het scherm in de lengte gezien. Vanaf een afstand van 900 meter bedraagt de demping nog slechts 2 decibel op het middelpunt van het scherm.

De inwoners van Oorbeek stelden recent vast dat op de verhoogde berm ter hoogte van Bierbeek-Lovenjoel – tot tevredenheid van de omwonenden daar – een enorm geluidsscherm werd gebouwd. Ik heb ondertussen ook vernomen dat in het Meerdaalwoud, in de gemeente Oud-Heverlee, mogelijk een project met zand zou worden gerealiseerd om daar ook de geluidsdemping van de E40 op een meer milieuvriendelijke manier te realiseren.

Ook in Oorbeek wordt aangedrongen op een verhoging en een verlenging van de geluidsschermen aan de E40. De HST komt immers boven deze geluidsschermen uit. Bovendien zorgt de geluidswerende constructie aan de HST-kant Hoegaarden vermoedelijk voor weerkaatsing van het lawaai richting Oorbeek.

Mijnheer de minister, de administratie zou beloofd hebben om een bijkomend onderzoek in te stellen. Wanneer zullen de resultaten daarvan bekend wor-

den gemaakt? Ik heb al vastgesteld dat er een correspondentie is tussen de administratie en inwoners van de gemeente Oorbeek. Die mensen zijn nu echter vooral vragende partij om een concrete datum te kennen in verband met het resultaat van die metingen. Bestaan er ondertussen geluidsschermen die een hogere demping dan 10 decibel hebben? Een verhoging en een verlenging zullen ontegensprekelijk effect hebben. Bent u bereid om hiervoor binnen uw begroting geld uit te trekken?

De voorzitter : De heer Logist heeft het woord.

De heer Marcel Logist : Mijnheer de minister, ik zou u eerst en vooral willen bedanken. In 2000 zijn er geluidsmetingen gebeurd en reeds in 2001 werd een geluidsarme asfaltlaag aangebracht. Dit duidt toch op een zeer gunstige werking van uw diensten.

Ik zou u willen vragen om zo vlug mogelijk opnieuw geluidsmetingen te laten uitvoeren. Aangezien de overlast nu waarschijnlijk toch vooral door de HST-lijn wordt veroorzaakt, is het belangrijk na te gaan of er geen HST-fondsen meer beschikbaar zijn om in een oplossing te voorzien voor de geluidsoverlast van de hogesnelheidstrein.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Mevrouw de voorzitter, ik ken de toestand ter plaatse niet, maar er is iets wat me nogal eigenaardig voorkomt. Heel wat van de mitigerende voorwaarden met betrekking tot de HST-lijnen komen uit een HST-fonds, dat specifiek daarvoor bedoeld is en helemaal niet slaat op de Vlaamse begroting. Blijkbaar is de overlast hier in hoofdzaak afkomstig van de HST. Ik vind het dan ook eigenaardig dat er in de eerste plaats niet in die richting wordt gekeken voor mitigerende maatregelen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, ik wil natuurlijk de heer Logist bedanken voor zijn woorden van dank. Ik zal zijn suggestie overnemen om te onderzoeken hoe het zit met de HST-fondsen. Misschien kunnen we daar een beroep op doen. Dat is ook de suggestie van de heer Voorhamme.

De aanleg van de asfaltlaag werd beëindigd in september 2002. Op vraag van het actiecomité werden geluidsmetingen gepland om het effect te evalueren. Momenteel wacht de afdeling Wegenbouw-kunde van de administratie Wegen en Verkeer op

Stevaert

gunstige weersomstandigheden om deze metingen uit te voeren. Onder gunstige weersomstandigheden dient te worden verstaan : droog weer en een meewind – dit is een wind die blaast van de autosnelweg naar de woningen toe – van minder dan 5 meter per seconde, zoals voorgeschreven door de normen terzake.

Pas na de afronding van deze geluidsmetingen wens ik uitspraken te doen over het al dan niet programmeren van een verhoging of verlenging van de bestaande geluidsschermen. Ik wens hier geen geluidstechnische discussies te voeren, maar ik wil u in elk geval wel waarschuwen voor zogenaamd zelf uitgevoerde geluidsmetingen. Het is goed dat het gebeurt, maar wij mogen ons daar technisch niet op baseren.

Verder bestaan er verschillende schalen en instellingen om geluidsmetingen uit te voeren. Zonder technische vorming is het heel moeilijk om de meetgegevens op de juiste manier te interpreteren. Om het verkeersgeluid te evalueren gebruikt men meestal niet de maximum voorkomende geluidsniveaus, maar wel het energetisch gemiddelde geluidsniveau gedurende een zekere periode : het continu equivalent geluidsniveau of LAeq. Dit LAeq is een fictief constant geluidsniveau dat dezelfde geluidsenergie inhoudt als het werkelijke fluctuerende geluid gedurende een bepaald tijdsverloop.

Indien u zelf metingen uitvoert, moet u dus werken met een toestel dat dergelijke LAeq-metingen kan uitvoeren. Daarbij komt dan nog eens dat men moet meten gedurende een juiste gestandaardiseerde periode, zoals toegepast door de technici.

Om te besluiten wil ik nog eens herhalen dat we de metingen op het juiste moment zullen uitvoeren. Op basis daarvan zullen we dan de gepaste conclusies trekken.

Soms vinden er wel eigenaardige fenomenen plaats. Soms kan de 'geluidsbots' tegen een geluidsscherm omhooggaan en dan verder terechtkomen. Mensen die vroeger minder geluid hadden, krijgen daardoor dus meer geluid. Op dergelijke eigenaardigheden moeten we ook altijd bedacht zijn.

De voorzitter : Mevrouw De Martelaer heeft het woord.

Mevrouw Ann De Martelaer : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. We hadden na-

tuurlijk ook totaal niet de pretentie om onze meetresultaten op een officiële manier te gebruiken. Hoe dan ook, toen ik in dat dorp was, schrok ik toch wel van het constante geraas op de achtergrond.

Bovendien is een HST ook enigszins te vergelijken met een F-16 : men hoort het geluid even snel als dat het opnieuw weg is. De mensen kunnen best wel leven met het geluid van die HST gedurende enkele seconden, maar het constante gezoem op de achtergrond van die wagens is heel erg vervelend.

De mensen zouden van u toch graag een concrete datum krijgen voor de resultaten van die metingen. Misschien kunt u zeggen dat dit voor eind maart of eind april zal zijn. Het is echt wel belangrijk dat u op dat vlak voor enige zekerheid zorgt.

Minister Steve Stevaert : We zullen de juiste weersomstandigheden moeten afwachten. Ik verzeker u echter dat we dit zo snel mogelijk zullen doen.

De voorzitter : 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 doorstromingsproblemen in de stad Mortsel naar de zuidelijke buurgemeenten ten gevolge van de aanleg van tramverbindingen en sluiting Antwerpse ring

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 doorstromingsproblemen in de stad Mortsel naar de zuidelijke buurgemeenten ten gevolge van de aanleg van tramverbindingen en sluiting Antwerpse ring.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mijnheer de minister, het straatbeeld van de Mechelsesteenweg en de Antwerpsestraat in Mortsel zal de komende jaren grondig worden gewijzigd. Momenteel is de eerste fase reeds klaar voor de doortrekking van de tramlijn naar Boechout. Nadien zal de tramlijn van Mortsel naar Kontich worden doortrokken. Hierdoor zullen grondige herstructureringen moe-

Van den Eynde

ten worden uitgevoerd om de stad Mortsel te behoeden voor doorstromingsproblemen.

Mortsel als stad in de rand van Zuid-Antwerpen kent een rijke aanwezigheid van middenstanders en vormt dan ook meteen een belangrijke winkelkern voor alle zuidelijke randbewoners. Daarom is het ook raadzaam om zeer voorzichtig om te springen met de herstructurering van de bestaande infrastructuur. Proefopstellingen en computersimulaties van de mogelijke problemen die zich eventueel kunnen voordoen bij herstructurering zijn onontbeerlijk, vooral als we denken aan bijkomende doorstromingsproblemen die kunnen ontstaan bij de werken voor de sluiting van de Antwerpse ring.

Toch blijken nu reeds een aantal herstructureringen te zijn doorgevoerd op de gewestweg N1 die het centrum van de stad Mortsel doorkruist. Onder meer vanaf het centrum van Mortsel tot aan het gemeenteplein op de N1 tussen Mechelen en Antwerpen wordt het verkeer sinds kort herleid tot één in plaats van twee rijstroken. Hierdoor wordt nu reeds de doorstroming van het verkeer in grote mate afgeremd, met alle gevolgen van dien. Momenteel loopt ook nog een openbaar onderzoek voor de herinrichting van die N1 vanaf Berchem tot het gemeenteplein voor het terugbrengen van twee rijstroken naar één rijstrook.

Naast de doorstromingsproblemen die ik net heb geschetst, bestaat er ook nog heel wat onenigheid over die doortrekking van de tramlijn richting Boechout. Niet enkel de Mortselse handelaars, die veel problemen vrezen bij de aanleg, maar ook de gemeente Boechout is blijkbaar niet meer gewonnen voor het doortrekken van de tramlijn in zijn huidige vorm. Het gemeentebestuur van Boechout en ook de gemeenteraad van Boechout – met uitzondering van de Agalev-fractie – hebben reeds via een motie hun ongenoegen bekendgemaakt. De gemeenteraadsleden menen dat, indien de tramlijn maar tot aan Capenberg wordt doorgetrokken, dit hele project voor Boechout geen meerwaarde heeft. De Boechoutse burgemeester heeft zelfs meegedeeld dat, indien de tramlijn niet wordt doorgetrokken tot aan de Stoofstraat, de tramlijn niet op Boechouts grondgebied mag worden aangelegd.

Mijnheer de minister, veel burgers zijn bevreesd voor een massale verkeerschaos die in Groot-Antwerpen zou kunnen ontstaan ten gevolge van gelijktijdige grote infrastructuurwerken.

Mijnheer de minister, kunt u me medelen waarom inmiddels een gedeeltelijke herstructurering aan het wegdek op de N1 werd doorgevoerd? Waarom werd in eerste instantie niet overgegaan tot het plaatsen van proefopstellingen in plaats van het onmiddellijk herleiden van twee rijstroken naar één rijstrook in de volledige bebouwde kom van Mortsel-stad? Werd de herinrichting van het wegdek van en naar Mechelen uitgevoerd in overleg met het Mortsels stadsbestuur? Gelet op de nieuwe trambeddingen die in Mortsel zullen worden aangelegd, zal ook de doorstroming van het verkeer in de stad Mortsel geoptimaliseerd moeten worden. Werden hiervoor computersimulaties uitgevoerd? Werd rekening gehouden met de infrastructuurwerken die de komende maanden en jaren in Antwerpen zullen worden uitgevoerd zodat er geen verkeersinfarct zal ontstaan, aangezien het verkeer dan toch via alternatieve wegen zal moeten worden omgeleid? Die alternatieve wegen zullen op dat moment ook een aantal herstructureeringswerken kennen. De vrees leeft dat dit allemaal gelijktijdig zou gebeuren.

Is het tracé voor de doortrekking van de tramlijn richting Boechout definitief vastgelegd? Waarom werd het unanieme voorstel van de gemeenteraad van Mortsel, zijnde een proefopstelling op het traject, niet aanvaard? Werd reeds een simulatie gemaakt, zoals beloofd door een van uw medewerkers van het kabinet? Kan nog tegemoet worden gekomen aan de vraag van de gemeente Boechout om de tramlijn door te trekken tot aan de Stoofstraat in plaats van Capenberg? Doortrekking van de tramlijn tot aan de Stoofstraat zou immers een enorme meerwaarde betekenen voor de mobiliteit voor Boechout en meteen ook meer reizigersverkeer inhouden.

De voorzitter : Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Mevrouw de voorzitter, ik voel me nogal aangesproken door deze vraag. Ik wil echter absolute duidelijkheid over het feit dat ik het een goede zaak vind dat er door Mortsel een tramverbinding naar Boechout komt. Wat mij betreft, kan dat niet snel genoeg gerealiseerd worden.

Toch moeten we ook onderzoeken of er nog een mogelijkheid bestaat om nu of in de toekomst de lengte van de lijn te bekijken. Er is nu een planning tot net over de grens in Boechout, maar alle Boechoutse inwoners menen dat het een goede zaak zou zijn als die lijn nog verder zou worden doorgetrokken, zodat de wijken links en rechts langs de as

Van Den Heuvel

Mortsel-Lier ook gebruik kunnen maken van het tramverkeer. Mijnheer de minister, daarom wil ik u vragen hoe die verlenging tot aan de Stoofstraat – eventueel gefaseerd – gerealiseerd kan worden.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, een proefopstelling waarbij het aantal rijstroken van twee naar één herleid wordt, werd overwogen maar wordt niet doorgevoerd. Een dergelijke proefopstelling heeft inhoudelijk geen enkele zin omdat het alternatief – een vrije tram- en busbaan met een aantrekkelijk aanbod aan openbaar vervoer – niet aanwezig is bij een dergelijke proefopstelling, en enkel gerealiseerd kan worden via de aanleg van de geplande vrije tram- en busbaan.

Als de proefopstelling zou worden doorgevoerd, dan zouden de effecten worden gemeten van een vermindering van de rijstroken op basis van de huidige verkeerssituatie, maar zonder hoogwaardig openbaar vervoer en zonder de aanpassing van een aantal kruispunten, waarin eveneens voorzien is in het project. De proefopstelling zou dus vertekende resultaten geven met als gevolg verkeerde conclusies.

Het project past in het kader van een globale mobiliteitsvisie voor de gehele corridor N1-N10 en de gehele regio Antwerpen en werd voorbereid in nauw overleg met de stad Mortsel en is inmiddels ook opgenomen in het mobiliteitsplan van de stad Mortsel.

Het is evident dat voor elk project de nodige simulaties worden verricht om na te gaan welke effecten bepaalde ingrepen zullen hebben op het verkeer. Dit is ook het geval voor dit project in Mortsel. De effecten op het verkeer voor de regio – corridor Antwerpen N1-N10 – werden onderzocht, alsmede de verkeersafwikkeling voor het centrum van Mortsel op basis van een dynamische verkeersmodellering. Op basis van deze berekeningen werden flankerende circulatiemaatregelen opgenomen in het mobiliteitsplan van Mortsel om het doorgaand verkeer te weren en het sluipverkeer via parallelle wegen onmogelijk te maken, evenwel zonder de bereikbaarheid van Mortsel voor het lokaal verkeer in het gedrang te brengen.

De herinrichtingswerken voor de N1 uitstellen omwille van de geplande onderhoudswerken ter hoogte van de ring rond Antwerpen is niet aan de orde,

aangezien de doortocht van de N1 te Mortsel hoe dan ook niet geschikt is als omleidingsroute voor doorgaand verkeer via de ring rond Antwerpen. Doorgaand verkeer op regionaal niveau moet hier veeleer ontmoedigd en afgeleid worden richting hoofdwegen. Om de verkeershinder van alle onderhoudswerken aan de ring te beperken, moet niet alleen gedacht worden aan alternatieve wegen, maar tevens aan alternatieve vervoersmodi, bedrijfsvervoerplannen en dergelijke meer. Het onderzoek naar de meest geschikte flankerende maatregelen om de verkeershinder door de onderhoudswerken aan de ring te beperken, is recent opgestart en wordt in de loop van dit jaar afgerond.

Inzake de doortrekking van de tramlijn richting Boechout werd de keuze van het tracé bepaald aan de hand van verschillende criteria zoals aantrekkingskracht van reizigers, aanlegkosten, exploitatiekosten en de mogelijkheden tot aanleg van een 'park and ride'. Bij de keuze moet een goede afweging worden gehanteerd tussen deze verschillende criteria. Op basis van deze afweging bleek dat de meerwaarde om de tramlijn door te trekken tot de Stoofstraat beperkt is.

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik blijf evenwel bij mijn standpunt dat het doortrekken van de tramlijn enorme gevolgen zal hebben voor het verkeer. Ik ken heel wat mensen die vanuit Boechout met de auto naar het werk gaan omdat zij geen beroep kunnen doen op het openbaar vervoer. Wie bijvoorbeeld in het havengebied werkt, is verplicht door Boechout te gaan, tenzij er een verbindingsweg zou worden aangelegd richting Borsbeek om aldus aansluiting te krijgen met de autoweg. Er blijft in ieder geval een zekere verkeersstroom door het centrum van Mortsel bestaan. Ik vrees dat doorstromingsproblemen zullen ontstaan omdat één rijstrook te weinig zal zijn.

Ik betreur ook dat de tramlijn niet doorgetrokken wordt tot aan de Stoofstraat. De gemeente Boechout zal daar blijven om vragen. (*Opmerkingen van de heer Robert Voorhamme*)

Ik stel gewoon vast dat de gemeente Boechout dat betreurt. U zult vrijdag aanstaande van de betreffende maatregelen op de hoogte worden gebracht.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

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

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 naamsverandering van de luchthaven van Oostende

Vraag om uitleg van de heer Jan Verfaillie tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de gemeenschappelijke verklaring met betrekking tot de luchthaven van Oostende

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van de heer Verfaillie tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de luchthaven van Oostende, van de heer Ramoudt tot minister Stevaert, over de naamsverandering van de luchthaven van Oostende en van de heer Verfaillie tot minister Stevaert, over de gemeenschappelijke verklaring met betrekking tot de luchthaven van Oostende.

Ik stel voor dat de heer Verfaillie eerst zijn twee vragen stelt.

De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, momenteel lopen er onderhandelingen tussen de Vlaamse Gemeenschap en de luchtvaartmaatschappij Ryanair om dagelijks op de luchthaven van Oostende te vliegen. Tot op heden is er echter nog geen akkoord bereikt, maar de onderhandelingen zouden wel naar de eindfase toe moeten lopen. Ondertussen blijkt uit mijn gegevens dat er interne strijd gevoerd wordt tussen De Lijn en een privé-vervoersmaatschappij over het inleggen van een shuttle-dienst vanuit de luchthaven van Oostende naar de stad Brugge.

Mijnheer de minister, hoe ver staat men met de onderhandelingen met Ryanair ? Wat zijn de kansen dat Ryanair effectief naar Oostende komt ? Gelieve mij echter geen antwoord te geven in de zin van 'van de tien punten zijn er reeds acht ingevuld'.

Bent op de hoogte van bovenstaande interne strijd ? Waarschijnlijk is dat wel het geval. Waarschijnlijk weet u immers net als ik dat die privé-maatschappij een bezoek heeft gebracht aan de hoofdzetel van Ryanair. Misschien heeft men u dat wel in Cuba verteld. Wat is uw standpunt hieromtrent ? Is dit dispuut nog het enige obstakel dat het akkoord met Ryanair in de weg staat ?

Mevrouw de voorzitter, met uw goedkeuren ga ik onmiddellijk over tot mijn tweede vraag. Op 28 januari 2003 werd door meerdere organisaties een tekst ondertekend die een gemeenschappelijke toekomstvisie met betrekking tot de luchthaven van Oostende weergeeft. De ondertekenende organisaties engageren zich om deze visie actief te ondersteunen en samen verder te ontwikkelen. Ik zal de tekst hier niet voorlezen, want ik neem aan dat u die tekst reeds hebt doorgenomen.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van die verklaring ? Gaat u akkoord met de inhoud van die gemeenschappelijke verklaring ? Zo ja, welke impulsen zult u geven om deze verklaring tot stand te brengen ?

Hoe zit het nu precies met de DAB waarvan in die gemeenschappelijke verklaring melding wordt gemaakt ? Hoe zit het met de aanstelling van de nieuwe directeur ? Hebt u, nu de inschrijvingsperiode achter de rug is, zicht op het aantal kandidaten ? Hoe zal de procedure nu verder verlopen ?

De voorzitter : De heer Ramoudt heeft het woord.

De heer Didier Ramoudt : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, deze vraag werd eigenlijk ingediend als actuele vraag, maar werd achteraf omgezet in een vraag om uitleg.

Mijn vraag heeft betrekking op de berichtgeving namens de woordvoester van federaal minister Vande Lanotte waaruit blijkt dat men de naam van de luchthaven van Oostende zou veranderen in Brugge-Oostende Airport. In se heb ik niets tegen een naamsverandering. Integendeel, ik denk dat dit een positieve meerwaarde kan betekenen voor de luchthaven van Oostende. Denk maar aan de luchthaven van Charleroi die tot Brussels South werd omgedoopt. Blijkbaar is dat destijds ook op vraag van Ryanair gebeurd. Indien dat voor de betreffen-

Ramoudt

de regio een toegevoegde economische waarde met zich kan meebrengen, heb ik daar geen enkel probleem mee.

Wat me wel wat ergert, is dat men voor de burgers de verwarring in de hand werkt doordat op federaal niveau en zelfs op het niveau van het luchthavenbestuur blijkbaar beslissingen worden genomen, hoewel ik er tot nader order van overtuigd ben dat het Vlaams Gewest bevoegd was voor de gebouwen van de luchthaven en derhalve ook voor de naamgeving.

Ik heb reeds contact opgenomen met uw kabinet om te weten hoe de vork nu juist in de steel zit, maar ik ben daar niet wijzer geworden. Ik herhaal nogmaals dat het mij vooral te doen is om de noodzaak van een objectieve berichtgeving aan de bevolking.

Mijnheer de minister, zijn terzake reeds procedures op gang gebracht ? Is daarbij wel in een procedure voorzien ? Kunt u autonoom beslissen over een naamsverandering ? Of moet u daarvoor de lokale besturen consulteren ?

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de onderhandelingen met Ryanair zijn nog aan de gang. Het is echter moeilijk de kansen op slagen in te schatten. Er is uiteraard pas een akkoord wanneer er over alle onderdelen van het project vaste afspraken gemaakt zijn. In dit project zijn niet alleen de luchthaven, maar ook andere partners betrokken, die hierin weliswaar in een geest van samenwerking, maar juridisch en financieel autonoom optreden.

Wat specifiek de vraag van de heer Verfaillie betreft, is me niet bekend dat er een interne strijd zou bestaan tussen de Vlaamse Vervoersmaatschappij en een privé-vervoersmaatschappij. Bij navraag bij de VVM blijkt er zich op dit punt geen probleem te stellen.

De shuttledienst zou in ieder geval als een bijzondere vorm van geregeld vervoer worden beschouwd. Het financieel risico van de exploitatie zou hierbij volledig bij de vervoerder liggen. Vermits hierin van geen dispuut sprake is, kan het ook geen invloed hebben op de besprekingen met Ryanair.

Op de vraag van de heer Ramoudt kan ik antwoorden dat de beslissing tot naamsverandering behoort tot de bevoegdheid van het Vlaams Gewest.

Er werden nog geen concrete stappen gezet in die richting. De naamsverandering is gekoppeld aan een akkoord met Ryanair of met een andere luchtvaartmaatschappij die zich wil toeleggen op inkomend passagiersverkeer.

Wat de vraag van de heer Verfaillie over de gemeenschappelijke verklaring betreft, kan ik u melden dat de administratie en de luchthavendirectie informeel kennis hebben gekregen van deze 'gemeenschappelijke verklaring met betrekking tot de Oostende Luchthaven', maar hier niet aan hebben meegewerkt. Deze verklaring bevestigt en ondersteunt het tot op heden gevoerde beleid ten aanzien van deze luchthaven en heel wat lopende initiatieven en investeringsprojecten. Ik heb de bevoegde afdeling gevraagd om deze initiatieven te inventariseren.

Wat het overleg betreft, ben ik graag bereid om alle nuttige informatie te geven en de dialoog met de sociale en economische actoren te versterken. Het bestaande milieuoverleg kan echter niet worden uitgebreid, vermits zowel de opdracht als de samenstelling ervan werden vastgelegd in de milieuvergunning van 15 oktober 2000.

Wat het beheer betreft, mag niet gesteld worden dat er momenteel een soort beheersvacuüm zou bestaan. De Dienst Afzonderlijk Beheer Luchthaven Oostende werkt momenteel volgens de bepalingen van het DAB-besluit van 7 juni 1994. Ik hoop de aanduiding van de directeurs van de DAB de komende weken voor te leggen aan de Vlaamse regering. Naar verluidt waren er een achttal kandidaten.

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mijnheer de minister, ik vind het vrij eigenaardig dat u blijkbaar niet op de hoogte bent van de eerste vraag. Nochtans zeggen mijn bronnen mij duidelijk dat u daar wel van op de hoogte bent. De toekomst zal wel uitwijzen wie gelijk heeft.

Wat mijn laatste vraag betreft, ben ik nogal geshockeerd. Uw partijgenoot, federaal minister Vande Lanotte, was in Oostende de initiatiefnemer van die gemeenschappelijke verklaring. Ik vind het dan ook vreemd dat een verklaring tot stand komt die ondertekend wordt door diverse politieke partijen en door diverse sociale organisaties, zonder dat enig overleg heeft plaatsgevonden met de bevoegde minister of met één van zijn kabinetsmedewerkers. Het is toch vreemd dat zelfs partijgenoten over die verklaring geen overleg plegen.

Verfaillie

Ik had de indruk – iets wat minister Vande Lanotte trouwens in de lokale media ook heeft laten uitschijnen – dat die verklaring volledig was doorgepraat met de bevoegde diensten en met de bevoegde Vlaamse minister. U beweert nu net het tegenovergestelde. Dat vind ik toch vreemd. Ik zal mijn licht eens moeten opsteken bij minister Vande Lanotte om het fijne te weten over die vreemde hersenkronkels.

Minister Steve Stevaert : Moet ik dit beschouwen als een oproep tot overleg ?

De heer Jan Verfaillie : Neen, ik vind het enkel vreemd dat een verklaring wordt ondertekend om de toekomst van iets veilig te stellen en bijkomende investeringen te doen zonder dat daartoe eerst overleg is gebeurd met de bevoegde minister die toch perfect op de hoogte is van de stand van zaken in dit dossier en die toch bijkomende informatie ter beschikking kan stellen. Wanneer een gemeenschappelijke verklaring op papier wordt gezet, dan is het toch de plicht van de minister om zich garant te stellen dat dit gerealiseerd kan worden.

De voorzitter : De heer Ramoudt heeft het woord.

De heer Didier Ramoudt : Mijnheer de minister, ik wil nog even repliceren op de repliek van de heer Verfaillie. Wat op papier is overeengekomen, werd overeengekomen op het niveau van het lokaal bestuur. Het Vlaams Gewest is daar op geen enkel moment in betrokken, rechtstreeks noch onrechtstreeks. Het betreft een platform waarmee het lokaal bestuur aan de bevolking zijn intenties met betrekking tot de luchthaven wenst mee te delen.

De heer Jan Verfaillie : Ik vind dat niet normaal.

De heer Didier Ramoudt : Een lokaal bestuur mag zich toch uitspreken over de zijn inziens best mogelijke benutting van een luchthaven ?

De heer Jan Verfaillie : Daarover moet toch overleg worden gepleegd met de bevoegde minister en met de bevoegde diensten ? Dat is toch de logica zelve.

Minister Steve Stevaert : Eerst moet gestreefd worden naar een zo breed mogelijke lokale consensus. Dan pas kan men zich via overleg tot de bevoegde minister wenden.

Indien over elke gemeenschappelijke verklaring met betrekking tot de luchthaven Deurne eerst met mij overleg gepleegd zou zijn, dan zou ik full time bezig zijn met die luchthaven.

De voorzitter : Het gaat hier dus over een wilsuïting en niet over een akkoord. Immers, wie het akkoord moet honoreren, is er niet bij betrokken. Zo kunnen we dit het best samenvatten.

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 veilige beloodsing van schepen op zee en op de Westerschelde

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 veilige beloodsing van schepen op zee en op de Westerschelde.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, naar aanleiding van de recente scheepsaanvaringen vlak bij onze eigen kust – waarbij ik met name denk aan de Tricolor, de Nicola, de Vicky en de elf bijna-aanvaringen met het wrak van de Tricolor – worden vragen gesteld over de veiligheid van de verkeersbegeleidingssystemen op het Kanaal, maar ook op zee binnen onze eigen territoriale wateren en op de Westerschelde.

Het volledig betrouwen op radarsystemen heeft blijkbaar grenzen. De feitelijke kloof tussen de slechte kwaliteit van bemanningen op veel schepen enerzijds en de hoogtechnologische nieuwe radarsystemen aan de wal anderzijds kan in veel gevallen maar overbrugd worden door loodsen die het terrein als hun broekzak kennen. Ervaren loodsen aan boord blijven de beste garantie om noodlottige ongelukken te vermijden. Radarbegeleiding is een nuttige aanvulling, maar wordt gevaarlijk als die de expertise van de loods geheel zou moeten vervangen. Terecht heeft men zich eerder terughoudend opgesteld ten aanzien van een veralgemening van het systeem van het loodsen op afstand, dat door

Malcorps

AWZ in eerste instantie nochtans sterk bepleit werd.

Het ideale systeem zou zijn dat het radarbegeleidingssysteem zelf bemand wordt door loodsen die regelmatig terug contact hebben met de praktijk aan boord. Een radar is immers geen videogame. Men kan radarbeelden maar correct interpreteren als men weet heeft van de wijze waarop een schip zich bijvoorbeeld in woelige wateren zal gedragen.

Na het recente ongeval met een helikopter bij boei A1 – een tiental mijl in zee ter hoogte van Oostende – bij de overbrenging van een loods op een schip op volle zee, worden ook vragen gesteld bij de veiligheid van dit systeem. Is het niet beter dat bij echt noodweer schepen gewoon wachten in plaats van onverantwoorde risico's te nemen? Toch blijkt er in de praktijk een grote laksheid te bestaan omwille van de tijdsdruk, of zeg maar omwille van de economische druk en van de druk van de concurrentie op de geglobaliseerde markt van scheepstransporten. Veel schepen blijken toch uit te varen zonder loods aan boord als er zich praktische problemen voordoen. Dit gebeurt bijvoorbeeld omdat er op dat moment geen loods beschikbaar is en ook omdat er ook geen sluitende afspraken zijn om een beroep te doen op Nederlandse loodsen. In feite zou de bevoegde overheid er moeten voor instaan dat er altijd voldoende loodsen aanwezig zijn, ook op piekmomenten. Als dat bij piektrafik niet het geval is, kan dit eigenlijk geen reden zijn tot vrijstelling van loodsplicht.

Een andere probleem dat wordt aangehaald, is dat op bepaalde schepen het aan boord brengen van loodsen per helikopter bij moeilijke weersomstandigheden niet mogelijk is.

Kleinere schepen met een geringe diepgang krijgen, zelfs als ze een gevaarlijke lading aan boord hebben, een vrijstelling van de loodsplicht. Het stranden van een kleiner containerschip vorig jaar te Blankenberge maakt echter duidelijk dat ook hier mogelijk grote problemen kunnen rijzen.

Gezien de steeds drukker wordende trafik op het Kanaal is het inzetten van volwaardige Noordzeeloodsen aan boord van grote schepen die meevaren van het ene nationale loodsstation naar het andere, in feite geen overbodige luxe. Bepaalde reders hebben dit omwille van de druk van verzekeringsmaatschappijen op hun schepen al verplicht gesteld. De economische kost van een veralgemening van een dergelijk systeem zou hoog oplopen.

Aan de andere kant kunnen we ons de maatschappelijke kost van nog eens nieuwe aanvaringen van bijvoorbeeld de Tricolor niet meer veroorloven. In afwachting van een hopelijk snelle berging van het wrak zouden tijdelijk loodsen mee aan boord moeten blijven van grotere of risicoschepen tot voorbij de Tricolor. Dit geldt zeker voor enkelwandige tankers zolang die nog zijn toegelaten. Vroeger voeren veel kustloodsen mee tot in Dover. Volgens de AWZ zou dit voor het loodswezen niet haalbaar zijn door gebrek aan middelen en personeel. Of een dergelijke loodsassistentie juridisch kan worden aangeboden of zelfs opgelegd, zal allicht nader onderzocht moeten worden in overleg met de Franse en de Britse overheid, maar ook met de Europese Unie en met de IMO. Gewoon wachten op de volgende aanvaring is natuurlijk ook geen oplossing. Misschien moet de federale overheid terzake het voortouw nemen. We hebben dienaangaande vorige week in de Senaat een vraag gesteld aan federaal minister Tavernier die duidelijk ziet wat zijn taak terzake is. Het is echter van belang van minister Stevaert te horen of hij in een dergelijk kader effectief wil meewerken aan het versterken van de nautische assistentie door loodsen om de aanvaringspreventie maximaal te verzekeren.

Mijnheer de minister, in welke mate kiest u op termijn voor meer radarbegeleiding en minder loodsen aan boord aan de kust, op de Scheldemonding, op rivieren en kanalen? Wordt loodsen op afstand op termijn toch de regel? Of blijft u opteren voor een complementair systeem van radarbegeleiding en loodsen aan boord?

Zult u het systeem van de vrijstellingen op de loodsplicht laten evalueren? Bent u het ermee eens dat er liefst geen vrijstellingen verleend worden, toch zeker niet voor grotere schepen met risicoladingen? Hoe kunt u er mee voor instaan dat er een voldoende aanbod is aan loodsen, ook op piekmomenten? Wanneer komt er een sluitende overeenkomst met Nederland over het wederzijds ter beschikking stellen van loodsen bij piektrafik?

In welke mate kunt u binnen uw bevoegdheid – die natuurlijk niet reikt tot de internationale wateren – toch preventieve veiligheidsmaatregelen opleggen, zoals bijvoorbeeld het verplicht stellen van beloodsing voor risicoschepen tot voorbij de Tricolor, zolang dat probleem zich voordoet? Of ziet u andere veiligheidsmaatregelen in afwachting van de berging van dit wrak? Naar verluidt zal het immers nog enkele maanden duren vooraleer dat probleem is opgelost, en we kunnen ons geen bijkomende incidenten meer veroorloven.

Malcorps

Welke conclusies worden getrokken uit het recent ongeval met de helikopter aan boei Al ? Hoe lang wordt het aanvliegen van loodsen per helikopter opgeschort ? Welke permanente veiligheidsmaatregelen worden er nu verder getroffen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, het verzekeren van de veiligheid van de scheepvaart in alle maritieme toegangswegen naar onze Vlaamse zeehavens is een constante in het Vlaamse maritieme en havenbeleid. Dit was reeds zo in het verleden en wordt nog versterkt door onder meer het verder uitbouwen van de walradarketen, ook in zee, en de grensoverschrijdende samenwerking met Nederland op de gemeenschappelijke vaarweggebieden. Voor niet rechtstreeks betrokkenen is dit aspect van het Vlaamse maritieme beleid misschien minder bekend.

Ik ben ervan overtuigd dat de maritieme experts gelijk hebben dat ze de diverse vormen van dienstverlening en de diverse vormen van technische ondersteuning aan de scheepvaart in onze maritieme toegangswegen als complementair beschouwen. Ik denk dat een en/en-benadering sterkere garanties biedt voor de veiligheid dan een of/of-verhaal. Ik blijf bijgevolg opteren voor het complementair systeem van navigatie-ondersteunende dienstverlening aan de scheepvaart met als hoofdelementen : verkeersbegeleiding voor alle schepen vanuit de radar- of verkeersposten waarbij de radarwaarnemers nuttige verkeersinformatie geven aan de kapiteins of loodsen, het geven van adviezen aan de kapitein door een loods aan boord van het schip en het loodsen op afstand vanuit een radarpost voor bepaalde categorieën schepen op het zeetraject als de loods niet aan boord van het schip kan komen. Ik vestig er uw aandacht op dat deze dienstverlening en technische ondersteuning supplementair is aan de verplichte navigatie en veiligheidsdispositieven aan boord van zeegaande schepen.

Bij de invoering van de loodsplicht werd reeds beslist vrijstellingen ervan te evalueren. Hiervoor wordt trouwens samen met Nederland een monitoringssysteem op punt gesteld voor de Schelderegio. Aan schepen met gevaarlijke lading, groot of klein, wordt nooit een vrijstelling gegeven.

De operationele beschikbaarheid van voldoende aantal loodsen, ook op piekmomenten, vormt een permanent aandachtspunt. Het belangrijkste knelpunt hierbij is dat er onvoldoende loodsen op de

arbeidsmarkt beschikbaar zijn. Dat is niet alleen zo in ons land. De lopende wervingsprogramma's leveren zelfs onvoldoende kandidaten op om de vacatures in te vullen. Maatregelen die de efficiëntere inzet van loodsen bevorderen zonder afbreuk te doen aan de veiligheid, worden onderzocht. Precies omwille van de noodzakelijke veiligheid worden dergelijke maatregelen zowel vooraf als na de invoering grondig geëvalueerd.

Op iets langere termijn zal het optimaliseren en moderniseren van het loodsen en beloodsen een oplossing moeten bieden. Gemeenschappelijke werkafspraken met het Nederlandse loodswezen scheppen operationele win-winsituaties, maar ook in Nederland laat het loodsentekort zich voelen.

Mijnheer Malcorps, u merkt terecht op dat het bevoegdheidsgebied van de Vlaamse loodsen niet tot de Tricolor reikt. Het belang voor de maritieme veiligheid is echter groot en federaal minister Tavernier uitte reeds zijn bezorgdheid over de ecologische risico's. Onverminderd de beperkte Vlaamse bevoegdheden heb ik minister Durant meegedeeld dat ook buiten de Vlaamse loodswateren de zogenaamde Noordzeeloodsen kunnen worden ingezet. Voor dergelijk Belgisch initiatief lijkt de steun en actieve medewerking van de Franse en vermoedelijk ook de Britse autoriteiten vereist.

In het kader van de Vlaamse bevoegdheden werden reeds een aantal veiligheidsmaatregelen genomen. Zo hebben alle Vlaamse loodsen de opdracht gekregen om de kapiteins te wijzen op de gevaarlijke situatie rond het wrak. Zij gaan na of de positie van het wrak van de Tricolor op de zeekaarten aan boord van de schepen correct is aangebracht. De verkeersposten Oostende en Zeebrugge zenden berichten voor de scheepvaart uit. Daarin wordt met nadruk gewezen op het potentieel gevaar.

Elk schip dat het werkingsgebied van het Vlaams Verkeersbegeleidingssysteem verlaat, wordt expliciet gevraagd of het effectief weet heeft van het wrak van de Tricolor en wordt verzocht contact te nemen met de vaartuigen van de Franse of Belgische marine die instaan voor de bewaking van de Tricolor.

Mijn administratie bestudeert momenteel ook de technische haalbaarheid van een vervroegde gedeeltelijke ingebruikname van de radartoren in zee op de Oostdijckbank. Indien dit project wordt gerealiseerd, kan er samen met de Franse overheid voor worden gezorgd dat de zone rond de Tricolor via de radar wordt 'bewaakt'.

Stevaert

Het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum in Oostende, dat binnen de Vlaamse bevoegdheid 'redden op zee' functioneert, dient als contactpunt voor alle vaartuigen die zich in moeilijkheden bevinden. Dit is in overeenstemming met de ontwerp-teksten die binnen verschillende internationale, maritieme organen worden ontworpen om zo het hoofd te bieden aan de gevolgen van rampen op zee. Vlaamse administratie zorgt bijvoorbeeld ook voor het opstarten en de eerste coördinaties van de acties van het Rampenplan Noordzee. Hierdoor wordt voldaan aan alle huidige internationale aanbevelingen, zelfs aan degene thans nog in de ontwerpfase zijn.

Mijn administratie werkt in nauwe samenspraak met de buurlanden voortdurend en proactief mee aan het voorkomen van rampen op zee en het beperken van de gevolgen ervan. Zowel bij de federale als bij internationaal bevoegde instanties worden de aldus genomen acties positief onthaald. Zowel het opvangen van de Ever Decent, waarvoor Zeebrugge als schuilhaven diende, als het stabiliseren van de Vicky worden internationaal als voorbeelden gesteld voor de veilige opvang van vaartuigen in moeilijkheden

Ter ondersteuning van de federale bevoegdheden op zee stelt mijn administratie op voluntaristische wijze expertise en vaartuigen ter beschikking van de federale minister van Leefmilieu, om zo onder meer een deel van de olievervuiling op zee te helpen opvangen.

Het is voorlopig te vroeg om conclusies te trekken uit het ongeval met de helikopter op 4 februari jongstleden. We moeten de resultaten van het deskundig onderzoek afwachten. De helikopterbeloedsingen werden voor onbepaalde tijd opgeschort. In afwachting van de resultaten van dit onderzoek en het hervatten van de helikopterbeloedsingen, worden, in nauwe samenspraak met het Nederlands loodswezen, een aantal maatregelen genomen om het aan en van boord brengen van loodsen op een efficiënte wijze te organiseren. Deze maatregelen zijn uiteraard bedoeld om de scheepvaartveiligheid te verzekeren, voor mens en milieu.

Vele mensen hebben onder leiding van de West-Vlaamse gouverneur de afgelopen weken in soms zeer moeilijke omstandigheden hard gewerkt in het kader van het rampenplan. Ik maak van de gelegenheid gebruik om hen hiervoor te bedanken.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, het is positief dat er een goede samenwerking is tussen het Vlaams Gewest, de federale overheid en, in de mate van het mogelijke, Nederland.

Zolang er problemen zijn met het wrak van de Tricolor bestaat de beste oplossing erin dat de loodsen aan boord blijven tot het schip voorbij het wrak is om nieuwe accidenten te voorkomen. Uiteraard kan Vlaanderen daar niet alleen over beslissen. Daarvoor is internationaal overleg nodig. We zullen bij minister Tavernier blijven aandringen samen met de Franse en Britse collega's een oplossing te zoeken.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

De vergadering is geschorst.

– *De vergadering wordt geschorst om 15.57 uur.*

– *De vergadering wordt hervat om 16 uur.*

Vraag om uitleg van mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de negatieve effecten van de openbare dienstverlening in de elektriciteits- en gasmarkt

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Gardeyn tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de negatieve effecten van de openbare dienstverlening in de elektriciteits- en gasmarkt.

Mevrouw Gardeyn heeft het woord.

Mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, mijn vraag gaat over de toeslag van het sociaal fonds op de gas- en elektriciteitsfactuur en het effect daarvan op de land- en tuinbouw en andere industriële sectoren.

De bedoelde toeslagen blijken het gevolg te zijn van de uitvoering van twee koninklijke besluiten met betrekking tot de openbare dienstverlening in de elektriciteits- en gasmarkt. De besluiten maken onder meer fondsen operationeel die geheel of ge-

Gardeyn-Debever

deeltelijk de reële nettokost van de openbare dienstverplichtingen ten laste kunnen nemen. Het betreft hier voornamelijk de ondersteuning van klanten met ernstige betalingsmoeilijkheden bij de OCMW's.

We kunnen natuurlijk begrip opbrengen voor het feit dat de regering iets wenst te doen aan de ontreding van de minstbedeelde verbruikers die niet in staat zijn hun energiefactuur te betalen. Wel hebben we fundamentele bedenkingen bij de mechanismen tot financiering van deze fondsen. Ze worden immers gefinancierd door een systeem van toeslag per kilowatt-uur op de tarieven voor toegang tot het net. De netbeheerder rekent de toeslag door aan zijn afnemers, de netgebruikers.

In 2003 wordt deze toeslag verrekend op het reële verbruik per factuur. Voor 2002 moesten echter de volledige middelen verhaald worden op de afrekeningen van oktober, november en december. Omwille van een hoger verbruik in de wintermaanden is dit zeker voor gas geen correcte berekeningswijze. Electrabel laat weten dat de aanrekening voor die laatste maanden werd berekend op basis van het verbruik in december, vermenigvuldigd met drie. Dit stemt inderdaad niet overeen met de realiteit. Deze manier van aanrekenen kan echter zowel positieve als negatieve verschillen opleveren, afhankelijk van het verbruik in december. Electrabel is bereid benadeelde tuinders een kredietnota te geven.

De land- en tuinbouwsector heeft echter enkele fundamentele opmerkingen. De energiekosten vormen in heel wat sectoren van land- en tuinbouw een aanzienlijk deel van de kostprijs, tot zelfs 25 en 35 percent in de glastuinbouw. Iedere bijkomende toeslag op de energiefactuur is dan ook nefast voor het vrijwaren van de concurrentiepositie ten aanzien van andere landen. Op geen enkele wijze kan de sector deze kostprijsstijging doorrekenen in zijn eindproduct. We mogen daarbij ook niet vergeten dat de overstap van glastuinbouwers naar aardgas een belangrijke ecologische vooruitgang betekent.

Dat er nu zou worden teruggekomen op deze beslissing is zeker geen goede zaak. Het klinkt bovendien al te gek dat via toeslagen op de energiefacturen de OCMW's moeten worden gefinancierd. De land- en tuinbouwsector dreigt hierdoor dan ook tweemaal te moeten betalen, eenmaal door zijn bijdrage aan de algemene middelen via de fiscaliteit,

en eenmaal door de toeslagen op het verbruik van gas en elektriciteit.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van de hierboven geschetste problematiek? Hoe werd het concept toeslag sociaal fonds op de gas- en elektriciteitsfactuur aan de burgers gecommuniceerd? Bent u bereid een correctie door te voeren en het professioneel land- en tuinbouwverbruik vrij te stellen van die toeslag? Kunnen er ook vrijstellingen worden toegekend aan andere sectoren?

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik ben een zeer groot voorstander van deze sociale en ecologische dienstverplichtingen, zeker als het gaat om een correctie op gevolgen die zijn ontstaan door de liberalisering.

Het is ook enigszins logisch dat de kosten daarvan op een of andere manier worden doorgerekend in de rest van de kilowatt-uurprijs. Als behoeftige mensen een bepaalde hoeveelheid stroom gratis krijgen, dan is dat een zeer goede zaak. Dit betekent natuurlijk niet dat die stroom ook gratis wordt geproduceerd. Iemand moet uiteindelijk betalen. Als dat dan gebeurt via een verhoging van de kilowattuurprijs, dan wordt solidariteit opgelegd aan een brede verbruikersgroep ten voordele van de mensen die het het meest nodig hebben. Daar heb ik niet onmiddellijk problemen mee.

In het verleden heeft de monopoliehouder meer dan voldoende winst gemaakt door te hoge tarieven aan te rekenen aan de burgers. Ik heb er geen problemen mee dat er nu sociale en ecologische dienstverplichting wordt opgelegd aan die stroomproducenten. Als ze het doorrekenen aan de rest van de klanten, moeten die dat betalen, en dan is dat maar zo.

Als de energiekost in sommige sectoren zoals de glasbouwsector een zeer fundamenteel deel uitmaakt van de algemene bedrijfskosten, dan is het meer aangewezen om vanuit de overheid bepaalde steunmaatregelen te geven om de energie-efficiëntie en het rationeel energieverbruik te verhogen dan om vrijstelling te verlenen van een sociale bijdrage of een algemene verlaging van de kilowattuurprijs door te voeren voor die sector.

Wat de concurrentiepositie betreft, zien we in Nederland dat dergelijke bedrijven veel meer dan bij ons gebruikmaken van warmtekrachtkoppeling. In de glasbouwsector bestaat een grote warmtevraag.

Glorieux

De warmtekrachtkoppeling loopt bij ons nog altijd achter in vergelijking met de meeste andere landen. Het lijkt me onjuist die concurrentiepositie tegenover die andere landen te verbeteren. Het is meer aangewezen om dat soort initiatieven binnen die sector te promoten en actief te steunen vanuit de overheid, dan om vrijstelling te verlenen voor de toeslag voor het sociaal fonds. Dat is op de koop toe niet alleen goed voor de portemonnee van de mensen uit de tuinbouwsector, maar zal ook de Kyoto-doelstelling gunstig beïnvloeden.

De voorzitter : Mevrouw Gardeyn heeft het woord.

Mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever : Mijn vraag gaat over de benadeling van de tuinbouwsector. Met het sociaal fonds op zich hebben we geen probleem, maar het gaat erover dat de tuinbouwsector eigenlijk tweemaal betaalt, en dat kan toch niet de bedoeling zijn.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, mevrouw Gardeyn, u verwijst in uw vraag naar een toeslag op de elektriciteits- en gasfactuur voor de financiering van het sociaal fonds. Het fonds bevat 24,8 miljoen euro die wordt gefinancierd door de elektriciteitssector en 17,8 miljoen euro die wordt gefinancierd door de gasector.

De middelen zijn bedoeld om de maatregelen te financieren die vervat zitten in de wet van 4 september 2002 houdende toewijzing van een opdracht aan de openbare centra voor maatschappelijk welzijn inzake de begeleiding en de financiële maatschappelijke steunverlening aan de meest hulpbehoevenden inzake energielevering.

De regeling werd uitgewerkt in het koninklijk besluit van 11 oktober 2002 met betrekking tot de openbaredienstverplichtingen in de elektriciteitsmarkt en het koninklijk besluit van 23 oktober 2002 betreffende de openbaredienstverplichtingen in de aardgasmarkt. Aangezien het om een federale regeling gaat, stel ik voor dat u de vraag stelt aan federaal staatssecretaris Deleuze.

Ik ben het inhoudelijk eens met de aanpak van mijn federale collega. Het is wel belangrijk te herhalen dat we van een monopolie markt komen en naar een vrije markt gaan. We moeten goed opletten dat we geen foute vergelijkingen maken. Ik ben ervan overtuigd dat de vrije markt moet leiden tot lagere prijzen. Als dat niet gebeurt, stel ik voor dat

we een resolutie goedkeuren om de vrije markt af te schaffen. Als het in de ene sector zo is, zal het in de andere sector ook wel zo zijn. Men zou de prijzen moeten doorrekenen en dezelfde zaken met elkaar moeten vergelijken. Men zou ook de monopolie markt moeten vergelijken met de vrije markt op hetzelfde tijdstip.

Het specifiek probleem van de tuinbouwers is dat zij vroeger van een gunstregime konden genieten. In de tijd van de monopolie markt kon dat. Men vergeet echter altijd te zeggen dat dat kon dankzij de solidariteit. Nu doet men alsof er in de vrije markt heel veel solidariteit zou zijn, maar toen was er pas echt solidariteit. De gemiddelde burger heeft solidariteit betoond, en dan vooral de heel kleine bedrijven tegenover een paar grote bedrijven die lage tarieven kregen. De gewone gebruikers hebben de winst van de privé-sector, die toen een monopolie had, gefinancierd. Ik ben graag solidair, maar dat was toch wel een eigenaardige vorm van solidariteit. Zij die weinig hadden, waren solidair met zij die veel hadden. Dat is een omgekeerde vorm van solidariteit.

– *De heer Koen Helsen treedt als voorzitter op.*

In het Nederlands model doet men in de vrije markt soms nog iets voor bepaalde sectoren. Er zou een soort van overgangsfonds moeten komen om die mensen ter hulp te komen, maar het is niet aan mij om hier uitspraken over te doen. In een normale bedrijfsvoering is de energiekost van groot belang, maar in bepaalde specifieke sectoren is deze doorslaggevend, een kwestie van leven of dood. We moeten de mogelijkheden bekijken. We willen constructief aan een oplossing meewerken. Ik heb de suggestie gedaan aan minister Gabriëls om via het economisch instrumentarium iets te doen. Ook zou men misschien op federaal niveau iets kunnen ondernemen om die sectoren niet in de problemen te brengen. Ik denk dat we het ongeveer allemaal eens zijn, maar dat we nog niet de goede manier hebben gevonden om dit probleem op te lossen. Het is belangrijk dat u zegt akkoord te zijn met de solidariteit, want anders komen we terecht in een welles-nietesspelletje.

De voorzitter : Mevrouw Gardeyn heeft het woord.

Mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever : Er zijn al verschillende bedrijven gestart met de warmtekrachtkoppeling waarover de heer Glorieux sprak, maar dat is vooral goed voor heel grote tuinbouwers. De familiale bedrijven kunnen niet meewerken in dat systeem en worden dan weer de dupe. Het systeem op zich is echter wel goed.

Minister Steve Stevaert : In Nederland heeft men een goede ruimtelijke ordening en heeft men de tuinbouwbedrijven samengevoegd. Zo kan men een klein tuinbouwbedrijf hebben, maar een gezamenlijke warmtekrachtkoppeling. Omdat onze bedrijven verspreid liggen, kan deze aanpak niet en betalen we de prijs van onze ruimtelijke ordening.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Guy Sols tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over overladen vrachtwagens en de staat van het wegdek

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

De heer Sols heeft het woord.

De heer Guy Sols : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag is eigenlijk het gevolg van een actuele vraag die ik u heb gesteld op 20 november 2002 over de kwaliteit van de wegenbouw in relatie tot overladen vrachtwagens. Ik heb toen eerst en vooral gezegd dat de controle, die de aanleiding was voor mijn vraag, om vier redenen belangrijk was.

Ten eerste remmen overladen vrachtwagens moeilijker en vormen ze een gevaar voor ongevallen. Ten tweede riskeert de betrokken vrachtwagenbestuurder, naast de mogelijkheid om betrokken te worden bij een zwaar verkeersongeval, ook nog eens regresvordering vanwege de verzekeringsmaatschappij wanneer men achteraf vaststelt dat zijn vrachtwagen overladen was, en dit met alle rampzalige financiële gevolgen van dien. Ten derde is dit eigenlijk concurrentievervalsing ten opzichte van degenen wier vrachtwagens niet overbeladen zijn. De mensen die de wet overtreden, vervoeren immers zwaardere vrachten dan de mensen die zich wel aan de wet houden. Ten vierde beschadigen die overladen vrachtwagens ons wegdek.

U hebt vooral geantwoord op de eerste drie opmerkingen die ik toen heb gemaakt. Maar u hebt geen duidelijk antwoord gegeven op de vraag naar

de relatie tussen overladen vrachtwagens en de kwaliteit van de wegen. Na uw antwoord was ik wat ingedommeld, maar ik werd wakker geschud toen u verscheen op De Zevende Dag. U hebt uw reputatie deels te danken aan het doen van sterke uitspraken. Dat heeft zijn goede kanten. Maar de one-liner die u daar toen debiteerde, deed me de wenkbrauwen fronsen. U zei namelijk dat als een weg vol putten wordt heraangelegd, die weg onveiliger wordt, daar men er nog sneller op zal gaan rijden. Dat lijkt me een vreemde stelling. Men heeft immers al lang begrepen dat de staat van het wegdek rechtstreeks verband houdt met de verkeersveiligheid. Ik leid nog een ander beroepsleven. Ik word beroepshalve regelmatig geconfronteerd met verkeersongevallen als gevolg van de slechte staat van het wegdek. De processen die daaruit voortvloeien en de kosten voor het Vlaams Gewest vormen nog een bijkomende post, naast de som van 5 miljoen euro per jaar die we als belastingbetaler moeten neertellen om die wegen in een aanvaardbare staat te houden. Dit alles lijkt me voldoende stof voor een vraag om uitleg.

In uw antwoord op de vraag zei u dat het niet zo zeer gaat om het maximale gewicht van de vrachtwagens. Het probleem was volgens u veeleer de aslast, die de druk op de wegen bepaalt. U zei dat er in Nederland een andere differentiatie van deze aslast is. Ik had dat ook al opgezocht. U wenst de differentiatie van de aslast zoals die bijvoorbeeld in Nederland bestaat, niet over te nemen. U zei laconiek dat dit moeilijk haalbaar is. Kunt u daar wat dieper op ingaan ?

De beschadiging van de wegen zou vooral te wijten zijn aan gewone slijtage. Ik verwijs in dat verband naar het typebestek 250. Dan rijzen er bij mij vragen over de kwaliteit van onze wegen op zich. Kunt u daar meer informatie over geven ? Misschien moet er terzake worden bijgestuurd. Deze vragen richt ik tot u, zowel in uw hoedanigheid van minister van Mobiliteit als in uw hoedanigheid van minister van Openbare Werken.

De voorzitter : De heer Cordeel heeft het woord.

De heer Marc Cordeel : Mijnheer de voorzitter, ik betwijfel enigszins of het overladen verantwoordelijk is voor de spoorvorming. Ook het onderhoud van de wegen speelt een rol, net als het type van uitvoering van de wegenwerken. In landen als Nederland en Duitsland is er sprake van asfalt- en betonwegen. Dat weet u ook. Maar in Nederland en Duitsland is spoorvorming zeer zeldzaam. Er moet dringend iets worden gedaan aan het bestek en het type van uitvoering van wegenwerken.

Cordeel

Ik dring sterk aan op een beter onderhoud van de wegen. Ik zie regelmatig dat de rioleringen langs de autosnelweg onvoldoende goed vrijgemaakt en onderhouden zijn. Bij vriesweer beschadigt dit het wegdek enorm. We moeten daar dringend wat meer geld voor uittrekken.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, ik heb het standaardbestek 250 al aangepast, maar ik kan dat natuurlijk niet met terugwerkende kracht doen. In het verleden zijn de wegen nu eenmaal aangelegd op basis van een ander bestek. Ik ga ervan uit dat de Belgische en de Vlaamse aannemers niet slechter zijn dan de Nederlandse. Ik ben ervan overtuigd dat u het met me eens bent, mijnheer Cordeel.

De heer Marc Cordeel : De Nederlanders zijn wat corrupter.

Minister Steve Stevaert : Dat kwam aan bod in een vorige vraag, maar hier worden ze vrijgesproken.

De heer Marc Cordeel : Er zijn er goede en slechte, mijnheer de minister.

Minister Steve Stevaert : Dat moet ik toegeven.

Inzake het onderhoud van de wegen zijn we bezig aan een inhaaloperatie. Dan heb ik het over het befaamde rapport-Helleven. Het duurt uren voor dat is uitgelegd, maar daarin staan alle parameters. De commissie heeft het hier al uitvoerig over gehad. Dat rapport toont aan dat er een evolutie is. Die is natuurlijk vertraagd : we zien het effect pas 2 jaar later. Onze wegen worden dus veel beter, omdat we ze meer onderhouden – maar nog te weinig – en omdat ze beter zijn aangelegd. Dat laatste komt niet omdat de aannemers beter zijn geworden, maar omdat we het typebestek hebben gewijzigd.

Dan is er het probleem van de aslasten en de overladen vrachtwagens. We hebben het ontwerp van decreet inzake aslasten gemaakt. Dat was heel ingewikkeld. In een federaal land als België was er heel veel discussie over de vraag of we terzake bevoegd waren. Het overladen moeten we aanpakken. Er is sprake van een technische discussie over welke druk er op welke as mag zijn. Het verkeerde idee leeft hier dat vrachtwagens in Nederland meer gewicht mogen vervoeren dan in Vlaanderen. Daar moeten we echter mee oppassen. Die aslasten zijn geen geloofspunt voor mij. Bovendien zijn ze een

federale materie. Dit lijkt me echt iets dat we op Europees niveau moeten regelen.

Uw collega, de heer Van Aperen, heeft me bezworen om niet te experimenteren met die aslasten, zelfs al zouden we bevoegd zijn daarvoor. Hij zei dat als we raken aan die aslasten, dit kan leiden tot catastrofes in die sector. Dat kan faillissementen tot gevolg hebben. Dat is iets anders dan het verplichten van een dodehoekspiegel. Het is een erg gevoelige en complexe materie. Voor een nieuw systeem kiezen kan enorme economische gevolgen hebben. Als u echter suggesties hebt, dan zijn die steeds welkom. Misschien kan een werkgroep op federaal en Vlaams niveau dit bekijken. Iemand als de heer Van Aperen kan daar deel van uitmaken.

De heer Marc Cordeel : Dit moet inderdaad Europees worden bekeken, want de systemen verschillen van land tot land.

Minister Steve Stevaert : Dan was er mijn uitspraak over die weg met kuilen. Natuurlijk is een weg zonder kuilen veel beter dan een weg met kuilen, maar ik moest het in die discussie opnemen tegen de heren Grootaers en Dedecker. Mijnheer Sols, u verwees naar De Zevende Dag. Mijn stelling daar was : als er zwarte punten zijn, dan moeten we die wegwerken. Ik ben de minister-president en de minister van Financiën erg dankbaar voor het feit dat ze me in staat stellen op dat punt een ongelooflijk grote krachtsinspanning te doen. In 5 jaar tijd gaan we 20 miljard frank besteden aan het wegwerken van die zwarte punten. We mogen echter niet vergeten dat bij een dergelijk zwart punt, nadat de kuilen verwijderd zijn, het aantal ongevallen weer stijgt. Dit aantal stijgt omdat de snelheid hoger komt te liggen. Datzelfde fenomeen zien we als bij het heraanleggen van een weg de bomen worden weggehaald omdat men ze gevaarlijk vindt. Na het heraanleggen van die weg blijkt dat de snelheid veel hoger ligt.

Er is niets zo moordend als overdreven snelheid. Dat is de discussie. Ik ben absoluut voorstander van het – waar nodig – heraanleggen van de wegen. We moeten echter goed opletten dat die wegen niet uitnodigen tot snel rijden. Dat is immers een van de excuses die sommigen aandragen om snel te rijden. Vanuit die redenering zouden we er dan eigenlijk voor moeten zorgen dat de weg in slechte staat is om te beletten dat er snel wordt gereden. Dat was mijn oneliner niet. Mijn oneliner was dat normale mensen twee auto's nodig hebben om 211 kilometer per uur te rijden. Dat was de discussie.

Stevaert

Ik denk dat we er wel uit zullen geraken, maar ik begrijp zeker uw bekommernis. Het kost veel geld aan de overheid. We moeten die spoorvorming teengaan. Ik denk overigens dat het om een combinatie van factoren gaat.

Onze grootste pijnpunt is dat we dat vroeger nooit controleerden. Dat gaat dan uiteraard over het handhavingsbeleid. Vroeger was de pakkans heel klein. Nu is die aan het verhogen. Nu zal men het te snel rijden wel afleren.

We mogen ook de hele transportsector niet stigmatiseren, maar vroeger waren er inderdaad een aantal viespeuken die daar economisch voordeel uit haalden. Degenen die correct reden met de vrachtwagen, konden niet concurreren met degenen die niet correct reden. Degenen die nu echter niet correct rijden, zullen gepakt worden. Die vallen er dan tussenuit. Ik weet niet of een betere spreiding de oplossing is. Ik weet echter wel dat een hogere pakkans zeker de oplossing is.

Onze wegen gaan er overigens onmiskenbaar op vooruit, zeker wat de technische veiligheid betreft. Inzake de afwateringsproblematiek denk ik dat er soms wel een probleem is. Ongeveer 80 percent van het slib is verontreinigd. Daar moeten altijd studies over worden gemaakt. Eigenlijk, als 80 percent verontreinigd is, zouden we eventueel de volgende redenering kunnen maken. Dit is natuurlijk niet wetenschappelijk onderzocht. Het is de vroegere cafébaas die dit nu zegt. Hoe dan ook, als 80 percent verontreinigd is, zouden we er misschien beter van uitgaan dat 100 percent verontreinigd is. Dan hoeven we geen onderzoek meer te doen naar wat vuil is en wat proper is. We beschouwen het gewoon allemaal als vuil. Dan kost het ons misschien minder dan nu. Ik durf dat echter niet al te luid te zeggen omdat ik daar geen harde bewijzen van heb.

Als we er dan van uitgaan dat alles verontreinigd is, kunnen we nog eens een discussie voeren met de OVAM over het verontreinigingsniveau. Dat moet niet te hoog worden gelegd. Het is immers ook geen nucleair afval. Er moet dus een juiste inschatting worden gemaakt. Hoe dan ook, op die manier zouden we die voorbereidende studies niet hoeven te doen. Ik denk immers dat het daar vooral stropt : in het afvoeren van dat slib. Daar zit veel vertraging op.

De voorzitter : De heer Sols heeft het woord.

De heer Guy Sols : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Toch wil ik een aantal kritische kanttekeningen plaatsen. Om te beginnen neem ik het woord 'oneliner' terug. Ik zal veeleer de term 'eyecatcher' gebruiken. Als u te maken hebt met de heer Dedecker is het woord 'catcher' misschien een beter woord. (*Gelach*)

Het is hoe dan ook belangrijk dat we hier goed over nadenken. Een slecht wegdek maakt het Vlaams Gewest mogelijkerwijze ook aansprakelijk voor chauffeurs die als wildemannen – of wilde-vrouwen – rijden. Alleen al voor de aansprakelijkheid van het Vlaams Gewest is het dus belangrijk dat we goede wegen hebben. Anders kunnen we ook nog betrokken raken in rechtszaken terwijl het Vlaams Gewest eigenlijk geen verantwoordelijkheid draagt. Dat is een eerste belangrijke opmerking die ik wou maken.

Ten tweede onderschrijf ik volledig de woorden van de heer Cordeel dat het inderdaad een zaak is die we Europees moeten aankaarten, maar dit mag natuurlijk niet tellen als paraplu voor onze overheid om niets of weinig te doen en te wachten tot Europa iets doet. Laten we dus niet heiliger zijn dan de paus, maar laten we ook niet per se wachten op wat Europa allemaal zegt.

Mijn derde opmerking gaat over de overvol geladen de vrachtwagens en het al dan niet oorzakelijk verband tussen ongevallen en de staat van het wegdek. Mijns inziens is het beter om te voorkomen dan om te genezen. U zegt terecht dat er meer moet worden gecontroleerd en geverbaliseerd.

Mijns inziens ligt de oplossing echter vooral in de implementatie van een technisch systeem bijvoorbeeld inzake verkeerssnelheid. Het is niet mijn idee, maar ik maak een vergelijking op het gevaar af dat die tegen mij zou worden gebruikt. We kunnen in de wagens een snelheidsbegrenzer aanbrenge-n. De wagens zullen dan niet hard kunnen rijden. We kunnen op de vrachtwagens voldoende assen doen plaatsen zodat ze minder schade kunnen toebrengen. Ik wil dus gewoon maar zeggen dat we de zaken technisch beter moeten uitrusten, zodat we eventueel minder controles moeten doen. Nu moeten we meer controles doen omdat de vrachtwagens niet uitgerust zijn om aan dat gewicht te voldoen. In Nederland zijn de vrachtwagens zwaarder geladen, maar die kunnen dat omwille van de technische uitrusting. Indien wij ook de vrachtwagens met meer assen zouden uitrusten, dan zouden ze zwaarder geladen kunnen worden en dan zouden we minder moeten controleren. Die uren energie

Sols

zouden dan ook uitgespaard worden. Mijns inziens zit daar toch een bepaalde logica in.

Ten slotte wil ik nog de volgende opmerking maken. U stelt dat dit tot faillissementen kan leiden. Dat kan uiteraard. We leven in een Europese markt. Wat in Nederland kan, moet volgens mij echter ook in Vlaanderen en België kunnen. Een reglementering die daar werd uitgewerkt, moet hier ook kunnen. Ik bedoel hiermee niet dat we nu binnen 1, 2 of 3 jaar aan de sector moeten zeggen dat ze hun vrachtwagens moeten vervangen. Daar kan een tijdschema voor worden opgesteld van 5 tot 10 jaar. Dat kan worden gericht op de afschrijving van de bestaande vrachtwagens. Op die manier zouden we onze reglementering in overeenstemming kunnen brengen met de ons omringende landen. Het zou inderdaad ideaal zijn om de hele toestand op Europees niveau aan te pakken. Als dat echter niet gebeurt, moeten we ons afstemmen op de ons omringende landen. Zij hebben dezelfde lasten en dezelfde kosten. Via een tijdplan zouden we een oplossing kunnen vinden.

Ik wil er in ieder geval op aandringen dat om de zaak op te volgen. Ik hoop dat ik in de media her en der vooruitgang zal merken in deze problematiek.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik heb er geen probleem mee dat men dat federaal indient. Dan moet het voorstel worden overgemaakt en dan moet de Vlaamse regering haar standpunt bepalen. U bent echter een jonge collega, en ik wil u dan ook waarschuwen. Als u dat federaal doet, zult u verwonderd zijn over de economische gevolgen daarvan.

U hebt het over een afstemming op de buurlanden. Welk buurland moet dan precies ons voorbeeld vormen ? Zelfs met een overgangperiode is het immers nog maar de vraag of we voor de goede richting kiezen. Ik weet namelijk niet wat de juiste richting is. Moeten we ons op de lijn van Nederland plaatsen of op de lijn van Duitsland ? Ik weet het niet. We moeten dus goed oppassen. Daarom lijkt het me veeleer aangewezen om het voortouw te nemen om Europa ervan te overtuigen een algemene regeling te treffen.

De heer Guy Sols : Mijnheer de minister, ik begrijp uw visie. Het is ook zeker niet mijn bedoeling om de sector onder druk te zetten. Het is mijn bedoeling om ervoor te zorgen bepaalde kosten voor het

herstel van de wegen te vermijden. Het passief is al groot genoeg, niet alleen van de herstelling van de wegen, maar ook van de verkeersongevallen die daar het gevolg van zijn.

Door de besparingen die deze maatregel genereert, zouden we tegemoetkomingen kunnen doen aan de sector. Zelf kan ik daar verder niet veel meer over zeggen, maar ik zou toch aan de uitvoerende macht willen vragen om de verantwoordelijkheid te nemen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Erik Matthijs tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Westerscheldeproblematiek

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

De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, onze noorderburen hebben begin dit jaar het Vlaams Gewest op de hoogte gebracht van een advies van de Nederlandse ruimtelijke planologische commissie over de aanduiding van natuurgebieden in het kader van de Europese habitatrichtlijn. Nederland wil het volledige Westerscheldebekken tot natuurgebied uitroepen. Indien dit gebeurt, komt de geplande uitdieping van de Westerschelde tot 12,8 meter en op langere termijn tot 13,1 meter op de helling te staan. De Antwerpse gouverneur zegt dat een volledige omvorming van het Schelde-estuarium tot habitatgebied het einde van de Antwerpse haven kan betekenen. Dat zou enorme gevolgen hebben voor de tewerkstelling in de Belgische binnenvaart, de Vlaamse havens en de industrie.

Tegen eind april moet de lijst met natuurgebieden ter goedkeuring naar de Europese Commissie worden gestuurd. Over dit onderwerp werd al een actuele vraag gesteld. Ik meen me te herinneren dat de Vlaamse regering dit minimaliseert. Vlaanderen wacht op een Europees advies over de Nederlandse plannen. Uw kabinet vindt de onrust voorbarig.

Matthijs

De vraag is of de uitbreiding van het erkende habitatgebied naar de vaargeul gevolgen zal hebben voor de economische activiteit en de toekomst van de haven. Het kabinet ziet ook geen problemen voor een eventuele uitdieping van de Schelde. Hoe verklaart u de verschillende zienswijzen van het Antwerpse havenbestuur, de gouverneur en uw kabinet ? Wat is de impact van de aanduiding van het Schelde-estuarium als habitatgebied op de binnenvaart en de andere Vlaamse havens ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, om de problematiek correct te schetsen lijkt het mij noodzakelijk erop te wijzen dat grote delen van de Westerschelde bij de Europese Unie nu reeds aangemeld zijn als speciale beschermingszone in het kader van de habitatrichtlijn. De eigenlijke vaargeul werd nog niet aangemeld. Ik heb samen met u kennis genomen van de reacties in Antwerpse kringen op het voorstel van een Nederlandse administratie om ook de vaargeul op te nemen in de beschermingszone.

Ik stel vast dat de Europese Commissie Nederland en 5 andere landen op 19 december 2002 voor het Europees Gerechtshof heeft gedaagd voor de implementatie van de habitatrichtlijn in de Atlantische zone, waartoe de Westerschelde behoort. Ik denk dat we er rekening mee moeten houden dat het langdurig uitblijven van overeenstemming tussen de Europese Commissie en Nederland in deze zaak ook de Vlaamse belangen op de rivier zou kunnen beïnvloeden.

Conform de resolutie van het Vlaams Parlement wordt dit dossier via de Permanente Commissie voor de Scheldevaart multidisciplinair, gemeenschappelijk en grensoverschrijdende benaderd, rekening houdend met de Vlaamse posities en belangen op de rivier. Daarom heb ik mevrouw Schultz van Haegen, Nederlands staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, aangeschreven om de bezorgd-

heden die hierover in Vlaanderen zijn ontstaan ter kennis te brengen. Ik heb het voorstel van de Nederlandse administratie als voorbarig bestempeld zolang de Europese Commissie nog geen uitsluitsel gegeven heeft over de wijze waarop de aanduiding van beschermingszones in estuaria moet gebeuren. Ik heb op deze brief nog geen antwoord ontvangen.

Indien de Europese Commissie hierin een beslissing neemt zal die uiteraard in de hele Europese Unie gelden. De in uitvoering zijnde studies en eventueel te nemen maatregelen moeten de impact van ingrijpende werken in de vaargeul op de zones buiten die geul nu al grondig in overweging nemen. Ik verwijs naar mijn antwoord op een actuele vraag van de heer Penris. Ik weet niet of mijn standpunt veel verschilt van dat van Antwerpen. We mogen er niet van uitgaan dat dit al beslist is, dat is niet zo. Als er een beslissing is genomen, moeten we de gevolgen daarvan nagaan en of we die ongedaan kunnen maken. We zijn duidelijk geen vragende partij. Dit is voor Vlaanderen een erg belangrijk dossier.

De voorzitter : De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw verduidelijking. Klopt het dat Nederland volgens de procedure die habitatgebieden moet aanduiden en melden ? Kunnen we als belanghebbend land dan nog procederen ? Dat is me niet helemaal duidelijk.

Minister Steve Stevaert : De gebieden worden eerst aangemeld. Vlaanderen wordt daarvan in kennis gesteld en wordt op een bepaald moment ook gehoord. We zullen ons standpunt dan duidelijk kenbaar maken. Wat er daarna zal gebeuren, is nog koffiedik kijken.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.42 uur.*
