

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



Zitting 2003-2004

7 oktober 2003

## HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

### COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Bart Somers, minister-president van de Vlaamse regering, over de voorstellen van de federale premier voor een tweede nationale luchthaven en de gevolgen hiervan voor Vlaanderen

Vraag om uitleg van de heer Flor Ory tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de rol van gewestwegen in lokale mobiliteitsplannen en de rol van ervaringsdeskundigen bij de inrichting

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het investeringsplan van de NMBS en de gevolgen voor Vlaanderen

Vraag om uitleg van de heer Johan Sauwens tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de prefinanciering van spoorweginvesteringen door het Vlaamse Gewest

Vraag om uitleg van de heer Johan Sauwens tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanpassingen van het investeringsplan van de NMBS en de gevolgen ervan voor Limburg

Vraag om uitleg van de heer André Van Nieuwkerke tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het verdere beleid inzake strandconcessies

Vraag om uitleg van de heer Joris Van Hauthem tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de plannen voor de herinrichting van de N8 Brussel-Ninove

Vraag om uitleg van mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de plannen van de Vlaamse administratie met de studie over de kleine waterwegen en in het bijzonder de Dender

## Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 7 oktober 2003

### **VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.12 uur.*

### **Interpellatie van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Bart Somers, minister-president van de Vlaamse regering, over de voorstellen van de federale premier voor een tweede nationale luchthaven en de gevolgen hiervan voor Vlaanderen**

**De voorzitter :** Aan de orde is de interpellatie van de heer Bogaert tot de heer Bart Somers, minister-president van de Vlaamse regering, over de voorstellen van de federale premier voor een tweede nationale luchthaven en de gevolgen hiervan voor Vlaanderen.

Minister Bossuyt zal antwoorden in de plaats van minister-president Somers.

De heer Bogaert heeft het woord.

**De heer André-Emiel Bogaert :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn interpellatie gaat niet over de uitlatingen van de federale premier, maar over het beleid van de Vlaamse regering.

Voor de aanvang van de zitting hoorde ik de heer Decaluwe tegen een partijgenoot zeggen dat virtuele vragen verboden moeten worden. Niets belet hem om dit via zijn fractie aan het Bureau voor te leggen, maar zijn partij is er steeds snel bij om te reageren op uitlatingen die als virtueel kunnen worden omschreven.

In een democratie is er normaal gezien een ruitmodel, maar wij bevinden ons meer in een driehoeksmodel, met de media, de drukingsgroepen en de regering als elementen. Het parlement, het vierde element van het ruitmodel, hinkt steeds achterop. Pas weken nadat de andere 3 elementen erover

hebben gesproken, komen er vragen in het parlement. Wat hier als virtueel omschreven wordt, is eigenlijk zeer realistisch.

Als een federale premier een voorstel lanceert, is dit een belangrijke incentive. Zeggen dat het om een louter federale materie gaat, is een juridisme. Als het over luchtvaart gaat – ik bedoel dan niet de problematiek van de geluidshinder –, is de vraag welk Vlaams beleid gevoerd wordt, in het licht van virtuele uitspraken van de premier. Ik hoop dat wij geen virtueel, maar een daadwerkelijk beleid voeren.

Het is niet duidelijk of de premier een persoonlijk standpunt innam, sprak namens de federale regering of namens een partij. Over de taalgrenzen heen zijn er – zowel door de privé- als de publieke sector – massaal tegenkantingen geuit, behalve door de Vlaamse regering. Ik verwijs naar de heer Kubla, BIAC, Anwerpen, Oostende, Chièvres. Allen zeggen, om diverse redenen, dat deze plannen niet kunnen doorgaan.

Voor de vergadering kwam ik een lid van de meerderheid tegen, die me zei dat er veel voorstanders zijn van de uitbouw van een tweede nationale luchthaven, als blijkt dat de hinder van de luchthaven van Zaventem voor de omgeving ondraaglijk wordt.

Het is maar de vraag hoe wordt omgesprongen met het begrip 'Vlaams belang'. Wordt dit belang gediend door de uitbouw van Zaventem, gekoppeld aan een oplossing voor de geluidshinder; door het uitbouwen van de luchthavens van Oostende en Antwerpen, en minder van Zaventem; of door de ontwikkeling van een tweede nationale luchthaven op Waals grondgebied of op een andere locatie?

Tot vandaag bestond het beleid van de Vlaamse regering uit het accentueren, promoten en optimaliseren van Zaventem als enige nationale luchthaven.

## Bogaert

ven, en het gedeeltelijk financieren van de eventuele uitbouw van de bestaande regionale luchthavens van Antwerpen en Oostende.

Vlaanderen heeft vooral baat bij grondgebonden investeringen rond Zaventem. Dat bleek ook bij de Vlaamse beslissing – waardoor de premier paars aanliep – om niet deel te nemen aan het kapitaal van SN Brussels. Als niet-krenterige overheid werd toen wel beslist om een bedrag van 25 miljoen euro – later beperkt tot 20 miljoen euro – te reserveren voor een speciaal Zaventemfonds bij de PMV.

Het laatste jaar van de legislatuur is ingezet. Het is belangrijk om van de Vlaamse regering te weten – de PMV bestaat sinds juni 2001 – wat haar standpunt is over de besteding van deze fondsen. Volgens mij zijn deze fondsen momenteel bevroren bij de PMV, en wordt gewacht – PMV is een NV volgens openbaar recht – op een beslissing van de Vlaamse regering om te weten waarvoor, waar en wanneer de fondsen zullen worden gebruikt.

Ook voor de beleidsbeslissingen over de Vlaamse regionale luchthavens is het van primordiaal belang te weten welke luchtvaartpolitiek het federale België en de 3 gewesten de volgende jaren zullen voeren. Europa, België en de gewesten beslissen. De luchtvaartproblematiek is een politieke rode draad geworden onder Paars 1 en Paars 2. Ondertussen moet Vlaanderen een beslissing nemen over Zaventem. Opteert Vlaanderen voor Zaventem, voor een mini-Zaventem en een regionale uitbreiding, voor een tweede luchthaven of voor grondgebonden investeringen? Ik zou graag een duidelijk standpunt en een beleidsvisie horen vanwege de Vlaamse regering. Na het antwoord op mijn vijf vragen, zal ik hopelijk een duidelijker inzicht hebben in haar luchthavenbeleid.

**De voorzitter** : De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de fractie van de federale premier maakt door zijn afwezigheid duidelijk dat het over een grote miskleun gaat van de premier – tenzij die afwezigheid symptomatisch is voor de activiteitsgraad van de fractie. *(Opmerkingen, gelach)*

**De voorzitter** : Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, het is natuurlijk niet omdat bepaalde uitspraken worden gedaan, dat er geen Vlaams beleid zou zijn. Ik hoor steeds opnieuw de

opmerking dat de Vlaamse regering een beleid moet uitstippelen. Bij het beantwoorden van vragen en interpellaties heb ik al ten overvloede aangetoond dat er wel degelijk een beleid is. Of u voor of tegen dat beleid bent, is natuurlijk een andere zaak.

De uitspraken van de premier, vormen geen aanleiding voor een koerswijziging in ons Vlaamse beleid ten aanzien van de regionale luchthavens. Voor wat de luchthaven van Zaventem betreft, werden een aantal beslissingen genomen. Zo werd beslist om de uitbouw van de spoorontsluiting van de luchthaven van Zaventem te doen via de zogenaamde Diabolo. Dit werd recent beslist op het Overlegcomité tussen de federale overheid en de gewesten en is alleen maar een bevestiging van het huidige beleid.

Op uw tweede vraag kan ik uiteraard pas antwoorden als er concrete voorstellen worden geformuleerd. De Vlaamse regering kan moeilijk reageren op uitspraken – ook al zijn ze van de premier – die tot op heden geen element van discussie vormen. BIAC kreeg de opdracht om het idee te onderzoeken en ik wacht de resultaten van dat onderzoek met veel belangstelling af. Ik zal de teksten er zeker grondig op nalezen.

Inzake uw vraag over de luchthaven van Deurne, kan ik alleen maar verwijzen naar eerdere parlementaire vragen waarbij ik duidelijk heb gesteld dat de Vlaamse regering heeft beslist om de luchthaven van Deurne uit te bouwen tot een zakenluchthaven en om de Krijgsbaan van Deurne te ondertunnelen voor zover er aan de nodige randvoorwaarden is voldaan, met name dat de privé-sector een inbreng doet. De Vlaamse regering heeft terzake beslist om een oproep te doen tot kandidaten die wensen deel te nemen aan een participatieve PPS.

**De heer Ludwig Caluwé** : Is de heer Lesire in feite al komen opdagen op zijn werkplaats?

**Minister Gilbert Bossuyt** : Ik hoop dat ik u daarover duidelijkheid kan verschaffen op het einde van deze week of in het begin van volgende week.

Wat uw vierde vraag betreft, kan ik alleen maar bevestigen dat het ook voor de luchthaven van Oostende de bedoeling is om privé-partners aan te trekken om deel te nemen aan het beheer van de luchthaven. Recent werd een nieuw algemeen directeur aangeduid – die wel aanwezig is – die de zaken duidelijk in de goede richting aan het sturen is. Uiteraard moet ook worden nagezien in hoever-

**Bossuyt**

re de huidige beheersformule kan tegemoetkomen aan de mogelijkheid om derden te betrekken bij de uitbouw van de luchthaven. De Vlaamse regering heeft steeds gesteld dat de beheersformule dient te worden gewijzigd indien dat noodzakelijk is om derden te laten toetreden tot het kapitaal.

Voor uw vijfde vraag moet ik u doorverwijzen naar mijn collega, bevoegd voor Begroting en Financiën. Hij kan u een duidelijk antwoord verschaffen.

**De voorzitter** : De heer Bogaert heeft het woord.

**De heer André-Emiel Bogaert** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, uw antwoord is bijzonder duidelijk. De luchthaven van Antwerpen zal worden uitgebreid op voorwaarde dat de privé-sector meedoet, de luchthaven van Oostende wordt behouden op voorwaarde dat de privé-sector meedoet en inzake de tweede luchthaven wacht u de federale beslissing af. Het systeem Dehaene wordt dus toegepast : het probleem wordt pas opgelost als het zich stelt. Pro-actief werken is blijkbaar niet zo belangrijk.

Mijn laatste vraag over de financiën is niet onbelangrijk voor Zaventem en de regio en betreft grondgebonden investeringen ten belope van 1 miljard frank. Die vraag zal worden beantwoord door minister Van Mechelen. Ik vraag me alleen af waar en wanneer. Is het de bedoeling dat ik een nieuwe vraag of interpellatie indien ? Ondertussen is die optie achterhaald, want er is reeds een duidelijke vraag over de werking van de PMV en dit dossier is een van de 18 dossiers.

**De voorzitter** : Dames en heren, als voorzitter wijs ik erop dat ik, net als de voorzitter van het parlement en de heer Bogaert, een e-mail heb ontvangen waarin duidelijk stond dat minister Bossuyt in naam van de minister-president op alle vragen zou antwoorden. De minister-president heeft daartoe blijkbaar niet alle gegevens doorgespeeld aan minister Bossuyt.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mevrouw de voorzitter, ik vind het belangrijk dat het parlement volledig wordt ingelicht. Ik heb geprobeerd om zo goed mogelijk te antwoorden op de vragen. Ons luchthavenbeleid wordt onverkort voortgezet. Jammer genoeg kan ik geen concreet antwoord geven op de laatste vraag, want ik heb geen bericht ontvangen over een wijziging van de huidige toestand.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Flor Ory tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de rol van gewestwegen in lokale mobiliteitsplannen en de rol van ervaringsdeskundigen bij de inrichting**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Ory tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de rol van gewestwegen in lokale mobiliteitsplannen en de rol van ervaringsdeskundigen bij de inrichting.

De heer Ory heeft het woord.

**De heer Flor Ory** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag is lokaal geïnspireerd, maar bevat ook een aantal algemene vragen over de rol van gewestwegen in de lokale mobiliteitsplannen, die nu in veel gemeenten worden opgesteld. In mijn eigen gemeente hebben we 22 kilometer gewestwegen en 150 kilometer gemeentewegen. Ik stel vast dat de gewestwegen erg bepalend zijn voor het mobiliteitsplan. Er ontstaan makkelijk conflicten tussen de ambities van het gewest en die van het lokale beleidsniveau. Het is interessant om te bekijken hoe de verhoudingen tot stand komen.

Mijnheer de minister, hoe komt er een langetermijnplanning tot stand in het gewest ? Hoe wordt gecommuniceerd met de lokale overheden ? Hoe worden de langetermijnplannen van het gewest afgestemd op de mobiliteitsplannen van de lokale overheden ? Welke specifieke rol en functie krijgen de expreswegen in uw mobiliteitsbeleid ?

De expresweg N80 verbindt Hasselt met Sint-Truiden en deelt mijn gemeente Alken in twee. De opties van het Vlaams Gewest over het al dan niet aanleggen van op- en afritten, hebben gevolgen voor het plaatselijke mobiliteitsbeleid. Bent u van plan om de weginrichting van de N80 te herzien ? Werd daarover overleg gepleegd met de lokale overheid ?

Voor de inrichting van de gemeentewegen wordt regelmatig een beroep gedaan op de ervaringsdeskundigheid van de bewoners via wijkvergaderingen en dergelijke. Buurtbewoners kunnen best zelf aangeven hoe een weg kan worden aangelegd of geor-

## Ory

ganiseerd. Heeft ook het gewest oor naar de ervaringsdeskundigheid van de bewoners ? Zo ja, hoe wordt zoiets georganiseerd ?

Alken ligt ook op de gewestweg N754, de as tussen Herk-De-Stad en Borgloon. De buurtbewoners klagen al lang over deze baan. Zal er rekening worden gehouden met de ervaringsdeskundigheid van die mensen ? De weg werd vijf jaar geleden heraangelegd en bezorgt de mensen veel overlast. Is er een procedure mogelijk om de weginrichting hier en daar bij te sturen ?

**De voorzitter :** Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer Ory, er zijn verschillende planningsprocessen, zowel op korte als op lange termijn, en dit op de verschillende beleidsniveaus. Voor wat het Vlaams Gewest betreft, is er bijvoorbeeld het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Specifiek voor wat de administratie Wegen en Verkeer betreft, is er een prioritaair meerjarenprogramma op basis van een objectieve behoefteanalyse die voor verschillende types van werken, dit zijn werken voor de instandhouding van het patrimonium, werken op het vlak van verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, bereikbaarheid en van multimodale projecten en fietspaden, bepaalt wat de prioriteit van de in die categorie voorkomende projecten is. Ook op de andere bestuursniveaus worden er structuur- en mobiliteitsplannen uitgewerkt die binnen de hogere beleidsplannen dienen te worden ingepast. Het algemeen kader wordt dus gevormd op gewestelijk niveau en de lokale plannen moeten in dat kader passen.

Bij diverse gelegenheden wordt er met de lokale overheid gecommuniceerd. De Gemeentelijke Begeleidingscommissie is een belangrijk forum bij het opmaken van het gemeentelijk mobiliteitsplan of bij de begeleiding van concrete projecten. Bij het opmaken van een streefbeeldstudie wordt informatie uitgewisseld in de stuurgroep van dit project, waarin ook de lokale overheid is afgevaardigd. Voor specifieke projecten inzake verkeersveiligheid is de lokale overheid vertegenwoordigd in de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid, als het voorgestelde knelpunt op haar grondgebied is gelegen. Daarnaast zijn er de veelvuldige contacten tussen de districten en de gemeentelijke overheden bij de dagelijkse uitvoering van de aan de districten toegewezen taken. Ook zijn er de geregelde contacten tussen de lokale overheid en de provinciale

afdeling op het niveau van het afdelingshoofd of de dienstkringingenieur. De ervaringsdeskundigheid van de aangelanden is mijns inziens eerder nuttig voor ingrepen of maatregelen met een lokale impact.

Gelet op de opdracht van het Vlaams Gewest, die zich op een hoger beleidsniveau situeert, geeft het Vlaams Gewest de voorkeur aan de deskundigheid vanwege de vertegenwoordigers van de lokale overheid. De hogere maatschappelijke belangen zijn immers ook geregeld tegengesteld aan de verzuchtingen van de aangelanden. Alhoewel het soms noodzakelijk is, wordt bijvoorbeeld niemand graag onteigend. De communicatie met de lokale bevolking gebeurt daarom niet rechtstreeks, maar steeds via de lokale overheid. Het organiseren van inspraak en communicatie is een belangrijk aspect van het opstellen van een gemeentelijk mobiliteitsplan.

Inzake de onderlinge afstemming van de beleidsplannen van de verschillende niveaus, is het zo dat de lokale plannen zich dienen in te passen in de hogere beleidsplannen. Algemeen kan er worden gesteld dat het hoger beleidsplan bepaalt wat er moet gebeuren en dat het onderliggende beleidsplan bepaalt hoe dit het best op het terrein kan gebeuren. Op die manier kan de lokale terreinkennis dus een rol spelen.

Uit de wegategorisering van de N80 als primaire weg categorie II, volgt dat de N80 een belangrijke verbindings- en verzamelfunctie heeft op Vlaams niveau, met als gevolg dat het aantal kruispunten moet worden beperkt omwille van de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid. Over dit algemeen principe kan niet worden onderhandeld. Uit de inzichten die worden verworven bij de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan en de streefbeeldstudie moet dan worden bepaald of een kruispunt al dan niet moet worden afgesloten. Er is dus ruimte voor discussie over de concrete uitvoeringswijze van dit algemeen principe.

Voor wat Alken betreft, werd in de Gemeentelijke Begeleidingscommissie van het gemeentelijk mobiliteitsplan een consensus bereikt onder de verschillende partners over het al dan niet afsluiten van op- en afritten op de N80 vanuit Alken. Men is het eens geworden over één centrale aansluiting op de N80. Deze centrale aansluiting zal ofwel ter hoogte van de Meerdegatstraat worden voorzien, ofwel ter hoogte van de Stationsstraat. De keuze van deze aansluiting is afhankelijk van de beslissing van de provincie Limburg over een regionale bedrijvigheid te Alken en de eventuele inplanting ervan.

**Bossuyt**

Een tweede aansluiting kan worden voorzien ter hoogte van de Bisschopsweyerstraat en de Wolfstraat. Deze aansluiting wordt afhankelijk gesteld van het al dan niet openhouden van de aansluiting te Kortembos in Sint-Truiden. In elk geval dient één van deze twee aansluitingen te verdwijnen. De streefbeeldstudie voor de N80 moet hierover een definitieve uitspraak te doen. De neveneffecten dienen nog nader te worden onderzocht, zowel in de gemeente Alken als in de stad Sint-Truiden.

Als antwoord op uw laatste vraag over de heraanleg van de doortocht N754 te Alken, kan ik u mededelen dat ook bij de uitvoering van dit project inspraak werd georganiseerd. Zelfs voor projecten met een eerder lokaal belang, is lokale inspraak dus geen garantie op succes. In het project zijn geen verkeersdrempels aangelegd, maar wel verkeersplateaus. Deze plateaus werden aangelegd volgens de geldende normering. De inplanting van de plateaus werd weloverwogen gekozen in functie van de snelheidsafbouw en de verkeersveiligheid en daarom liggen ze ter hoogte van een winkel met veel keerbewegingen, op kruispunten en aan de binnenpoorten van het centrumgebied. Indien er problemen zijn met deze plateaus, kan de gemeente Alken een dossier samenstellen en het bij de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid indienen ter bespreking. Zelf zal ik hierover geen uitspraken doen. Het is de taak van de deskundigen van de betrokken diensten om de juiste beslissingen te nemen. Het zou nogal overdreven zijn dat beslissingen over verkeersplateaus tot op het niveau van de Vlaamse regering worden getild.

**De voorzitter :** De heer Ory heeft het woord.

**De heer Flor Ory :** Mijnheer de minister, ik maak uit uw antwoord op dat ook volgens u ervaringsdeskundigen zich kunnen vergissen. Vijf jaar geleden werden blijkbaar zaken goedgekeurd die achteraf niet zo goed blijken te zijn.

**Minister Gilbert Bossuyt :** Mijnheer Ory, ik heb geantwoord dat ik daarover als minister geen uitspraak doe – het zou er nog maar aan mankeren.

**De heer Flor Ory :** Mijnheer de minister, is er ondanks de participatie van de bewoners nog een herziening mogelijk als alle partijen inzien dat ze zich hebben vergist ?

**Minister Gilbert Bossuyt :** Dat is mogelijk als de procedures worden gevolgd.

**De voorzitter :** Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het investeringsplan van de NMBS en de gevolgen voor Vlaanderen**

**Vraag om uitleg van de heer Johan Sauwens tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de prefinitanciering van spoorweginvesteringen door het Vlaamse Gewest**

**De voorzitter :** Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het investeringsplan van de NMBS en de gevolgen voor Vlaanderen en van de heer Sauwens tot minister Bossuyt, over de prefinitanciering van spoorweginvesteringen door het Vlaamse Gewest.

De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb deze vraag om uitleg oorspronkelijk als een interpellatie ingediend. Het Bureau wees mijn interpellatieverzoek af om redenen die ik echt niet begrijp, want sommige onderwerpen worden wel als interpellatie aanvaard. Ik wil niets afdoen van het belang van de interpellatie van de heer Bogaert, maar ik begrijp niet dat zijn vragen over een virtuele uitspraak in verband met een ideetje van de premier waarover het na één dag al stil was, wel in de vorm van een interpellatie mogen worden gegoten en mijn vragen over beslissingen van de Vlaamse en federale regeringen niet. Als we daar al niet over mogen interpelleren, waarover dan wel ? Toen dit onderwerp ter sprake kwam naar aanleiding van een andere vraag, hebben we afspraken gemaakt en heb ik beslist om u te interpelleren over deze kwestie zodat alle fracties zich erover konden uitspreken en er eventueel een motie kon worden ingediend. Het Bureau vond dit blijkbaar te lastig.

Het Overlegcomité heeft beslist om het door ons goedgekeurde investeringsplan voor de NMBS te wijzigen. Een aantal maanden geleden is hier daarover gediscussieerd. Het oorspronkelijke investeringsplan voorzag in 17 miljard euro tot de jaren 2012-2014, waarvan in de eerste periode tot 2007

## Caluwé

6,5 miljard zou worden geïnvesteerd. Enkele maanden geleden stelde de nieuwe administrateur van de NMBS, de heer Vinck, dat het bedrag te hoog was en er maximaal sprake kon zijn van 5,8 miljard. U voelde zich toen niet aangesproken, want u hield vast aan het samenwerkingsakkoord over het bestaande investeringsplan. Ondertussen is er echter een beslissing genomen waarmee ook de Vlaamse regering het eens is. Het gaat over nog minder geld : 3,4 miljard voor de periode tussen nu en 2007.

Dit nieuws wordt heel mooi gebracht met de mededeling dat de Liefkenshoekspoortunnel nu sneller kan worden gefinancierd dan in het oorspronkelijke plan werd voorzien. Het is natuurlijk een goede zaak dat de tunnel sneller kan worden gefinancierd, maar de financieringsregels hoefden daarvoor niet te worden gewijzigd. Een omkering van de twee grote investeringen voor de Antwerpse haven had tot hetzelfde resultaat geleid. De Liefkenshoekspoortunnel zou van plaats hebben kunnen wisselen met de tweede spoortoegang. Voor de tweede toegang was de aanvang van de werken voorzien tegen 2004. De werken aan de tunnel zouden daarna beginnen. Als de volgorde werd omgedraaid, dan zou binnen de investeringsenveloppe voor 2002-2014 enkel sprake zijn van een broekzak-vestzakoperatie. Er zou geen enkele reden zijn geweest voor Vlaanderen om de investering voor de Liefkenshoekspoortunnel te prefinancieren en te verschuiven van 2009 naar 2004 terwijl ondertussen de tweede toegang tot de haven op de lange baan wordt geschoven of zelfs helemaal wordt geschrapt. Vlaanderen betaalt duidelijk te veel. In vergelijking met de federale overheid, neemt Vlaanderen een veel te groot deel op zich. Een omwisseling was een veel betere oplossing geweest.

Bovendien vraag ik me af of de tweede toegang tot de haven niet meer moet worden gerealiseerd. In feite wordt daarmee beweerd dat er geen toename wordt verwacht van het vervoer van goederen per spoor. De verwachte toename moet dus worden getransporteerd over het water en over de weg, want het water kan niet de hele toename aan. De capaciteitsproblemen blijven alsnog bestaan. Als de tweede spoortoegang naar de haven niet wordt aangelegd, dan betekent dit dat het goederenvervoer blijft rijden over de bestaande lijn in de richting van Lier. Als we willen dat het reizigersverkeer toeneemt en dat het snelspoornet rond Antwerpen er komt, dan vormt de verbinding met Lier een essentieel onderdeel van het reizigersverkeer. Zon-

der de tweede toegang tot de haven, blijft het goederenverkeer over dezelfde lijn lopen : via het station van Berchem. Laat dat heel duidelijk zijn.

De tweede toegang tot de haven heeft ook een verlengde in de richting van de IJzeren Rijn, wat Europa een prioritair project noemt. Europa voorziet in middelen. Na wat onderhandelen werd omwille van de communautaire evenwichten ook de lijn Brussel-Luxemburg aan de lijst met Europese prioritaire projecten toegevoegd. Die laatste lijn prijkt nog steeds bovenaan in het investeringsprogramma van de Belgische spoorwegen. De lijn zal met andere woorden worden aangelegd met Europees geld, terwijl het andere project waarvoor Europa ook geld veil heeft, volgens Vlaanderen niet meer nodig is. Het kan in de tijd worden opgeschoven en zelfs worden geschrapt. Ik begrijp dit deel van de beslissing helemaal niet.

**De voorzitter** : De heer Sauwens heeft het woord.

**De heer Johan Sauwens** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit me onmiddellijk aan bij de vragen van de heer Caluwé. Wordt de rentelast voor de Liefkenshoekspoortunnel en de spoorweginstallaties in Zeebrugge betaald met middelen uit de Vlaamse begroting ? Vanaf wanneer start de terugbetaling van de hoofdsom door de NMBS of de federale overheid ? Wat is de waarborg voor het Vlaams Gewest dat de terugbetaling zal gebeuren ? Als er kosten verbonden zijn aan de waarborg, wie betaalt die dan ? Ik stel deze vragen vanuit een gezond wantrouwen.

BIAC zal het Diabolo-project prefinancieren. Volgens Le Soir zou de NMBS later naast de hoofdsom ook de rente betalen en zou de voorfinanciering van de rente gebeuren via een tariefverhoging op de lijnen naar Brussel-Nationaal. Volgens La Libre Belgique zou een deel van de biljettenontvangst op die lijn een compensatie vormen voor de rentelast van BIAC. Over welk bedrag gaat het gedurende welke periode ?

Betekent het akkoord in het Overlegcomité dat er een aanpassing aan het samenwerkingsakkoord over de spoorweginvesteringen, dat dateert van 2001, moet gebeuren ? Wat zijn de mogelijke aanpassingen ?

**De voorzitter** : De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps** : Investerings in spoorverkeer zijn absoluut noodzakelijk om de doelstellingen van het Vlaams Mobiliteitsplan mogelijk te maken. We willen een verschuiving van de ver-



## Malcorps

voersmodi teweegbrengen, zowel voor personen- als goederenvervoer.

Als op termijn minder geld in de spoorwegen wordt geïnvesteerd, is de vraag welke projecten behouden blijven. Zullen de spoorwegen een voldoende grote rol blijven spelen om de doelstellingen van het Vlaams Mobiliteitsplan waar te maken ?

Met betrekking tot het personenverkeer met de NMBS toch eens de discussie voeren over het onthaal van de reizigers en de renovatie van de stations van Brugge en Gent. Ik maak me zorgen, omdat er op dit moment geen garanties zijn voor de opvolging van deze projecten.

Voor het goederenvervoer wordt nu de voorkeur gegeven aan Diabolo – wat een goede keuze is –, de Liefkenshoekspoortunnel, de spoorweginstallaties van Zeebrugge en de aansluiting van de intermodale terminals in Brussel. Het Waals Gewest moet de denkoefening nog maken. De Vlaamse regering is duidelijk verder gevorderd met de besluitvorming en de afweging.

Ik heb dezelfde vragen als de heer Caluwé over de spoorontsluiting van de Antwerpse haven. Het standpunt van het Antwerps Havenbedrijf is op dit moment dat de Liefkenshoekspoortunnel absoluut voorrang heeft op de tweede spoortoegang. Jarenlang werden andere standpunten ingenomen, maar in al zijn wijsheid heeft het havenbestuur dit standpunt ingenomen. Als de containers vervoerd worden van linkeroever naar rechteroever, moeten ze vanaf rechteroever nog vervoerd worden. De problematiek die men ons vroeger heeft duidelijk gemaakt, is nu niet plots verdwenen.

Ik heb steeds bedenkingen gehad bij bepaalde opvattingen voor de tweede spoortoegang. We hebben steeds gepleit voor een mens- en milieuvriendelijke inbedding. Nu moet alles wijken voor de Liefkenshoekspoortunnel. Daar kunnen goede redenen voor zijn, want ook ik vreesde dat alle nieuwe trafiek die in de Waaslandhaven aankomt met vrachtwagens zou vertrekken. Dit zal dus per spoor gebeuren, wat een duurzame oplossing is.

Iedereen weet dat het debat over de tweede spoortoegang opnieuw zal opduiken. Dit project is uitgesteld tot na 2013, maar ik vermoed dat de havenmilieus – als de financiering en prefinanciering van de Liefkenshoekspoortunnel is afgerond – elk incident op de huidige spoorlijn zullen aanwenden om

het debat over de tweede spoortoegang opnieuw te openen.

De vraag is hoe hoog de uiteindelijke factuur voor het Vlaams Gewest dan zal oplopen. Ook voor de grootste investering, de tweede spoortoegang, zal hetzelfde mechanisme worden gebruikt, zoals nu op beperkte schaal voor Zeebrugge en de Liefkenshoekspoortunnel.

De prefinanciering gaat voor de Liefkenshoekspoortunnel over zo'n 300 miljoen euro. Het Vlaams Gewest moet de intrestlast dragen. Over welk bedrag gaat de intrestlast op 300 miljoen ? Welke garanties zijn er dat de NMBS na 2007 mee zal afbetalen ?

Ik hou mijn hart vast voor de verborgen rekeningen die in de toekomst kunnen opduiken. Zijn er voldoende inspanningen om zowel voor personen- als goederenvervoer de doelstellingen van het Vlaams Mobiliteitsplan waar te maken ?

**De voorzitter :** Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt :** Meerdere leden hebben gewezen op het akkoord met de federale regering. De federale regering heeft haar budget bekeken, waarna een gesprek met de gewesten is gevoerd over het investeringsprogramma van de NMBS. De Vlaamse regering wilde een andere invulling van het tijdschema van het investeringsprogramma.

Er is een spreiding van de investeringen over een iets langere periode, van 2004 tot 2014. Het programma werd ook aangepast aan de realiteit op het terrein en de fysiek mogelijke uitvoeringstermijn van de projecten. Hierbij werd rekening gehouden met de termijnen van de diverse procedures voor het bekomen van de nodige vergunningen en de aanbesteding van de projecten.

Als gevolg hiervan zal het investeringsbedrag in de periode 2004-2007 iets verminderen. Er was oorspronkelijk 5,870 miljard euro voorzien, nu is dit nog 4,487 miljard euro.

Het klopt niet dat er projecten worden uitgesteld omdat er geen prefinanciering is vooropgesteld. Voor het gros van de projecten die worden voorgesteld in het investeringsprogramma van de NMBS, zoals gehecht aan het samenwerkingsakkoord, zijn er geen noemenswaardige vertragingen. Het zijn projecten die aan lange procedures onderhevig zijn : voorstudie, plan MER, RUP, bouwaanvraag, enzovoort. Deze projecten hebben allemaal een

## Bossuyt

lange looptijd, waarmee bij een beoordeling rekening moet worden gehouden.

Niettegenstaande deze aanpassing is voor de eerste investeringsperiode, 2004-2007, rekening gehouden met de prioriteiten van het Vlaams Gewest. De voor Vlaanderen cruciale projecten werden in het programma opgenomen : de Liefkenshoektunnel – het was de vraag van zowel het parlement als het veld om de Liefkenshoektunnel voorrang te geven boven de tweede spoorverbinding –, de werken op Linker- en Rechteroever in de haven van Antwerpen, de Ijzeren Rijn, Zeebrugge Vorming en de bocht van Leuven vanuit Limburg naar Brussel.

We hebben ook de mogelijkheid gekregen om met prefinanciering een aantal projecten te versnellen. Daardoor kunnen we de Liefkenshoektunnel al in 2009 operationaliseren. Ook het project Zeebrugge Vorming, wat belangrijk is voor de haven van Zeebrugge en om een evenwichtige spreiding te bekomen, kan op die manier versneld worden en in 2009 operationeel zijn. Voor dergelijke investeringen zijn dat korte termijnen. Deze twee projecten worden door de Vlaamse regering voor prefinanciering in overweging genomen.

Voorlopig worden er geen cofinancieringen in overweging genomen.

De mogelijke prefinancieringen zullen in 2004 nog geen impact hebben op de Vlaamse begroting. Het lijkt me bovendien niet logisch dat we de kosten voor de prefinanciering voor de periode 2004-2014 volledig ten laste nemen van de begroting van 2004.

De totale kost van de prefinanciering voor de Liefkenshoektunnel wordt momenteel geraamd op 112,1 miljoen euro, gespreid over 10 jaar.

Voor het project Zeebrugge Vorming worden de prefinancieringskosten geraamd op 7,8 miljoen euro, gespreid over 10 jaar.

De prefinanciering van Diabolo, ter ontsluiting van de luchthaven van Zaventem, valt niet onder de toepassing van het samenwerkingsakkoord, vermits het gaat om een overeenkomst tussen een privé-partner en een federale partner. De prefinanciering zal het voorwerp uitmaken van een overeenkomst tussen de NMBS en BIAC. Hierbij zal het financieringsmechanisme worden gebruikt dat in het samenwerkingsakkoord is voorzien.

Het is de bedoeling om een spoor-luchtvergoeding te vragen voor het gebruik van deze verbinding, om op deze manier de prefinancieringskosten te financieren. De totale kost voor Diabolo wordt geraamd op 49,2 miljoen euro, gespreid over de periode 2004-2014. Diabolo zal – als cruciale schakel in de ontwikkeling van het Gewestelijk Expresnet rond Brussel (GEN) – klaar zijn in 2010 in plaats van in 2014 en is voor Vlaanderen een belangrijke prioriteit.

Het is niet de bedoeling om het samenwerkingsakkoord te herzien, maar wel om het als een goede huisvader na te leven.

De financieringstechniek is in het samenwerkingsakkoord voorzien en werd door het parlement goedgekeurd. De prefinanciering gebeurt via een achtergestelde lening, afgesloten door de NMBS, waarvan de intrestlasten betaald worden door het gewest. De lening wordt gedekt door de waarborg van de staat. De kost hiervan wordt door het gewest gedragen. De voorgefinancierde bedragen zullen worden goedgekeurd door de federale overheid, overeenkomstig de bijlagen bedoeld in artikel 4 van dit akkoord. Artikel 4 verwijst naar de investeringsplanning en de bijgaande nota, aan het samenwerkingsakkoord gevoegd. Er is bepaald dat de terugbetalingen beginnen op het ogenblik dat de voorgefinancierde bedragen in de planning zijn opgenomen.

Over het onthaal van de reizigers wil ik de heer Malcorps eraan herinneren dat het ingeschreven bedrag voor de eerste investeringsperiode, 2004-2007, stijgt met 73,9 miljoen euro : 224,3 miljoen euro in plaats van 150,4 miljoen euro in het oorspronkelijke plan. Dit zijn de geplande bedragen, met uitzondering van de investeringen voor Antwerpen en Luik.

We hebben met de federale overheid een akkoord afgesloten, waarbij de financiering over een langere periode wordt gespreid en bepaalde projecten, door middel van prefinanciering, in een vroegere fase gerealiseerd kunnen worden. Onze belangrijke prioriteiten kunnen we tegen 2009 – of 2010, voor een deel van het GEN, – afwerken. Dit is wat Vlaanderen verwacht van de spoorwegen en wat door de aanpassing van het akkoord ook wordt verkregen.

**De voorzitter** : De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé** : Mijnheer de minister, over de omwisseling van de Liefkenshoekspoor-

## Caluwé

tunnel met de tweede spoortoegang blijf ik op mijn honger zitten.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Op een bepaald moment was er een grote vraag naar het scenario van de eerste oplossing zoals die in het samenwerkingsakkoord opgenomen was. In de loop van de tijd zijn – op basis van een aantal objectieve elementen – de prioriteiten echter gewijzigd. We kunnen ons er enkel over verheugen dat bij de planning rekening wordt gehouden met de realiteit.

Op dit ogenblik is de Liefkenshoekspoortunnel belangrijker dan de tweede spoorwegverbinding, omdat de trafiek naar het zuiden is afgenomen. Samen met de maatregelen voor vrachtvervoer en het vervoer over water leidt dit ertoe dat de tweede spoorverbinding nog kan wachten. Daarom onze eis om in de eerste fase absoluut de toegankelijkheid van het Deurganckdok te verwezenlijken via de Liefkenshoekspoortunnel.

**De heer Ludwig Caluwé** : Er is geen discussie over de afweging dat de tunnel prioritair is op de tweede spoortoegang, maar de tweede spoorverbinding blijft essentieel, tenzij we het beleid voor de toename van het reizigers- en goederenverkeer aanpassen. De tweede spoortoegang is ook de eerste fase van de IJzeren Rijn.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mijnheer Caluwé, ik begrijp niet waarom u dit zegt. Wij veranderen niets, we passen enkel de uitvoeringstermijn aan. Wij stappen niet af van de tweede spoortoegang, maar verschuiven dit project in het investeringsprogramma naar een later tijdstip.

**De heer Ludwig Caluwé** : Dat is ongeveer op het moment van de Olympische Spelen. We moeten realistisch blijven.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Uw vergelijking klopt niet. Het gaat hier niet over de Olympische Spelen.

Uw kritiek is ook een aanfluiting van het werk dat de ingenieurs leveren om de prioriteiten te bepalen. We stonden voor de keuze, want zelfs met veel geld kunnen we niet alles in een keer doen. Door de lange procedures en de klachten die kunnen worden ingediend – en ik kijk naar de heer Malcorps en anderen – zijn we nog een tijdje zoet.

We blijven – zoals ook aan de federale overheid is duidelijk gemaakt – vasthouden aan de tweede spoortoegang. In de verwezenlijking van de projec-

ten wordt de Liefkenshoekspoortunnel prioritair, waardoor we die sneller kunnen afwerken dan aanvankelijk voorzien. Havenmilieus zijn daar zeer tevreden over, want het is het degageren van trafiek via het spoor.

**De heer Ludwig Caluwé** : Nogmaals, er wordt eigenlijk niets omgewisseld. Door de federale overheid wordt de tweede spoortoegang uitgesteld en Vlaanderen betaalt de versnelde afwerking van de Liefkenshoekspoortunnel. De omwisseling zou logisch zijn, maar Vlaanderen betaalt het versnellen en er komt geen compensatie voor het vertragen van de tweede spoortoegang.

Er zijn ook Europese mobiliteitsexperten. Zij hebben beslist dat er in Europa 29 prioritaire projecten zijn. Voor België zijn dat er 2 : de IJzeren Rijn en – na enig aandringen door België – de verbinding Brussel-Luxemburg.

De federale overheid en de Vlaamse regering zeggen nu dat de IJzeren Rijn niet meer prioritair is, want de tweede spoortoegang wordt opgeschoven. We moeten niet starten met de aanleg van de IJzeren Rijn, als er door het ontbreken van een stuk enorme capaciteitsproblemen zullen ontstaan.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Waar haalt u deze informatie ? Is er een verklaring van de regering die uw uitspraken staft ?

**De heer Ludwig Caluwé** : Europa voorziet voor de IJzeren Rijn – die begint met de tweede spoortoegang – tot 30 percent subsidie.

Wat is in het Overlegcomité beslist ? De Waalse regering was duidelijker over dat wat in de pers is verschenen. In de beslissing van het Overlegcomité staat dat de Waalse regering een prefinanciering wil voor de verbetering van de as Brussel-Luxemburg, in het kader van het project Eurocap Rail. Dit wordt opgenomen. Voor het andere project waarvoor Europa 30 percent subsidie wil bijdragen, zie ik geen plannen om dit binnen de vooropgestelde periode te realiseren. Europa zegt duidelijk dat het geld niet eeuwig ter beschikking blijft.

We moeten hierover zeker nog verder het debat voeren.

**De voorzitter** : De heer Sauwens heeft het woord.

**De heer Johan Sauwens** : Mijnheer de minister, het Vlaamse wantrouwen tegenover het federale spoorbeleid is ingegeven door de ervaring. Bij meerjarenplannen zijn de eerste 2 of 3 jaar het be-

**Sauwens**

langrijkst. Daarna wordt toch een wijziging van het plan doorgevoerd.

De aangehaalde cijfers stemmen overeen met het document dat we gisteren hebben ontvangen, behalve voor het totale budget van de investeringen voor de periode 2004-2007. U sprak over een bedrag van 4,8 miljard euro, maar in het document van het Overlegcomité lees ik 3,125 miljard euro.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Het gaat over hetzelfde document, maar u moet alle bedragen samentellen. Het gaat over 4,487 miljard euro, maar u moet beide kolommen bekijken.

**De heer Johan Sauwens** : Dat is dan een technische vraag met een technisch antwoord.

Zal de rentelast door de Vlaamse begroting gedragen worden ? Vanaf welk jaar zal welk bedrag ingeschreven worden ?

**Minister Gilbert Bossuyt** : Wij verwachten vanaf 2005 in budgetten te voorzien, wat geen enkel probleem zal opleveren.

**De heer Johan Sauwens** : De minister zegt dat er geen wijziging van het samenwerkingsakkoord nodig is voor deze aanpassingen. Uit de documenten blijkt dat Waals minister-president Van Cauwenberghe een passage heeft bepleit, waardoor er garanties zijn dat onder meer de geprefinancierde extra spoortunnel eigendom zou blijven van de NMBS.

Ik citeer : 'Het samenwerkingsakkoord zal worden aangevuld met een bepaling dat in geval van prefinitanciering via niet-federale vehikels, de NMBS haar financiële verplichtingen nakomt en telkens duidelijk zal gestipuleerd worden dat de eigendom in fine terugkeert naar de NMBS of het filiaal van de NMBS dat de infrastructuur beheert.'

Dit betekent toch een aanpassing van het samenwerkingsakkoord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Over de termijn en de inhoud van de investeringen zijn er geen wijzigingen. De discussie gaat door, maar op dit ogenblik zonder sluitende afspraken.

**De heer Johan Sauwens** : Voor het samenwerkingsakkoord over het Gewestelijk Expresnet was het volgens uw voorganger niet nodig om het parlement erbij te betrekken. Indien er nu aanpassingen

worden doorgevoerd, moeten die ook in het parlement behandeld worden.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Ik heb daar geen bezwaar tegen. Het Vlaams Gewest heeft onderhandeld met de federale regering, in uitvoering van de besprekingen, de resolutie en de afspraken van het Vlaams Parlement.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Johan Sauwens tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanpassingen van het investeringsplan van de NMBS en de gevolgen ervan voor Limburg**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Sauwens tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanpassingen van het investeringsplan van de NMBS en de gevolgen ervan voor Limburg.

De heer Sauwens heeft het woord.

**De heer Johan Sauwens** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in aanvulling op mijn vorige vraag wil ik een aantal specifieke vragen stellen over infrastructuurdossiers die heel belangrijk zijn voor de mobiliteit in Vlaams-Brabant en Limburg.

De minister heeft verwezen naar de bocht van Leuven, ik verwijs ook naar de verlenging van de kruising van het station van Sint-Truiden, de IJzeren Rijn, de elektrificatie en uitbreiding van het station Genk Goederen en het ontdubbelen van het spoor van de lijn Alken-Landen. Dit is een van de grote knelpunten. De studie over lijn 18, Genk-Neerpelt, voorziet werken voor 2011-2012.

Wat betekent de herziening van het investeringsprogramma voor deze projecten ?

We willen het openbaar vervoer promoten tot in de kleinste gehuchten. Als gebruiker van een van de 5 of 6 overgebleven Limburgse stations, doe ik er – met een rechtstreekse verbinding en zonder vertragen – 1 uur en 45 minuten over om in Brussel te raken.

Het gaat om enorm belangrijke investeringen om de files en verkeersdruk op de E313, E314 en E40

## Sauwens

te verminderen. Wat zijn de mogelijkheden om het investeringsprogramma voor deze projecten te versnellen ?

**De voorzitter** : De heer Geraerts heeft het woord.

**De heer Jean Geraerts** : Mijnheer de minister, de bocht van Leuven is prioritair voor het Limburgse personenvervoer. De bocht moet zeker voorrang krijgen bij de ontwikkeling van een spoorlijn tussen Hasselt en Sint-Truiden. De bocht moet met andere woorden zo snel mogelijk een feit worden.

In de vraag van de heer Sauwens vind ik niets terug over lijn 20, de lijn tussen Hasselt en Maastricht. Die lijn is ontzettend belangrijk voor de ontwikkeling van de TUL. Er is een akkoord tussen de NMBS, de NS en een aantal privé-bedrijven te Lanaken, waaronder het grote papierbedrijf Sappi.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mijnheer Geraerts, ik heb vorige week een antwoord gegeven op die vragen.

**De voorzitter** : Mijnheer de minister, volgens het Reglement kan ik een parlementslid niet beletten om elke keer opnieuw hetzelfde te vragen.

**De heer Jean Geraerts** : Mijnheer de minister, mijn vraag gaat heel specifiek over het akkoord. De LRM is bereid om te financieren. Naar het schijnt ligt dit dossier nu bij uw kabinet. Ik zou graag vernemen hoe ver het ermee staat. Kan het onmiddellijk worden afgewerkt ?

**De voorzitter** : Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Sauwens, u hebt de gegevens pas gisteren ontvangen en dat kon u niet weten bij het indienen van uw vraag. Ik heb dus begrip voor de situatie.

In de communicatie over het investeringsplan traden slechts een paar zaken op de voorgrond. Het plan omvat echter heel wat meer. Ook de provincie Limburg komt ruimschoots aan bod. De bocht van Leuven, of lijn 35/36, de werken te Sint-Truiden, de start van de werken voor het dubbel spoor lijn 21, de IJzeren Rijn en Genk Goederen zijn alle in de planning voorzien. De heropening van lijn 18 en de afwerking van lijn 21 dubbel spoor, zullen volgens planning worden uitgevoerd.

Met betrekking tot uw vraag betreffende de studie over de uitbouw van het openbaar vervoer en het

spoorwegennet, het zogenaamde Stimuli-plan, kan ik meedelen dat het zich in de eindfase bevindt. Momenteel wordt het ontwerp van eindrapport nog aangepast. Eenmaal ook de synthese is afgerond, wordt het geheel conform de beslissing van de Vlaamse regering overgemaakt aan de Vlaamse regering. Het project dateert reeds van december 2001.

De lijn Hasselt-Maastricht waarvan sprake is, gelegen tussen twee papierfabrieken. Het gedeelte van de papierfabriek Sappi tot aan de grens bedraagt ongeveer 1,2 kilometer. We zijn overeengekomen dat we dat deel van de lijn zullen aanleggen. De NMBS voert terzake gesprekken met de privé-sector. Ik kan ook al aankondigen dat de bocht van Leuven gerealiseerd zou moeten zijn tegen de uurregeling van het jaar 2006.

Er worden af en toe nogal makkelijke uitspraken gedaan over het fileprobleem. Pas als ons wordt toegestaan om voldoende te investeren, kunnen we iets aan de problemen proberen te doen. De Vlaamse regering heeft reeds heel wat inspanningen geleverd. Denken we maar aan de inspanningen om het goederenvervoer te verleggen van de weg naar het water. Daarvoor zijn heel wat investeringen nodig en die gebeuren nu ook. Zo is er het kaaimurenproject dat wordt gerealiseerd via PPS. De kaaimuren worden aangelegd op voorwaarde dat een bepaald gewicht aan vracht via het water wordt vervoerd. Een heel pak vrachtwagens worden op die manier van de weg gehaald. Er lopen ongeveer 80 projecten. Ongeveer een derde ervan loopt reeds. We hopen dat dankzij het project 1 miljoen vrachtwagens van de weg worden gehaald. Dit project vergt grote inspanningen gedurende vele jaren. Dit jaar wordt opnieuw in een aanzienlijk bedrag voorzien.

Als reactie op het fileprobleem is er ook de 'basismobiliteit'. Ook daaraan besteden we een paar miljard per jaar. Het gaat over noodzakelijke investeringen. Het is onze bedoeling om een pak auto's van de weg te halen. We moeten daarbij voor twee zaken zorgen. Vanzelfsprekend moeten de mensen bereid zijn om een beroep te doen op het openbaar vervoer. Daarnaast moet het aanbod interessanter worden gemaakt. Het decreet op de basismobiliteit werd goedgekeurd in het parlement. Het is een prachtige verwezenlijking.

**De heer Johan Sauwens** : Mijnheer de minister, het is niet nodig dat u uw beleid verdedigt, want ik ben heel goed op de hoogte van de problematiek.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mijnheer Sauwens, het gaat niet alleen over mijn beleid. Het is een noodzakelijk beleid voor iedere weldenkende regering en voor de steden en gemeenten die met de problematiek begaan zijn. Al te vaak horen we de opmerking dat mensen in de file hebben gestaan en dat de overheid daar niets aan doet. Als we succes willen boeken, is er ook medewerking van de weggebruikers nodig op het vlak van veiligheid en van vervoerskeuze. Daarom worden ook een aantal initiatieven genomen die eerder op psychologisch vlak spelen. Die initiatieven zijn natuurlijk niet allemaal van staatsbelang en sommige worden een beetje smalend onthaald, maar ik hoop dat ze een beetje bijdragen aan het wijzigende beeld over het zich verplaatsen. We zetten al veel middelen in, maar het zouden er nog meer moeten zijn. Het spoor blijft een heikel thema. Het zou moeten aansluiten op De Lijn. Hopelijk kan ik daar binnenkort zinnige gesprekken over voeren. In elk geval worden nu reeds miljarden geïnvesteerd om het mobiliteitsprobleem te verlichten.

**De heer Johan Sauwens** : Mijnheer de minister, ik begrijp de problemen volledig. Destijds heb ik zelf een ontwerp van decreet mogen indienen over de oprichting van de VVM, tien jaar geleden heb ik de eerste opdracht gegeven tot het bouwen van een kaaimuur te Meerhout, en ik heb de investeringskredieten voor stads- en streekvervoer die in de jaren tachtig waren teruggeschroefd, met heel veel inspanning opnieuw omhoog gekregen. Vlaanderen levert inderdaad een bijzondere inspanning, maar de grote frustratie blijft bestaan. Het is duidelijk dat de ruggengraat van een modern openbaar vervoer het spoorvervoer is. Het spoorvervoer van de NMBS blijft echter de zwakke schakel van de Vlaamse mobiliteit. De opeenvolgende plannen werden onvoldoende uitgevoerd en er wordt steeds opnieuw te weinig tegemoetgekomen aan de vragen die we formuleren. Dat is de grote frustratie van mijn tien jaar ervaring met het Vlaams vervoersbeleid.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mijnheer Sauwens, dit is het Vlaams Parlement. Ik kan er niets aan doen dat onder meer aan ABX de voorrang wordt gegeven. We mogen de bevoegdheden niet door elkaar blijven halen, want dan krijgen de mensen een verkeerde indruk.

**De heer Johan Sauwens** : Mijnheer de minister, uw partijvoorzitter pleit voor het regionaliseren van de spoorwegen. Ik steun hem daarin volledig en hoop dat er zo snel mogelijk werk van wordt gemaakt. De spoorinvesteringen moeten worden afgedwon-

gen. Ik blijf de zaak opvolgen, ook al verveelt u dat soms.

Mijnheer de minister, de vooropgestelde data blijven behouden voor alle projecten ?

**Minister Gilbert Bossuyt** : Ze werden, zoals voorzien, opgenomen in de begroting.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van de heer Joris Van Hauthem tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de plannen voor de herinrichting van de N8 Brussel-Ninove**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Hauthem tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de plannen voor de herinrichting van de N8 Brussel-Ninove.

De heer Van Hauthem heeft het woord.

**De heer Joris Van Hauthem** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wil u een aantal vragen stellen over de toekomst van de N8 Brussel-Ninove. Over die steenweg zagen in het verleden reeds een hele reeks plannen het licht, ze verdwenen daarna in een lade en doken nog later weer op. Zo werd ooit een middenberm aangelegd op het grondgebied van Dilbeek. Met het oog op de veiligheid zou die middenberm worden doorgetrokken tot in Ninove. Heel wat mensen werden daartoe onteigend – naar Vlaams gebruik werd niet hun huis, maar tot vlak voor de deur onteigend. In het ontwerp rond het GEN werd de N8 geselecteerd als een weg waarvan de vier rijbanen moeten worden gehalveerd.

In het ontwerp van ruimtelijk structuurplan voor Vlaams-Brabant wordt de N8 Brussel-Ninove in het bindende gedeelte geselecteerd als een secundaire weg van het type 3. De steenweg wordt met andere woorden niet geselecteerd als een verbindingsweg en dat is een beetje eigenaardig, want samen met de E40 is de N8 een belangrijke toegangsweg naar Brussel vanuit het westen. Een gevolg van de selectie, is dat op termijn wordt gedacht aan het halveren van het aantal rijbanen. De overblijvende twee rijbanen zouden worden omgevormd tot een busbaan. Het is de bedoeling dat

## Van Hauthem

daardoor het openbaar vervoer, meer bepaald de routes van De Lijn, veel vlotter zou verlopen tussen Ninove en Brussel.

Ik heb niets tegen het promoten van het openbaar vervoer, maar we moeten toch realistisch blijven. Ik heb een paar bedenkingen bij de plannen. Heel wat mensen gebruiken de Ninoofse Steenweg als route. Het is een illusie te denken dat de helft van de mensen die vandaag de auto gebruiken, zullen overschakelen op het openbaar vervoer. Er kunnen ook vragen worden gesteld bij de tijdswinst die De Lijn kan maken dankzij een aparte busbaan. 's Ochtends begint op de N8 het verkeer te stromen vanaf Schepdaal, een deelgemeente van Dilbeek. Als de busbaan slechts tot aan de Brusselse Ring in Dilbeek loopt, waar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest begint, dan kan slechts tijd worden gewonnen over een afstand van nauwelijks vijf kilometer. De bussen zijn trouwens ook onderworpen aan de snelheidsbeperkingen en mogen in Dilbeek dus ook slechts 50 kilometer per uur rijden. Op de N8 staan ook bijzonder veel verkeerslichten en ook een bus moet voor die lichten stoppen. Een bus moet bovendien ook nog stoppen aan de haltes. Een bus die in Brussel vertrekt, rijdt het Vlaams Gewest binnen te Dilbeek. Die bus zit tot de ring in Dilbeek evengoed vast in het Brusselse verkeer als de auto's. Pas vanaf die plaats begint het autoverkeer tijdens de spitsuren weer redelijk vlot te verlopen – ook voor de bus natuurlijk. Door een afzonderlijke busbaan aan te leggen, blijft er nog slechts één rijbaan over voor alle voertuigen die uit Brussel komen en richting Ninove rijden. Wat is echter de tijdswinst voor een bus van De Lijn die in die richting rijdt ?

Mijnheer de minister, ik ken de N8 goed. Ik gebruik de weg bijna elke dag, want ik woon sinds mijn jeugd al in de buurt ervan. Het halveren van het aantal rijbanen kan grote gevolgen hebben. De problemen zullen niet alleen erger worden, maar zich bovendien verplaatsen. Elke ochtend zal er een monsterfile zijn van Ninove naar Brussel. Het probleem wordt evenmin opgelost voor wie van Brussel komt. Het gevaar bestaat dat, om de monsterfiles te vermijden, het sluipverkeer door de gemeenten gelegen aan de N8, enorm zal toenemen. Dat zal net gebeuren op het moment dat heel wat gemeenten een mobiliteitsplan hebben opgesteld met als doel het tegenhouden van het sluipverkeer. Er bestaat geen wonderoplossing voor het fileprobleem en dus is het beter dat die files zich op de grote verkeersassen concentreren en niet in de bebouwde kom van de gemeenten. Het sluipverkeer

zal echter onvermijdelijk toenemen in de centra van Roosdaal, Ternat, Lennik en Dilbeek. De gemeente Ternat heeft al laten weten niet opgezet te zijn met de plannen.

– *De heer Ludwig Caluwé treedt als voorzitter op*

Als het de bedoeling is om het verkeer vanuit Ninove af te leiden naar Ternat om daar de E40 op te rijden, dan is dat ook verloren moeite, want het verkeer zit daar al zo vast als maar kan. Het sluipverkeer door de bebouwde kom van de aanpalende gemeenten zal niet alleen de rust, maar ook de veiligheid van de bewoners in het gedrang brengen.

Als het plan wordt doorgezet, wat is dan het lot van de middenberm ? Er was zo lang sprake van het doortrekken ervan vanuit Schepdaal tot in Ninove om meer veiligheid te garanderen. Op zichzelf was dat geen dwaas idee. Onlangs werd aan één bepaald kruispunt voorbij Lennik opnieuw een middenberm aangelegd. Wat zal het nu zijn ? Wordt de middenberm toch aangelegd of wordt een busbaan aangelegd ? Heeft het een met het ander te maken ? Mijnheer de minister, het halveren van het aantal rijbanen op de N8 van vier naar twee, zal de problemen op de N8, niet oplossen, maar integendeel vergroten ; vandaar mijn vragen. Wat zijn de precieze plannen met de N8 ?

Kunt u bevestigen dat de N8 Brussel-Ninove zal worden heringericht met een herleiding van het aantal rijbanen van vier naar twee en een aparte busbaan ? Zo ja, waar komt die busbaan dan ?

Kunt u ook meedelen wanneer de werken aan de N8 zijn gepland, hoe lang ze zullen duren en wat de kostprijs ervan is ? Passen deze plannen in de uitvoering van het GEN ?

Wat is het lot van de zo lang geplande middenberm over het hele traject Brussel-Ninove ?

Kunt u ook zeggen wat de tijdswinst is van de aparte busbaan op het volledige traject Ninove-Brussel en Brussel-Ninove tijdens de spitsuren, want ik neem aan dat dit werd berekend ?

Zijn de pannen over de herinrichting van de N8 definitief of wordt het openbaar onderzoek met betrekking tot het ontwerp van ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant afgewacht ? Ik kan u verzekeren dat er een aantal bezwaarschriften zullen volgen.

Werd advies gevraagd van de gemeentebesturen van Roosdaal, Ternat, Lennik en Dilbeek ? Zo ja,

## Van Hauthem

wat was het advies en in welke mate werd er rekening mee gehouden ? Zo neen, waarom gebeurde dit niet ? Ik weet dat minstens twee gemeenten absoluut niet gelukkig zijn met de halvering van het aantal rijbanen.

Mijnheer de minister, denkt u ook niet dat de plannen, die ongetwijfeld de bedoeling hebben om het openbaar vervoer te promoten, de bestaande problemen op de N8 niet zullen oplossen, maar ze zullen vergroten en verplaatsen naar de gemeenten die de baan doorkruist ?

**De voorzitter :** Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van Hauthem, het klopt dat de N8 in het ontwerp van provinciaal structuurplan voor de provincie Vlaams-Brabant werd geselecteerd als een secundaire weg type 3 en derhalve ook moet worden uitgebouwd als een performante as voor het openbaar vervoer met geschikte voorzieningen voor fietsers. De N8 heeft een belangrijke taak in het voorstedelijk openbaarvervoersnet rond Brussel. De geplande ombouw past dan ook volledig in de uitvoering van het GEN. Ik hoop dat een reeks van dergelijke investeringen geleidelijk aan vorm zullen geven aan dat net.

Om het GEN te kunnen realiseren, dient de weg van 2 x 2 rijstroken te worden omgevormd tot een rijweg van 2 x 1 rijstroken voor het autoverkeer en met aparte busbanen. De middenberm wordt gerealiseerd over het hele traject tussen Spanuit en Eizeringen. De plannen voor de herinrichting zijn definitief en werden opgemaakt in overleg met de betrokken gemeenten Lennik, Dilbeek en Roosdaal.

De aanvang van de werken wordt verwacht in het voorjaar van 2005 en de werken zullen anderhalf jaar zullen duren. De kostprijs van de werken wordt geraamd op 7,5 miljoen euro.

De tijdswinst tijdens de spitsuren van bussen op een aparte busbaan op het volledige traject van Brussel naar Ninove wordt geraamd op zes minuten en op acht minuten in de omgekeerde richting. *(Opmerkingen van de heer Joris Van Hauthem)*

Mijnheer Van Hauthem, als ik tussen Menen en Brussel tien minuten kan winnen, ben ik heel blij.

Tot slot kan ik nog mededelen dat de bedoeling van de heraanleg van de N8 de bevordering van het openbaar vervoer en het fietsverkeer is. We

moeten dan ook durven kiezen voor een trendbreuk en een aangepaste benadering. De busbaan en de rijweg worden aangelegd op hetzelfde rijwegniveau zodat de gekozen oplossing steeds omkeerbaar is bij een negatieve evaluatie van het gewijzigde wegprofiel. Er is bijgevolg geen enkele reden om het voorgestelde ontwerp niet verder uit te voeren.

**De voorzitter :** De heer Van Hauthem heeft het woord.

**De heer Joris Van Hauthem :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben echt verbijsterd over uw antwoord. Ik ken de steenweg al mijn hele leven. Ik heb de tijd nog gekend toen er een aparte trambedding lag en toch ben ik nog niet zo oud – ik ben in 1963 geboren.

Ik zal mezelf niet uitroepen tot een verkeerseexpert, maar ik ken de steenweg zeer goed. Sommige experts beschikken volgens mij over weinig zin voor realiteit. U hebt niet geantwoord op mijn vraag of de busbaan in Dilbeek stopt of doorloopt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. *(Opmerkingen van minister Gilbert Bossuyt)*

De busbaan stopt dus aan de ring. Over een afstand van 20 kilometer wordt de capaciteit van de steenweg die nu 1.300 voertuigen per uur bedraagt, gereduceerd tot 700 voertuigen per uur. Ik vind de tijdswinst belangrijk, maar 6 minuten op het gehele traject tussen Ninove en Brussel lijken me nogal weinig in verhouding tot het capaciteitsverlies. De tijdswinst geldt over het gehele traject van 25 kilometer. Daarbij wordt er dus van uitgegaan dat iedereen de bus neemt in Ninove en blijft zitten tot in Brussel. Iemand die in Roosdaal opstapt en in Dilbeek afstapt, wint in dat geval amper 2 minuten. Die kleine tijdswinst zal staan tegenover monsterfiles en veel sluipverkeer. Ik wil wel van goede wil zijn, maar ik ben verbijsterd over uw antwoord.

U noemt de beslissing onherroepelijk. Ik begrijp dat niet. Ik dacht dat er nog zoiets bestond als een openbaar onderzoek. Het ontwerp van ruimtelijk structuurplan voor Vlaams-Brabant bevindt zich nu in de onderzoeksfase. U beweert dat de herinrichting van de baan er komt, ongeacht de bezwaarschriften. U zegt zelfs niet dat de resultaten van het openbaar onderzoek zullen worden afgewacht en dat de provincie moet beslissen.

**Minister Gilbert Bossuyt :** Mijnheer Van Hauthem, dat heb ik niet gezegd. Ik heb u letterlijk gezegd dat de gekozen oplossing steeds omkeerbaar is bij een negatieve evaluatie van het gewijzigde wegpro-



**Bossuyt**

fiel. Ik wil geen gelijk halen, maar ik word geconfronteerd met voorstellen.

**De heer Joris Van Hauthem** : Mijnheer de minister, dit is geen zaak van gelijk halen of niet. De voorgestelde werken zullen anderhalf jaar duren en zullen 7,5 miljoen euro kosten. Als na een jaar wordt vastgesteld dat de situatie niet haalbaar is, dan wordt de beslissing weer ongedaan gemaakt. Ik raad u aan zich de moeite van de investering te besparen. Ik betwijfel dat de gemeente Dilbeek hiermee akkoord gaat. Van de gemeente Lennik ken ik het standpunt niet, Roosdaal is er niet happig op en Ternat is tegen.

Als u de burgemeester van Dilbeek – die in het Vlaams Parlement zitting heeft – om zijn standpunt vraagt, zal een afwijzende houding blijken, omwille van de gevolgen voor de N8.

Met deze plannen worden de problemen op de N8, en voor de gemeenten in de omgeving, enkel ver groot.

Ik ben verbijsterd dat u werken laat uitvoeren en sluipverkeer promoot om op het traject van Ninove naar Brussel 6 minuten tijdswinst te boeken. De werken voor de TGV van Brussel naar Luik gebeurden ook voor 10 minuten tijdswinst.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Ik geef geen commentaar meer. Als u stelselmatig mijn antwoorden verdraait, laat ik dat voor uw rekening.

**De heer Joris Van Hauthem** : Welke antwoorden heb ik verdraaid ? Ik heb uw antwoord voor mij liggen.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Lees het akkoord met de 3 gemeenten voor. Er staat niet in wat u zegt.

**De heer Joris Van Hauthem** : Ik wens u veel succes met de realisatie van uw plannen. Dit is niet de oplossing, u zult de problemen alleen vergroten.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de plannen van de Vlaamse administratie met de studie over de kleine waterwegen en in het bijzonder de Dender**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw De Maght tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de plannen van de Vlaamse administratie met de studie over de kleine waterwegen en in het bijzonder de Dender.

Mevrouw De Maght heeft het woord.

**Mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik zal een positief betoog houden.

Ik had mijn betoog de titel 'Vervoer over water, goedkoopst voor de samenleving' kunnen meegeven.

Bij de cijfers die ik vermeld heb ik de externe kosten van het vervoer – ten gevolge van congestie, gebruik van infrastructuur, ongelukken, geluidshinder, vervuiling en klimaatkosten – in rekening gebracht.

Ik wil een aantal vragen stellen over het gebruik van de waterlopen, meer specifiek de kleine waterwegen.

Vlaanderen wil de economische functie van de binnenwateren verbeteren. De binnenscheepvaart heeft een heel belangrijke rol te vervullen. Een schip kan tientallen vrachtwagens van de weg houden. Deze aandacht moet in een beleidsplan vorm krijgen en er moeten middelen voor ingeschreven worden.

In opdracht van het Vlaams Overlegplatform Waterwegbeheerders – VOW – werd door een consortium een studie uitgevoerd over de ontwikkelingsmogelijkheden voor de scheepvaart op de kleine waterwegen. De studie focust op de waterwegen van klasse 1 en 2, bevaarbaar voor schepen tot 350 en 600 ton. Op de kaart van Vlaanderen die ik bij heb, gaat het over de lichtgekleurde en de groene waterwegen.

## De Maght-Aelbrecht

De studie handelt over de kleine waterwegen, maar ik zal het specifiek hebben over de regio Aalst. Uit de studie blijkt dat de binnenvaart toekomst heeft, zeker voor het transport van goederen, zoals bouwmaterialen, petroleum- en landbouwproducten. Met het personenvervoer en de mogelijkheden op het vlak van de recreatie wordt geen rekening gehouden.

De totale kost voor het onderhoud en de exploitatie van de waterwegen – ik hoop dat mijn cijfers correct zijn – wordt geraamd op 33,7 miljoen euro per jaar. Bijna 19 miljoen euro wordt nu al uitgegeven. Daar komt 14,8 miljoen euro bij, voor gewoon en structureel onderhoud en vervangingsinvesteringen.

Volgens de onderzoekers is de verbetering van de efficiëntie van de exploitatie een hefboom om de rentabiliteit te verhogen : het vrachtvolume van en naar kleine waterwegen moet worden vergroot. Dit is een essentiële opmerking. Het heeft geen zin om onderhoudswerken aan de waterwegen uit te voeren als er niets verandert aan de tonnage van de schepen. Het groeipotentieel voor de binnenvaart ligt vooral in het bedieningsgebied van de kleine waterwegen.

De studie schetst een aantal mogelijkheden voor de binnenvaart, mits de overheid de voorwaarden vervult en middelen inschrijft.

De Kamer van Koophandel heeft de bedrijven in de omgeving van de Dender bevestigd over hun vertrouwen met het transport over water, en hun interesse om dit uit te breiden. Ook de voorziene economische ontwikkeling van Aalst – met de goedkeuring van een regionaal bedrijventerrein – moet worden opgevangen. 12 bestaande bedrijven zijn bereid meer gebruik te maken van de Dender, als er een gemeenschappelijke laad- en loskade en een containerterminal komt in Aalst, zelfs als de tonnenmaat niet wordt uitgebreid van 600 naar 1350 ton. Ook de stad Aalst zal hieraan meewerken.

Reders in Antwerpen opteren ervoor om schepen van minder dan 1000 ton niet meer te laden. Antwerpen wil geen schepen van 350 ton, omdat dit niet rendabel is. Dat is heel erg en het vormt een ernstig probleem voor een regio – zoals Aalst – waar de waterweg slechts toegankelijk is tot 600 ton. Het is de trend dat de scheepstypes Spits en Kempenaar, die nu nog op de Dender kunnen varen, verdwijnen. Als deze types verdwijnen

omdat de vracht onvoldoende oplevert om nieuwe investeringen te doen, zal dit voor de regio Aalst catastrofaal blijken.

Wij willen de bestaande bedrijven aan de Dender houden en laten inspelen op het PPS-programma voor kaaimuren en meer investeren in een gemeenschappelijke laad- en loskade en een containerterminal. De stad Aalst heeft gisteren beslist om grond te onteigenen om een containerterminal te laten bouwen. De stad Aalst wil zelf ook inspanningen leveren, en bedrijven aansporen zich hierop te richten. Ook voor de dringende herlokalisatie van het kantoor van Douane en Accijnzen levert de stad inspanningen. Na Antwerpen is Aalst het belangrijkste douanekantoor. De stad mag dit kantoor niet verliezen.

De hulp van het Vlaams Gewest is noodzakelijk. De studie geeft aan dat de Dender aanzienlijke mogelijkheden biedt voor het laden en lossen van goederen. In 2001 werd op de Dender meer dan 500.000 ton goederen vervoerd, waardoor 16.667 vrachtwagens van de weg gehouden werden. Op dit moment is vooral het lossen van goederen belangrijk. Een gemeenschappelijke laad- en loskade kan ook het aantal ladingen doen toenemen.

De Dender is tot Aalst bevaarbaar voor schepen met een laadvermogen tot 600 ton. Binnen enkele jaren zijn er nog alleen schepen met een laadvermogen van 1200 ton en meer. De boten die op de Dender varen, zullen niet meer gemaakt worden en in Antwerpen niet meer worden geladen. De Dender zal onbevaarbaar worden en doodbloeden.

De Haven van Antwerpen is oververzadigd : een vrachtwagen laden, kost een bedrijf een wachttijd van 3 uur. Daarom laten sommige bedrijven nu reeds hun goederen tot in de haven van Brussel slepen, om vanaf daar met vrachtwagens naar Aalst te rijden. Met de huidige situatie op de E40 is dit een problematische werkwijze.

Een objectieve studie geeft aan dat investeren maatschappelijk en economisch verantwoord is. Onze regio heeft – gelet op de inspanningen die de stad en de regio zelf leveren – recht op een toekomst. De studie geeft ook duidelijk aan welke maatregelen nodig zijn. De voorbije jaren zijn heel wat inspanningen geleverd ten behoeve van de waterwegen : de Leie in Kortrijk, het Albertkanaal, enzovoort. Gelet op de beperkte problemen en de beperkte afstand waarover ik het heb, kunnen investeringen voor de Dender – tussen Aalst en Dendermonde – niet onoverkomelijk zijn. Het terugverdieneffect is duidelijk aanwezig, wat ook wordt

## De Maght-Aelbrecht

bevestigd door het studiebureau en de Kamer van koophandel.

Om doelmatig te werken moet de herkalibrering van de Dender, tot 1350 ton, dringend gebeuren, op zijn minst door een systeem van afroeping en wachtzones uit te werken. De oude sluis in Denderbelle moet worden gemoderniseerd en de diepte dient aangepast, zodat ook grotere schepen onder de spoorwegbrug in Oudegem kunnen. Ook de sluis in Aalst – die dateert van 1890 en regelmatig voor overstromingen zorgt – moet dringend worden vervangen. We zullen een dossier indienen om de sluis te klasseren, zodat de Vlaamse overheid 90 percent van de kosten moet dragen.

De samenwerking op het vlak van dit kleine, maar o zo belangrijke traject tussen Aalst en Dendermonde zal positieve economische gevolgen hebben. Bovendien zal het een groeiend goederentransport over de N41, de tweede noord-zuidverbinding in Oost-Vlaanderen tussen Aalst en Sint-Niklaas, in de richting van de Antwerpse haven kunnen vermijden.

Om al die redenen is het noodzakelijk om extra middelen uit te trekken en voor het eerst sinds 1890 iets te doen aan de Dender. Ik wijs erop dat de Dender niet zomaar een riviertje is, maar volgens de EU behoort tot het net van de Europese waterwegen van internationaal belang. Ik vraag daarom om prioriteit te geven aan de herwaardering van de Dender.

Mijnheer de minister, hebt u al kennis genomen van deze studie ? Aan wie werd de studie op beleidsniveau voorgesteld ? Welke conclusies zult u eruit trekken ? Zult u met de resultaten ervan rekening houden in uw beleid en ze verwerken in de komende meerjarenplanning ? En ik heb het niet over een planning vanaf 2007, maar liefst over die vanaf 2004.

Bent u bereid om een prioriteitschema op te stellen ? Ik dank u uiteraard voor het feit dat de werken aan onze brug, die aan het invallen was, zijn aangepakt.

Bent u bereid om te investeren in de noodzakelijk stuwsluis te Denderbelle en in onze sluis ? Bent u bereid om er de scheepvaart met schepen vanaf 1.350 ton laadvermogen toe te laten ? Zo ja, dan zullen we kunnen bewijzen dat we tussen Dendermonde en Aalst het vervoer over water het goedkoopst kunnen maken voor de samenleving. Ik be-

zorg u alle cijfers, want als u de binnenvaart nog meer benut en alle kosten verrekent, dan komt het resultaat neer op 21 miljoen euro aan bespaarde externe kosten. Voor Vlaanderen zou de besparing zelfs neerkomen op meer dan 80 miljoen euro.

**De voorzitter** : Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mijnheer de voorzitter, mevrouw De Maght, ik buig ootmoedig voor het bijzondere talent waarmee u uw zaak hebt verdedigd. Ik kan u over bijna de gehele lijn gelijk geven. U zult een mooi antwoord krijgen op papier als aanvulling op het antwoord dat ik u nu zal geven. Het klopt dat nu heel veel werk wordt gemaakt van de waterlopen, en dat met heel groot succes. Ik twijfel dus niet aan de vooruitzichten die u schetst, maar werken aan water komt ook neer op onmogelijke en/of zware dossiers. Er loopt al een hele reeks projecten. We lieten diverse waterlopen en kanalen onderzoeken en we lieten vaststellen welke werken er nodig zijn voor een hervvalorisering en het opnieuw in gebruik nemen ervan. U kent het kaaimurenproject. De belangstelling ervoor blijft groeien. Ik twijfel er niet aan dat het project ook de Dender vooruit kan helpen.

U hebt het echter over de korte termijn. De situatie is moeilijk. U vergeleek met twee dossiers en een daarvan is de doortocht in Kortrijk of de Leiewerken. Die werken zijn jaren geleden gestopt. De uitgaven bedragen 4 miljard. Iedere stad heeft recht op belangrijke ingrepen. In het geval van Kortrijk gaat het over een ingreep in het centrum van de stad. De aansluiting op het Seinegebied is van wezenlijk belang. Frankrijk oefent al heel lang veel druk uit om die aansluiting te verwezenlijken.

**Mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht** : Mijnheer de minister, volgens mijn kaart is er geen sprake van een rechtstreekse aansluiting.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mevrouw De Maght, uw kaart toont niet alles. Er is een heel systeem van kanalen en binnenhavens op de Lis en de Deule. De verbinding loopt tot in het Seinebekken van Parijs. Er is voor die verbinding lang sprake geweest van een keuze tussen de Schelde en de Leie. De Franse overheid dringt nu sterk aan op de keuze voor de Leie. Er is zelfs een verbinding mogelijk met Zeebrugge en Antwerpen. Die werken zijn reeds bezig. Ik heb ze net kunnen deblokken. Ze zijn de moeite waard, want de economische impact ervan is groot.

U verwees ook naar het Albertkanaal. We hebben een lange discussie gevoerd in het licht van de min-

**Bossuyt**

der-hindermaatregelen. We moeten nog een reeks bruggen in het Antwerpse aanpassen opdat op het kanaal schepen kunnen varen met drie of vier containerlagen. De vrachtverwerking is heel groot en is vergelijkbaar met de omzet van de haven van Zeebrugge. De werken zijn gepland.

Het totale investeringsbedrag is al zeer hoog, maar als we de mogelijkheid krijgen om dat bedrag te verhogen, dan zeg ik geen neen. Als we de nodige middelen hebben, zijn we onmiddellijk bereid om werk te maken van de Dender. De studie geeft aan welke werken concreet moeten gebeuren. We hebben daar een goed zicht op. Sinds de studie zijn er al andere werken gebeurd. U had het over de sluis van Denderbelle, maar daarvoor is 1 miljard nodig. In dergelijke dossiers worden de geschatte bedragen bovendien makkelijk overschreden.

Ik sta volledig achter uw voorstel. Ik beweer niet dat het vervoer over water alle problemen zal oplossen, maar we moeten ons best doen om zoveel mogelijk vracht via het water te vervoeren, want anders zal onze mobiliteit er nog slechter aan toe zijn dan nu. Ik ben bereid om inspanningen te leveren, maar ik zie daartoe nog geen mogelijkheid tegen volgend jaar. Ik durf me niet uit te spreken over een datum. Alles hangt ervan af of ook de volgende regering belangrijke inspanningen wil leveren voor waterwerken. Als dat zo is, maakt het dossier van de Dender een grote kans om als een van de eerste dossiers te worden behandeld. De begroting van 2004 ligt in grote lijnen vast. De projecten die al bezig zijn, vertegenwoordigen een groot deel van het budget. Een volgende regering kan het beleid voortzetten en inspanningen leveren voor de Dender. Er blijven inderdaad nog een aantal serieuze projecten over die, zoals u al zei, een rechtstreekse impact hebben op het verkeer. U mag de situatie echter niet dramatiseren.

**Mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht** : Mijnheer de minister, de bedrijven bevestigen me dat de situatie dramatisch is.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mevrouw De Maght, het gaat ook over een ander probleem, namelijk wat allemaal kan worden vervoerd. Het is jammer, maar op dit ogenblik is er een bepaald tonnage nodig om op een economisch verantwoorde manier te kunnen vervoeren. Ik vind dat spijtig. In sommige gevallen organiseren we vervoer op het water en verrekenen we het verschil in kostprijs. Ik sta volledig achter het dossier en ik ben zeker niet van

plan om het af te sluiten, maar in 2004 kan ik u niet helpen.

**Mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht** : U zegt echter geen neen tegen 2005 ?

**Minister Gilbert Bossuyt** : Neen, maar de volgende regering zal moeten beslissen.

**Mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht** : Mijnheer de minister, de voorstellen voor 2005 moeten worden opgesteld in 2004.

**Minister Gilbert Bossuyt** : U weet het dat ik het meteen zeg als ik ergens tegen ben. Laten we in dit dossier realistisch blijven, want ik weet dat u een realistisch bestuurder bent.

**Mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht** : Mijnheer de minister, het bewijs van mijn realisme komt tot uiting in een gepubliceerde tekst. Ik lees even voor : 'In elk geval is de bouw van dergelijke werken realistisch dan de bouw van een olympisch stadion.'

Ik dank u voor uw antwoord, want u hebt mijn voorstel niet helemaal afgewezen. Ik zal u nog wat meer informatie bezorgen, want de titel van de studie 'Vervoer over water, goedkoopst voor de samenleving', gaat echt op. U en ik willen er echt voor gaan. In Aalst hebben we reeds investeringen gepland om onze bedrijven in Aalst te houden die nu reeds veel te water doen en die we daarin samen met de Kamer van Koophandel altijd hebben gestimuleerd. Ik wil niet dat die bedrijven verhuizen. Nu wordt enkel gesproken over de situatie in Limburg, maar ik zal u de cijfers bezorgen van de tewerkstelling die in mijn arrondissement al is verloren gegaan doordat niet tijdig gepaste maatregelen werden genomen. Ik wil via mijn vragen wel tijdig ageren en zo voorkomen dat mijn stad moet terugkeren naar de tijd van Daens.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer André Van Nieuwkerke tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het verdere beleid inzake strandconcessies**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Nieuwkerke tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken

## Voorzitter

en Energie, over het verdere beleid inzake strandconcessies.

De heer Van Nieuwkerke heeft het woord.

**De heer André Van Nieuwkerke :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, de jongste jaren levert de Vlaamse overheid grote inspanningen om de kust op een duurzame wijze aantrekkelijk te houden. Ze doet dat via het duinendecreet waarmee duinen worden verworven en beheerd, via het ontwikkelen van strandreservaten, via het renoveren van monumenten en sites, via het verbeteren van het openbaar vervoer, enzovoort. Om de draagkracht van de kust te behouden, is er onder andere ook een initiatief op komst voor een betere bescherming van de kustpolders. Er wordt immers een enorme druk uitgeoefend op de resterende open ruimte in de omgeving van strand en duinen. Nergens is er een plaats waar milieu en allerlei menselijke activiteiten, zoals toerisme, recreatieve sport, economie en cultuur, op een duurzame wijze zo met elkaar moeten worden verzoend dan in onze kuststreek.

Wat milieuzorg betreft, zijn er echter niet alleen de duinen en de polders, maar is er ook het strand. Sedert 1999 vraag ik dan ook aandacht voor een betere ordening en beleving van deze unieke open en natuurlijke ruimte. Heel is positief dat de provincie West-Vlaanderen bezig is met de opmaak van een RUP met betrekking tot strand -en dijkconstructies. Dat gebeurt in overleg met het Vlaamse Gewest en er wordt gebruikgemaakt van de zogenaamde ABCD-zonering die bepaalt waar bepaalde activiteiten kunnen en vooral waar ze niet kunnen. Zowel Stedenbouw, die de bouwvergunningen moet leveren, als de AWZ, die instaat voor de concessies, kan zich in de onmiddellijke toekomst op dit RUP beroepen.

Wat Stedenbouw betreft, is er nog heel wat werk voor de boeg. Er bestaan lijsten van constructies en installaties die wel werden vergund, maar in de verkeerde zone liggen. Die vergunningen moeten worden geschrapt of gewijzigd. Ook illegale vaste constructies dienen te worden verwijderd of aangepast. We hebben het dus over de handhaving. Zonder handhaving hebben regels en reglementen immers weinig zin.

Ook de AWZ zal zijn concessiepolitiek moeten aanpassen. In het huidige concessiebeleid speelt het zogenaamde subsidiariteitsbeginsel. De AWZ verleent aan de kustgemeenten na een evaluatie

van de zogenaamde lastenboeken, toelating om installaties en activiteiten op het strand aan derden onder te vergunnen. Wat echter, als een bepaalde kustgemeente zich in de loop van het seizoen niet aan de afspraken houdt of bepaalde activiteiten of constructies niet tegenhoudt ?

Ik weet dat de AWZ reeds rekening houdt met de ABCD-visie. Op het terrein, op het zand van het strand, doen zich nog steeds activiteiten voor die haaks staan op deze visie. Ik ben uiteraard niet in staat om alle kustgemeenten in die zin te evalueren, maar bijvoorbeeld in Knokke-Heist stel ik vast dat de zaken verkeerd blijven lopen.

Ik geef u daarvan een twee voorbeelden. In de ABCD-visie is voor een sportclub enkel een ondersteunende raamverkoop van drank en ijs, op een beperkte ruimte op een terras of overdekte zitruimte, toegelaten op voorwaarde dat deze activiteit in directe relatie staat met de clubuitbating. Maaltijden zijn niet toegelaten. De Knokse sportclub 'Surfers Paradise' wordt echter niets in de weg gelegd. Het blijft het symbool bij uitstek van een verkeerd gezondeerde vaste constructie, en van een verdoken horeca-uitbating. Er worden barbecues en feestjes georganiseerd waarop iedereen welkom is en dat het hele jaar door.

In de ABCD-visie moeten terrassen aansluiten op de dijk ter hoogte van een bestaande drank- of eetgelegenheden. Stranduitbaters mogen enkel ondersteunende raamverkoop, met name van drank en ijs, organiseren zonder verbruiksruimte. In Knokke poten badkarhouders tussen de ligzetels lustig tientallen stoelen, tafels en zelfs barkrukken neer. Ze serveren niet enkel frisdranken en warme dranken, milkshakes, bier, wijn en champagne, maar ook eten zoals sandwiches, slaatjes met garnaal, gerookte zalm, tonijn, scampi, entrecote, spaghetti, kaas-kroketten en garnaalkroketten. Hier en daar worden zelfs auto's op het strand geparkeerd door de uitbaters van de ligzetels. Ook dat biedt een prachtig zicht.

Dergelijke activiteiten druisen niet enkel in tegen de ABCD-visie, maar vormen tevens een deloyale concurrentie tegenover de reguliere horecasector. In tegenstelling tot de badkarhouders, kampt de sector immers met allerlei hoge kosten voor huurgeld, investeringen, taksen en vergunningen, moet rekening houden met de wetgeving op het vlak van hygiëne, moet geschoold personeel inzetten en is verplicht om erkende uitbatingdiploma's te bezitten. Badkarhouders stellen vooral jobstudenten tewerk. Als niet wordt opgetreden tegen de vele mis-

## Van Nieuwkerke

bruiken, dan verwacht ik figuurlijk nog een héél hete zomer.

Het is duidelijk dat een goede strandordening en -beleving pas mogelijk is als de bevoegde overheden een consequent en gelijklopend beleid voeren. De bevoegde overheden zijn de kustgemeenten, de provincie West-Vlaanderen, de Vlaamse overheid en de federale overheid, en met name Justitie. De problemen werden vroeger al gesignaleerd. De toenmalige minister van Justitie zou dit ter sprake brengen bij de Gewestelijke Commissie Vervolgingsbeleid.

In het besluit van de Vlaamse regering van 26 april 1995 betreffende de strandconcessies, staat weinig vermeld over handhaving. Tegen gemeenten en particulieren, die zich niet aan de regels houden, kunnen weinig sancties – bijvoorbeeld het geheel of gedeeltelijk intrekken van de concessie – worden genomen.

Acht u het noodzakelijk om het besluit in die zin aan te passen ? Zal het concessiebeleid voor volgend seizoen rekening houden met het ontwerp van Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan, dat waarschijnlijk in januari 2004 behandeld wordt door de West-Vlaamse provincieraad ? Acht u een coördinatiecél voor de hele strandproblematiek – met stedenbouw, AWZ en Justitie – noodzakelijk ? Is AWZ, als eigenaar, hiervoor de aangewezen instantie ? Hoe wilt u de zonevreemde en illegale constructies aanpakken ?

**De voorzitter :** Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt :** In het besluit van de Vlaamse regering van 1995 betreffende de strandconcessies, is wel degelijk een handhavingsbepaling opgenomen. Artikel 1 bepaalt dat concessies kunnen worden ingetrokken wegens de overtreding van de bepalingen van het besluit. Artikel 5, voorlaatste lid, voorziet in dezelfde sanctie voor de gemeenten, bij overtreding van de bepalingen over het houden en overmaken van een regelmatige boekhouding van de ontvangster van de strandconcessies.

Deze sanctie is in de praktijk nogal drastisch. In enkele gevallen kan een meer gedifferentieerd sanctiearsenaal – in de vorm van boetes – effectiever zijn, maar dit vergt een decretale grondslag. Een eenvoudige wijziging van het besluit is niet voldoende.

Door de administratie wordt voor de strandconcessies het subsidiariteitsprincipe toegepast, omdat de gemeenten, via politieverordeningen, het best geplaatst zijn om het beleid inzake strandconcessies te doen naleven.

Als het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan – PRUP – Strand- en Dijkconstructies is goedgekeurd en bekrachtigd, zal de administratie er uiteraard over waken dat de bepalingen van dat PRUP strikt worden toegepast.

De strandproblematiek komt regelmatig aan de orde in de taakgroep van de interkabinettenstuurgroep Geïntegreerd Kustzonebeheer, waarin de Vlaamse en provinciale administraties, met bevoegdheden in de kustzone, zijn vertegenwoordigd. Ook tijdens het jaarlijks overleg van de kustburgemeesters, onder voorzitterschap van de provinciegouverneur, wordt aandacht besteed aan de strandproblematiek en het concessiebeleid.

Voor de toekomst is het inderdaad aangewezen dat de administratie Waterwegen en Zeewezen – AWZ – een nadrukkelijker rol krijgt inzake het integraal kustzonebeheer. In het kader van Beter Bestuurlijk Beleid stel ik voor om de integratiefunctie inzake integraal kustzonebeheer toe te vertrouwen aan AWZ.

De huidige zonevreemde en illegale constructies worden bij het opstellen van het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan geëvalueerd. Aan de bevoegde administratie Arohm kan de opdracht worden toevertrouwd om op te treden tegen de constructies die ingevolge deze evaluatie niet kunnen blijven bestaan.

**De voorzitter :** De heer Van Nieuwkerke heeft het woord.

**De heer André Van Nieuwkerke :** Mijnheer de minister, ik denk dat een strenger beleid noodzakelijk is.

De West-Vlaamse provincieraad zal waarschijnlijk in januari 2004 het PRUP vaststellen. Het beleid voor het volgend seizoen kan zich hierop al baseren. Het is immers noodzakelijk de excessen te stoppen. Ik ken de bezorgheden van de burgemeesters, daarom durft de hogere overheid niet onmiddellijk ingrijpen. Als de ontwikkelingen in Knokke-Heist zich uitbreiden over heel de kust, zal er evenwel heel wat reactie komen, ook van de horeca.

### Van Nieuwkerke

Ook de beleving van het strand is belangrijk. Als we geen ordening aanbrenge, zal het strand niet meer voor iedereen toegankelijk zijn, maar zal een klasse-indeling gebeuren, want champagne is niet voor iedereen betaalbaar.

Ik las in de krant – en ik zal de minister een kopie bezorgen – dat Koksijde een clubhuis voor Surfclub Windekind bouwt op het strand Groenendijk. Ook de Meteo West-Vlaanderen zal daar onderdak vinden. Er wordt op het strand een vaste constructie gebouwd, met steun van Europa en Toerisme Vlaanderen, voor een bedrag van 785.000 euro.

In uitvoering van het duinendecreet hebben we gebouwen in de duinen laten afbreken. Nu wordt er opnieuw gebouwd vlakbij de duinen. Ik vraag me af of dit zomaar kan. Ik denk dat dit dossier niet in orde is. Het is in elk geval nog eens een illustratie van de wanorde die zich doorzet. Het is schrijnend en zeker de moeite waard om te onderzoeken of alles volgens de regels verloopt.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Ik ben het volkomen eens met uw opmerkingen, maar we moeten voldoende draagkracht creëren bij alle actoren die op en rond het strand actief zijn. Dan kunnen twijfelachtige situaties gemakkelijker vermeden worden.

Ik denk niet dat het mogelijk is ooit een vergunning te verkrijgen om dergelijke constructie op te trekken. We kunnen ons ook vragen stellen over de

volksgezondheid, want het aanbieden van voedsel moet gebeuren in verantwoorde omstandigheden. Via de inspectie zijn hier mogelijkheden om op te treden.

Het probleem is de lokale draagkracht van de initiatieven. Samen met de provincie, Toerisme aan de Kust en alle betrokkenen moet overleg worden gepleegd, om duidelijk aan te geven dat dergelijke ontwikkelingen niet kunnen. Dat is de beste manier om op te treden. De mensen die de constructies optrekken en de verkoop organiseren, zijn waarschijnlijk wel gevoelig voor opmerkingen uit die hoek.

Beoordelen wat kan en wat niet kan, moet meer lokaal opgevangen worden. Zowel op vlak van ruimtelijke ordening als volksgezondheid is er een gemeentelijke bevoegdheid. Daarnaast hebben de provincie en de betrokkenen bij Toerisme aan de Kust een verantwoordelijkheid.

**De heer André Van Nieuwkerke** : Het is ook in het economisch belang van de kust, dat de duurzame draagkracht wordt bewerkstelligd. Iedereen heeft er belang bij dat de kuststreek leefbaar blijft.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.35 uur.*

---