

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2004-2005

22 maart 2005

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de ontbrekende gemeentelijke mobiliteitsplannen

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stand van zaken van het Sigmoidplan

Vraag om uitleg van de heer Bart De Wever tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de naamsverandering van het Deurganckdok

Vraag om uitleg van de heer Frans Wymeersch tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de visie van de Vlaamse Regering op de ontwikkeling van de Waaslandhaven

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de 'missing links' in Vlaanderen

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 22 maart 2005

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.05 uur.*

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de ontbrekende gemeentelijke mobiliteitsplannen

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de ontbrekende gemeentelijke mobiliteitsplannen.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan is ongetwijfeld een belangrijk instrument voor de gemeentelijke planning inzake mobiliteit en verkeersveiligheid. De opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan moet een aantal planningsprocessen doorlopen, waarbij een aantal nota's zoals de oriëntatienota, de synthesenota en – de moeilijkste fase – het beleidsplan, tot stand komen.

Mevrouw de minister, uit uw antwoord op een schriftelijke vraag over het mobiliteitsplanningsproces is duidelijk op te maken dat eind 2004 reeds 80 percent van de steden en gemeenten over een afgewerkt en conform verklaard mobiliteitsplan beschikt. Het decreet werd dus massaal opgevolgd.

Toch blijven in elke provincie een aantal gemeenten achter bij het opmaken van een beleidsplan waarin een aantal beleidskeuzes moeten worden gemaakt.

Het is merkwaardig dat zowel in de provincie Antwerpen als in de provincie Oost-Vlaanderen een aantal naast elkaar liggende gemeenten nog niet over een mobiliteitsplan beschikken.

Ik ben zelf op zoek gegaan naar oorzakelijke verbanden en heb een aantal steekproeven gedaan. Een vingerwijzing naar het Vlaamse Gewest is hier toch op zijn plaats. Het Vlaamse Gewest plant een aantal ingrepen op verschillende gewestwegen. Daardoor komt ook de visie van een aantal gemeenten inzake mobiliteit in het gedrang. Dat zorgt ervoor dat de beleidskeuzes voor de mobiliteitsplanning worden bemoeilijkt en er geen beslissende fase komt. Mevrouw de minister, het is noodzakelijk dat de zaak wordt opgevolgd en de mobiliteitsplannen sneller kunnen worden afgewerkt.

Lijkt het u niet wenselijk te onderzoeken wat de oorzaak is van het feit dat nog steeds 20 percent van de Vlaamse gemeenten – na bijna 10 jaar planningsperiode – nog niet over een conform verklaard mobiliteitsplan beschikt? Meent u dat er een verband bestaat tussen de achterblijvende gemeenten? Het is opvallend dat in de provincie Antwerpen een aantal aan elkaar grenzende gemeenten nog niet over een conform verklaard mobiliteitsplan beschikken.

Mevrouw de minister, in uw antwoord op mijn schriftelijke vraag gaf u te kennen dat de uitvoering van projecten niet zal worden tegengehouden door het ontbreken van een conform verklaard mobiliteitsplan. Is dat opgenomen in het decreet, of is dat uw visie? Zult u overleg plegen met de gemeenten waar het planningsproces nog niet is aangevat, of waar er omwille van een aantal problemen nog geen conform verklaard mobiliteitsplan is?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, alles heeft natuurlijk te maken met de manier waarop een aantal zaken worden bekeken. Is het glas halfvol of halfleeg?

In Vlaanderen hebben we een beperkte planningstraditie, en het ontwikkelen van mobiliteitsplannen is gebaseerd op vrijwilligheid. In tegenstelling met bijvoorbeeld het ruimtelijk structuurplan of het gemeentelijk milieubeleidsplan, is er geen verplichting om een mobiliteitsplan op te maken. Het mobiliteitsplanningsproces is dus enorm sterk doorgedrongen bij de Vlaamse gemeenten.

Mevrouw Van den Eynde, ik vind een onderzoek zoals u voorstelt eigenlijk niet raadzaam. Ik wil er de nadruk op leggen dat meer dan 80 percent van de steden en gemeenten een conform verklaard mobiliteitsplan heeft, en het aantal conform verklaarde mobiliteitsplannen stijgt nog steeds.

De 20 percent waarnaar u verwijst, was de stand van zaken op 1 januari 2005. Ondertussen is dat percentage verder gedaald. De voorbije drie maanden werden voor Oost-Vlaanderen de beleidsplannen van Wachtebeke en Lochristi voorwaardelijk conform verklaard. Voor de provincie Antwerpen zijn de beleidsplannen van Zoersel, Grobbendonk en Hulshout definitief conform verklaard. De nog resterende gemeenten zijn alle – met uitzondering van acht gemeenten die nog niet zijn toegetreden tot het mobiliteitsconvenant – volop aan het werk om hun gemeentelijk mobiliteitsplan af te werken.

Waarom de ene gemeente sneller een mobiliteitsplan heeft dan een andere vergelijkbare gemeente, heeft dikwijls met specifieke en niet altijd met veralgemeenbare elementen te maken. Mogelijk meer structurele oorzaken kunnen zijn: een te krappe gemeentelijke personeelsbezetting, het ontbreken van een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, het uitblijven van een beslissing over een bovengemeentelijk project met een bijzondere mobiliteitsimpact, het later instappen in het convenantensysteem en de complexiteit van het mobiliteitsvraagstuk in de stedelijke en grootstedelijke omgeving.

Geen van deze factoren is in de praktijk echt doorslaggevend. Sommige kleine landelijke gemeenten

waren snel met de mobiliteitsplanning, en andere niet. Sommige residentiële gemeenten in de rand van een grootstedelijk of regionaalstedelijk gebied beschikken nu nog niet over een conform verklaard mobiliteitsplan, terwijl andere gelijkaardige gemeenten er wel al over beschikken.

Mevrouw Van den Eynde, ik denk dat u mijn antwoord op uw schriftelijke vraag enigszins foutief interpreteert. U vroeg welke projecten in het fysisch meerjarenprogramma 2003-2005 niet werden uitgevoerd als gevolg van het ontbreken van een conform verklaard mobiliteitsplan.

Ik citeer uit mijn antwoord: ‘Er is nog een vol werkjaar om het fysisch meerjarenprogramma 2003-2005 te realiseren. Er wordt dan ook verwacht dat geen enkel project zal uitgesteld worden ten gevolge van het ontbreken van een conform verklaard mobiliteitsplan omdat 80 percent van de Vlaamse steden en gemeenten reeds een conform verklaard mobiliteitsplan heeft en bijna alle overige in de eindfase zitten. Daarenboven is elk driejarenprogramma een rollend programma, wat inhoudt dat projecten naar voor of naar achter kunnen schuiven naar gelang van externe omstandigheden.’

Ik houd mij dus aan het decreet dat bepaalt dat infrastructuurprojecten enkel kunnen worden uitgewerkt wanneer er een conform verklaard stedelijk of gemeentelijk mobiliteitsplan is.

Voor de vijf provinciale afdelingen beschikt de administratie Wegen en Verkeer over een dozijn ambtenaren die dagelijks bij de steden en gemeenten het planningsproces opvolgen en ondersteunen en de lokale problemen dan ook ten volle kennen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. U zegt dat het mobiliteitsplan geen verplichting is, maar volgens mijn gegevens wordt er door de Vlaamse overheid niet geïnvesteerd in infrastructuur wanneer de betreffende gemeente niet over een conform verklaard mobiliteitsplan beschikt. Dan speel ik de bal door naar u: de gemeente is twee keer de klos omdat het Vlaamse Gewest ook verantwoordelijk is. Wanneer het Vlaamse Gewest ingrepen plant, maar er komt nog geen duidelijke timing naar voren, kan de gemeente moeilijk haar mobiliteitsplan

Van den Eynde

afwerken omdat ze nog niet weet hoe het er zal uitzien.

Ik kan u twee voorbeelden geven. In Ranst wordt al heel lang een geluidsscherm gevraagd. U zegt dat u nog geen module 5 kunt afsluiten met de gemeente Ranst omdat ze niet over een conform verklaard mobiliteitsplan beschikt. Volgens mij ligt daar het probleem niet. Het geluidsscherm moet worden geplaatst vanaf een bepaalde hoeveelheid decibels. Het is dan oneerlijk aan de gemeente Ranst te zeggen dat ze eerst over een mobiliteitsplan moet beschikken om een module af te sluiten vooraleer aan infrastructuurwerken wordt begonnen.

In de gemeente Kontich moet dringend een onder-tunneling komen aan een gewestweg voor een fietspad, maar die kan niet worden uitgevoerd omdat er nog altijd geen mobiliteitsplan is. Wat is echter de stand van zaken in verband met de streefbeeldstudie? Die bevat belangrijke elementen die de gemeente moet kennen om haar mobiliteitsplan af te werken. Ik wil de bal dus duidelijk terugspelen naar het Vlaamse Gewest dat duidelijkheid moet creëren over hoe het bepaalde gewestwegen wil herinrichten zodat ook de gemeenten met hun mobiliteitsplanningsproces verder kunnen gaan.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik wil een duidelijk onderscheid maken met de verplichting die geldt voor de milieubeleidsplannen en het Ruimtelijk Structuurplan. Indien het Vlaams Parlement wenst dat we overgaan tot het verplicht maken van de mobiliteitsplannen, wil ik dat debat aangaan. Wel wordt er een link gemaakt tussen het ontwikkelen van een plan en de infrastructuurwerken. Ik ben hier een warm pleitbezorger van, zoals ik een warm pleitbezorger ben voor het ontwikkelen van mobiliteitsplannen die de visie weergeven van de lokale besturen.

Volgens de laatste informatie hebben zowel Ranst als Kontich een oriënteringsnota klaar. Dat betekent dat ze heel snel kunnen overgaan tot het conform verklaren. Ik wil nog wel eens nagaan hoe lang dit nog zal duren. Mocht daar een extra ondersteuning nodig zijn, is dat geen enkel probleem. Ik wens echter niet af te stappen van de relatie

tussen het investeren door het Vlaamse Gewest en het ontwikkelen van een mobiliteitsplan. Dit is een minimum minimum dat we van de lokale besturen kunnen vragen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stand van zaken van het Sigmplan

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Meyer tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stand van zaken van het Sigmplan. Het betreft een schriftelijke vraag die omgezet is in een vraag om uitleg.

De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, als parlementslid heb ik niet alleen het recht maar ook de plicht om de regering te controleren. Een van de meest eenvoudige middelen daartoe is de schriftelijke vraag. Ik heb op 23 december 2004 een schriftelijke vraag gesteld in verband met de opvolging van het Sigmplan. Aangezien ik niet binnen de daartoe voorziene tijd een antwoord heb ontvangen, heb ik nog behoorlijk wat geduld gehad. Uiteindelijk is mijn geduld opgebraakt en dacht ik de minister een vraag om uitleg te moeten stellen. Mijnheer de minister, ik heb er uiteraard bijzonder veel begrip voor dat u en uw kabinet nieuw zijn en dat er uitzonderlijk veel werk is, maar mijns inziens moet de administratie correct en tijdig op vragen van de parlementsleden antwoorden.

Het Sigmplan kwam tot stand naar aanleiding van de overstromingen van 3 januari 1976, en op 18 februari 1977 hechtte de toenmalige ministerraad zijn goedkeuring aan dit plan voor de beveiliging van het Zeescheldebekken tegen stormvloed op de Noordzee. Het plan bestond uit drie luiken: het verhogen en verzwaren van de dijken langs de aan getijden onderworpen rivieren, het aanleggen van gecontroleerde overstromingsgebieden en het bouwen van een stormvloedkering ter hoogte van Oosterweel.

De Meyer

Omdat dit dossier opnieuw enige actualiteitswaarde heeft, had ik graag twee zaken vernomen. Mijnheer de minister, welke investeringen zijn er gebeurd tussen 1 januari 1995 en 31 december 2004? Ik dacht dat het voor de administratie toch niet zo moeilijk was dit even op te zoeken en ons te bezorgen.

Ik ben ook geïnteresseerd in een aantal posten op de begroting 2005 waar geen bijdragen bij staan, waarvan ik de basisallocaties in de schriftelijke versie van mijn vraag heb vermeld. Bij deze posten staat ook geen verdere beschrijving, behalve een korte verwijzing naar het Sigmaplan. Wat zal er precies worden uitgevoerd in 2005? Wat is de kostenraming voor deze werken?

De voorzitter: De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de vraagstelling van de heer De Meyer is terecht. De betrokken regio moet nu weten hoe de zaken staan en hoe ze zullen evolueren, temeer omdat we in het licht van meer recente dossiers met een aantal nieuwe feiten worden geconfronteerd.

Ik verwijs naar het memorandum dat u samen met uw Nederlandse collega, mevrouw Peijs, hebt ondertekend. In tegenstelling tot Nederland wordt heel de regio onderworpen aan een plan dat nog niet is uitgevoerd. Hoeveel staan de zaken intussen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Het spreekt voor zich dat een minister en zijn administratie zo snel mogelijk moeten antwoorden op gestelde vragen. Ik verontschuldig me dan ook voor het laattijdige antwoord. Daar zijn twee redenen voor. Ten eerste is er een nieuw softwareprogramma ingevoerd en ten tweede heeft de hervorming van de waterwegbeheerders wat vertraging opgelopen.

Ik zal u via het Commissiesecretariaat een volledig overzicht bezorgen van wat tussen 1 januari 1995 en 31 december 2004 is uitgevoerd.

De omzetting van het investeringsprogramma 2005 in een definitief programma is nog niet afge-

rond. Zodra dat is gebeurd, kom ik daarmee naar het parlement.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de minister, ik heb groot respect voor de werkkraft van uzelf en uw kabinet. Wanneer ik echter zie dat het antwoord nauwelijks twee bladzijden beslaat, dan vraag ik me af of niemand op die administratie nog een pen kan hanteren.

Wat de begroting voor 2005 betreft, blijf ik voorlopig op mijn honger.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Bart De Wever tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de naamsverandering van het Deurganckdok

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Wever tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de naamsverandering van het Deurganckdok.

De heer De Wever heeft het woord.

De heer Bart De Wever: Mijnheer de minister, mijn vraag betreft een van de mooiste openbare werken waarvan u voogdijminister bent, meer bepaald het Deurganckdok. Het Deurganckdok zou nog voor het af en in gebruik is, ophouden te bestaan. Op voordracht van havenschepen, de heer baron Leo Delwaide, heeft het Havenbedrijf een naamsverandering goedgekeurd. Vanaf 6 juli zou de naam veranderen in het Koning Albert II-dok.

Volgens getuigenissen in de media zou dit punt tijdens de variapunten zijn afgehandeld tijdens een vergadering van de raad van bestuur van het Havenbedrijf. Er zou zelfs niet eens over gestemd zijn en dat ontstemt me.

Deze naamsverandering lijkt me geen goede zaak. Intussen is het Deurganckdok qua benaming bekend. Een nieuwe naam zal dan ook verwarring creëren. Er bestaan immers reeds twee Albertdoken: een in Zeebrugge en een op de rechteroever

De Wever

van de Schelde. De reacties zijn dan ook unisono negatief. Ook de havenkoepel Alfaport is omwille van de verwarring tegen een naamsverandering.

Op Linkeroever zijn de reacties eveneens vernietigend. De gemeente Beveren voelt zich gepasseerd en vindt dat het Havenbedrijf zijn bevoegdheid heeft overschreden. Volgens juristen is echter niet helemaal duidelijk waar die bevoegdheid in dezen precies ligt. De heemkundige kringen op Linkeroever verwijzen naar het feit dat het gaat om een historische naam. Het uitvegen van het Deurganckdok is voor het Waasland de zoveelste kaakslag in dit dossier. Zelfs Doel 2020 is tegen de naamswijziging en spreekt van een vernedering, boven op het allesbehalve geweldige beslissingstraject dat aan dit dok is voorafgegaan.

Vanuit Vlaamse hoek vragen we of alles juridisch in orde is. Het bewuste decreet, gekend als het Nooddecreet, heeft het over het Deurganckdok. Deze naam is dus decretaal verankerd. Het is de vraag of een toevallige beslissing bij het behandelen van de variapunten tijdens de vergadering van het Havenbedrijf dat kan veranderen.

Mijnheer de minister, kan zulke beslissing zomaar worden genomen? Hoe is het mogelijk dat de Vlaamse overheid, die een niet niet-onbelangrijke som in het Deurganckdok heeft geïnvesteerd, blijkbaar niet werd gekend? Ik ga er althans van uit dat u niet werd gekend.

Als het Deurganckdok eindelijk wordt opgeleverd, hebben we zelfs geen inspraak bij de symboliek van de benaming van het dok. De benaming zou zelfs worden gewijzigd, en verwijzen naar het staatshoofd van België, terwijl de federale overheid nooit een stap heeft ondernomen voor het dok en er ook niet bevoegd voor is, tenzij om het dok goed te ontsluiten via het spoor. Ook daarover kunnen we lange verhalen vertellen, maar de conclusie hiervan is niet dat de federale overheid zich heeft bekommerd over het dok. Uitgerekend naar het staatshoofd van deze overheid, die zelfs het te voeren flankerende beleid niet uitvoert, zou de naamgeving verwijzen. Ik vind dat een zeer jammerlijke zaak. Vlaanderen is, tot spijt van wie het benijdt, een republiek.

Mijnheer de minister, kunt u bevestigen dat – op voorstel van de Antwerpse havenschepen – deze beslissing voor naamswijziging is genomen?

Wat was de houding van de gewestelijke havencommissaris? Heeft hij zich in het debat gemengd? Heeft hij u daarover gerapporteerd? Hebt u hem ter zake opdrachten gegeven? Wat is de houding van de Vlaamse Regering tegenover deze beslissing? Is de regering van mening dat de benaming Deurganckdok beter behouden kan blijven?

Wat is het statuut van de benaming Deurganckdok? Is deze benaming decretaal verankerd, waardoor ze niet kan worden aangepast door een beslissing van het Havenbedrijf? Mijnheer de minister, welke stappen zal de Vlaamse Regering zetten met het oog op het behoud van de benaming Deurganckdok?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, 'Ich war dabei'. Ik heb het meegemaakt, maar ik ben gehouden tot het respecteren van het geheime karakter van de beraadslaging van de raad van bestuur van het Havenbedrijf. Desalniettemin stel ik vast dat de pers – de pers heeft blijkbaar veel bronnen – vrij accuraat weergeeft wat tijdens de raad van bestuur is gebeurd.

De raad van bestuur werd inderdaad bij verrassing gepakt. De heer Delwaide heeft, zoals in de pers wordt vermeld, bij de variapunten meegedeeld dat hij goed nieuws had voor de raad van bestuur. Zijne Koninklijke Hoogheid Albert II van Saksen-Coburg zou in de loop van de maand juli het Deurganckdok met de nodige luister openen. Naar aanleiding van die gelegenheid zou het dok de naam van de vorst krijgen.

We vielen allemaal van onze stoel. We kenden het statuut van die mededeling niet. Mijnheer De Wever, het is goed dat u de vraag hebt gesteld. De minister zal daarover duidelijkheid geven.

Het voornemen van naamswijziging is slecht aangekomen in commerciële kringen, en er werd terecht verwezen naar Alfaport. Er kan verwarring ontstaan met het Albertdok op rechteroever, maar ook met het Albert II-dok in Zeebrugge. Vlaanderen is een klein land met een hele grote haven.

In het Waasland is er een emotioneel probleem. Gisteren heeft de gemeenteraad van Beveren het punt uitgebreid behandeld. Als Beveren de lasten van het dok moet dragen, wil de gemeente een ze-

Penris

kere fierheid behouden en de toponomie van de streek weerspiegeld zien in de grote infrastructuurwerken. Vroeger was er een deurganck, een scheur in de Schelde. De gemeente wil dus die oude naam geven aan het nieuwe dok.

Er is ook een politiek probleem, zeker bij de republikeinse vleugel in dit parlement. Ik heb dat ook meegedeeld aan baron Delwaide. Ik ben geen vriend van het vorstenhuis en ik voel mij niet groepen – want ik weet dat het vorstenhuis en in het bijzonder de persoon Albert II van Saksen-Coburg-Gotha heel weinig voor mijn haven heeft gedaan – de koning te belonen met de naamgeving.

Ik zie maar één reden die de schepen tot deze zotternij heeft kunnen bewegen. Hij is momenteel baron en kan dus nog klimmen in de adellijke hiërarchie. Als hij goed zijn best doet, kan hij burggraaf worden. Als hij later het Saeftinghedok Paoladok noemt, kan hij nog hoger klimmen en misschien prins worden. Prins Leo klinkt goed, ware het niet dat we in Antwerpen geen carnavaleske traditie hebben. Alle gekheid op een stokje, ik denk dat de schepen in deze zaak alleen staat. Hij heeft de havengemeenschap en het Waasland tegen, en hij heeft – denk ik – het grootste deel van de politieke wereld tegen.

Mijnheer de minister, ik zal straks uw collega van Binnenlands Bestuur ondervragen over hetzelfde onderwerp, want ik vind dat hij voogdijminister is. Juridisch-technisch is het de minister van Binnenlands Bestuur die waakt over de autonome bedrijven en de toepassing van de statutaire bepalingen binnen die bedrijven, maar ook waakt over de naamgeving van streken en grote projecten. Ik wil van hem weten wat de procedure is, want er bestaat verwarring over, en of de procedure werd nageleefd.

Mijnheer de minister, ik hoop dat u een aanzet tot het antwoord kunt geven.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, het is belangrijk dat de naam op een juridisch correcte wijze wordt gegeven.

De huidige naam Deurganckdok verwijst naar een toponiem. Ik heb gelezen dat ook in het federale

parlement een vraag werd gesteld over deze aanleggenheid. De minister zou hebben gezegd dat het geen federale bevoegdheid is – wat correct is –, maar een bevoegdheid van de stad Antwerpen. Blijkbaar was deze excellentie vergeten dat het Deurganckdok op het grondgebied van Beveren ligt. Het is nuttig dat even te onderstrepen.

De heer De Wever heeft er terecht op gewezen dat het Nooddecreet – en dat was geen alledaagse zaak – de benaming voor de bouwvergunning heeft vastgelegd. Ook de afgeleverde milieuvergunningen spreken over het Deurganckdok.

Als de naamgeving van het dok gebeurt overeenkomstig de naamgeving van straten, is de gemeente Beveren bevoegd. Naar verluidt zou voor havendokken een andere regeling gelden. Als deze voor sommige elementen analoog is aan de naamgeving voor straten, is het duidelijk dat het niet exclusief de bevoegdheid kan zijn van het Havenbedrijf. Gezien de enorme investeringen die het Vlaamse Gewest heeft gedaan, moeten minstens de adviezen van het Vlaamse Gewest en de gemeente Beveren worden gevraagd. Dat zijn twee minimale voorwaarden als de naamgeving – en ik ben er niet zeker van, maar de minister zal duidelijkheid brengen – de bevoegdheid is van het Havenbedrijf.

Mijnheer de minister, het is belangrijk dat het op een juridisch correcte wijze gebeurt.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, schepen baron Delwaide, voorzitter van de raad van bestuur van het Havenbedrijf Antwerpen, heeft de naamgeving van het Deurganckdok aangebracht als variapunt op de raad van bestuur van 1 maart 2005. De raad van bestuur heeft volgens mijn informatie zijn voorstel tot wijziging van de naam in ‘Koning Albert II-dok’ goedgekeurd. Weliswaar ligt er nog geen verslag of ontwerpverslag van die raad van bestuur voor.

Door het Havendecreet is de bevoegdheid van de gewestelijke havencommissaris beperkt tot het wettigheidstoezicht op de toepassing van het Havendecreet en de uitvoeringsbesluiten van dit decreet. Op de raad van bestuur werd, volgens mijn informatie, een juridisch advies verstrekt waarin werd aangegeven dat het aanduiden van de naam van een dok toebehoorde aan de bouwheer. De ge-

Peeters

westelijke havencommissaris heeft zich daar niet over uitgesproken.

Schepen baron Delwaide heeft tijdens een interview op 18 februari en tijdens de raad van bestuur van 1 maart aangekondigd dat hij aan de koning zijn voorstel van naamaanduiding zou voorleggen. De Vlaamse Regering is echter niet betrokken bij dat initiatief en heeft er zich tot nog toe niet over uitgesproken. Wel is er op mijn initiatief door mijn administratie een juridische nota opgesteld waarin de aanspraak van het Havenbedrijf op het recht om een naam te mogen geven aan het dok, wordt betwist.

Er bestaat geen wetgeving die een antwoord biedt op de vraag welke regels van toepassing zijn op de naamgeving door publiekrechtelijke vennootschappen of autonome gemeentebedrijven voor grote infrastructuurwerken. Ik kan op basis van precedenten en een juridisch advies van mijn administratie wel uitspraken doen over de krijtlijnen waarbinnen deze spelers kunnen optreden.

Ik zal nu iets uitvoeriger dan normaal ingaan op een aantal elementen.

In de eerste plaats is er het decreet van 28 januari 1977 tot bescherming van de namen van de openbare wegen en pleinen. De enige uitdrukkelijke regelgeving met betrekking tot naamgeving van infrastructuurwerken is te vinden in dat decreet, dat nadien is gewijzigd. Deze regeling is formeel-juridisch niet van toepassing op publiekrechtelijke vennootschappen of autonome gemeentebedrijven. Plaatsnaamaanduiding hoort bij uitstek tot het centrale gezagsniveau en de territoriaal gedecentraliseerde organen, die overigens sowieso beschikken over de residuaire bevoegdheden met betrekking tot hun grondgebied. Dat wordt overigens uitdrukkelijk gewaarborgd in de artikelen 35, 41 en 162 van de Grondwet. Functioneel gedecentraliseerde diensten, zoals publiekrechtelijke vennootschappen of autonome gemeentebedrijven, kunnen enkel de hun uitdrukkelijk toegewezen bevoegdheden uitoefenen en kunnen zichzelf op eigen kracht geen bevoegdheden toe-eigenen. Het is geenszins zo dat, omdat er geen uitdrukkelijke wetgeving in verband met naamgeving van infrastructuurwerken bestaat ten aanzien van publiekrechtelijke vennootschappen of autonome

gemeentebedrijven, deze alle vrijheid zouden hebben.

Anderzijds kan de vraag gesteld worden of het hoger vermelde decreet niet van toepassing is op de naamgeving van een dok. Met het decreet van 28 januari 1977 heeft de wetgever immers enkel het 'quod plerumque fit' willen legifereren. Dit betekent dat de wetgever het meest voorkomende heeft geregeld, namelijk de naamgeving van pleinen en straten, maar niet van dokken omdat dit maar zelden plaatsgrijpt. Mocht dat toen wel zijn geregeld, hadden we nu deze discussie niet. Enerzijds heeft de wetgever als uitgangspunt die infrastructuurwerken genomen die voor de hand liggen – want hoeveel gemeenten hebben een dok –, anderzijds heeft de wetgever enkel regels uitgevaardigd voor dat bestuursniveau, namelijk het gemeentelijke, dat het meest met deze materie geconfronteerd wordt en waar de meeste kans bestond dat de naamgevingsbevoegdheid op zeer verscheiden of zelfs ongewenste manier, zoals volgens het eigen belang of door banale namen, zou worden uitgeoefend. Ondanks de uitdrukkelijke bewoordingen 'openbare wegen en pleinen', dringt een teleologische interpretatie zich op, waarbij 'openbare wegen en pleinen' als een pars pro toto werd gebruikt voor alle mogelijke infrastructuurwerken die een plaatsaanduiding behoeven.

Dit blijkt ook uit de parlementaire voorbereiding, waarbij in het allereerste voorstel van decreet enkel sprake was van 'openbare wegen' maar waar dit later zonder meer werd aangevuld met 'pleinen', terwijl tijdens de parlementaire behandeling sprake was van 'straten, pleinen, kaaien en openbare wegen'. Het was dus geenszins de bedoeling van de wetgever om de naamgevingsbevoegdheid expliciet te beperken tot openbare wegen en/of pleinen. De bekommernissen die aan het decreet ten grondslag liggen, kunnen overigens probleemloos teleologisch en analogisch worden toegepast op andere infrastructuurwerken die een naam behoeven.

Ten tweede is er de principiële beslissing van de gemeente Beveren van 12 oktober 1982 en de definitieve goedkeuring door de gemeente Beveren op 2 augustus 1983. Tegen de geschetste achtergrond van het decreet is het dan ook helemaal niet verwonderlijk dat de heer Huyghebaert, destijds schepen van de stad Antwerpen en bevoegd voor de haven, op 16 augustus 1982 een brief schrijft aan de burgemeester van Beveren met de vraag: 'Mag

Peeters

ik u in dit verband herinneren aan mijn suggestie om ook enkele namen te voorzien voor de dokken die stilaan in exploitatie komen en waar reeds nu vergunningen worden toegekend?

Vervolgens keurt de gemeenteraad van Beveren op 12 oktober 1982 eerst principieel en vervolgens op de zitting van 2 augustus 1983 definitief de volgende namen goed: Waaslandkanaal, Kieldrechtdok, Doeldok, Vrasenedok, Verrebroekdok, Beverentunnel, Kallosluis, Farnesebrug en Melselebrug. Tussentijds werd zelfs, zoals voorzien in het decreet van 1977, advies gevraagd aan de provinciale commissie van advies voor plaatsnaamgeving. In de hele procedure werd door geen enkele partij enige voorbehoud geformuleerd. In het licht van de geschetste achtergrond kan bovenstaande werkwijze dan ook enkel als een goed handelen worden geclassificeerd, enkel een eng legalistische visie zou tot een handelen 'contra legem' kunnen besluiten. Toen zijn naamaanduidingen op deze manier behandeld, waarom zou het dan nu zo niet gebeuren?

Ander interessant punt in de discussie betreft de wet van 5 juli 1985 tot instelling van de plaatsaanduidingen 'Waaslandhaven' en 'Kallosluis' als officiële benamingen, verschenen in het Belgisch Staatsblad op 25 september 1985, inclusief het advies van de Raad van State daaromtrent. In de parlementaire voorbereiding van deze wet zit een advies van de Raad van State over de vraag of de plaatsnaamaanduiding een nationale, dus federale, dan wel deelstatelijke aangelegenheid is. Belangrijker dan te weten of het in de toenmalige constellatie al dan niet een nationale bevoegdheid was, is dat dit advies duidelijk maakt dat de plaatsnaamgevingsbevoegdheid toebehoort aan de overheid. De Raad van State geeft aan dat deze bevoegdheid behoort tot die overheid die, ik citeer, 'de beslissing tot realisatie van grote overheidsstructuren' neemt.

De Raad van State verduidelijkt deze stelling zo: 'De naam van een zaak is zo nauw verbonden met de zaak zelf waarop die naam betrekking heeft, dat de keuze ervan normaliter toekomt aan degene die de zaak tot stand brengt. Het geven van een naam aan grote infrastructuren die het Rijk realiseert, of aan onderdelen daarvan, is derhalve in beginsel eveneens een rijksaangelegenheid.' Gelet op het

feit dat deze bevoegdheid ondertussen overgedragen is aan de gewesten, kan in bovenstaand citaat het woord 'rijk' vervangen worden door 'gewest'.

Deze wet ligt volledig in de lijn van wat hierboven werd uiteengezet. Andere publiekrechtelijke rechtspersonen kunnen in dit advies geen steun vinden om een eigen bevoegdheid inzake naamgeving te ondersteunen: de vraag was immers niet of de overheid bevoegd was, maar enkel welke overheid bevoegd was.

Verder zijn er de beslissing van de Vlaamse Regering van 20 januari 1998 en het decreet van 14 december 2001 voor enkele bouwvergunningen waarvoor dwingende redenen van groot algemeen belang gelden, ook gekend als het Nooddecreet. We moeten nog nagaan welke overheid besloten heeft tot de bouw van het Deurganckdok.

Met de beslissing van 20 januari 1998 hecht de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring aan de aanleg van het Deurganckdok. In deze beslissing geeft de Vlaamse Regering te kennen dat het betrokken dok de naam/werktitel Deurganckdok zal dragen.

In artikel 2 van het decreet van 14 december 2001 wordt expliciet verwezen naar het Deurganckdok. Er is geen eenduidig juridisch antwoord op de vraag of de decreetgever daarmee de naam heeft verankerd.

Het Havenbedrijf beschikt over een andersluidend juridisch advies. Het gaat ervan uit dat het als bouwheer de initiatiefnemer is voor het dok en mits een bepaalde interpretatie van het hoger geciteerde advies van de Raad van State bij de wet van 5 juli 1985 dit recht heeft. Het Havenbedrijf vergeet in deze interpretatie echter dat de financiële last voor de realisatie van het dok zo goed als volledig door het gewest wordt gedragen.

Het is dus niet a priori uitgesloten dat een gemeente bevoegd kan zijn voor de plaatsaanduiding. In dit concrete geval komt dit recht zeker toe aan de initiatiefnemer. De vraag is dan natuurlijk wie hier de initiatiefnemer is.

De heer Delwaide heeft als voorzitter van het Antwerps Havenbedrijf een initiatief genomen. Het Vlaamse Gewest betwist op juridische gronden het recht van het Antwerps Havenbedrijf om in dezen

Peeters

autonoom te handelen. Ik heb intussen – net als de betrokken schepen, die momenteel op zending is in Japan – kennis genomen van de negatieve reactie van de gemeente Beveren en van Alfaport op zijn initiatief. Er zijn een aantal objectieve elementen waarmee rekening moet worden gehouden. Zo zouden op dezelfde internationale scheepvaartroute op korte afstand van elkaar twee dokken komen te liggen met dezelfde naam. In Zeebrugge ligt immers reeds een Albert II-dok. Bovendien zou het in beide gevallen dan ook nog eens gaan om een containerdok en een getijdendok. Ook in Antwerpen ligt op rechteroever al een Albertdok wat de verwarring nog groter zou maken.

Al deze elementen moeten nog eens grondig worden bekeken in een gesprek met de voorzitter van het Antwerps Havenbedrijf. Op 12 april kan daar tijdens de raad van bestuur verslag van worden uitgebracht. Het lijkt me aangewezen met alle stakeholders een consensus na te streven in plaats van in juridisch getouwtrek te vervallen. Ik zal me daar persoonlijk voor inzetten.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de minister, blijkbaar bent u in het bezit van een juridisch advies van het Havenbedrijf dat ik niet ken. Op 12 april zal er dus nog een verrassing volgen voor baron Leo Delwaide.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Frans Wymeersch tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de visie van de Vlaamse Regering op de ontwikkeling van de Waaslandhaven

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Wymeersch tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de visie van de Vlaamse Regering op de ontwikkeling van de Waaslandhaven.

De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, vorige maand is het eerste deel van het Deurganckdok verbonden met de Schelde. Na jarenlang gekissebis in de strijd voor het behoud van Doel en andere poldergemeenten, stellen we vast dat alles wat samenhangt met het Nooddecreet stilaan de voltooiing nadert.

Sinds 1 december 2004 heeft Oost-Vlaanderen een nieuwe gouverneur die onder de voogdij valt van de Vlaamse Regering. Deze gouverneur, die wij kennen uit een vorig leven, heeft zich tijdens een aantal werkbezoeken aan de betrokken regio gewaagd aan een aantal beklijvende uitspraken. Het siert hem echter dat hij het belang van Oost-Vlaanderen wil uitspelen. Hij wil een Oost-Vlaams gevoel in het leven roepen en gaat daarvoor bijna het oorlogspad op, althans volgens sommige kringen.

Zo trekt de nieuwe gouverneur onder meer de wet-Chabert in twijfel. Hij heeft nogal wat bedenkingen over het verdelen van de lasten en lusten van de Antwerpse haven en Waaslandhaven, en terecht. We hebben de Antwerpse haven op Linkeroever zien uitbreiden. Een aantal terreinen die eigenlijk waren voorbestemd voor de ontwikkeling van industriegebonden activiteiten, worden nu gebruikt voor watergebonden activiteiten. Er is al heel wat veranderd, maar er zal nog een en ander veranderen. Er gaan immers stemmen op over een bijkomend dok dat nu reeds het Saeftinghedok wordt genoemd.

Gouverneur Denys heeft verwoord wat in veel kringen, vooral in het Waasland maar ook daarbuiten, leeft. Hij wil het debat over de herziening van de wet-Chabert en over de herverdeling van de lasten en de lusten – zowel op rechter- als op linkeroever – aanzwengelen, en stelt ook de bestuurlijke structuren in vraag.

Gouverneur Denys stelt ook principiële vragen over het nut van bijkomende natuurcompensaties. Hij heeft ontdekt waar wij hem in het verleden al op hebben gewezen, met name dat de natuurcompensaties onnatuurlijk zijn. Nu geeft gouverneur Denys ons gelijk. Hij heeft ook dezelfde vragen en bedenkingen over de resterende rol van de landbouw in het gebied gesteld die wij hebben geoperd tijdens het debat over het Schelde-estuarium.

Mijnheer de minister, het is een groot dossier dat op u en het parlement afkomt. Heel wat gevolgen

Wymeersch

van de huidige ontwikkeling van de Antwerpse havens, ik verwijs naar de mobiliteitsproblemen, zijn nog niet van de baan. U weet dat we binnenkort met deze problemen zullen worden geconfronteerd. Het zou niet slecht zijn dat u als verantwoordelijke minister enige klaarheid kunt scheppen, of minstens een tipje van de sluier kunt oplichten.

Mijnheer de minister, er wordt luidop gedacht aan een bijkomend dok op linkeroever. Werd aan u reeds formeel gevraagd om dat dok in overweging te nemen of voor te bereiden? Ik kan me niet voorstellen dat een gouverneur, die onder de directe voogdij staat van de Vlaamse Regering, zomaar een ballonnetje oplaat. Ik durf te vermoeden dat ook binnen de Vlaamse Regering reeds wordt gewerkt aan de herziening van de wet-Chabert. Mijnheer de minister, als dat zo is, in welke richting denkt u dan?

Heeft de Vlaamse Regering al een algemene visie op de verdere ontwikkeling van de Waaslandhavens? Hoe ziet die eruit? Mijnheer de minister, u bent niet alleen minister van Openbare Werken, maar ook minister van Leefmilieu. Hoe staat u tegenover de kritiek, onder meer van gouverneur Denys, over de natuurcompensaties?

In het licht van het voorgaande dossier van het Deurganckdok, is het belangrijk te weten of u – als het dossier zich aandient – vooraf een breed maatschappelijk overleg met de regio en een bevraging van de lokale bevolking plant.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de minister, ik wil u alleen de raad geven geen voorbarige uitspraken te doen. Er zweven soms al genoeg ballonnen boven het Waasland.

Ik wil wel mijn bezorgdheid uiten over een rechtvaardige verdeling van de lasten en lusten tussen linker- en rechteroever. Er moet, mocht die er nog niet zijn, een meer correcte verhouding komen, en een gelijkwaardige beslissingsbevoegdheid.

Mijnheer de minister, doe geen voorbarige uitspraken. De heer Wymeersch heeft er niet aan toegevoegd dat de provincie Oost-Vlaanderen en de Intercommunale Vereniging van het Land van Waas

een studie zullen gunnen om te onderzoeken hoe vandaag de verdeling van de lasten en de lusten tussen het Waasland en Antwerpen is. Het is bijzonder belangrijk dat dat op een correcte wetenschappelijke manier wordt onderzocht. Op basis van dat dossier kunnen we het gesprek voortzetten.

Mijnheer de minister, ik wil wel onderstrepen dat vandaag de Maatschappij voor Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeoevergebied bijzonder belangrijk is, zeker voor het Waasland. We moeten opletten dat we het kind niet met het badwater weggooien.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, op het eerste antwoord van de heer Wymeersch is het antwoord nee, en op de tweede vraag is het antwoord ook nee, maar ik zal het verduidelijken.

Er is geen formele vraag van de haven van Antwerpen om de realisatie van een bijkomend dok voor te bereiden. Deze beleidsoptie maakt echter wel deel uit van een onderzoek in het kader van de opmaak van het Strategisch Plan Waaslandhaven.

Mijnheer Wymeersch, na de vorige wijziging van de wet-Chabert staat in artikel 8 dat de maatschappij tot doel heeft het grondbeleid van het havengebied in het linkerscheldeoevergebied en het industrialisatiebeleid van de industriële zone gelegen binnen dit havengebied te voeren, en het subregionale beleid inzake de verdere ontwikkeling en fasering van het havengebied in het linkerscheldeoevergebied uit te stippelen. Deze bevoegdheden bieden de maatschappij voldoende mogelijkheden om initiatieven voor te bereiden die moeten leiden tot een nieuwe verdeling van de lasten en de lusten. Mijnheer De Meyer, ik heb begrepen dat de maatschappij daar ook mee bezig is.

Mijnheer Wymeersch, u kent ongetwijfeld mijn beleidsnota. Met betrekking tot de toekomst van Doel worden de beslissingen van de Vlaamse Regering van 19 mei 2000 onverkort uitgevoerd, conform het engagement opgenomen in het huidige regeerakkoord. Dat impliceert onder andere het voortzetten van de opmaak van een Strategisch Plan Waaslandhaven. Na de afwerking, wordt het ontwerpplan ter kennis gesteld van de Vlaamse Regering. Het is voorbarig om nu reeds, tijdens de

Peeters

studieperiode, uitspraken te doen over het Saef-tinghedok, zonder dat alle elementen worden afgewogen. De Vlaamse Regering wacht de resultaten van het strategisch planproces af.

Ik ben van mening dat voor de natuurcompensaties de belangen van alle actoren maximaal moeten worden gerespecteerd, uiteraard binnen de randvoorwaarden die worden opgelegd door de bestaande regelgeving. We moeten conform de Vlaamse en Europese regels vertrekken van instandhoudingsdoelstellingen ten aanzien van de natuurwaarden en deze ook realiseren. Samenwerking met andere gebruikers van de open ruimte is daarbij meer dan raadzaam.

Als minister bevoegd voor Leefmilieu en Natuur ben ik bereid elk relevant initiatief mee te ondersteunen. Onder meer in het Havendecreet staat de mogelijkheid adviserende subregionale overlegorganen te betrekken. Het is duidelijk dat nieuwe ontwikkelingen een goed overleg vereisen. Ik zal hier de nodige aandacht aan geven.

De voorzitter: De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch: Mijnheer de voorzitter, ik zal in mijn repliek even kort zijn als het antwoord van de minister, maar dat wil niet zeggen dat ik het antwoord van de minister niet apprecieer.

Met mijn vraag om uitleg wilde ik een schot voor de boeg geven. Ik wil erop wijzen dat een aantal zeer belangrijke dossiers op ons afkomen. Het zijn economisch belangrijke dossiers, maar met repercussies voor de betrokken regio. Dat wordt aangetoond door studies die door de intercommunale en door de provincie Oost-Vlaanderen worden aangebracht, en door het strategisch plan voor de Waaslandhaven. Heel wat mensen liggen daar nu al wakker van.

Mijnheer de minister, ik hoop dat we niet opnieuw worden geconfronteerd met een politieke besluitvorming zoals dat in vorige dossiers het geval was. Ik ga er echter van uit dat u dit dossier, zodra het op ons afkomt, op een volwassen manier zult benaderen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de 'missing links' in Vlaanderen

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Peumans tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de 'missing links' in Vlaanderen.

De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in het Mobiliteitsplan Vlaanderen is bij de beleidsaanbevelingen een hele opsomming gemaakt van alle missing links, waarvan er intussen een is gerealiseerd, namelijk de extra rijstrook op de E17.

Mijnheer de minister, u hebt een aantal uitspraken gedaan over de noord-zuidverbinding, zowel in Limburg als in de Antwerpse Kempen, over de Oosterweelverbinding, over de verkeerswisselaar in Lummen, en over de ontsluiting van de luchthaven van Zaventem. Deze verklaringen doen ons vermoeden dat u over voldoende informatie beschikt om deze beloftes na te komen.

De heer De Meyer heeft zojuist een vraag gesteld over het Sigmaplan en de manier waarop de administratie daarvoor een jaarprogramma heeft voorgesteld, met algemene bedragen per basisallocatie.

Mijnheer de minister, kunt u een overzicht geven van alle missing links in Vlaanderen? Welke missing links zullen de komende 5 jaar worden aangepakt? Op hoeveel worden de kosten van al deze werken geraamd? Hoe zal dit allemaal worden gefinancierd? Met de bestaande reguliere middelen zult u er nooit komen.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: In de beleidsvoornemens van de Vlaamse Regering van oktober 2003 staan een aantal missing links die meer dan de helft van Vlaanderen interesseren omdat het onder meer een doorsteek betreft van de E314 tussen Aarschot en de aansluiting met de E40 in Gent, via Mechelen. Bovendien zouden er vier rijstroken komen tussen Brussel en Leuven in de richting van Leuven. Zijn deze missing links nog opgenomen in de lijst die nu voorligt?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, ik heb me ten aanzien van de commissie geëngageerd om niet alleen over minstens een derde van de missing links – er waren er 25 en door het oplossen van de E17 zijn er nu nog 24, dat betekent dus minstens 8 missing links – in primeur aan de commissie duidelijkheid te brengen, maar ook over het driejaarlijks investeringsprogramma. Ik houd dat engagement staande en zal dit doen wanneer alles is afgerond. De discussie over de financiën en de meerjarenbegroting hangt hiermee samen.

Ik heb ook al geleerd dat transparantie en antwoorden op alle vragen enig gevaar inhoudt. Ik herinner me de discussie over de noord-zuidverbinding waarbij ik bepaalde antwoorden heb gegeven. De gedachten en het onderzoek gaan echter verder en wanneer er dan op een bepaald moment een ander voorstel komt, worden daar bepaalde reacties op gegeven. Ik ben voorstander van volledige transparantie en van het nakomen van de afspraken om in de commissie de zaken in primeur mee te delen en toe te lichten. Ik zal trachten vanuit deze invalshoek te antwoorden, zij het dat ik vandaag niet zal medelen welke missing links zullen worden aangepakt en welke de budgetten zijn. Ik hoop dit liever morgen dan overmorgen te kunnen doen. Dat zal gebeuren wanneer alles in verband met de budgetten zal zijn uitgeklaard.

Mijnheer Peumans, u verwijst zelf naar het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen. Ik heb nog eens de lijst van de missing links voor u gekopieerd, maar u kent ze ongetwijfeld ook. Welke missing links zullen worden aangepakt, zal ik te gelegener tijd medelen. Het is evident dat de keuze zal moeten gebeuren uit de projecten die zijn geprogrammeerd en effectief kunnen worden uitgevoerd. De stand van zaken van de procedures en de gedragenheid van een dossier zijn daarbij voor mij heel belangrijke factoren. De projecten moeten tevens worden ingepland op basis van de beschikbare middelen.

Bij de opstelling van de meerjarenprogrammatie wordt nagegaan welke projecten nu reeds kunnen worden aangepakt. Aan die programmatie wordt de laatste hand gelegd. Ik hoop hier binnenkort mee naar de commissie te komen, zonder er een vaste timing op te zetten.

Wat betreft de kostenraming kan ik nog geen concrete bedragen geven. Wat de financiering betreft, mijnheer Peumans, kent u de verschillende mogelijkheden: de gewone begroting voor het Vlaams Infrastructuurfonds, waar niet echt veel budgettaire ruimte bestaat, het FFEU, waarvoor in 2005 niets is voorzien, of de alternatieve financiering, iets wat gemakkelijker gezegd is dan gedaan.

Mijnheer de voorzitter, collega's, tot hier mijn misschien wat teleurstellend antwoord. Ik hoop dat u er respect voor hebt dat ik me niet tot voortijdige antwoorden wil laten verleiden waar ik dan achteraf, al of niet met blozende kaken, op terug moet komen. Ik kom zo snel als mogelijk naar buiten met de missing links en met het meerjarenprogramma en zal er tekst en uitleg bij geven. Het is een kwestie van weken.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, ik dank u voor dit zeer teleurstellend antwoord. Uw voortvarendheid van enkele maanden geleden is zichtbaar in een remprocedure terechtgekomen. Het meest interesseert me welke systemen van alternatieve financiering de administratie aan het bekijken is. Ik ken er op dit ogenblik maar één, namelijk de constructie van alles wat te maken heeft met de Oosterweelverbinding. U hebt een aantal uitspraken gedaan over Zaventem. Is de administratie naar alternatieve oplossingen aan het zoeken? U verwijst weliswaar naar het Vlaams Infrastructuurfonds, het FFEU en de reguliere middelen, maar u zult er daarmee nooit komen. Mogen we ons binnen een aantal weken ook verwachten aan een alternatief financieel plaatje over het financieren van dergelijke grote werken?

Minister Kris Peeters: Mijnheer Peumans, de vraag stellen, is ze beantwoorden. Er is naar aanleiding van heel het Startprogramma Zaventem een werkgroep actief die naar de PPS-mogelijkheden zoekt, niet alleen voor de wegen maar ook voor gebouwen, zoals schoolgebouwen bijvoorbeeld. U hebt hierover kunnen lezen in de krant. Ook hier zal het plaatje volledig zijn als we met kennis van zaken een aantal voorstellen kunnen formuleren. Enerzijds heb ik er begrip voor dat u tijdig wilt en moet worden geïnformeerd en anderzijds wordt gezegd dat, wanneer ik te snel ga, ik aan government by announcement doe. Men kan niet alles hebben in het leven, ik probeer alleen hard te werken. De

Peeters

voortvarendheid in het begin van mijn mandaat, waarnaar u verwijst, heeft betrekking op projecten die al dertig of veertig jaar op tafel liggen en waarvan ik werd gevraagd ze met de meeste hoogdringendheid aan te pakken. Het gaat over de noord-zuidverbinding in Limburg, die in de Kempen, de Oosterweelverbinding en Zaventem. Dat zijn vier projecten. Om tot acht te komen, zult u nog even moeten wachten.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.31 uur.*

HANDELINGEN

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg.

Ze worden in twee edities uitgegeven:

- de eerste, met witte kaft, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen;
- de tweede, met witte kaft en met bovenaan links de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

FIN : Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting
SFIN : Subcommissie voor Financiën en Begroting
BRU : Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand
BIN : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetevaluatie
WON : Commissie voor Wonen, Stedelijk Beleid, Inburgering en Gelijke Kansen
BUI : Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme
OND : Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie
CUL : Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media
WEL : Commissie voor Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
ECO : Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie
SWAP : Subcommissie voor Wapenhandel
LEE : Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
SLAN : Subcommissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid
OPE : Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

