

C50 – OPE5

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2005-2006

8 november 2005

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Rudi Daems tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de achteruitstelling van de openbaarvervoersprojecten in het Masterplan Antwerpen	1
Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over oneerlijke concurrentie van schoolbussen	7
Interpellatie van de heer Jaak Gabriels tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de dringende nood aan een volwaardige ontsluiting van Noord-Oost-Limburg via een aansluiting op het snelwegennet	11
Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het beloofde voortgangsrapport over de aanbevelingen van de Interne Audit bij de administratie Wegen en Verkeer	15
Vraag om uitleg van mevrouw Hilde Eeckhout tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het wegwerken van missing links in het wegennet via PPS-constructies	24

Waarnemend voorzitter: de heer Frans Peeters, onder-voorzitter

Vraag om uitleg van de heer Rudi Daems tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de achteruitstelling van de openbaarvervoersprojecten in het Masterplan Antwerpen

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, op woensdag 12 oktober jongstleden vond er een vrij interessante gedachtewisseling plaats over de voortgangsrapportage over het Masterplan Antwerpen. Ik denk dat de aanwezige commissieleden het er wel eens over waren dat de presentatie van zowel de managementgroep van de BAM als van het Rekenhof van inhoudelijk hoog niveau waren. We kregen een behoorlijk bijgewerkt rapport in vergelijking met de eerste voortgangsrapportage van enkele maanden geleden. Ik wil kort even stilstaan bij de volgens mij belangrijke punten die de BAM en het Rekenhof daar hebben gepresenteerd.

Ten eerste gaf de BAM een overzicht van de belangrijkste feiten en gebeurtenissen van de jongste maanden. Daarbij kwam het aspect kostprijsberekening uiteraard bovenaan te staan. Opvallend is de forse prijsstijging van de Oosterweelverbinding die initieel van een kleine 600 miljoen euro in 2000 geëvolueerd is naar 1,25 miljard euro in 2004. De jongste raming van de BAM voor de zomer was zelfs 1,34 miljard euro. De volledige kostprijs, dus ook voor de andere projecten dan het Oosterweelproject, steeg van 1,48 miljard euro in 2000 tot 2,95 miljard euro in december 2004, en vandaag raamt de BAM de factuur op 3,32 miljard euro. Op enkele maanden tijd is er nog eens een goede 300 miljoen euro bijgekomen.

Een tweede belangrijk element is de duiding bij de belangrijke regeringsbeslissingen van de voorbije zomerperiode, namelijk op 10 juni, 22 juli en 16 september. Vooral de beslissing van 22 juli is in het licht van mijn vraag van belang. De regering heeft toen beslist om de tolheffing in te voeren, en ze heeft ook een beslissing genomen over de timing van de uitvoering van de werken, zowel voor de Oosterweel-

verbinding als de andere projecten. Ook is de wijze van financiering in algemene zin vastgelegd. In september is het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) van de Oosterweelverbinding vastgesteld waarbij het zogenaamd geoptimaliseerd middentracé werd gekozen waarover nu een openbaar onderzoek loopt.

Merkwaardig in de beslissing van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005 is de beslissing om de niet-Oosterweelprojecten te plafonneren op maximaal 1,277 miljard euro. Bovendien krijgt de NV BAM in diezelfde beslissing het mandaat om ‘gepaste maatregelen te nemen, in het geval de kosten voor de Oosterweelverbinding te hoog oplopen’. Op die manier schuiven zowel de NV BAM als de Vlaamse Regering een deel van de beleidsverantwoordelijkheid door – of moet ik zeggen: af. De regering geeft een belangrijke verantwoordelijkheid uit handen om te beslissen over timing en uitvoering van het hele flankerende beleid, zoals het openbaar vervoer, en de NV BAM kan de paraplu opentrekken en projecten eigenhandig uitstellen als het plafond van 1,2 miljard euro is bereikt.

Als we deze beslissing samen lezen met het aanzienlijk opschuiven van de timing van de werken voor de trams, de groene singel, de waterwegenwerken en de fietspaden, vrees ik dat wordt afgestapt van de multimodaliteit en gelijktijdigheid van het Masterplan 2000, ook al wordt dat in woorden door een aantal ministers duidelijk ontkracht.

Nochtans is ook het Rekenhof, weliswaar in een meer genuanceerde formulering, die mening toegedaan. Het zegt dat ‘de initieel beoogde gelijktijdigheid van alle projecten gedeeltelijk is opgeheven’. Het Rekenhof heeft eveneens vragen bij de plafonnering van de andere dan de Oosterweelprojecten. Het zegt dat elke meerkost en ook het bouwrisico opnieuw wordt afgewenteld naar de gemeenschap, een meerkost die er ongetwijfeld zal zijn. Het Rekenhof vraagt zich bovendien af wat de realiteitswaarde is van die zogenaamde plafonds, als er per project nog met een onzekerheidsmarge van 20 tot 30 procent wordt gerekend. Dit betekent dat bij de minste stijging van de kostprijs voor de Oosterweelverbinding, de BAM eigenhandig kan beslissen om alle projecten of een

aantal projecten uit te stellen ofwel de fasering te veranderen en zelfs om een aantal projecten niet uit te voeren.

Minister Peeters was aanwezig bij de voortgangsrapportering en heeft – weliswaar zeer summier – geantwoord op een aantal vragen over de Oosterweelverbinding en de financiering ervan. Minister Peeters heeft de beslissing van 22 juli toegelicht, maar hij ging – want dat is zijn bevoegdheid niet – niet in op de aspecten die te maken hebben met de gelijktijdigheid van de werken inzake openbaar vervoer.

Mevrouw de minister, het openbaar vervoer is een slagader van het Masterplan. Ik vrees dat uw budget, als er geen bijsturing komt, de dupe zal worden van de beslissing. Die beslissing staat in contrast met uw keuze om heel offensief te kiezen voor openbaar vervoer. Wat mij betreft staat ze ook in contrast met het succes van het doortrekken van de tram tot Zwijn-drecht, want dat is vandaag een van de beste lijnen van Vlaanderen.

Mevrouw de minister, ik zal de opvallende beslissingen over een aantal projecten, waarvan ik betreurt dat ze worden uitgesteld, aanhalen. Ik heb het Masterplan 2000 vergeleken met de beslissing van de raad van bestuur van begin 2005 en de beslissing van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005. De tramlijn Mortsel-Kontich, die oorspronkelijk was gepland voor 2005-2007, wordt uitgesteld tot 2013-2016. Voor de tramlijn Borsbeek-Wommelgem wordt de oorspronkelijke planning van 2005-2009 uitgesteld naar 2013-2015. Voor de tweede en derde fase van de tramlijn Sint-Bernardsesteenweg-Hemiksem wordt de geplande uitvoering uitgesteld van 2006-2008 tot 2013-2015.

Mevrouw de minister, vorige week, na onze aankondiging van deze vraag, hebt u gezegd dat u als een leeuwint zult vechten voor de projecten van het openbaar vervoer. Ik wens u alle succes, want onze ervaring met andere grote projecten, zoals het Deurganckdok en de HST, leert ons dat de kostprijs sowieso zal stijgen. Ik vrees dat de openbaarvervoerprojecten en andere flankerende projecten met 10 tot 15 jaar zullen worden uitgesteld – als er al geen afstel van komt.

Ik wil nog iets vragen over het openbaar vervoer in het kader van de minder-hindermaatregelen. Op basis van de stijging van het aantal reizigers kunnen we gerust stellen dat de meeste lijnen in en om

Antwerpen succesvol waren. Ik was zelf regelmatig gebruiker van de lijnen over de E313, die een groot succes waren. Dat succes is onder meer te danken aan de vrije busbaan. Het is dus niet onlogisch te vragen om deze vrije busbaan en het in het kader van de minder-hindermaatregelen aangeboden openbaar vervoer te behouden. Ik heb uit verschillende bronnen vernomen dat de meeste minder-hindermaatregelen aangehouden blijven. Welke lijnen worden al dan niet geschrapt? Wat is de motivatie hiervoor? Wordt de vrije busbaan op de E313 behouden?

Mevrouw de minister, bent u van mening dat de door iedereen geprezen principes van multimodaliteit en gelijktijdigheid uit het Masterplan van 2000 grotendeels worden verlaten door de beslissing van de Vlaamse Regering van 22 juli? Deze principes zullen mogelijk nog meer worden verlaten als de facturen van de Oosterweelverbinding stijgen. Door een aantal duidelijke mandaten van de Vlaamse Regering heeft de NV BAM vrij spel om beslissingen te nemen en openbaarvervoerprojecten uit te stellen.

Mevrouw de minister, wat zult u doen als de kosten nog verder stijgen? Zult u er zich bij neerleggen en de projecten voor het openbaar vervoer nog verder uitstellen? Of zult u middelen bijpassen vanuit het mobiliteitsbudget en De Lijn, en zo de algemene middelen van de NV BAM verhogen?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, u weet dat we met veel belangstelling, via de voortgangsrapporten van de NV BAM, de ontwikkelingen volgen. Deze voortgangsrapporten zijn een goede bron van informatie over het Masterplan. We moeten duidelijkheid krijgen over wat op korte of op lange termijn zal gebeuren.

Hoe zal de financiering van de BAM worden gegarandeerd? De Vlaamse Regering heeft alles gebetonneerd. Voor de Oosterweelverbinding is nu een bedrag van 1,342 miljard euro ingeschreven. Voor alle andere projecten, de niet-Oosterweelprojecten, wordt het budget geplafonneerd op 1,272 miljard euro. Mede op verzoek van het Rekenhof wordt een indexering toegepast en wordt een post voor onvoorzien uitgaven, voor 10 procent van het geraamde investeringsbedrag, ingeschreven voor alle projecten die niet gebonden zijn aan de Oosterweelverbinding.

Ik wil hier nog even het verslag van het Rekenhof over de voortgangsrapportage van oktober 2005 ter sprake brengen. De heer Daems heeft daarnet al

naar de tabel met de ramingen van de tramlijnprojecten verwezen. In 2000 heeft de Vlaamse Regering de kosten voor de tweede fase van de werken aan de Leien en aan de zeven tramlijnen op 402 miljoen euro geraamd. In de raming die in juni 2005 door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd gaat het nog steeds om een bedrag van 406 miljoen euro, omdat de raming van de Oosterweelverbinding beter onderbouwd is dan de raming van een aantal andere in het Masterplan Antwerpen opgenomen projecten.

Ik zou u dan ook om een bevestiging van deze ramingen willen vragen. Het gaat me dus niet enkel om de planning op zich, maar ook om de kostprijs van de aanleg van de verschillende tramlijnen. Iedereen weet immers hoe het Masterplan Antwerpen is totstandgekomen. De ene regeringspartij heeft verkregen dat een tunnel zal worden gebouwd en de andere regeringspartij heeft verkregen dat bepaalde werken vanuit een zachte invalshoek zullen worden benaderd.

Mevrouw de minister, u schudt alvast het hoofd. Ik weet dat ik het enigszins zwart-wit uitdruk. Ik moet echter vaststellen dat de plannen voor de Oosterweelverbinding zeer goed zijn onderbouwd, maar dat de plannen voor een aantal andere projecten gewoon onvoldoende zijn onderbouwd. De factuur voor deze projecten zal dan ook oplopen. De Vlaamse Regering heeft het plafond op 1,277 miljard euro gelegd. Volgens mij zullen een aantal tramprojecten niet kunnen worden uitgevoerd. Op dat vlak sluit ik me aan bij de heer Daems.

Vorige week heb ik in een interview gelezen dat het Masterplan Antwerpen het grootste PPS-project in Vlaanderen is. Ik vraag me af of de feiten deze stelling kunnen staven. De Vlaamse Regering heeft het plafond op 1,2 miljard euro gelegd. De begunstigden zullen alle bijkomende kosten moeten dragen. De begunstigden zijn in dit geval de NV Scheepvaart en De Lijn. Aangezien deze organisaties op hun beurt door de Vlaamse overheid worden gefinancierd, mogen we ons op dit vlak geen illusies maken.

U hebt met betrekking tot het Masterplan Antwerpen steeds twee heilige principes naar voren geschoven, namelijk de gelijktijdigheid en de multimodaliteit. Ik moet tot mijn grote verbazing vaststellen dat er momenteel geen sprake van gelijktijdigheid meer is. Het is natuurlijk mogelijk dat u dit begrip een andere invulling hebt gegeven.

Het is steeds de bedoeling geweest om de Oosterweelverbinding en de multimodale uitbouw van een

aantal andere projecten gelijktijdig uit te voeren. Dit is de oorspronkelijke optie. U hebt in interviews echter steeds verklaard dat u voor de gelijktijdigheid wilt vechten.

Hoewel dit onderwerp tijdens de bespreking van de voortgangsrapportage al uitgebreid aan bod is gekomen, wil ik hier nogmaals vragen hoe het nu met het beruchte eurovignet zit. Voor de financiering van de tramlijnen is dit vignet vrij belangrijk.

Op een bepaald ogenblik heeft de Europese ministerraad zich over dit onderwerp uitgesproken. België werd tijdens deze vergadering door minister Landuyt vertegenwoordigd. Momenteel bevindt het dossier zich bij het Europees Parlement. Volgens u valt het Masterplan Antwerpen echter niet onder de bepalingen van de nieuwe regelgeving, want de uitvoering van de werken is in het verleden al aan de NV BAM toegekend. Naar aanleiding van de voortgangsrapportage hebben de restanten van het management van de NV BAM in deze commissie echter verklaard dat het Europees niveau hierover uitsluitel moet geven. Infrastructuurwerken zijn immers aan tolheffingen gerelateerd. Op financieel vlak heerst hierover nog steeds veel onduidelijkheid.

Ik hoop dat u met betrekking tot deze drie punten duidelijkheid kunt verschaffen. Inzake het openbaar vervoer heeft minister Peeters zich in deze commissie wat op de vlakte gehouden. Met betrekking tot de andere punten van het Masterplan Antwerpen die tot zijn bevoegdheid behoren, heeft hij wel duidelijke antwoorden gegeven.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, op 22 juli 2005 heeft de Vlaamse Regering besloten de multimodaliteit als uitgangspunt van het Masterplan Antwerpen te behouden. Tegelijkertijd heeft de Vlaamse Regering echter beslist om de timing met betrekking tot bepaalde projecten aan te passen.

Deze aanpassing is in eerste instantie een gevolg van de vertraging die de uitvoering van het Masterplan Antwerpen sedert de beslissing van 2000 heeft opgelopen. In 2000 hoopten we onder meer de Oosterweelverbinding in 2008 te kunnen afwerken. In tweede instantie is de aanpassing van de timing een gevolg van de door de vraagsteller aangehaalde financiële uitdagingen. We moeten het financieel evenwicht van het Masterplan Antwerpen kunnen

garanderen. Indien het financieel evenwicht gedurende de eerste jaren van de werkzaamheden onder druk komt, zouden we de middelen in de daaropvolgende jaren voornamelijk aan het aflossen van schulden moeten besteden. Hierdoor zouden we niet langer in staat zijn om tot de eigenlijke investeringen over te gaan. Dit effect is een beetje vergelijkbaar met de rentesneeuwbal die de investeringsuitgaven van de federale overheid gedurende jaren heeft gehypothekeerd. De Vlaamse overheid mag die fout niet maken.

We mogen niet uit het oog verliezen dat de BAM zelf bijkomende financiële middelen genereert. Die middelen stellen ons in staat een aantal zeer belangrijke projecten voor het openbaar vervoer en voor de zwakke weggebruikers sneller te realiseren dan door middel van een financiering vanuit de reguliere begroting mogelijk zou zijn. De vertraging voor het hele pakket, de Oosterweelverbinding en de andere maatregelen, moet worden beschouwd als een beperkte vertraging op wat in feite een hele grote versnelling is.

Het is evenmin juist om te stellen dat projecten enkel worden uitgesteld. De beëindiging van sommige projecten werd ook al versneld. Ik denk daarbij in de eerste plaats aan de tramlijn-Ekeren die sneller dan gepland wordt uitgevoerd. Bij de planning van de openbarevervoersprojecten wordt nu veel meer dan vroeger rekening gehouden met het lokaal draagvlak voor bepaalde projecten. Deze pragmatische aanpak is heel erg te verdedigen: laten we eerst een aantal tramlijnen doortrekken waarvoor nu reeds een draagvlak bestaat bij de lokale bevolking en de lokale besturen. De gunstige effecten zullen snel voor iedereen duidelijk worden waarna ook de andere tramverlengingen soepeler zullen verlopen. Dit lijkt me een betere aanpak dan het volgen van een theoretische tijdsplanning die in de praktijk toch niet kan worden gehaald omwille van allerlei procedureslagen door tegenstanders.

Het is belangrijk om mee te geven dat specifiek voor de zwakke weggebruikers, voor knelpunten openbaar vervoer en voor verkeerstelematica in een doorlopende jaarlijkse besteding wordt voorzien van 4,65 miljoen euro voor de jaren 2007 tot en met 2014. In totaal komt dat neer op een budget van 37,2 miljoen euro.

Inzake de kostprijs van de verschillende projecten worden de ramingen van de verschillende projecten nu opgemaakt op basis van de tot op dit ogenblik

gekende gegevens. De ramingen van investeringsbedragen en inkomsten kunnen de komende maanden en jaren inderdaad nog verfijnd worden. Ik verwacht niet dat de kostprijs voor de Oosterweelverbinding nog sterk zal stijgen aangezien reeds rekening wordt gehouden met de talrijke en terechte verzuchtingen van de lokale overheden, zowel op Linkeroever als Rechteroever. Ik heb zelf een grote rol gespeeld bij het zoeken naar een oplossing voor de verkeersafwikkeling in Antwerpen Noord. Als daar niet in werd voorzien, dreigde er immers een mobiliteitsprobleem in Deurne en Antwerpen Noord. Dergelijke oplossingen zijn noodzakelijk, maar kosten ontzettend veel geld. Omdat de terechte vragen van de lokale bevolking werden ingelost, verwacht ik geen sterke stijgingen meer, maar jammer genoeg kan ik hierover geen zekerheid geven, hoe graag ik dat ook zou willen. Ik hoop dat u daar begrip voor hebt.

Het blijft mogelijk dat als gevolg van de openbare onderzoeken die nu gevoerd worden, bijkomende randvoorwaarden worden opgelegd. Het kan niet de bedoeling zijn een openbaar onderzoek te organiseren waarbij er a priori wordt van uitgegaan dat er niets meer kan worden veranderd aan de plannen. Door de plafonnering van de kostprijs van de niet-Oosterweelprojecten zijn de medeopdrachtgevers nu in elk geval ook geresponsabiliseerd, wat een rem moet zetten op verdere kostprijsstijgingen. In elk geval zal er eind 2006, bij de selectie van een consortium voor de bouw van de Oosterweelverbinding, volledige duidelijkheid zijn over de reële kostprijs en de uitvoeringstermijn van die verbinding. De realisatie van de Oosterweelverbinding geschiedt immers volgens een DBFM-constructie zodat de bouwrisico's bij de aannemer liggen en de prijs in de loop van de uitvoering niet meer kan stijgen.

Ten slotte wil ik benadrukken dat de Vlaamse Regering op 22 juli 2005 beslist heeft om een tolvoork in te voeren voor de zware vrachtwagens. Hiermee kunnen bepaalde kostprijsstijgingen nog worden opgevangen. Indien de tolvoork toch niet volstaat, kan de Vlaamse Regering nog altijd het maatschappelijk kapitaal van de BAM verder verhogen. Indien nodig, zal ik hier in elk geval heel sterk op aandringen. Zoals gezegd is deze discussie voorbarig. Voor mij bestaat de opdracht van de BAM er nog altijd uit het Masterplan als geheel te realiseren, volgens de gelijktijdigheid die door de regering werd afgesproken.

De tabel opgenomen in de schriftelijke vraagstelling van de heer Daems is een beetje misleidend. Bij mijn weten werd in de regeringsbeslissing van 2000 geen

exacte timing afgesproken. In die beslissing was ook nog geen sprake van de groene singel zoals die nu in het Masterplan wordt geconcipieerd.

De heer Jan Peumans: U zou aan de heer Desmyter kunnen vragen of hij hierover komt vertellen in de commissie.

De voorzitter: Mijnheer Peumans, mag ik u vragen om de minister de kans te geven om eerst het antwoord te geven?

Minister Kathleen Van Brempt: De essentie van het verhaal is dat het Masterplan van 2000 een ander masterplan is dan het huidige. De tramverlengingsprojecten, de Oosterweelprojecten en een aantal andere projecten zien er vandaag fundamenteel anders uit. Zo ziet de groene singel er nu fundamenteel anders uit dan in 2000 en bij de uitvoering zal het project er hoogstwaarschijnlijk nog anders uitzien. Het gaat nu eenmaal over een dynamisch proces. Dat is goed, want ik zou niet weten hoe dergelijke projecten anders kunnen worden gemanaged.

Ik kom tot de vraag over de minder-hindermaatregelen. De tien extra Hermelijntrams, de 130 gelede bussen, de creatie van een extra aanbod door versterking van bestaande lijnen en het invoeren van nieuwe lijnen zijn maatregelen waarover de Vlaamse Regering een beslissing heeft genomen op 8 juli 2005. De beslissing werd genomen op basis van de resultaten van tellingen en enquêtes. Die lieten toe een onderscheid te maken tussen de succesvolle maatregelen, niet alleen tijdens de werken zelf, maar ook in de tussenperiode toen de werken stillagen, en de minder succesvolle maatregelen. In het algemeen werd tijdens de werken op de invalswegen naar en van Antwerpen 27 percent meer tram- en busreizigers geteld. In de tussenperiode werd een blijvende toename met 21 percent genoteerd.

De beslissing van de Vlaamse Regering hield in dat de volgende minder-hindermaatregelen, sommige na optimalisatie, werden behouden. Er worden tien extra Hermelijntrams ingezet, er is de nieuwe buslijn 62, de versterkingen op stadslijnen en de nieuwe buslijnen 123, 244, 196, 410 en 420. Er is versterking voor de snelbussen 416 en 417 en voor de snelbus 60. Er is de nieuwe snelbus 641, de versterking van snelbus 427, de nieuwe randlijn 140, de samenvoeging van de snelbussen 194 en 506, en de nieuwe snelbus 419. Er zijn versterkingen op de snelbus 776, 771 en op de randlijn 33.

Een aantal minder succesvolle initiatieven zijn teruggeschroefd of geschrapt. Het gaat om de volgende nieuwe lijnen of versterkingen. Ik verwijs naar de nieuwe randlijn 240, de versterking van randlijn 780, de versterking van buslijn 297, de buslijn 650 en de nieuwe havenlijnen 767, 768, 769 en 720.

De aanpassingen werden in drie fasen doorgevoerd, tussen 23 augustus 2005 en 1 oktober 2005. De doorstromingsmaatregelen in het kader van het Minder-Hinderplan vormden een belangrijk element in het succes van het bijkomend openbaarvervoersaanbod. Daarom worden deze maatregelen eveneens zoveel mogelijk behouden. Ik heb al gezegd dat een aantal snelbussen op de snelwegen blijven. Dat impliceert uiteraard ook het behoud van een aantal voorbehouden rijstroken op die snelwegen. Over deze stroken op de E19 in het noorden, sectie Sint-Job – Kleine Bareel, de E34 oost, sectie Oelegem-Ranst en de E313, sectie Massenhoven-Ranst bestaat er een akkoord tussen de bevoegde ministers, de administratie Wegen en Verkeer en De Lijn. Over het gezamenlijke stuk E313-E34 van Ranst tot Antwerpen is er ook een consensus om de voorbehouden rijstrook te behouden, zij het in enigszins gewijzigde vorm. De vrije busstrook blijft over de volledige lengte rechts van de rijbaan. Voor het passeren van de open afritten parking Ranst en Wommelgem werd een oplossing gevonden. De bussen zullen over de parking rijden om het in- en uitvoegend verkeer zo weinig mogelijk te hinderen. Aan de afrit Wommelgem wordt de passage met markeringen beveiligd op een manier waarbij de bussen hun voorrang behouden.

Met uitzondering van de details van technische uitvoering en de definitieve modaliteiten van signalisatie kan ik vandaag zeggen dat de principiële discussie achter de rug is. Juridisch is het belangrijk erop te wijzen dat het hier niet gaat over busstroken of busbanen, maar over rijstroken die voor alle verkeer verboden zijn, met uitzondering van autobussen. Het zijn dan ook de hiermee gepaard gaande verkeersregels die van toepassing zijn.

Op dit ogenblik wordt in het kader van de ministeriële task force doorstroming zowel juridisch als technisch onderzocht hoe onder meer de tijdelijke inrichting van de busbaan op de E313 kan worden omgezet in een permanente inrichting.

Inzake het eurovignet is het veel te vroeg om een definitief standpunt in te nemen zolang de eurovignetrichtlijn niet in een definitieve vorm is gegoten door Europa.

Ik zal de commissie schriftelijk de gegevens bezorgen over de kostprijs van de tramlijnprojecten.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mevrouw de minister, ik vind dat u opvallend optimistisch bent. U doet uw uiterste best om de multimodaliteit en de gelijktijdigheid in de beslissing van de Vlaamse Regering van 22 juli te verdedigen, maar u hebt me toch niet kunnen overtuigen. Het Masterplan 2000 verschilt inderdaad van dat van 5 jaar later. Het is dan ook logisch dat de factuur hoger is.

Er is echter een sterk contrast tussen de staalharde onderbouwing van de kostprijsraming van de Oosterweelverbinding vandaag en de zeer onduidelijke situatie voor de openbaarvervoersprojecten die misschien, en als alles goed verloopt, vanaf 2009 zullen worden bedacht. Ik wil erop wedden dat in 2009, na de uitvoering van de Oosterweelverbinding, de factuur nog hoger zal liggen dan vandaag. Ik vraag me af wat er dan zal gebeuren. Zal er dan een flinke smak geld bijkomen van de huidige of volgende Vlaamse Regering, of komen we terecht in de situatie waarbij er een Langewapperbrug en een tunnel zijn gebouwd, maar waarbij de Vlaamse Regering zich afvraagt wat ze moet doen met het flankerend beleid?

Mijn conclusie, en ook die van de heer Peumans, het Rekenhof en anderen, blijft dezelfde. Het gaat over de gelijktijdigheid die hier principieel zat ingebakken en een heel belangrijk strijdpunt is geweest binnen de vorige regering. Misschien heeft de heer Peumans een beetje gelijk dat het voorzien in die gelijktijdigheid een compromis was tussen de verdedigers van de zachte sector en de verdedigers van de harde sector. Inzake de Oosterweelverbinding zijn er staalharde garanties, maar inzake het openbaar vervoer en andere flankerende maatregelen is de situatie onduidelijk.

Het verontrust me nog het meest dat de NV BAM als bestuur een mandaat krijgt om een en ander op de lange baan te schuiven als de rekening oploopt. We kunnen er gif op nemen dat die rekening over 5 jaar nog flink zal zijn gestegen: kijken we maar naar het Deurganckdok en naar de HST-werken van de voorbije 10 jaar.

Mevrouw de minister, ik stel voor dat u de komende jaren, in het kader van de begroting, maar ook de komende maanden, met de beheersovereenkomst die

moet worden afgesloten tussen de NV BAM en de verscheidene deelpartners inzake mobiliteit, ervoor zorgt dat er bikkelharde garanties komen dat die flankerende projecten niet meer vertraging oplopen dan er vandaag al is.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik kijk vol spanning uit naar de informatie over de kostprijs van de tramlijnen. U zegt dat inzake de Singel alles grondig is bekeken. Ik wil er echter op wijzen dat in de raming van 2000 dit project 104 miljoen euro kostte, en nu al 377 miljoen euro.

Ik citeer de cijfers van het Rekenhof, een instelling waarin ik zeer veel vertrouwen heb. Voor de tweede fase van de werken aan de Leien, met de zeven tramlijnen, werd in 2000 402 miljoen euro vooropgesteld, en in 2005 nog altijd 406 miljoen euro. Er zou dus zagezegd een stijging met 4 miljoen euro zijn, maar u weet net zo goed als ik dat er met betrekking tot een aantal tramlijnen gewoon geen onderbouw is. Dat vind ik erg jammer, want dat is net het probleem: wie gaat hier de rekening betalen, de betonboeren? De Oosterweelverbinding is erg belangrijk. Ik geef u echter nu al op een briefje dat de som van 1,342 miljard euro niet zal volstaan.

Ik verwijs naar de werkzaamheden van de commissie-Duivensteyn in Nederland. U volgt dat niet – u kunt ook niet alles volgen. Deze commissie heeft heel duidelijk geconcludeerd dat bij dergelijke grote werken de uiteindelijke kostprijs veel hoger ligt dan het oorspronkelijk vooropgestelde bedrag. Ik vind het jammer dat de werkzaamheden van de Oosterweelverbinding perfect werden onderbouwd, maar dat bij een aantal andere projecten nog altijd sprake is van een prijspeil van 2000, terwijl er een berekening moet worden gemaakt voor het prijspeil van 2005.

Ik wil er u trouwens op wijzen dat de planning terzake wel is meegedeeld in de commissie. Ik veronderstel immers dat die ambtenaren ons niet iets op de mouw zijn komen spelden. Ik verwijs naar het jongste voortgangsrapport van de openbaarvervoerprojecten. Het is niet de heer Desmyter, maar de heer Verbakel die de nodige mededelingen heeft gedaan. Hij heeft heel duidelijk gezegd welke projecten zullen plaatsvinden in de periode 2006-2010 en welke projecten na 2010 zullen volgen. Bij dat laatste gaat het dan over de tweede fase van de Sint-Bernardsesteenweg, Mortsel-Kontich, Borsbeek-Wommelgem,

de derde fase van Ekeren, Linkeroever Noord en de tramlijn Nieuw-Zuid.

Tegen 2010 zal er dus ook duidelijkheid zijn over de Oosterweelverbinding. U zult dan ook duidelijkheid hebben over het eurovignet. U hebt in de commissie heel duidelijk verklaard dat wij daar niets mee te maken hebben, en dat er geen relatie is tussen het tolgeld dat wordt geheven en wat met dat geld mag gebeuren. Het management van de BAM heeft in de commissie echter het tegendeel verklaard. Ik zou eens graag willen weten wat nu precies de waarheid is. U antwoordde me echter dat ik niet mag vooruitlopen op de discussie, daar dit voorbarig is. U bent het echter die daar politieke uitspraken over hebt gedaan. Onder meer in het belang van het openbaar vervoer wil ik weten hoe de vork nu precies in de steel zit.

Wat die plafonnering van die werken betreft, blijf ik herhalen dat u met uw 400 miljoen euro die zeven tramlijnen nooit aangelegd zult krijgen zoals dat nu geprogrammeerd is. Dat is de zwakte van het project dat momenteel voorligt.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Nogmaals, ik ben de commissieleden dankbaar voor hun bezorgdheid. Ik deel die wel voor een deel, maar we zullen bekijken hoe de dingen evolueren. Als ze ongunstig evolueren, dan moeten we ingrijpen: daar ben ik het helemaal mee eens. Er zijn afspraken gemaakt en die moeten worden nageleefd.

Wel bestaat er enige verwarring over die gelijktijdigheid. Sommigen stelden dat er pas na het voltooiën van de Oosterweelverbinding sprake zou kunnen zijn van andere projecten, maar 'gelijktijdigheid' betekent dat we, samen met de bouw van de Oosterweelverbinding, al beginnen met verlengingen van tramlijnen en andere projecten. Dat wordt nageleefd. Ik herinner de commissie eraan dat de verlenging van de tramlijn naar Ekeren aanzienlijk vervroegd is. Ik heb dat zeer sterk bepleit, daar het draagvlak terzake erg groot is. Voor andere verlengingen is er vandaag minder steun. Die steun moeten we laten groeien.

Mijnheer Peumans, ik zal u de ramingen zeker laten bezorgen, maar ook voor die verlengingen geldt dat er bij een aantal projecten nog een openbaar onderzoek nodig is. Op basis daarvan moeten de ramingen worden verfijnd.

We kunnen lang discussiëren over het eurovignet, maar ik geef er de voorkeur aan eerst te kunnen beschikken over een definitieve tekst. Ik verwacht dat er in het parlement nogal wat wijzigingen zullen worden aangebracht, dus heeft het geen zin terzake verder een standpunt in te nemen. Ik stel echter voor dat, van zodra er een tekst is, we die zeer grondig bekijken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over oneerlijke concurrentie van schoolbussen

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, in de wandelingen van het beurssalon Bus World in Kortrijk, dat door 25.000 bezoekers beroepshalve is bezocht, werd door de car- en busuitbaters geklaagd over de oneerlijke concurrentie met schoolbussen aangekocht met gemeenschapsgeld. Ik geef ter illustratie twee willekeurig gekozen voorbeelden. De gemeente Koksijde koopt een gloednieuwe touringcar voor een bedrag van ongeveer 250.000 euro. De verenigingen van Koksijde mogen deze car gratis gebruiken maar verliezen in ruil hun subsidies. Met belastinggeld beconcurrereert deze kustgemeente op oneerlijke manier de privé-sector. Een ander voorbeeld is de aankoop van een touringcar door de provincie Luik om kinderen naar toeristische attracties te vervoeren.

Nochtans stelt een koninklijk besluit van 1978 dat dit in feite niet kan. Op een aantal seminaries vernam ik van mensen van de sector dat het voor hen onduidelijk is tot wie ze zich kunnen wenden. Ik hoop alleszins dat de minister van Mobiliteit hierover klaarheid kan creëren. Ook werd vastgesteld dat gemeenten tweedehandse schoolbussen aankopen voor het vervoer van leerlingen van en naar school en het zwembad. De gemeentebesturen verdedigen zulke aankopen vaak met de opmerking dat het schoolvervoer van de privé-sector veel te duur is. Hier is al een aantal keren gedebatteerd over kostenanalyses, naar aanleiding van rapporten van het Rekenhof. Hetzelfde probleem stelt zich hier: men kan niet goed vergelijken. Er is nood aan een duidelijke

lijke kostenanalyse. De gemeenten rekenen misschien wel de kosten van de bus aan, maar ze vergeten wellicht om het loon van de chauffeur, de brandstof en de onderhoudskosten aan te rekenen. Men houdt geen rekening met alle elementen waarmee de privé-ondernemer wél rekening moet houden.

Men mag dus geen appels met peren vergelijken. En dan is er het argument van de veiligheid. De chauffeurs die lokale schooldiensten aanbieden, rijden sporadisch. Het zijn geen echte professionals. Dat bevordert de veiligheid wellicht niet. Een beroepschauffeur combineert de schoolritten met andere opdrachten, en hoe meer kilometers hij aflegt, hoe meer ervaring hij heeft, en dus hoe veiliger hij rijdt. Dat is scherp gesteld, maar toch.

In het verleden hebben hier al veel parlementsleden het probleem aangekaart dat het schoolvervoer van veel vrije scholen duurder is dan dat van gemeenschapsscholen. Toenmalig minister Bossuyt heeft pilootprojecten opgezet om dat te remediëren. In elk geval blijft deze financiële discriminatie ook vandaag nog bestaan. Misschien is dat een motivatie voor een aantal gemeentebesturen om zelf een bus aan te kopen, en daarmee dit probleem te verhelpen. Dat kan. Maar dat betekent ook dat het vrije ondernemerschap het niet gemakkelijk heeft. In het medialandschap, waar de privé-omroepen moeten concurreren tegen de openbare omroep, gebeurt hetzelfde. Ook hier moet een en ander worden bijgestuurd.

In antwoorden op schriftelijke vragen staat dat de Vlaamse Regering werkt aan netoverschrijdende proefprojecten. Zijn er al projecten operationeel? En wat is er nog meer gepland? Het ene ouderpaar moet veel meer betalen voor het leerlingenvervoer dan het andere, enkel en alleen omdat hun kinderen in een ander type van school schoollopen of een andere bus moeten nemen. Dat is een probleem.

Graag had ik de minister enkele vragen gesteld.

Een: wat is de stand van zaken inzake de pilootprojecten voor netoverschrijdend leerlingenvervoer? In welke mate is de privé-sector erbij betrokken?

Twee: klopt de bewering dat gemeenten geregeld vervoer tegen betaling kunnen organiseren maar dat ander, ongeregeld vervoer gratis moet zijn?

Drie: is de minister bereid om met de sector rond de tafel te zitten teneinde na te gaan welke langetermijn-

oplossingen er kunnen worden uitgewerkt zonder dat die marktverstoring zijn en tot juridische conflicten leiden? Ik vang nogal wat ongenoegen op over het feit dat men niet overlegt met de sector.

Vier: kan er ook worden overlegd met de minister van Binnenlands Bestuur, die de voogdij over de gemeenten waarneemt? Er moet een win-winsituatie uit de bus komen: voor de overheid, voor de ouders en voor de privé-sector.

De voorzitter: Mevrouw Guns heeft het woord.

Mevrouw Dominique Guns: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, ik wil aansluiten met een paar vragen. Behoort het vervoer van kinderen van en naar het zwembad tot het eigen vervoer waarvan sprake in de wetgeving? Behoort het vervoer van personen of verenigingen die niets met de scholen te maken hebben tot het ongeregeld vervoer?

Indien dit tot het ongeregeld vervoer behoort, dan zijn de volgende vragen van belang. Voldoen deze bussen aan de wetgeving op het vlak van waarborg, vergunningen en verkeersbelasting, en aan de veiligheidsvoorschriften die gelden voor het ongeregeld vervoer? Zijn ze dan nog verzekerd voor ongevallen?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb hierover destijds een schriftelijke vraag gesteld op verzoek van een aantal gemeentelijke diensten. We hebben daar toen een heel keurig antwoord op gekregen, maar de conclusie van de ambtenaren was dat ze het nog steeds niet snapten.

Er is met andere woorden bijzonder veel onduidelijkheid over in de sector. Er zijn heel wat gemeenten die enkele bussen hebben. Die bussen worden ook voor andere activiteiten gebruikt, die de inspecteur toch niet ziet, bijvoorbeeld voor uitstappen van het schepcollege en dergelijke. (*Gelach*)

Ze worden gebruikt om mensen naar kampen te vervoeren, en voor allerlei andere zaken. Ze worden bestuurd door een chauffeur van de gemeente, die dat allemaal mag doen. Het zou u verwonderen wat er in Vlaanderen allemaal gebeurt met gemeentelijke bussen. Ik sluit me dan ook aan bij de zorg van de heer

Decaluwe. Iedereen kan hier nu wel lachen, maar ze doen het wel allemaal in hun gemeentes. (*Rumoer*)

U moet niet roomser willen zijn dan de paus. Mevrouw de minister, kunnen de gemeentebesturen duidelijke instructies krijgen over wat er met die bussen mag, en wat niet? Dan is het voor iedereen en voor heel de sector eens duidelijk.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik zal eerst antwoorden op de vraag over de pilootprojecten netoverschrijdend leerlingenvervoer. In januari 2005 is de task force STOP opgericht, met enerzijds vertegenwoordigers van de kabinetten Onderwijs en Mobiliteit en van de administratie en anderzijds leden van De Lijn, de gemeenten en de provincies. De task force kreeg de opdracht een voorstel voor netoverschrijdend leerlingenvervoer in Vlaanderen uit te werken. Ze zijn daar nu mee klaar.

Deze vraag komt eigenlijk op een slecht moment, want als alles goed loopt, komt het onderwerp donderdag 10 november a.s. op de agenda van de regering. Daar moet eerst worden beslist hoe de verschillende projecten eruit zullen zien. Daarbij wordt voorgesteld te beginnen met de pilootprojecten netoverschrijdend leerlingenvervoer vanaf volgend jaar. Als de regering dit nu donderdag goedkeurt, dan kunnen we volgend jaar van start gaan.

Dan kom ik tot het kluwen van het geregeld, ongeregeld, betalend en niet-betalend vervoer. De bewering dat gemeenten geregeld vervoer tegen betaling kunnen doen, terwijl ander ongeregeld vervoer gratis moet zijn, klopt niet. De regelgeving inzake het bezoldigd personenvervoer over de weg is terug te vinden in het decreet van 20 april 2001. In Vlaanderen is het bezoldigd geregeld vervoer uitsluitend opgedragen aan de Vlaamse Vervoermaatschappij. Geregeld vervoer is het stads- en streekvervoer van personen dat wordt geregeld met een bepaalde regelmaat en op een bepaald traject, waarbij reizigers op- en afstappen aan vooraf bepaalde haltes en dat voor iedereen toegankelijk is, onafhankelijk van de eventuele reservatieplicht, bijvoorbeeld voor de bussen.

Gemeenten kunnen mits vergoedingen voor de exploitatiekosten aan De Lijn vragen om geregeld vervoer in te richten boven op het geregeld vervoer dat al door De Lijn wordt georganiseerd. Wanneer dat geregeld vervoer onbezoldigd is, en de reizigers

dus gratis reizen, dan kunnen ook andere instanties dan De Lijn dat vervoer organiseren en financieren, bijvoorbeeld de gemeente zelf.

Het ongeregeld vervoer valt onder de bevoegdheden van de federale overheid. Wie als beroepsvervoerder ongeregeld vervoer wil inrichten met voertuigen van meer dan 9 zitplaatsen, moet voldoen aan de vereisten inzake de toegang tot het beroep en tot de markt en moet per voertuig over een gebruikstoelating beschikken. Die gebruikstoelating wordt afgeleverd door de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Er zijn geen bepalingen noch verplichtingen over het gratis inleggen van ongeregeld vervoer.

De gemeente kan ook vervoer voor eigen rekening organiseren. Dat is vervoer voor niet-lucratieve en niet-commerciële doeleinden – ik weet niet of een uitstapje met de schepenen daaronder valt – en dat verricht wordt door een natuurlijke persoon of een rechtspersoon of zijn personeelslid voor wie het vervoer slechts een nevenactiviteit vormt en dus niet winstgevend of commercieel is. Bovendien moet het gebruikte voertuig de eigendom zijn of langdurig ter beschikking staan van die natuurlijke persoon of rechtspersoon. Voor dergelijk vervoer moet bij de Vlaamse administratie een attest worden aangevraagd.

Scholen kunnen zich dus beroepen op deze laatste soort vervoer wanneer ze beschikken over een schoolbus en een chauffeur die verbonden is aan de school en die het vervoer uitvoert als een nevenactiviteit, zonder commerciële doeleinden.

Ik ben me bewust van de vrij subtiele nuanceverschillen. Mijnheer Peumans, ik wil graag ingaan op uw vraag om eens duidelijke onderrichtingen aan de gemeenten te geven op basis van de bestaande wetgeving, want ik besef dat het niet altijd even duidelijk is.

Ik wil zeker ook een overleg organiseren met de sector, en zeker wanneer het zo wordt aangevoeld dat er overtredingen zijn van de wetgeving. Dat laatste is vandaag echter niet echt het geval. Ook de minister van Binnenlandse Zaken kan hier desgewenst bij worden betrokken.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Uit uw toelichting kan ik me perfect indenken dat het op het werkveld niet

altijd even duidelijk is en een aantal dingen voor interpretatie vatbaar zijn. Ik denk dat het aangewezen is om vanuit het werkveld zelf een aantal elementen op een rijtje te zetten, en dan op basis daarvan in overleg een duidelijke richting te geven aan de gemeenten over wat kan en wat niet kan. In Koksijde wordt de zaak op een handige manier omzeild. De verenigingen krijgen subsidies, de gemeente koopt een bus aan, het vervoer is gratis en tegelijkertijd worden die subsidies afgeschaft. Ik noem dat een omzeiling van de wet. We zijn in Vlaanderen daar op alle vlakken bijzonder sterk in.

Ondernemers moeten ook weten waar ze aan toe zijn. Als men een investering doet, en een bus kost al gauw 250.000 euro, wil men toch enige zekerheid hebben in het licht van de afschrijving. Als telkenmale de gemeentebesturen om god weet welke reden, proberen de situatie telkens zo in te vullen dat alles kan, dan moet je maar juist geïnvesteerd hebben als uitbater in die betrokken gemeente. Als bijvoorbeeld een schepencollege een werkbezoek maakt of een gemeente maakt een personeelsuitstap, is het een ander verhaal. Dan moet de privé-ondernemer worden ingeschakeld. Het is constant zoeken en tasten. Daarom doe ik de suggestie om te overleggen met de sector en de gemeenten op basis van concrete voorbeelden meer duidelijkheid te geven. Dat is mijn enige bekommernis.

We kijken ook uit naar de beslissing die de regering donderdag a.s. in verband met de pilootprojecten zal treffen. Ik hoop dat er voldoende projecten zullen zijn.

Minister Kathleen Van Brempt: Het is de bedoeling een divers aantal soorten pilootprojecten te hebben. We zoeken naar een goed model. Dat is heel anders in een stad als Antwerpen dan in het platteland. In een stad is voldoende vervoer beschikbaar, maar kinderen van het basisonderwijs kunnen niet alleen op het openbaar vervoer stappen. Daar moeten we denken aan projecten die te maken hebben met begeleiding. We leggen heel sterk de nadruk op het stop-principe. Eerst wordt de nadruk gelegd op het te voet of met de fiets naar school gaan.

De voorzitter: Mevrouw Guns heeft het woord.

Mevrouw Dominique Guns: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. U zegt dat vervoer voor de jeugdverenigingen, de ouderenverenigingen en dergelijke, behoort tot het ongeregeld vervoer. Ik meen dat dit effectief duidelijk zou moeten wor-

den gemaakt. Wanneer het gaat over ongeregeld vervoer, zou het niet moeten worden georganiseerd, met uitzondering voor evenementen met een enorm mobiliteitskarakter, maar moet de privé-sector dit uitvoeren. Telkenmale wordt concurrentie aangedaan aan de privé-sector, en we zien dat het aantal autocars achteruitgaat en er eveneens een achteruitgang is van 10 procent van de rechtstreekse en onrechtstreekse tewerkstelling. We moeten eens heel duidelijk zijn over wat kan met schoolbussen en gemeentebussen en wat niet kan. We moeten dit onderscheid duidelijk maken. Er wordt steeds maar uitgebreid. Het begint bij het ophalen van de schoolkinderen, dan komt het rijden naar het zwembad erbij, naar de jeugdvereniging, naar de ouderenvereniging enzovoort. Op den duur kan het voor elke organisatie in een gemeente zodat de privé-sector concurrentie wordt aangedaan, terwijl die over de geschikte middelen beschikt.

Ik heb ook gevraagd hoe het staat met de verzekeringen in gevallen van ongeregeld vervoer. Dat is een belangrijk element dat in ogenschouw moet worden genomen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik dank u voor de toezegging van de omzendbrief. Ik hoor hier weer verschillende invullingen over het brengen van kinderen naar het zwembad, de bibliotheek en dergelijke.

Minister Kathleen Van Brempt: Naar de bibliotheek is bijzonder geregeld vervoer. Daar is geen probleem.

De heer Jan Peumans: Wat is het voor speelpleinwerking?

Minister Kathleen Van Brempt: Dat hangt ervan af. Het kan onbezoldigd geregeld vervoer zijn.

De heer Jan Peumans: Als u dat in een omzendbrief goed uitlegt aan de gemeenten, zal iedereen heel gelukkig zijn. We kijken er vol verwachting naar uit.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik zal zoals afgesproken eerst de sector bekijken en alles in een omzendbrief aan de gemeenten communiceren.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Jaak Gabriels tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de dringende nood aan een volwaardige ontsluiting van Noord-Oost-Limburg via een aansluiting op het snelwegennet

De voorzitter: De heer Gabriels heeft het woord.

De heer Jaak Gabriels: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, naar aanleiding van de Septemberverklaring van de minister-president, heb ik hem ondervraagd in verband met de economische situatie in Noord-Oost-Limburg waar we op een minimum van tijd te maken hebben gekregen met een vrij nefaste evolutie van bedrijfssluitingen. Bij Inalfa in Hamont-Achel staan 387 mensen op straat, in GMO in Overpelt 64 mensen, in Matino Metals in Lommel zijn 65 banen geschrapt en bij Bekaert in Dilsen-Stokkem 100 banen.

Ik denk dat deze subregio vrij hard werd getroffen door deze massale ontslagen in vooral de metaalverwerkende industrie. Nochtans hebben wij, vooral als transitregio, kritische succesfactoren die wij moeten koesteren en nog veel beter moeten uitbouwen.

Meer dan 90 percent van de Vlaamse economische welvaart wordt door KMO's gegenereerd. Zij zijn voor hun vraag en aanbod afhankelijk van een vlotte bereikbaarheid, via de verschillende verkeersmodi, maar vooral via de Vlaamse transitwegen.

Uit een studie van de GOM-Limburg bij 589 bedrijven, die op 31 maart 2005 47.740 personen tewerkstelden – wat overeenkomt met 72 percent van de RSZ-werkgelegenheid in de industriële sector in Limburg – blijkt dat de werkgelegenheid tussen september 2004 en maart 2005 daalde met 680 eenheden. In Limburg zijn dus op een jaar tijd, in de industriële sector, minstens 1300 jobs verloren gegaan. Sinds september 1999 gaat het zelfs om 10.197 jobs, als we de afslanking van Ford Genk meetellen. Op 6 jaar tijd zijn er in Limburg meer dan 10.000 industriële jobs verloren gegaan. We scoren daarmee beduidend lager dan Vlaanderen.

In 2004 werd in opdracht van het Vlaams Instituut voor de Logistiek een macro-economische sterktezwaakteanalyse van logistiek Vlaanderen uitgevoerd. In het rapport wordt Vlaanderen, en vooral de provincies, als vestigingsplaats voor Europese distributie vergeleken met de omliggende regio's. Uit de analyse komt Belgisch-Limburg op de eerste plaats, voor

Luik, Antwerpen, Henegouwen en Noord-Franse regio's.

Belgisch-Limburg heeft de beste troeven in handen om nieuwe distributiebedrijven aan te trekken. Onmiddellijke pluspunten zijn de beschikbaarheid, de talenkennis van het personeel, het aanbod van opslagruimte, de centrale ligging, enzovoort. Een goede – en in sommige Limburgse regio's nog betere – bereikbaarheid via autosnelwegen, waterwegen en het spoor is dus van fundamenteel belang voor Limburg en Vlaanderen, om blijvende jobs te creëren.

De N76 verbindt de baan Sint-Truiden-Tongeren vanaf Borgloon in Zuid-Limburg met de baan Geel-Lommel-Hamont in Noord-Limburg. Ter hoogte van Genk kruist de N76 de A2-E314 Antwerpen-Hasselt-Luik. In Bree kruist de N76 de N73, die Kinrooi, via Bree-Peer, Hechtel-Eksel met Leopoldsburg in West-Limburg verbindt. Over dit traject is de huidige weg – vaak tweemaal één rijrichting – in verschillende niveaus ingedeeld en doorsnijdt de Zuid-Willemsvaart en de dorpskernen van Lozen en Meeuwen.

Korte delen van de N76, de ring rond Bree en ten zuiden van Opglabbeek tot aan de A13/E313 te Diepenbeek, zijn in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen opgenomen als primaire weg II, met een verzamelfunctie op Vlaams niveau. De andere delen zijn ingedeeld als secundaire weg en worden, zoals de nieuwe omleidingweg rond het centrum van Meeuwen, behandeld in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan.

In het PRS is de N76 gedefinieerd als secundaire weg type 1. Voor het vrachtvervoer betekent dit dat belangrijke industrieterreinen in Bocholt, Bree, Meeuwen-Grutrode en Opglabbeek via de N76 ontsloten worden. Voor het personenvervoer heeft de N76 een zeer belangrijke ontsluitende functie richting Genk-Hasselt, en dus richting Brussel en Antwerpen. Verder ligt de N76, grensoverschrijdend beken, op het geografische niveau van Bree, Bocholt en Hamont-Achel, op een boogschuit van het Nederlandse autosnelwegennet in Weert.

De mobiliteitsknelpunten in deze regio zijn legio. Het autoverkeer neemt jaar na jaar toe. Alternatieven via het openbaar vervoer bestaan niet, zeker niet wat de spoorwegen betreft. Vanuit deze regio rijdt men, voor het woon-werkverkeer, minstens een half uur naar het autosnelwegennet in Midden-Limburg, een 25-tal kilometer verder. Van daaruit rijdt men even

lang naar Brussel of Antwerpen, over een afstand van meer dan 80 kilometer.

Het vrachtverkeer neemt jaarlijks toe door de transitpositie van onze provincie en de uitbreiding van de activiteiten op de industrieterreinen van Opglabbeek en Bree. Via een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan krijgen we er op termijn nog meer dan 100 hectare industriegrond bij.

De Noord-Zuidverbinding, die werd aangeduid als een alternatief, is geen alternatief voor Noord-Oost-Limburg, want ze zou de nu al zwaarbelaste N74 Hasselt-Eindhoven overspoelen en doen dichtslippen.

Het zou een evidentie zijn om, en dat is zeker bespreekbaar voor de administratie Wegen en Verkeer, de categorisering van primair niveau I van de N73 richting de Noord-Zuid om te ruilen en dus de categorisering van de N76 op te waarderen naar primair niveau I. De lopende streefbeeldstudies en besprekingen voor beide wegen kunnen in die zin worden aangepast.

De vraag voor een ontsluitingsweg, een vierbaans-expresweg, primaire categorie I, vanuit Noord-Oost-Limburg richting het autosnelwegennet in Midden-Limburg, is al vele jaren oud, maar meer dan ooit actueel. Hierover werd de voorbije jaren reeds een unaniem akkoord bereikt met de burgemeesters van de 7 betrokken gemeenten, met de steun van het Streekplatform Noord-Limburg, de Limburgse werkgeversorganisatie VKW, Voka en diverse plaatselijke bedrijfsgroeperingen, die in hun vestigingen meer dan 5000 mensen tewerkstellen.

Ook in de andere Noord-Limburgse gemeenten liggen grote KMO's langs de N76, die erg afhankelijk zijn van een vlotte ontsluiting via het wegennet. De consequentie hiervan is dat de wegverbindingen in dit hoofdnetwerk ook degelijk worden uitgerust, zodat de economische functie terdege ingevuld kan blijven.

Voor de N76 betekent dit dat de volgende fasering ter goedkeuring aan de Vlaamse minister van Openbare Werken moet worden voorgelegd. Prioritair moet de omleidingweg rond Meeuwen een primaire weg I worden. Dit houdt de realisatie van tweemaal twee rijvakken in. Met het oog op de herziening van het RSV in 2007 moet de N76 tussen Bree en Zwartberg-Genk tot een primaire weg I worden opgewaar-

deerd. De goedkeuring van die opwaardering moet de fysieke uitvoering van de nodige werken mogelijk maken. Op termijn moeten we de mogelijkheid openlaten om de N76 vanuit Bocholt met de N71 te Hamont-Achel te verbinden. Op die manier kunnen we een verbinding maken met het economisch netwerk rond de Kempense As en aansluiten bij de ontwikkelingen rond de IJzeren Rijn. De ontwikkeling van een multimodaal overslagstation moet een spoorontsluiting van de regio mogelijk maken.

Ik heb hierover al met de minister-president gesproken. Hij heeft me toen verklaard dat het RSV niet in deze mogelijkheden voorziet. We moeten ons vooral op de herziening van het RSV in 2007 richten. Met betrekking tot de ruimtebalans is er alvast geen probleem. Er ligt reeds een tracé. Dit tracé, dat momenteel veel plaats inneemt, kan meteen verdwijnen en door een veel efficiënter en minder hinderlijk tracé worden vervangen. Op die manier zouden we de net aangehaalde verbinding tot stand kunnen brengen.

Ik zou de minister van Openbare Werken willen vragen of we de voorbereidingen nu al kunnen aanvangen. We zijn geen eeuwigheid van 2007 verwijderd. Indien we de voorbereidingen nu niet aanvangen, zullen we binnen twee jaar opnieuw onze kans missen.

Kan de Vlaamse Regering de uitbreiding van de N76 tot een volwaardige expresweg in de richting van het autosnelwegennet in het midden van Limburg en de bijbehorende fasering op zeer korte termijn principieel goedkeuren? Kunnen de Arohm, de administratie Wegen en Verkeer, de gemeentelijke overheden en het provinciebestuur een ad-hocwerkgroep oprichten om in synergie met of los van de streefbeeldwerkgroep tegen de zomer van 2006 een voorontwerp van tracé op te stellen? Zonder de ondersteuning van de betrokken administraties zullen we in 2007 machteloos staan en zullen de oude tracés, die momenteel reeds in de gewestplannen zijn opgenomen, in de toekomst behouden blijven. Dit betekent dat in de praktijk niets zal kunnen gebeuren.

Indien de minister een duidelijk antwoord op deze vragen kan geven, kunnen we samen aan de principiële goedkeuring en aan de praktische realisatie werken. Eenmaal de Vlaamse Regering een principiële beslissing heeft genomen, moet de hele Vlaamse Regering en de minister van Ruimtelijke Ordening in het bijzonder ervoor zorgen dat deze beslissing in

2007 in de herziening van het RSV wordt opgenomen.

In deze regio zijn heel wat bedrijven in de logistieke sector actief. Indien we deze bedrijven op termijn geen perspectieven kunnen bieden, zal de lijst die ik daarnet heb aangehaald enkel langer worden. Dit mogen we niet laten gebeuren. We moeten tijdig ingrijpen. We moeten deze regio opnieuw optimisme en toekomstperspectieven schenken.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

De heer Hubert Brouns: Mijnheer de voorzitter, uit het betoog van de heer Gabriels blijkt dat de economische situatie in Noord-Oost-Limburg groei-mogelijkheden biedt. Het RSV en het Ruimtelijk Structuurplan Limburg bieden de mogelijkheid om uitbreidingen te realiseren. De afgelopen maanden is er echter geen sprake van economische groei meer. De economische activiteit wordt zelfs door een afbouw gekenmerkt. We moeten Noord-Oost-Limburg meer kansen geven.

De heer Gabriels heeft de ontsluiting vanuit een economische invalshoek benaderd. Ik ondersteun zijn standpunt. Hij heeft uiteengezet hoe de ontsluiting concreet moet worden aangepakt. We moeten op korte termijn weten waar we aan toe zijn.

Ik wil de situatie ook vanuit mijn eigen gemeente bekijken. Volgens het RSV en het Ruimtelijk Structuurplan Limburg bevindt mijn gemeente zich in het buitengebied. De gewestwegen in mijn gemeente zijn enkel lokale wegen. Dit betekent dat deze wegen enkel voor bestemmingsverkeer en dus niet voor doorgaand verkeer bestemd zijn. Voor mijn gemeente is de door de heer Gabriels voorgestelde benadering bijgevolg zeer gunstig. Omwille van het moeizaam verkeer van Noord-Oost-Limburg naar het midden van de provincie, moeten de gewestwegen in mijn gemeente heel wat afgeleid verkeer opvangen. Uit onze eigen tellingen blijkt dat meer dan de helft van het zware verkeer in mijn gemeente daar eigenlijk niet zou mogen rijden. De chauffeurs kiezen voor deze wegen omdat ze wegen zoeken die wat ruimte bieden en die het hun mogelijk maken om tijdig hun laad- of losplaats te bereiken.

Ik benader de zaak dan ook vanuit het ruimtelijk gegeven. Kinrooi ligt in het buitengebied dat bij de zone Noord-Oost-Limburg aansluit. Mijn gemeente heeft baat bij een snelle ontsluiting van deze zone.

Zoals de heer Gabriels daarnet heeft verklaard, moet eerst een principiële beslissing worden genomen en moeten vervolgens de nodige concrete werken worden uitgevoerd.

Ik bepleit daarom de nieuwe indeling van de N73, zeker ten oosten van Bree. Nu ligt daar een weg die als autoweg kan worden gebruikt, maar op termijn zal de weg die functie zeker niet behouden. In de gemeente Kinrooi gaat de primaire weg immers plots over in een lokale weg. Het is bijgevolg meer dan logisch dat de N73, zeker ten oosten van Bree, onmiddellijk veel lager wordt ingedeeld. Nu wordt voorgesteld om deze primaire weg I om te bouwen tot een lokale weg. Voor mijn part mag dat nu al vanaf de grens tussen Bree en Kinrooi.

Alles moet worden bekeken als onderdeel van de totale planning. Volgens de structuurplannen voor Vlaanderen en Limburg zijn deze gewestwegen lokale wegen. Straks zullen ze die invulling krijgen via ons mobiliteitsplan. Ik sluit me daarom heel graag aan bij de verzuchtingen die werden geformuleerd door de heer Gabriels.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, dit soort dossiers moet worden geobjectiveerd. De heer Gabriels stelt dat Noord-Oost-Limburg moet worden ontsloten. Vorige vrijdagavond ging ik naar Peer. Ik heb niet over boswegen moeten rijden, want er waren tweemaal twee rijstroken die op sommige plaatsen omwille van de verkeersveiligheid en dergelijke, merkwaardig genoeg worden teruggebracht op tweemaal één rijstrook. De situatie is vergelijkbaar met heel wat andere in Vlaanderen, vandaar de nood aan objectieve criteria.

De heer Gabriels heeft het over de noord-zuidverbinding. Omwille van persartikels die vandaag zijn verschenen, vraag ik u om een verduidelijking. Een tijd geleden was ik verdediger van de beroemde tunnel in Houthalen-Helchteren. Ik werd daarvoor hard uitgelachen, maar later werd het idee overgenomen door de grote heren. Ik zou graag vernemen of de tunnel van de noord-zuidverbinding er nu komt of niet. Wordt u daarvoor voldoende gesteund in de regering? De sp.a-afdeling Houthalen Oost laat vandaag immers weten tegenstander van de tunnel en voorstander van de omleiding te zijn.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, het klopt dat in Limburg heel wat bedrijven recent werknemers hebben afgestoten. De vraag is natuurlijk in welke mate dat te maken heeft met een slechte bereikbaarheid. Ik stel ook vast dat Hansen Transmission in Lommel nog niet zo lang geleden 350 werknemers heeft aangeworven. Hansen Transmission maakt tandwielkasten voor windturbines. Het is duidelijk dat we er alle belang bij hebben om te proberen een aantal toekomstgerichte economische sectoren naar ons land te halen. In Limburg of elders zijn er heel wat kansen op een duurzame economische ontwikkeling zonder dat dergelijke bedrijven zich laten afschrikken door een gebrek aan bereikbaarheid.

Als we het hebben over de bereikbaarheid in Noord-Limburg mogen we niet alles bekijken vanuit het perspectief van de wegen. We moeten ook de waterwegen optimaal benutten, zoals het Kempisch Kanaal en het Albertkanaal. Uit uw antwoord op de schriftelijke vraag van de heer Peumans bleek dat de bruggen over het Albertkanaal pas in een latere fase verhoogd zullen worden. Een dergelijke verhoging kan bijdragen aan meer trafiek via de waterwegen, want zo kunnen grote containerschepen er gebruik van maken, en kan meer vrachtverkeer over de wegen voorkomen.

Een paar jaar geleden bezocht de commissie NV Zeekanaal. Toen bleek dat 80 percent van de bedrijven langs het zeekanaal Schelde-Brussel niet watergebonden is. Op het vlak van ruimtelijke ordening is de aanpak van waterwegen minstens even belangrijk als het gieten van nog meer beton. Dit denkspoor kan een minstens even grote bijdrage leveren aan de bereikbaarheid en aan de ontwikkelingsmogelijkheid van bedrijven. Het zou op de koop toe beantwoorden aan onze duurzaamheidscriteria.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Glorieux, het betreft hier een en-en-benadering. We investeren niet enkel in wegen, maar ook in de binnenvaart en in het spoor. Mijn antwoord op de schriftelijke vraag van de heer Peumans over het Albertkanaal heeft blijkbaar tot heel wat publicaties geleid. Dat toont aan dat niet enkel de vraag belangrijk was, maar ook het antwoord.

Ik kan natuurlijk niet in één beweging veertig bruggen tegelijk aanpakken. Wanneer ik alles opsom wat

nu wordt gelanceerd, dan hebben we miljoenen euro's tekort. Ik heb de indruk dat er nog nooit zoveel belangstelling is geweest voor openbare werken als tijdens de laatste maanden.

Mijnheer Glorieux, wat het Zeekanaal betreft, heb ik onlangs aan Voka en Unizo extra ondersteuning toegekend opdat zo veel mogelijk bedrijven die aan het kanaal liggen, daar ook gebruik van maken. Ik hoop dat heel wat bedrijven, zowel grote als kleine, daar effectief werk van zullen maken. Er wordt geïnvesteerd in de verschillende verkeersmodi.

Mijnheer Peumans, u hebt het over een objective-ring. Ik heb al stappen in die richting gezet met de meerjarenprogrammatie die hier is besproken. Wat de Noord-Zuidverbinding betreft, is er onlangs een werkvergadering gehouden. Er hebben ook negen stuurgroepvergaderingen plaatsgevonden met een actieve bijdrage van de gemeente Houthalen-Helchteren. Een aantal maanden geleden was beslist dat we in 2007 zouden starten met Molenheide, in 2008 met de flessenhals en in 2009 met de tunnels. We houden ons nog steeds aan deze gefaseerde aanpak. De volgende weken en maanden moet heel duidelijk worden gecommuniceerd. Ook in Limburg moet heel duidelijke taal worden gesproken. Het Noord-Zuid-dossier sleept al een aantal jaren aan. We staan voor een heel moeilijke periode, zeker met het oog op de gemeenteraadsverkiezingen. We moeten dan ook de nodige voorzichtigheid aan de dag leggen.

Openbare Werken is geen makkelijke bevoegdheid. Om een omelet te bakken, moeten echter eieren worden gebroken. Dat is dan ook onze opdracht.

Wat de analyse betreft, zijn de heren Brouns en Gabriels dezelfde mening toegedaan.

Mijnheer Gabriels, u hebt zelf al gezegd dat de N76 in het RSV is geselecteerd als primaire weg II van de E313 tot aan het industriegebied van Opglabbeek. Vervolgens is deze in het provinciaal ruimtelijk structuurplan geselecteerd als secundaire weg I tot op de ring van Bree. De ring van Bree, de N73 is primaire weg II van de N74 tot aan de Zuid-Willemsvaart.

De opwaardering van deze weg tot het primaire niveau moet worden bekeken in het kader van het RSV. Het is evident dat ook minister Van Mechelen daarbij moet worden betrokken. De opwaardering in het kader van de herziening van het RSV kan worden gerechtvaardigd. Ik steun dan ook de ontsluiting van

dit kleinstedelijk gebied naar een hoofdwegennet. In het Limburg-plan staat letterlijk: 'Een herinrichting van de bestaande N76 dient de doorstroming te verzekeren en de verkeersveiligheid te garanderen.' Dit Limburg-plan is principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering. We gaan er dan ook verder werk van maken.

Wat de verwezenlijking van de N76 betreft, zal het overleg verlopen via de normale kanalen en commissies in het kader van het mobiliteitsconvenant. Er zal ook bijzondere aandacht worden besteed aan het overleg met alle betrokken actoren waaronder de gemeenten en de administraties. De oprichting van een werkgroep ad hoc is niet onmiddellijk opportuun. Indien de verschillende actoren dat toch vragen, dan ben ik bereid bijkomende initiatieven te nemen.

De voorzitter: De heer Gabriels heeft het woord.

De heer Jaak Gabriels: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. We hebben dat ook nodig om druk te zetten inzake het dossier van de ruimtelijke ordening, en dan meer bepaald de herziening van het ruimtelijk structuurplan in 2007. We moeten daar nu stappen zetten. Mijnheer Glorieux, er is terzake in ruimte voorzien. Daar ligt al een traject. Het is echter niet uitvoerbaar. Het andere traject zal, met veel lichtere aanpassingen en veel minder beslag op de ruimte, een veel efficiëntere ontsluiting geven. Dat lijkt me een logische en economische benadering.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het beloofde voortgangsrapport over de aanbevelingen van de Interne Audit bij de administratie Wegen en Verkeer

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, mijnheer de minister, een zevental maanden geleden heb ik u geïnterpelleerd over de resultaten van het administratief onderzoek van de dienst Interne Audit bij de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen.

Een van de gevolgen van die interpellatie was het goedkeuren van een motie door de plenaire vergadering, waarin werd gevraagd dat het voortgangsrapport zou worden voorgelegd aan de commissie. In uw antwoord hebt u zich daartoe verbonden. Dat rapport is er nu. Welke aanbevelingen van Interne Audit zijn reeds uitgevoerd? Welke effecten zijn daarvan al zichtbaar op het terrein? Met andere woorden, functioneren de districten en de afdelingen nu ook echt beter? Hoe staat het met de interne controle bij de administratie Wegen en Verkeer? Is die inmiddels versterkt, bijvoorbeeld door de in de motie voorgestelde invoering van steekproefcontroles op de uitvoering van werken of door de aanstelling van nieuw personeel specifiek belast met die controles? U hebt toen aangekondigd dat er vijf extra wegenwachters zouden komen. Zijn die er nu en wat is hiervan het resultaat?

Ik kom tot een tweede punt, dat hiermee samenhangt. In de loop van de maand augustus werden er in het Gentse een aantal illegale stortens ontdekt, namelijk in De Pinte, Merelbeke, Zwijnaarde, Zelzate, Wetteren en Destelbergen. Het vreemde was dat dit afval daar blijkbaar tijdelijk was opgeslagen in opdracht van de administratie. U hebt toen zelf verklaard dat dit niet kon en dat die stortens binnen de kortst mogelijke keren zouden worden opgeruimd. Ik ben ervan overtuigd dat er heel wat fout loopt in het district waarover ik u begin dit jaar heb geïnterpelleerd. Die illegale stortens zijn opnieuw een gevolg van de manke organisatie binnen dat district.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het opruimen van die stortens? Wie heeft de opdracht gegeven om op die plaatsen te storten? Hebt u een onderzoek bevolen naar de oorzaak ervan? Zo ja, wat was daarvan het resultaat? Zo neen, waarom hebt u daar niet naar gevraagd? Hebt u ook laten onderzoeken of er een financieel verband is tussen de stortens, de storters en de administratie? Zo neen, bent u dat vooralsnog van plan? Welke maatregelen zijn er genomen om dergelijke wanpraktijken in de toekomst te vermijden? Bent u niet van oordeel dat er in dat district 421 in het verleden, en misschien ook nog wel vandaag, heel wat fout is gelopen?

Er is een auditrapport. Ik heb vernomen dat er een gerechtelijk onderzoek gaande is. Er is sprake van klachten van andere bedrijven tegen bepaalde mensen in de administratie. Dit is dus een soep. Vindt u het zelf niet nodig daar zo snel mogelijk duidelijkheid in te brengen?

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Mijnheer de minister, net als de heer Roegiers en verscheidene andere leden heb ik u naar aanleiding van de audit in kwestie, met het nummer 0403 001, in maart 2005 ondervraagd. U hebt u toen inderdaad bereid verklaard om dit dossier hier verder te bespreken. Ik trap een open deur in wanneer ik zeg dat het nodig is de werking van de administratie Wegen en Verkeer grondig te evalueren. Toen de audit in maart voor de eerste maal ter sprake is gekomen, heb ik u gevraagd of de samenwerking met het controleorganisme COPRO ook het voorwerp zou uitmaken van de evaluatie. U begrijpt dat ik deze vraag opnieuw wil stellen. Ik had u terzake enkele weken geleden ook al enkele vragen gesteld, naar aanleiding van het dossier van het viaduct van Vilvoorde. Ik heb terzake niet echt een bevredigend antwoord gekregen.

Het rapport bevat toch wel een aantal vrijblijvende zaken. Ik ben uiteraard tevreden met vele aanbevelingen ervan, hoewel heel wat van die aanbevelingen vanzelfsprekend zouden moeten zijn en het dus jammer is dat die punten specifiek moeten worden aanbevolen. Zo wordt in aanbeveling A7 gesteld dat dossiers volledig moeten zijn.

Dat is een evidentie. De aanbeveling A17 stelt dat men voldoende toezicht moet houden op de correcte uitvoering en facturatie van werken teneinde onjuiste facturen te detecteren. Dat is even evident. Het is een pijnlijke vaststelling dat men het nodig acht om dit soort van aanbevelingen in het rapport op te nemen.

Dit zijn redenen om te twijfelen aan de inleiding van het rapport, waarin staat dat het onderzoek geen bewijzen van fraude aan het licht heeft gebracht. In de audit is nochtans sprake van de facturatie van werken die niet zijn uitgevoerd. Dat alles wordt herleid tot 'een aantal lacunes in de interne organisatie van de afdeling'. Veel ambtenaren van de afdeling in Gentbrugge stellen daar samen met mij vragen over.

Ik heb ook vragen over de concrete opvolging van het dossier. De toekomst zal het uitwijzen. Ik geef toe dat ik naar aanleiding van het debat dat hier enkele weken geleden is gevoerd over het rapport over de werken aan het viaduct van Vilvoorde, al een begin van een antwoord heb gekregen. De minister zei toen dat hij de administratie de opdracht had gegeven om de werken beter op te volgen. Dat is een begin.

COPRO is de instantie die moet controleren. Ik wil daar meer over weten, en het is niet de eerste keer dat

ik dit zeg. Hoe wordt de samenwerking met COPRO geëvalueerd? Zowel inzake het probleem met het viaduct van Vilvoorde als hier is er een spanning tussen de tijdsdruk en de uitgereikte premies voor het snel beëindigen van de werken. De minister heeft al gezegd dat de premie die is uitbetaald voor de vroeger dan voorziene afwerking van de werken aan het viaduct misschien zou worden teruggevorderd. Ik was dan ook blij dat in het voorliggende rapport dit probleem in de aanbevelingen A19, A26 en A28 ten dele wordt behandeld.

In aanbeveling A21 staat dat er voldoende aandacht moet zijn voor dossiersamenstelling en dossierbeheer. Dat is zwak uitgedrukt, hoewel de nood ervan in het rapport geregeld opduikt.

In aanbeveling A55 pleit men voor een puttenlijst.

De voorzitter: Ik stel voor dat u zich beperkt tot de aansluiting bij de vraag. Als het antwoord u niet bevalt, kunt u nadien eventueel bijkomende vragen stellen.

De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Aansluitend bij de vraag van de heer Roegiers wil ik het even hebben over het stort van Merelbeke. De minister heeft gezegd dat het probleem grotendeels is opgelost. Ik heb echter twijfels over de definitieve sanering van het stort. Er is enkel sprake van het wegnemen van de bovenlaag van het stort. Dat volstaat niet. Ik ben benieuwd hoe dit dossier verder zal worden aangepakt.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik heb al eerder een schriftelijke vraag ingediend over de werken aan het viaduct van Vilvoorde. In een interne audit heeft de administratie de problemen onderzocht. Het is verontrustend wat zich in dat departement op bepaalde terreinen afspeelt. Een vroeger afdelingshoofd van een bepaalde provincie zei dat er in een andere provincie helemaal geen regels bestonden en dat hij ervoor gezorgd heeft dat die regels er eindelijk komen. U weet over wie ik het heb, mijnheer de minister, hij is inmiddels directeur-generaal.

De inhoud van de interne audit van de diensten van de heer Gilliams (Interne Audit Vlaamse Gemeenschap) over de brug van Vilvoorde, waarover u een antwoord hebt gegeven op een schriftelijke vraag, is verontrustend. Ik wil het hele verhaal niet doen,

maar in het onderzoek werd gewezen op de volgende lacunes: te weinig pv's over fundamentele gebreken en onregelmatigheden, onvoldoende systematische controles, betaling van niet of slecht uitgevoerde werken, lacunes in de interne processen en belangenconflicten tussen de aannemers en de administratie.

Mijnheer de minister, u kunt zo nog zes auditrapporten laten maken, om steeds tot dezelfde conclusie te komen. Ik denk aan mijn eigen ervaringen in mijn gemeente met de wijze waarop aannemers omgaan met bepaalde dingen. Zo kan ik u verhalen vertellen over de signalisatie op een gewestweg die gewoonweg niet wordt uitgevoerd. De arbeiders doen allerlei andere dingen, en toch wordt daarvoor betaald. Ik vind nochtans dat ze het zouden moeten uitvoeren.

Mijnheer de minister, hoe denkt u de administratie zodanig te organiseren dat dit soort dingen in de toekomst kan worden voorkomen? U hebt eens een vraag van mij beantwoord over het aantal controleurs dat u ter beschikking hebt. In 1995 waren er 130, en nu hebt u er nog 92. Nochtans is er geen afname, maar een toename van het werk. Er worden veel gecompliceerder dossiers gemaakt, over doorochten en zo.

U hebt er dus alle belang bij dat de controle wordt opgevoerd. Dat kan ook elke verdachtmaking weg nemen. De resultaten van het auditrapport zijn immers vrij verontrustend.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, u zegt dat het een dikke soep is en dat u zich zorgen maakt. Ik nodig u dan ook uit een bezoek te brengen aan de administratie om tekst en uitleg te krijgen van de mensen die het in Oost-Vlaanderen leiden en elke dag proberen met hard werken iets te realiseren. Op een afstand is het gemakkelijker uitspraken te doen. Ter plaatse kennis nemen van een en ander kan de soep misschien wat doen klaren.

Mijnheer Peumans, u haalt twee dingen door elkaar: het viaduct van Vilvoorde enerzijds en de benoeming van de directeur-generaal en het rapport anderzijds. *(Opmerkingen van de heer Jan Peumans)*

De voordracht van de kandidaat-directeur-generaal is gebeurd door het college van directeurs-generaal. Ik heb het auditrapport over het viaduct van Vilvoorde aan de voorzitter van dat college bezorgd met

de vraag of het elementen bevat die aanleiding geven tot een ander advies dan dat wat u gegeven hebt. Het antwoord daarop was neen. Ik ga er dus van uit dat de nieuwe directeur-generaal zo snel mogelijk werk maakt van de auditrapporten en de pertinente opdrachten die ik hem heb gegeven, zodat er zo snel mogelijk een einde komt aan de verdachtmakingen, de onduidelijkheden en de praktijken die zich voordoen.

Ik overloop snel het auditrapport. U kunt er nadien nog vragen over stellen. Ik concentreer me op de elementen die relevant zijn voor uw vragen over illegale stortplaatsen.

Deze administratie gaat met verschrikkelijk veel geld om. Ze wordt daarbij terecht intens gevolgd door deze commissie, maar ook door andere instanties. Het aantal auditrapporten is indrukwekkend. Dit is een van de administraties die het meest aan audits worden onderworpen. Daar heb ik geen problemen mee, want het gaat om grote bedragen en de gevolgen van het slecht uitvoeren van werken en dergelijke zijn nefast voor iedereen. Denk maar aan putten in wegdekken en dergelijke.

Het voortgangsrapport en het actieplan zijn tot stand gekomen na een grondige analyse en bespreking van de 58 aanbevelingen van de interne audit. Er zijn speciaal vier subwerkgroepen opgericht in de afdeling Wegen en Verkeer: winterdienst, herstelling van schadegevallen, onderhoudsbestekken en de professionele relatie aannemer-personeelsleden. Daar is hard aan gewerkt. U hebt de resultaten kunnen lezen.

De resultaten moeten zeer snel en duidelijk worden geïmplementeerd. Een aantal ervan zullen zich laten voelen op langere termijn. We moeten niet direct grote manoeuvres of veranderingen verwachten, dit moet eerst doorsijpelen en worden toegepast op alle echelons en niveaus zoals in de aanbevelingen staat. De evaluatie van deze actiepunten moet daar rekening mee houden. Na de beëindiging van de winterdienst 2005-2006 kan de evaluatie ervan tegen de zomer 2006 aan het parlement worden overgemaakt.

Ik zal toelichting geven bij de aanbevelingen en hun eventuele effecten. Voor de winterdienst is een sluitend en uniform systeem uitgewerkt voor alle districten. Alle relevante gegevens worden digitaal bijgehouden en automatisch verwerkt in het facturatiesysteem. De belangrijkste pijlers naast de globale herziene organisatie zijn: de strooi-actietabel, het

digitale register, het strooiverslag per traject en het facturatiesysteem met automatische koppeling aan het boetesysteem. Dit alles werd geïmplementeerd in het vernieuwde uniforme huishoudelijk reglement per district voor de komende winterdienst. Alle bevrachters werden gebriefd, alsook de verantwoordelijken van de dienst.

Er werd op districtsniveau een brochure over de organisatie van de winterdienst samengesteld. Deze vernieuwde werkwijze werd vanaf 17 oktober – dat is de start van de winterdienstperiode – operationeel.

De administratieve opvolging van de herstellingen van schadegevallen wordt geregeld met een vernieuwd computerprogramma 'Schade' waarin alle stappen systematisch worden bijgehouden en gelinkt aan alle relevante documenten. Dit systeem is steeds toegankelijk voor alle personeelsleden die bij de schade betrokken zijn. Dit programma wordt – gekoppeld aan een opleiding – in alle districten geïnstalleerd begin 2006. Daarnaast zijn procedures ontwikkeld voor de opvolging van schadedossiers, boeteberekening, dienstbevelingen, registratiesysteem voor opvolging en uniform notitieboek voor de wegenwachters. De evaluatie kan pas starten nadat het computerprogramma 'Schade' enige maanden loopt. We kunnen die wellicht halfweg 2006 in deze commissie bespreken.

Het onderhoudsbestek zal administratief worden opgevolgd in de computerprogramma's 'Dienstbevelingen' en 'Inspectieverslagen'. Dit programma wordt begin 2006 geïnstalleerd. Er is een passende opleiding voor het toezichtpersoneel gepland. Naast een nieuwe gestructureerde aanpak werd ook aandacht geschonken aan opleiding van het toezichtpersoneel. De opleiding van een halve dag per week is gestart op 7 oktober en liep tot 27 oktober 2005. De opleiding van twee halve dagen per week van het toezichtpersoneel voor het groenonderhoud zijn gepland in november 2005. Voor de wegenwachters wordt een notitieboekje ingevoerd. De controle op het terrein wordt georganiseerd. Er komt een procedure voor het herstellen met gietasfalt en het bijhouden van een puttenlijst.

Een ander element is de professionele relatie tussen aannemer en personeelsleden. De dagtraining in verband met de deontologische code is gepland voor alle personeel van A1-niveau dat is betrokken bij werken van de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen.

De acties zijn concreet, de evaluatie volgt volgend jaar.

De werken worden steekproefsgewijs opgevolgd op het terrein. Dat is niet alleen op te lossen door een optimale organisatie, maar is voornamelijk een kwestie van personeelsbezetting. De optimale personeelsbezetting werd in het verleden uitgetekend in de personeels- en procesplannen van de administratie, in dit geval het proces districtswerking. In opvolging van deze plannen werd gestart met de zogenaamde pilootdistricten waarbinnen deze nieuwe structuur stelselmatig wordt doorgevoerd. Het is, gezien de toegestane en beschikbare kredieten, niet mogelijk om deze bezetting op korte termijn voor 100 procent in te vullen. Zolang deze normen voor de pilootdistricten niet worden gehaald, zal de frequentie van het toezicht iets lager liggen. De aanstelling van één nieuwe wegenwachter per provincie is daar de eerste concrete aanzet toe. Daarnaast loopt een wervingsprocedure voor nog eens 18 bijkomende wegenwachters.

Naast de controle op de onderhoudswerkzaamheden is intussen ook de problematiek van controle op de investeringswerkzaamheden aan bod gebracht. In het kader van de audit over het viaduct van Vilvoorde werd bevestigd dat een goede controle van de werken cruciaal is. Dat moet hier niet worden gezegd. Naast de stelselmatige invulling van de vastgelegde personeelsbezetting wordt daarom ook externe controle gepland op de investeringswerken van de administratie Wegen en Verkeer. Mijnheer Peumans, u weet dat dit werd toegepast bij de werken aan de Antwerpse ring. Zoals aangekondigd zal ook hier een tussentijds verslag van worden opgemaakt, dat halfweg 2006 klaar zal zijn. Daarna kan het hier worden besproken. Er moet dus een aantal concrete acties worden ondernomen. Dat moet tot resultaten leiden en moet ervoor zorgen dat een aantal onvolkomenheden uit het verleden ongedaan worden gemaakt.

Er werd ook gesproken over de illegale stortplaatsen in Zelzate, Zwijnaarde, Destelbergen, Merelbeke, De Pinte en Wetteren. De site in De Pinte is een oude stapelplaats van de intercommunale E3 voor afval van kleine onderhoudswerken. Dat is ook het geval voor de site in Destelbergen en Merelbeke. Op de site in Zelzate is er teerhoudende asfalt en grond die conform de geldende reglementering als secundaire grondstoffen zullen worden verwerkt binnen investeringswerken. Bij de site in Wetteren gaat het om teerhoudend asfalt dat eveneens zal worden verwerkt als

secundaire grondstof bij investeringswerken. Op alle sites werden in het verleden sluikstortingen vastgesteld.

Niet alle vermelde locaties vallen onder het beheer van district Gentbrugge. De site in Zelzate valt onder het beheer van het district Sint-Niklaas. De site in Zwijnaarde werd eind augustus al opgeruimd. Voor die van Merelbeke en De Pinte was dat het geval in oktober. De opruiming van de site in Destelbergen zal beginnen van zodra de resultaten van het grondonderzoek bekend zijn. Ze worden eerstdaags verwacht. Het teerhoudend asfalt op de stortplaatsen in Zelzate en Wetteren wordt in de loop van 2006 als secundaire grondstof gebruikt in de funderingen van de werken op de R4 rond Gent. Dat zal gebeuren conform de geldende richtlijnen.

De stapelplaatsen in Zwijnaarde, Destelbergen en Merelbeke werden in opdracht en met toelating van Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen als tijdelijke stockeerplaatsen gebruikt om het afval van het repetitief onderhoud tijdelijk te verzamelen. Het ging hier om een proefproject, dat echter nooit werd beëindigd. Naar aanleiding van eerdere vragen werd onmiddellijk werk gemaakt van die stortplaatsen. De secretaris-generaal van het departement Leefmilieu en Infrastructuur heeft de opdracht gekregen om dit dossier aan te pakken en op te lossen.

Een volgende vraag gaat over het feit of ik heb laten onderzoeken of er een financieel verband is tussen de stortplaatsen, de storters en de AWV en of ik desgevallend bereid ben dat te laten doen. *(Opmerkingen van de heer Jan Peumans)*

Mijnheer Peumans, ik hou Limburg zeer goed in de gaten. Net zoals voor andere provincies, doe ik daar veel voor. *(Opmerkingen van de heer Eloi Glorieux)*

U weet dat gouverneurs heel belangrijke personen zijn. Dat was echter niet de vraag. De relatie tussen de gouverneur en de stortplaatsen is me niet helemaal duidelijk.

De heer Jan Peumans: De huidige gouverneur van Limburg is een voormalig minister van Openbare Werken.

De voorzitter: Ik stel voor dat we bij de zaak blijven.

Minister Kris Peeters: In een aantal contracten van de AWV werden bij wijze van proef locaties voor het

tijdelijk verzamelen van afval afkomstig van onderhoudscontracten in de bestekbepalingen opgelegd. Op deze locaties werden tevens sluikstortingen door onbekenden vastgesteld.

Tot op heden zijn er me geen aanwijzingen van financiële verbanden bekend tussen de stortplaatsen, de storters en de administratie Wegen en Verkeer. Mijnheer Roegiers, het onderzoek waar u zelf naar hebt verwezen, maakt deel uit van een lopend gerechtelijk onderzoek. Indien uit dat onderzoek zou blijken dat dit wel het geval is, zal ik niet nalaten de gepaste maatregelen te nemen. Dat is tot op heden niet het geval. Het lopende gerechtelijk onderzoek zal daar duidelijkheid over verschaffen.

Er worden geen tijdelijke stapelplaatsen meer gebruikt. Door middel van een bijakte voor de lopende contracten zal een regeling worden getroffen, zodat het probleem zich in de toekomst niet meer voordoet. Voor de nieuwe aanbestedingen zal de afdeling Wegenbeleid en Beheer aangepaste bestekvoorschriften overmaken aan de afdelingen.

U vroeg of ik van oordeel ben dat er binnen het district 421 van AWV Oost-Vlaanderen heel wat fout is gelopen en dat daarin klaarheid moet komen. Mijnheer Roegiers, u hebt het over een dikke soep en misschien is het goed om de situatie ter plaatse te gaan bekijken. Ik benadruk dat deze audit er is gekomen op vraag van AWV Oost-Vlaanderen, na aantijgingen van een personeelslid ten aanzien van een ander personeelslid. De interne audit heeft geen bewijzen van fraude gevonden, maar gaf wel een aantal verbeterpunten aan waar de administratie werk van moet maken. Er zijn dan ook heel wat bijkomende maatregelen genomen. Ik kan niets zeggen over de stand van zaken van het lopende gerechtelijk onderzoek.

Mijnheer Deckmyn, u had nog een vraag over de controle instanties. Er zijn verschillende initiatieven genomen om de rol van deze instanties verder uit te klaren. Ik heb naar aanleiding van het viaduct van Vilvoorde aan de secretaris-generaal gevraagd een volledig rapport te bezorgen over COPRO. U weet dat dit een federale organisatie is in de vorm van een vzw waar ook de productnormering een niet onbelangrijk element in is. Ik heb dus een volledig rapport gevraagd over zowel wat in het verleden is gebeurd, als over wat in de toekomst beter kan.

De heer Jan Roegiers: Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik wil het eerst nog even heb-

ben over de illegale stortplaatsen omdat dit verhaal me blijft verbazen, en ik mag hopen dat dit de hele commissie verbaast. Als ik het goed begrijp, heeft de administratie in het verleden een aantal proefprojecten opgezet waarbij aan aannemers wordt gezegd waar ze tijdelijk mogen storten zonder dat daarvoor enige vergunningen zijn afgeleverd.

Minister Kris Peeters: Er was discussie over of er een milieuvergunning nodig was.

De heer Jan Roegiers: Mijnheer de minister, ik vind het hoogst verbazingwekkend dat een administratie zegt dat aannemers ergens tijdelijk kunnen storten. Ik neem aan dat de overheid de aannemers betaalt voor het afvoeren van het afbraakmateriaal. Wordt daar dan dubbel voor betaald? Worden de aannemers betaald om iets reglementair af te voeren dat eigenlijk illegaal wordt gestort?

Ik vind dat heel vreemd en ik krijg daar geen antwoord op. U kunt daar misschien nu niet op antwoorden omdat het gerechtelijk onderzoek dit moet uitwijzen. Dat is althans wat ik hoop. Ik herhaal dat dit een merkwaardige zaak is. De aannemers worden zowel betaald om werken uit te voeren als om materiaal af te voeren. Normaal gezien wordt het afval bij een erkende verwerker verwerkt, maar nu wordt het naar een illegale 'tijdelijke' stortplaats gebracht. De belastingbetalers en de samenleving zijn daar de dupe van. Ik blijf dit bijzonder vreemd vinden. Kunt u daar nog iets meer uitleg over geven?

U hebt gezegd dat de secretaris-generaal een en ander zal aanpakken en oplossen. Het is me niet duidelijk of dit betekent dat de bestaande illegale stortplaatsen zullen worden aangepakt door ze op te ruimen. Of betekent dit dat er maatregelen zullen worden genomen opdat dit niet meer gebeurt in de toekomst?

Dan heb ik nog enkele opmerkingen bij het voortgangsrapport zelf. Voor zover ik kan inschatten, is dit een goed rapport. Ik voel me ook niet te goed om te zeggen dat de administratie werk heeft gemaakt van de aanbevelingen uit het rapport. Dat neemt echter niet weg dat ik dingen verbazingwekkend blijf vinden die mijn stelling van maart onderstrepen. Er loopt ontzettend veel fout in dat district. Een maatregel stelt dat de dossiers volledig moeten zijn en dat de administratie niet mag nalaten pv's op te stellen als de bepalingen van het bestek niet worden nageleefd. Dat zijn voor mij evidente zaken. Als ze op papier moeten worden gezet, dan onderstreept dit

hoe dik de soep wel was in dit district. Ik hoop dan ook dat de commissie ingaat op uw suggestie om van de dikke soep een heldere bouillon te maken. Ik ben geen lid van deze commissie, maar ik hoop dat de commissie ingaat op deze uitnodiging en dat ik kan meegaan.

De structurele fouten worden in het voortgangsrapport letterlijk toegegeven: er zijn te weinig pv's over fundamentele gebreken en onregelmatigheden opge maakt, er waren onvoldoende systematische controles, er was de betaling van niet of slecht uitgevoerde werken, er waren lacunes in de interne procedures, er waren belangenconflicten. Dit alles staat in een nota van de administratie. Ik blijf met heel veel vragen zitten.

Ik heb het hele voortgangsrapport doorgenomen en heb nog enkele punctuele vragen. Misschien kunt u het antwoord hierop schriftelijk bezorgen. In aanbeveling A3 wordt aangehaald dat er een logboek per district wordt aangehouden. Wat verder bij de winterdienst III.1 staat dat er een strooiactietabel en een digitaal register komt ter vervanging van het vroegere logboek. Er wordt ook aanbevolen dat er een logboek per district zou worden aangehouden. Is het ene een vervanging van het andere? Waarom staat er dan nog dat er een logboek per district moet worden aangehouden als het vervangen worden door een strooiactietabel en een digitaal register?

Er moet steeds een kopie worden genomen van de tachograaf. Bij de winterdienst III.1 staat dat er wordt afgestapt van het direct opvragen van de tachograafschijven. Dat begrijp ik niet goed. Moet er een kopie of de tachograafschijf worden afgegeven of moet ze niet worden afgegeven, en wat komt daar dan voor in de plaats?

Bij punt III.2 staat dat de herstellingen die vroeger gebeurden via een prijsvraag, nu voor de autosnelwegen E17, E40 en E34 geregeld worden via een speciaal schadebestek. Wat is het verschil tussen een prijsvraag en een schadebestek? Er wordt aangehaald: 'Voor de start van de winterdienst op 17 oktober 2005 werden per district hieromtrent opleidingssessies georganiseerd. Daarop werden alle personeelsleden die aan de winterdienst meewerkten alsook de aannemers schriftelijk uitgenodigd.' Ik heb uit het auditrapport geleerd dat er nogal wat belangenvermenging mogelijk was tussen aannemers en de mensen bij de AWV. Hoeveel aannemers zijn inge-

gaan op die schriftelijke uitnodiging en zijn komen luisteren naar die opleidingssessies?

Een schriftelijk antwoord op deze vragen is voor mij voldoende. Op de vragen over de illegale storten zou ik graag nu een antwoord krijgen.

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Mijnheer de voorzitter, ik heb daarnet al gezegd dat het beangstigend is bepaalde aanbevelingen te lezen die eigenlijk nogal wiedes zijn. Ik verwijs naar de aanbeveling A19 waarin staat dat een factuur niet voor oplevering mag worden getekend vooraleer er effectief controle wordt uitgevoerd en dat uiteraard facturen voor niet-uitgevoerde werken niet zonder verder gevolg worden getolereerd. Dat lijkt me zeer logisch, zeker als we dat bekijken in het licht van wat u enkele weken geleden hebt gezegd inzake het viaduct van Vilvoorde. U weet dat we daar een discussie hebben gehad over het opleveren van de werken. U hebt toen gezegd dat de tijdsdruk de grote reden is van de problemen die zich hebben voorgedaan aan het viaduct, en daartegenover heb ik gesteld dat ze een bonus krijgen om snel klaar te zijn. Er zit een discrepantie tussen de oplevering en de tijdsdruk die goed moet worden opgevolgd. In wezen staat het in verschillende aanbevelingen van dit rapport nog eens aangeduid. Het is ook logisch dat het erin staat. De heer Roegiers beklemtoont wat ik ook al enkele malen heb gezegd.

Ook in aanbeveling A21 wordt gezegd dat er voldoende aandacht moet zijn voor dossiersamenstelling en -beheer. Naar deze aanbeveling wordt bij andere aanbevelingen voldoende verwezen, en daarom is het ook een belangrijke aanbeveling. Ik begrijp dus niet waarom men over 'voldoende aandacht' spreekt. Er moet een volledige aandacht zijn in bepaalde dossiers, op alle momenten, anders ontstaan situaties zoals die in afdeling 421.

Naar aanleiding van dit debat heb ik me de vraag gesteld of het niet eens nuttig zou zijn om afdeling 421 te bezoeken. Zo'n bezoek zou zeer nuttig kunnen zijn voor diverse leden van deze commissie en andere geïnteresseerde parlementsleden. Ik kijk met belangstelling uit naar een uitnodiging dienaangaande.

Mijnheer de minister, u hebt ook gesproken over de benoeming van de directeur-generaal. Ik wil verwijzen naar de heisa die daaromtrent hier is ontstaan. Die ging niet zozeer over het viaduct van Vilvoorde

of dossiers die hier ter sprake zijn gekomen, maar vooral over de regeltjes die mankeerden in Antwerpen. U hebt beloofd om met hem te spreken over heel deze problematiek, hij was toen nog geen directeur-generaal. Ondertussen is hij benoemd tot directeur-generaal en is het gesprek blijkbaar zeer positief geworden, tenzij u me anders zult berichten.

U hebt gezegd dat het aantal interne audits binnen het departement indrukwekkend is. Het is bedroevend dat we zelfs dan moeten vaststellen dat er nog heel veel misverstanden zijn.

Mijnheer de minister, ik vond de puttenlijst zeer interessant. Zal er een specifiek meldpunt worden opgericht voor het signaleren van putten? In het rapport staat bij de concrete resultaten van de acties en procedures in Oost-Vlaanderen dat acties, als gevolg van externe meldingen, geregistreerd worden. Zal er een publiek toegankelijk meldpunt komen? Zullen bijvoorbeeld op internet putten geregistreerd kunnen worden? Voor de burger is het zeer interessant dat zijn melding wordt geregistreerd en bekendgemaakt. Hij kan dan met veel voldoening vaststellen dat de registratie is gebeurd en hij kan het punt opvolgen. Dat is belangrijk voor de transparantie van het beleid.

Over de professionele relatie van aannemers met personeelsleden van de Vlaamse administratie bevat het rapport drie aanbevelingen. In aanbeveling A56 staat: 'Bij mogelijke pogingen tot beïnvloeding moet kordaat worden opgetreden ter ondersteuning van het betrokken personeelslid, en ter bijsturing of zelfs sanctionering van de betrokken aannemer.' Dat lijkt me logisch, maar kan enkel de betrokkene er melding van maken, of kunnen ook derden dat, al dan niet anoniem, aankaarten? In het Gentse doen verhalen de ronde over de zoon van een van de verantwoordelijken die bij een bepaalde aannemer is tewerkgesteld. *(Opmerkingen van de heer Jan Roegiers)*

Hij is ondertussen ergens anders tewerkgesteld, dus ook die firma heeft banden met de administratie. Mijnheer de minister, de belangenvermenging is van de ene naar de andere firma verplaatst.

In de conclusies wordt verwezen naar een dienstnota over toekomstige mogelijke belangenvermengingen. Dat is belangrijk, maar wat gebeurt er met bestaande belangenvermengingen? Ik wil het niet over dit specifieke dossier hebben, maar in het Gentse wordt er

wel over gesproken. (*Opmerkingen van minister Kris Peeters*)

Het heeft in de krant gestaan, maar ook daarvoor reeds deed het verhaal de ronde. Zal hiertegen worden opgetreden? Het is goed dat het in een rapport staat, maar deze problemen werden al eerder aangekaart, maar blijven voortduren.

Het is niet slecht werkgroepen en subwerkgroepen op te richten, maar ik heb wel een opmerking. In de conclusies wordt verwezen naar werkgroepen en overkoepelende werkgroepen, terwijl op andere plaatsen wordt gesproken over subwerkgroepen en werkgroepen. Waar op ene plaats werkgroepen worden bedoeld, gaat het op de andere plaats over subwerkgroepen. Soms wordt gesproken over overkoepelende werkgroepen, terwijl het elders over werkgroepen gaat. Het is een detail, maar als nu al een onduidelijke terminologie wordt gebruikt, stel ik me vragen bij de verdere uitwerking.

Ik steun de implementatie van de Gentse aanbevelingen voor heel Vlaanderen. Dat is een logische manier van werken. Voorafgaand aan die veralgemening zal in de tweede helft van 2006 een evaluatie gebeuren. Zal deze commissie op de hoogte worden gebracht van de evaluatie? Als belangrijke conclusies – de veralgemening naar heel Vlaanderen – worden gekoppeld aan de toestand in Oost-Vlaanderen, moet deze commissie op de hoogte worden gebracht van deze conclusies.

Mijnheer Roegiers, u hebt al enkele keren verwezen naar de stortten. De gang van zaken op het vlak van milieuvergunningen is verontrustend, maar ik vind het minstens even verontrustend dat wordt gesproken over tijdelijke stortplaatsen – en dan verwijs ik naar Merelbeke –, maar dat het gaat over een periode van 15 jaar.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Dateren de stortvergunningen van voor de periode dat er een wet op de ruimtelijke ordening bestond? Sinds 1963 moet men verplicht over een bouwvergunning beschikken, ook voor het aanbrengen van een niveauverschil. De verplichting om over een milieuvergunning te beschikken, staat hier los van.

Mijnheer de minister, u hebt daarnet verklaard dat meerdere audits hebben plaatsgevonden. Ik veron-

derstel dat we een overzicht van deze audits kunnen krijgen. Ik zou graag weten wie welke audits heeft laten uitvoeren.

Als ik het goed heb begrepen, zullen de voorliggende aanbevelingen in 2006 in de andere diensten worden geïmplementeerd. Ik vraag me af wat er vroeger was, wat er nu is en wat er in de toekomst zal zijn. U hoeft deze vragen uiteraard vandaag niet allemaal te beantwoorden. De heer De Backer zou hier eventueel wat dieper op kunnen ingaan.

Welke controleprocedures waren er in het verleden niet, en zijn nu wel ingevoerd? Dit kan ik uit het voorliggend rapport en de bijbehorende bijlagen niet afleiden. Het lijkt me, zoals de heer Deckmyn al heeft aangegeven, logisch dat een factuur voor een niet-geleverde prestatie niet wordt afgetekend. Ik veronderstel dat dit vroeger binnen de administratie ook gebruikelijk was.

Dit rapport geeft de indruk dat er vroeger anarchie heerste en dat nu eindelijk wat procedures en regeltjes tot stand worden gebracht. Het rapport bevat tenslotte maar liefst 58 aanbevelingen. Op zich is dit uiteraard positief. De vraag is welke controlemechanismen vroeger niet bestonden.

Ik wil hier nog even terugkomen op de beruchte uitspraken van een afdelingshoofd. Hoewel we het hier al meermaals over Gentbrugge hebben gehad, hebben in Vilvoorde blijkbaar ergere zaken plaatsgevonden. Tijdens de administratieve controles is gebleken dat de werken niet conform het bestek zijn uitgevoerd. Volgens de interne audit is de aannemer, ondanks het feit dat hij niet conform het bestek heeft gewerkt, toch verrekeningen ten bedrage van 67.000 euro betaald. Ik vind het beangstigend dat bepaalde werken niet conform het bestek zijn uitgevoerd. We lopen het risico dat die werken binnenkort opnieuw moeten worden uitgevoerd. Het hoofd van een dienst moet zijn verantwoordelijkheid opnemen. Blijkbaar heeft een ingenieur tijdens de cruciale fase van de werken 14 dagen verlof genomen. De houding van de vzw COPRO ten aanzien van de viaductwerken staat hier perfect uitgelegd.

Het strafste in heel het verhaal vind ik het antwoord dat toenmalig minister Stevaert in 2002 op een vraag van de heer Vermeiren heeft gegeven. De heer Vermeiren heeft toen gevraagd of het lastenboek bij de uitvoering van de werken is nageleefd. Toenmalig minister Stevaert heeft het volgende geantwoord:

‘Het bijzonder bestek werd stipt nageleefd. Het toezicht werd uitgeoefend door de afdeling Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant, hierin bijgestaan door de afdeling Betonstructuren en Metaalstructuren, de afdeling Wegenbouwkunde en COPRO’. De administratie Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant had het antwoord op deze vraag voorbereid. Deze afdeling wist evenwel perfect dat de werken op bepaalde punten niet conform het bestek zijn uitgevoerd. Toch heeft de minister te horen gekregen dat het bijzonder bestek stipt is nageleefd. Dit was met andere woorden een grove leugen.

Ik weet dat deze vraag om uitleg van de vorige regeerperiode dateert. De audit is echter op 15 september 2005 gepresenteerd. Mijnheer de minister, ik wil u zeker niet met alle zonden van Israël overladen. De mensen die binnen de administratie verantwoordelijke functies uitoefenen, moeten hun verantwoordelijkheid echter opnemen. Ze mogen geen paraplu openen. Ze mogen een minister in het Vlaams Parlement geen antwoorden laten geven die niet met de realiteit stroken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Vooreerst wil ik iedereen bedanken voor het grondig bestuderen van het rapport en voor de geleverde commentaren.

Ik wil evenwel benadrukken dat in de betrokken administratie heel bekwame mensen hard werken. Zaken die niet door de beugel kunnen, worden geduid. De administratie wijst iedereen op zijn verantwoordelijkheden. In de toekomst zal dit niet meer kunnen gebeuren.

Ik stel vast dat een tijdelijke stortplaats gedurende 15 jaar in gebruik is gebleven. Aangezien het hier over feiten uit het verleden gaat, kan ik hier enkel akte van nemen. We moeten nagaan hoe we dergelijke zaken in de toekomst kunnen voorkomen. De administratie Wegen en Verkeer en Aminor hebben over de noodzaak van een milieuvergunning vergaderd. Beide administraties zijn tot de conclusie gekomen dat een milieuvergunning hier niet voor nodig is. Ik weet niet of deze analyse correct is.

Is dat toen juist geanalyseerd? Ik stel alleen maar vast dat de administratie Wegen en Verkeer geen soloslim heeft gespeeld, maar overleg heeft gepleegd met de andere administratie en naar ik vermoed ook met het

kabinet. Zeker voor wat betreft Aminor kan ik dat bevestigen.

U vroeg of er een dubbele betaling is gebeurd. In de bestekken en contracten werd expliciet bepaald dat de aannemer de stoffen of het afval naar die plaats bracht. Achteraf kunnen we ons afvragen wat daarvan de ratio legis was. Er diende betaald te worden voor dat afval, maar tijdens het transport kwamen er allerlei dingen bij, zodat er ander materiaal werd gestort dan waarmee het transport vertrokken was. Vijftien jaar geleden werd bepaald dat het anders georganiseerd diende te worden. Alles moest naar één plaats worden gebracht.

Van dubbele betaling is er bij mijn weten geen sprake. Het gerechtelijk onderzoek zal dat ook aantonen. Mijnheer Deckmyn, ik ga ervan uit dat het niet uw voorstel is dat zonen van ambtenaren – en bij uitbreiding van parlementsleden – bepaalde beroepen niet meer mogen uitoefenen. Als er sprake is van corruptie, dan hebben we gelukkig nog het gerecht, dat gevolg zal geven aan uw klacht. Ik heb begrepen dat het parket in deze de nodige acties heeft ondernomen. Het is belangrijk deze administratie zo te organiseren en zodanig afspraken te maken dat maximaal wordt voorkomen dat ambtenaren zich hiertoe zouden lenen. Voor wat betreft hun zonen en dochters hebben we gelukkig nog het gerecht.

Collega's, ik begrijp dat u door het feit dat dit hier vermeld wordt, de reflex hebt dat het vroeger wel erg moet zijn geweest, al is herhaling wel goed. Ik geef een voorbeeld. Het dossier moet volledig zijn. Wat daarmee bedoeld wordt, is dat de notities die worden gemaakt, bij het dossier moeten worden gevoegd. Dat is niet zo evident als het lijkt. Het is niet vanzelfsprekend dat de notities van een vergadering aan het dossier worden toegevoegd. Ze kunnen ook in de vuilnisbak belanden.

Aan een aantal zaken die op het eerste gezicht vanzelfsprekend lijken, kunnen elementen worden toegevoegd. Het is evident om een aantal zaken even te herhalen. Bij elke aanbeveling kan natuurlijk een directe aanleiding, een toelichting of een uitklaring worden gegeven.

Mijnheer Roegiers, ik stel voor dat ik de vragen over het logboek, het strikt digitaal register en het schadebestek schriftelijk beantwoord, want dan kan ik dat heel nauwkeurig doen.

Mijnheer Deckmyn, u stelde een vraag over putten. Er bestaat al een Wegentelefoon om putten te melden. Spijtig genoeg is niet iedereen op de hoogte van het bestaan ervan. Het is wellicht nodig om hierover beter te communiceren.

Mijnheer Peumans, ik kan aan deze commissie een overzicht bezorgen van de audits uit het verleden.

Deze commissie heeft de heel belangrijke opdracht om de administratie heel zorgvuldig op te volgen. Ik heb er geen enkel probleem mee om de evaluatie 2006 hier te bespreken en om te onderzoeken met welke elementen vooruitgang werd geboekt. Als bevoegde minister ben ik natuurlijk heel bezorgd over de goede naam van de administratie. Ik zal er alles aan doen om de problemen of geruchten uit de wereld te helpen. Het is evident dat bevoegde leidende ambtenaar terzake een belangrijke opdracht heeft.

Mijnheer Peumans, het klopt dat het heel goed is om de antwoorden die me worden bezorgd door de administratie goed te bekijken. Ik kan echter geen uitspraken doen over antwoorden die in het verleden door bepaalde ministers werden gegeven.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, we hebben een nuttige discussie gevoerd. We kunnen de zaken onderscheiden op drie niveau. Ten eerste is er het administratieve niveau, en ik denk dat de administratie goed werk heeft geleverd met de opvolging van dit rapport. Ten tweede is er het politieke niveau, waarvan ik denk dat u uw verantwoordelijkheid hebt opgenomen. Deze commissie heeft inderdaad als opdracht het opvolgen van het werk van de administratie.

Ten derde is er het gerechtelijk onderzoek. Net als u heb ik daar alle vertrouwen in. Als er malafide praktijken bewezen worden, brengen we dit terug naar het politieke niveau. Wij zullen dan onze politieke verantwoordelijkheid moeten opnemen.

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Ik sluit me daarbij aan.

Wat die zoon van de ambtenaar betreft, hebt u gelijk, mijnheer de minister. Het is me vooral te doen om de zaak in Gentbrugge. Uiteraard is het belangrijk het gerechtelijk onderzoek af te wachten.

Ik weet dat de wegentelefoon bestaat. Mijn vraag was ingegeven uit bezorgdheid over de transparantie voor de burger. Bij lezing van het rapport merkte ik dat het registreren elektronisch verloopt. Misschien is het mogelijk om via internet een lijst beschikbaar te stellen voor de burger zodat hij ziet dat zijn klachten effectief worden geregistreerd.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Hilde Eeckhout tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het wegwerken van missing links in het wegennet via PPS-constructies

De voorzitter: Mevrouw Eeckhout heeft het woord.

Mevrouw Hilde Eeckhout: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, een van de prioriteiten van de Vlaamse Regering in de Septemberverklaring was de uitbouw van de logistieke functie van Vlaanderen. In de meerjarenbegroting heeft de regering 280 miljoen euro ingeschreven voor het wegwerken van missing links in het wegennetwerk via PPS. Dit kwam vorige vrijdag ter sprake bij de Oost-Vlaamse gouverneur, de heer Denys.

U hebt gezegd dat effectieve tolheffing in Oost-Vlaanderen niet mogelijk zal zijn omdat we geen punt hebben waar we met zijn allen passeren, het zal veeleer een schaduwtoel worden. Zowel in de uitgave van het kenniscentrum PPS als in de beleidsbrief vind ik onvoldoende informatie om een duidelijk zicht te krijgen op de vorm van PPS die u zou toepassen om de missing links weg te werken.

Mijnheer de minister, hebt u daar zelf al zicht op? Hebt u dat afgewogen tegen andere vormen? Kunt u ons de meerwaarde van PPS voor de aanpak van missing links aantonen?

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik was net als vele andere Oost-Vlaamse parlementsleden aanwezig op die statengeneraal over de missing links in deze provincie. Het initiatief van gouverneur Denys kan ook voor andere provincies nuttig zijn, en het zorgt in elk geval voor

een uniforme vraag en een consensus onder de provincies.

Vorige week zei u dat de Vlaamse Regering een afzonderlijk initiatief zou nemen om met de PMV tot een samenwerking te komen inzake privé-initiatieven. Ik zou van deze gelegenheid gebruik willen maken om u te vragen in hoeverre u aan deze Oost-Vlaamse verzuchtingen tegemoet kunt komen. Aan gezien u PPS als middel naar voren schuift, stel ik mij niet zozeer de vraag naar het nut van PPS voor openbare werken – ik verwijs daarbij naar de opties over schaduwtoelagen en andere –, ik stel me veeleer de vraag hoe rekbaar zo'n samenwerking is. Privé-partners zullen wellicht bepaalde Vlaamse prioriteiten hebben op commercieel vlak. Die zullen niet altijd in overeenstemming zijn met de wensen op het vlak van het beleid. Als u als voogdijminister rechtstreeks in contact komt met deze privé-partners, dan moet u toch ook een algemene visie hebben op de mogelijke prioriteiten.

U hebt op 4 september met enthousiasme de Oost-Vlaamse verzuchtingen ondersteund. Deze verzuchtingen leven echter in elk provincie. Ik ga ervan uit dat u zoveel mogelijk initiatieven wil ondersteunen, maar ook de privé-partners hebben hun prioriteiten. Welke link ziet u met hun verzuchtingen?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Ik vind de vraag van mevrouw Eeckhout heel interessant. We hebben de minister-president daar ook al over ondervraagd.

Mijnheer de minister, in Limburg wilt u met schaduwtoelagen werken. Dat is een heel nuttig instrument. We hebben het daar in deze commissie al over gehad naar aanleiding van het systeem dat Sofico toepast in de tunnel van de Cointe, op de E25. Ik had deze commissie voorgesteld om daar op werkbezoek te gaan, maar ze ging niet in op mijn suggestie – ik zal dan wel alleen gaan.

De vraag is of het debat niet in zijn geheel moet worden gehouden. We hebben met veel belangstelling kennis genomen van de beleidsbrief van de minister-president inzake PPS, beleidsprioriteiten 2005-2006. Naar aanleiding van het debat over de beleidsbrief lijkt het me opportuun ook alle andere aspecten te bekijken. Ik heb het dan onder meer over de sector onderwijs. Volgens minister Vandenbroucke bedragen de woonbehoeften in Vlaanderen momenteel 1,5

miljard euro. Verder is er ook de zorgsector, de huisvesting van bejaarden en personen met een handicap. In de woonsector is nu een project opgestart voor 238 woningen. Dan hebben we het zelfs over cultuur, over de plannen van minister Anciaux met het MAS en in Gent, en ook een beetje in Limburg. Ook hebben we het over toerisme. We moeten dus de discussie kunnen voeren over al deze zaken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Peumans, uw opmerking is correct. Er zijn in de diverse domeinen die u hebt opgesomd initiatieven inzake alternatieve financiering. Het debat over die domeinen waar er sprake zal zijn van PPS, is erg belangrijk en interessant. Ik ga ervan uit dat u terzake eerst de minister-president zult aanspreken en dat vervolgens zal worden nagegaan hoe zo'n debat met de verschillende beleidsdomeinen kan worden gevoerd.

Aan mevrouw Eeckhout en de heer Deckmyn wil ik zeggen dat inzake openbare werken niet de illusie mag worden gekoesterd dat de alternatieve financiering oneindig is, er zijn grenzen aan. Er zal één speciale vennootschap worden opgericht, samen met de PMV, waarbinnen keuzes zullen moeten worden gemaakt. We zullen dit immers modulair opbouwen, waarbij we zullen nagaan welke projecten we opnemen en daar gaandeweg projecten aan zullen toevoegen. Dat heb ik ook gezegd in Gent. De privé-sector is immers niet in alles geïnteresseerd, want niet alles kan alternatief worden gefinancierd. Oost-Vlaanderen stelt 381 miljoen euro nodig te hebben voor die alternatieve financiering. Voor die provincie is het alles of niets, dus die veertien links met al hun facetten of niets. Dat lijkt me een erg delicate stelling. Ik neem aan dat deze stelling werd geponeerd door de gouverneur. Ik heb immers uitdrukkelijk gezegd dat een en ander modulair moet worden opgebouwd.

Sommige projecten zullen alternatief kunnen worden gefinancierd, maar andere niet. We zullen nagaan hoe we dan met behulp van de reguliere begroting een aantal projecten op poten kunnen zetten. Het beangstigt me wat dat zoveel hoop wordt gesteld in die alternatieve financiering, terwijl de privé-sector toch spreekt over de grenzen daarvan. De Vlaamse Regering en ikzelf zullen onze verantwoordelijkheid opnemen inzake die vennootschap, en we zullen maximaal proberen te voldoen aan alle verzoeken die we krijgen. Het is echter evident dat daar keuzes moeten worden gemaakt.

Voor het beleidsdomein Openbare Werken zal ik binnenkort de nodige documenten inzake PPS voorleggen aan de Vlaamse Regering, net als de andere regeringsleden. Ik wil eerst binnen de Vlaamse Regering de discussie voeren. Daar zullen de limieten en de methodes nogmaals worden besproken, en dan zal ik dit hier uitgebreid kunnen toelichten. Zowel de heer Peumans als anderen hebben immers al meermaals gevraagd hoe het daarmee zit.

Mevrouw Eeckhout, ik heb op papier gezet wat ik in Gent heb gezegd. Er zijn twee financieringsmechanismen: de schaduwtol en de beschikbaarheidsvergoeding. Die twee modules hebben voor- en nadelen. Ook wat dat betreft zal er een keuze worden gemaakt. We zullen moeten bepalen wat het totaalbedrag is dat we met die alternatieve financiering zullen kunnen realiseren.

U vraagt waarom er op een alternatieve manier wordt gefinancierd. We hebben een beperkt budget. Door alternatief te financieren, kunnen we dat budget vergroten en sneller werken uitvoeren. De privé-sector zal echter niet voor niets kapitaal ter beschikking stellen: daar zal een kostprijs tegenover staan. Bij de beoordeling zullen we rekening moeten houden met de mate waarin we daar goede afspraken over kunnen maken. Daarom is het zo belangrijk dit modulair op te bouwen, met het opnemen van projecten waarin de privé-sector zeker geïnteresseerd is. Dan zijn er nog andere projecten, die later nog kunnen worden toegevoegd, maar in eerste instantie niet. We moeten de kostprijs van die alternatieve financiering voor ons heel duidelijk in rekening brengen. Ik wil naderhand immers niet het verwijt krijgen dat die kostprijs te hoog is geweest.

Ik denk dat ik op alle vragen heb geantwoord. Ik heb het gehad over de schaduwtol, over de beschikbaarheidsvergoeding en de directe tolheffing. In Gent is dat laatste niet mogelijk. Men heeft onderzocht of de Sifferverbinding van de R4 daarvoor in aanmerking kwam. Uit een onderzoek bleek dat er te veel alternatieven waren en weinig mensen dus een tol zouden betalen. Tol is voor Oost-Vlaanderen geen optie.

In Antwerpen liggen de kaarten anders. Voor het gebruik van de Oosterweelverbinding zal men wél tol heffen. De gouverneur van Oost-Vlaanderen zou graag een deel van de opbrengsten willen. Het is te laat om daaraan nog iets te veranderen, want de vorige regering heeft alle regels terzake al vastgelegd.

De voorzitter: Mevrouw Eeckhout heeft het woord.

Mevrouw Hilde Eeckhout: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik ben erg benieuwd naar de uitgeschreven versie van het antwoord van de minister. Mijn vraag is ingediend vooraleer we naar de gouverneur zijn geweest. Hier is sprake van een 'aantoonbare meerwaarde'. Ik vrees dat dit in de toekomst allemaal te duur wordt, en dat was de zorg die aan de basis van mijn vraag lag.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
