

C120 – OPE11

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2005-2006

31 januari 2006

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het verkeersveiligheidsfonds	
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de regionalisering van het verkeersboetefonds	1
Vraag om uitleg van de heer Gilbert Bossuyt tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het gezamenlijk onderzoek naar de gevolgen van een nieuwe autosnelwegverbinding A24	6
Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verkeersafwikkeling in het Waasland bij het operationeel worden van het Deurganckdok	10
Vraag om uitleg van de heer Flor Koninckx tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de plaatsing van variabele verkeersborden in zones 30 en in de omgeving van scholen	11
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het overleg in het Overlegcomité over spoor-dossiers	13

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het verkeersveiligheidsfonds

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de regionalisering van het verkeersboetefonds

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, mijn vraag is geïnspireerd door een antwoord van minister Van Brempt op mijn vraag om uitleg en door mensen van de lokale politiezones die zeggen dat ze op het gebied van handhaving allerlei dingen proberen te doen, maar als de centen moeten worden verdeeld, die niet terechtkomen waar dat zou moeten.

Op 10 januari 2006 heeft minister Van Brempt in deze commissie geantwoord op een vraag om uitleg over het federale wetsontwerp, waar de Vlaamse Regering een advies over heeft gegeven in juni vorig jaar. Daarin zei ze het volgende: 'Daarom heb ik het dossier overgemaakt aan de minister-president met de vraag dit voort te behartigen in het Overlegcomité. Tot op heden is dat niet gebeurd, maar niets belet ons dit vooralsnog te doen. Ik zal de minister-president dus nog eens de stand van zaken vragen. Hij is het immers die dit op de agenda van het Overlegcomité moet plaatsen.'

Op de laatste bladzijde van het Vlaams regeerakkoord staat over de homogene bevoegdheidspakketten en de noodzakelijk hefboom voor een beter bestuur, dat wordt gepleit voor een maximale regionalisering van de verkeersveiligheid, met inbegrip van het verkeersreglement en het boetefonds. In 2005 werd voor ongeveer 63 miljoen euro meer ontvangsten gerealiseerd. Er is door het KB en de aanpassing van het federale wetsontwerp een voorafname gebeurd met maximum 5 percent van dat bedrag voor

de federale overheid. Dat heeft onder meer te maken met de staking van een aantal ex-rijkswachtvakbonden vorig jaar. Ze stelden dat ze op de snelwegen met aangepaste voertuigen moeten rijden, maar dat ze er geen geld voor krijgen. Daarom heeft de federale regering eerst een voorafname gedaan. Vervolgens is op basis van drie criteria beslist om die middelen te verdelen over de 199 politiezones die België rijk is.

In het verleden hebben we reeds herhaaldelijk die vragen gesteld. Handhaving in het verkeer is ontzettend belangrijk. We kunnen het erover eens zijn dat dit leidt tot een vorm van transfer van de Vlaamse naar de Waalse politiezones. Daarover is in het verleden in Vlaanderen al veel reactie gekomen. De Vlaamse meerderheidsfracties zijn voorstander van de regionalisering van het verkeersveiligheidsbeleid, met inbegrip van het fonds. Minister Van Brempt heeft herhaaldelijk geantwoord dat dit op het Forum moet worden besproken, maar ik meen niet dat het Forum voor de verkiezingen van 2007 nog bij elkaar zal komen.

In juli 2005 stelde minister Van Brempt in antwoord op mijn actuele vraag niet akkoord te kunnen gaan met het voorliggende wetsontwerp. Ook de VVSG heeft daar herhaalde malen op gereageerd. Inmiddels is dat in de Kamer en de Senaat goedgekeurd. We hebben minister Van Brempt daarover opnieuw ondervraagd. Aangezien het federale wetsontwerp niet is bijgestuurd op basis van het Vlaams advies, zult u blijkbaar dit dossier op de agenda zetten van het Overlegcomité. We hebben inmiddels via de kranten vernomen dat de regering heeft beslist om dat in maart op de agenda te zetten.

Mijnheer de minister-president, we willen vooral weten wat er precies wordt geagendeerd. Misschien laat u nog niet in uw kaarten kijken. Ik meen dat de objectieve gegevens in het dossier gekend zijn.

Kunt u bevestigen dat u het dossier zult agenderen op het Overlegcomité, omdat de federale overheid geen rekening gehouden heeft met het negatieve advies van de Vlaamse Regering over dit wetsontwerp? Men had bijvoorbeeld een voorafname kunnen doen van een gedeelte van de centen en aan het Vlaamse Gewest ter beschikking stellen voor de variabele sig-

nalisisatie op gewestwegen in de schoolomgevingen voor de zone 30.

Wat is het doel van deze agendering? Kan een en ander alsnog worden bijgestuurd? Ik denk dat het antwoord neen zal zijn. Of geldt dit veeleer voor de vastlegging van de toekomstige verdeelsleutels? Welke timing voorziet u?

Is het niet aangewezen om op dit Overlegcomité ook de uitvoering van het Vlaamse regeerakkoord aan te kaarten, waarin expliciet staat dat de Vlaamse Regering de overdracht naar Vlaanderen wil verdedigen van de bevoegdheid inzake verkeersveiligheid, met inbegrip van het verkeersreglement en boetefonds?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, collega's, mijn vraag is volledig gelijklopend. Ik sluit me aan bij de heer Peumans die al heeft verwezen naar de vragen aan minister Van Brempt over de uitspraken die ze had gedaan in de media met betrekking tot de wens tot regionalisering van het verkeersboetefonds. De minister antwoordde destijds, nu bijna zestien maanden geleden, dat ofwel wordt overgegaan tot regionalisering van het verkeersboetefonds, ofwel dat het federaal blijft en men andere verdeelsleutels hanteert.

Er was gezegd dat het op het Forum zou worden behandeld, maar dat is eigenlijk tot stilstand gekomen. Op 10 januari 2006 verklaart de minister in antwoord op een vraag van de heer Peumans dat ze heeft gedaan wat binnen haar mogelijkheden lag. Zij legt de verantwoordelijkheid voor het getalm bij de minister-president.

Mijnheer de minister-president, ik hoop van u een duidelijker antwoord te krijgen dan van minister Van Brempt. Dit dossier zou binnen het Overlegcomité moeten worden aangekaart. Wat is op dit vlak de stand van zaken? Primeert voor u de regionalisering van het verkeersboetefonds, of neigt u naar een evenredige verdeling door de federale overheid? Een evenredige verdeling betekent het hanteren van een realistische verdeelsleutel zonder dat middelen naar het andere landsgedeelte worden doorgesluisd. Welke criteria wilt u in verband met een dergelijke verdeelsleutel hanteren? Welke timing stelt u hierbij voorop?

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mijnheer de voorzitter, ik wil me aansluiten bij de vragen van de vorige sprekers. Ze hebben de vinger op de wonde gelegd. Ik heb trouwens al eerder een vraag over dit onderwerp gesteld.

Het is de hoogste tijd dat we een standpunt innemen. Indien deze bevoegdheid niet wordt geregionaliseerd, moeten we voor een correcte verdeling van de fondsen zorgen.

Ik ben het niet eens met de opmerking van de heer Peumans over de federale politie. Mijns inziens heeft de federale politie evenveel rechten als de lokale politiezones. Dit detail doet hier evenwel niet echt ter zake.

Zoals ik daarnet al heb gezegd, sluit ik me aan bij de vragen van de vorige sprekers. We moeten die centen naar Vlaanderen krijgen en prioritair in de verkeersveiligheid investeren.

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Mijnheer de voorzitter, ik wil me graag bij de vorige drie sprekers aansluiten. Ik wil hier enkel nog een opmerking aan toevoegen. Hoewel de regionalisering op zich belangrijk is, moeten we vooral een beter beleid voeren.

De lokale politiezones hebben de voorbije jaren heel wat ervaring opgedaan. Aan het verdelen van het geld van het verkeersboetefonds en het investeren in projecten zijn heel wat rigide regeltjes verbonden. We zouden die regeltjes eens moeten evalueren. De lokale politiezones hebben de afgelopen 2 jaar volop in de verkeersveiligheid geïnvesteerd. Er zijn echter ook andere noden. Na 2 jaar zouden we op zoek moeten gaan naar andere mogelijke investeringen die met middelen van het verkeersboetefonds kunnen worden gefinancierd. Het toepassingsgebied zou, met andere woorden, moeten worden verbreed.

De voorzitter: De heer Verreycken heeft het woord.

De heer Rob Verreycken: Mijnheer de voorzitter, ik heb vastgesteld dat de heer Van Nieuwenhuysen in het verleden al vragen over dit onderwerp heeft gesteld.

Ik ben naar deze vergadering gekomen om te bevestigen dat de maat in dit dossier stilaan vol is. Sedert

de invasie van de flitspalen in Vlaanderen in 2003 is een nieuwe Vlaams-Waalse transfer in het leven geroepen. Deze transfer heeft een vrij concrete vorm aangenomen. Een chauffeur wordt geflitst en zijn geld bevindt zich in Wallonië. Dit gaat zeer snel. Ik overloop even de bedragen. In 2003 ging het om 10 miljoen euro. In 2004 ging het om 23 miljoen euro. In 2005 is 36 miljoen euro letterlijk naar Wallonië geflitst. Indien we deze bedragen optellen, blijkt dat op enkele jaren een bijkomende transfer van 69,5 miljoen euro tot stand is gekomen.

We moeten deze cijfers in de juiste context plaatsen. België heeft de hoogste verkeersboetes van heel Europa. Het is niet verwonderlijk dat bij de bevolking steeds meer weerstand groeit tegen de flitspalen-invasie en tegen alles wat hiermee verband houdt.

De voorstanders van het beleid verwijzen steeds naar de daling van het aantal verkeersongevallen. Ik betwijfel of deze daling een gevolg van de flitspalen-invasie is. De afgelopen tijd worden ten gevolge van de gestegen brandstofprijzen minder kilometers gereden. Ik vraag me af of dit gegeven geen grotere impact op de daling van het aantal ongevallen heeft. Bovendien heeft de Vlaamse overheid de afgelopen jaren terecht een aantal zwarte punten weggewerkt.

Mijns inziens is de maat vol. De Vlaming verdient dit niet. De vorige sprekers hebben naar het Overlegcomité, naar het Forum, naar bepaalde tijdspaden en zelfs naar het regeerakkoord verwezen. Ik wens de minister-president veel geluk. Het is hem in het dossier van Brussel-Halle-Vilvoorde niet gelukt en het zal hem in dit dossier nog minder lukken. Indien de Vlamingen vrijwillig een transfer naar Wallonië in het leven roepen, zouden de Walen gek moeten zijn om daar vrijwillig een einde aan te maken.

Mijnheer de minister-president, u hebt Vlaanderen met uw flitspalen overspoeld en nu zit u met een transfer die de mensen begint tegen te steken. Het lijkt me nuttig om naar de Vlaamse volksvertegenwoordigers te luisteren. U mag niet vergeten dat we hier niet namens onszelf spreken, ik spreek hier namens 25 percent van de bevolking. Die flitspalen en alles wat er verband mee houdt, beginnen ons duchtig de strot uit te hangen. (*Rumoer*)

Wat de flitspaalterreur in dit land betreft, pleiten we ervoor om een einde aan de transfer te maken door de flitspalen eenvoudigweg tijdelijk stil te leggen. Indien de Vlaamse overheid dit signaal zou geven, zou de federale overheid dit geld niet langer ontvan-

gen en snel met de financiële gevolgen hiervan worden geconfronteerd. Op dat ogenblik zal de federale regering wellicht bereid zijn om eens na te denken over het afbouwen van deze, door de Vlaamse overheid gecreëerde, onrechtvaardige transfer.

De voorzitter: De heer Bossuyt heeft het woord.

De heer Gilbert Bossuyt: Mijnheer de voorzitter, ik wil eerst even op de woorden van de heer Verreycken ingaan. De argumentatie aan de toeg van mijn stamcafé is nog beter dan wat ik hem daarnet heb horen zeggen. We zitten hier in het Vlaams Parlement. We worden geacht de minister-president op een redelijke manier te ondervragen.

U gaat gemakkelijk voorbij aan het feit dat het aantal verkeersdoden bij ons tot de hoogste van Europa behoorde. Onder meer dankzij het beleid inzake flitspalen is het aantal verkeersdoden fel gedaald. Heel wat ouders, familieleden en vrienden van mensen die zijn overleden door een verkeersongeval, zijn ons dankbaar voor het gevoerde beleid.

Het is te gemakkelijk om voor te stellen om het fonds te regionaliseren. Dat zou inderdaad de snelste manier zijn om een aantal frustraties weg te werken. Ik geloof echter niet dat we dit kunnen realiseren op korte termijn. Wel wil ik vragen om het dossier goed voor te bereiden en er op een andere manier voor te zorgen dat er meer middelen gaan naar de regio's die werkelijk inspanningen leveren waardoor het verkeersboetefonds een dergelijke omvang heeft. Via het wijzigen van een aantal parameters van de verdeling is dat misschien mogelijk. Ik wil hier niet in detail ingaan op de zaak, maar ik ben van mening dat dit misschien de beste weg is om deze scheefgetrokken situatie recht te zetten. We moeten ervoor zorgen dat er meer middelen terugvloeien naar Vlaanderen, want in Vlaanderen worden de grootste inspanningen geleverd om vooruitgang te boeken inzake verkeersveiligheid.

De voorzitter: Minister-president Leterme heeft het woord.

Minister-president Yves Leterme: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Peumans, dames en heren, ik zal letterlijk meedelen wat het advies was dat de Vlaamse Regering gaf op 8 juli 2005 over het ontwerp van KB, conform de hangbare procedure.

Het advies luidde als volgt: 'De Vlaamse Regering verleent een negatief advies met betrekking tot de

voorliggende ontwerp teksten en stelt vast dat de huidige verdeelsleutel niet in verhouding staat met het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid van de politiezones.' Dat is immers een belangrijk criterium voor ons. Hiermee heb ik meteen een aantal vragen beantwoord.

Het advies vervolgde: 'De Vlaamse Regering vraagt de federale regering dat de betrokken ontwerp teksten dusdanig worden aangepast dat: 1. de gewesten begunstigen worden van de middelen voorzien voor de uitbouw van de controlestructuur uit het verkeersveiligheidsfonds, namelijk dat de gewesten hun bestaande structuur verder kunnen uitbouwen; 2. er geen bedrag gereserveerd wordt voor de controlediensten inzake verkeersveiligheid die afhangen van de FOD Financiën en de FOD Mobiliteit en vervoer; 3. er geen bedrag gereserveerd wordt voor de uitvoering van alternatieve maatregelen of alternatieve straffen die betrekking hebben op de verbetering van de verkeersveiligheid; 4. er geen bedrag toegewezen wordt aan de federale politie; 5. de gewesten de bevoegdheid krijgen over de verdeling van de middelen tussen de politiezones.' Daarna volgt de klassieke formule waarbij uw dienaar gelast wordt om dit over te maken aan de federale minister van Mobiliteit.

Op de IMC van 8 juni 2005 werd vanuit Vlaanderen duidelijk gesteld dat de verdeling van de middelen onaanvaardbaar is. De conferentie ging er toen mee akkoord dat voor het ontwerp de procedure van overleg pas wordt afgesloten na een procedure van formeel advies van de gewestregeringen. In dat kader werd het advies verstrekt dat ik letterlijk heb weergegeven. Dat advies was dus negatief. Uiteraard hebben ook wij moeten vaststellen dat de federale minister van Mobiliteit, en bij uitbreiding de federale regering, op geen enkele wijze is ingegaan op de vragen van de Vlaamse Regering. De wet en het KB werden ongewijzigd goedgekeurd en gepubliceerd in het Staatsblad van 21 december 2005.

De Vlaamse Regering heeft daarom beslist – en dit is chronologisch belangrijk omwille van de verklaring van minister Van Brempt – om de problematiek van het verkeersveiligheidsfonds aanhangig te maken bij het interfederaal Overlegcomité. De bedoeling is om er het advies van 8 juli 2005 opnieuw ter sprake te brengen. Vorige week hebben we een precieze beslissing genomen en hebben we gevraagd aan minister Van Brempt om hierover op korte termijn een nota aan de Vlaamse Regering voor te leggen. Voor ons is het duidelijk dat bij de bepaling van de criteria rekening moet worden gehouden met de inspannin-

gen die op het gebied van de verkeersveiligheid worden geleverd door het Vlaamse Gewest, de Vlaamse gemeenten en de politiezones.

Uiteraard doet het specifieke standpunt dat wordt ingenomen in dit dossier geen afbreuk aan de fundamentele grondhouding waarbij we wensen dat het verkeersreglement en het boetefonds worden geregi-onaliseerd, in het licht van de verdere overheveling van een aantal bevoegdheden conform het Vlaams regeerakkoord.

Mevrouw De Ridder, de timing hangt ook af van de collega's. Ik stel vast dat we in Vlaanderen, met deze meerderheid, standpunten innemen die worden gedragen door alle partijen om te komen tot een andere verdeelsleutel. Ik kan alleen akte nemen van het feit dat de collega's van de federale regering het standpunt van de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement naast zich neerleggen. In een zogenaamde populaire krant stelt federaal minister Landuyt dat er wat hem betreft niets moet worden gewijzigd aan de verdeelsleutels. Ik ga ervan uit dat hij spreekt namens de federale regering. Hij heeft recent in een magazine gezegd dat hij mij te ernstig vond. Ik kan dus alleen maar concluderen dat zijn uitspraak in de categorie 'minder ernstig' valt, maar in elk geval blijft het een uitspraak van een federaal minister van Mobiliteit die indruist tegen een vraag van de Vlaamse Regering. Ik betreur heel sterk dat de zaak met een kwinkslag en ironie wordt afgehandeld. Dat is geen goede aanpak van het dossier.

Mijnheer Koninckx, voor wat de regionalisering betreft, moeten we binnen het kader van de grondwettelijke bepalingen met twee zijn.

U bent vanuit een andere hoedanigheid goed geplaatst om dat vast te stellen in de federale assemblee waar u deel van uitmaakt. Het is niet altijd evident om een danspartner te vinden. Ik hoop dat het ons zal lukken.

De wijze waarop het andere gewest in een voordelige situatie werd geplaatst door het negeren van de vraag van de Vlaamse Regering in het advies van 8 juli 2005, is zeer betreurenswaardig. Vanuit die ingesteldheid zullen we de zaak in maart aanhangig maken op het Overlegcomité. Het hangt ook af van de federale regering of we er vooruitgang zullen boeken. Ook de timing hangt af van de federale regering. Dat kan misschien een hint zijn naar de federale collega's om hen tot betere inzichten te brengen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor het antwoord. Ik betreur met u de uitspraak van minister Landuyt. Een minister die verantwoordelijk is voor de federale mobiliteit, zou veel meer respect moeten hebben voor lokale en federale korpsen die met verkeershandhaving bezig zijn en zeggen dat ze inspanningen doen maar er niet voor worden beloond. Ik hoop dat we nog de nodige inzage krijgen in het dossier. Ik heb de indruk dat u minister Van Brempt huiswerk hebt gegeven, namelijk het Overlegcomité voorbereiden. Ze is daar de meest aangewezen functionele minister voor. We zullen met argusogen volgen hoe de agenda van het Overlegcomité er zal uitzien.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor het antwoord. Het is duidelijk dat de sp.a-fractie intern overleg moet plegen om tot een eenduidig standpunt te komen dat zowel door het regionale als het federale beleidsniveau wordt gedragen. We kunnen een eenvormig standpunt bepalen in Vlaanderen, maar als dat wordt geblokkeerd in het Overlegcomité in maart, geraken we geen stap verder. Ik volg de zaak met aandacht verder op.

De voorzitter: De heer Verreycken heeft het woord.

De heer Rob Verreycken: Wat betreft de verdeelsleutel van het verkeersveiligheidsfonds, heb ik met interesse genoteerd dat de minister-president de zwartepiet doorspeelt naar minister Landuyt die heel duidelijk minister is namens zijn coalitiepartner sp.a. Die zwartepiet wordt terecht bij de sp.a gelegd, want die partij heeft Vlaanderen geteisterd met een invasie van flitspalen en ziet er nu blijkbaar geen enkel probleem in dat het geld richting Wallonië vloeit. Ik vind dat geen goede aanpak. Ik ben benieuwd naar de resultaten van het Overlegcomité. De sp.a heeft de sleutel in handen en zolang de socialisten deze geldstroom in stand willen houden, zal er niets veranderen.

Ik betreur ten slotte dat de sp.a altijd de zeer emotionele toer opgaat, dat doet ze ook in andere dossiers. In dit geval bijvoorbeeld misbruikt ze verkeersdoden om een beleid als zaligmakend naar voren te schuiven. Het gaat over verkeersveiligheid. Iedereen is zich bewust van de ernst van deze problematiek en is het erover eens dat het doel het verminderen van

het aantal slachtoffers moet zijn. Alleen moet je in een parlement de discussie kunnen voeren over de verschillende manieren om dat te bereiken. De sp.a schreeuwt onmiddellijk moord en brand als aan de heilige flitspalen wordt geraakt, maar er zijn ook andere methoden denkbaar. Flitspalen zijn niet de enige mogelijkheid.

Als die palen verantwoordelijk zijn voor minder slachtoffers, leg me dan toch eens uit hoe het komt dat er in Vlaanderen honderden staan, maar in Wallonië slechts vijf en we vaststellen dat ook in Wallonië het aantal slachtoffers daalt. Het hangt dus niet alleen daarmee samen. Het feit dat de sp.a mordicus blijft vasthouden aan de absolute noodzaak om de Vlamingen te pesten en te teisteren met een invasie van palen, vind ik niet correct. U moet op een correcte manier het debat over andere mogelijkheden durven aangaan. Dat is jammer genoeg niet het geval.

Ik vind de transfer onaanvaardbaar en roep nogmaals op om daar zo vlug mogelijk, desnoods eenzijdig, een einde aan te maken. Het kan niet zijn dat het Vlaams Parlement, de Vlaamse overheid en de Vlaamse Regering, die een transfer onder hun ogen zien ontstaan en waarvan de oorzaak zich op hun eigen grondgebied bevindt, zich zouden moeten neerleggen bij allerlei federale overlegstructuren, en ondertussen de schade zou voortduren. Dit is onaanvaardbaar en we moeten daar heel duidelijk een eind aan maken.

De voorzitter: De heer Bossuyt heeft het woord.

De heer Gilbert Bossuyt: Ik wil me aansluiten bij de opmerking van de minister-president. Ik zal er mijn goede vriend en collega Landuyt op aanspreken. Antwoorden op de thematiek zoals hij heeft gedaan, is niet ernstig.

Mevrouw De Ridder, het is gevaarlijk dat soort argumenten te gebruiken. Laat ons eens eerlijk zijn: in de federale regering heerst een andere logica dan in de Vlaamse Regering. Dat voortdurend ontkennen, is intellectueel te gemakkelijk. We moeten proberen, voor zover de minister er ook achter staat, de federale regering ook op dat beleidsspoor te krijgen. Het is geen daad van een minister alleen. Daarom stel ik voor, als de federale minister het al niet zelf zou doen, dat de Vlaamse Regering de betrokken minister elementen zou aanreiken om op een objectiveerbare manier die stroom te veranderen zodat er een groter

verband is tussen optreden en besteding van de gelden. Dat zou rechtvaardiger zijn.

Een ander argument is dat de problematiek van de verkeersveiligheid zich veel nadrukkelijker voordoet in Vlaanderen dan in Wallonië, al was het maar door de structuur van de twee regio's. Vlaanderen is een stedelijk gebied, maar in Wallonië bestaan de gevoeligheden en problemen van hier niet. Ik dring erop aan dat deze elementen worden aangebracht in het debat in de hoop dat er in de federale regering een oplossing kan komen.

De voorzitter: Minister-president Letermé heeft het woord.

Minister-president Yves Letermé: Mijnheer Peumans, de argumentatie van het Overlegcomité van maart zal gebaseerd zijn op het advies van 8 juli 2005 inzake het KB.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister-president, het lijkt of het uitsluitend een centenkwestie is. Ik ben het niet eens met de analyse van de heer Verreycken. Als hij lokale verantwoordelijkheid zou hebben met op zijn grondgebied een kruispunt waar permanent mensen worden doodgereden en chauffeurs door het rode licht rijden, zou hij flitspalen geen pesterij noemen. Als hij het menselijk leed zou hebben meegemaakt, zou hij niet zo spreken.

De manier waarop wij aan verkeershandhaving doen en wat er de resultaten van zijn, gaat niet puur over een centenkwestie, maar over het feit dat mensen middelen ter beschikking krijgen om aan bijkomende verkeershandhaving te doen. Dat is belangrijk in het dossier.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Gilbert Bossuyt tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het gezamenlijk onderzoek naar de gevolgen van een nieuwe autosnelwegverbinding A24

De voorzitter: De heer Bossuyt heeft het woord.

De heer Gilbert Bossuyt: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wij hebben vernomen dat de Franse

overheid aan de Vlaamse en Waalse gewestregeringen vraagt om een gezamenlijke studie te laten uitvoeren naar de gevolgen van de nieuwe autosnelwegverbinding A24 rond Rijsel. Het gaat over de gevolgen van het ontdubbelen van de autostrade Rijsel-Parijs. Deze evaluatie zou zowel een sociaal-economisch onderdeel bevatten – in de noord-zuidverbinding in Europees perspectief is het de belangrijkste verkeersader – en een onderdeel milieu als het gaat over wegeaanleg.

In de media was er recent enige commotie, als we het zo kunnen noemen. Als landbouwers tegenover een CD&V-minister iets doen, spreken we eigenlijk niet van commotie. Er waren in elk geval een paar opmerkingen te lezen omdat er in de voorstudie van Franse zijde sprake was van een viertal scenario's: twee scenario's in verband met de aansluiting op de N38 naar de A19 in Poperinge, een aansluiting op de N58 die in Vlaanderen zeer goed bekend is als het voormalige tracé Pecq-Armentières, en een aansluiting in Frankrijk ten zuiden van Rekkem op de A22-A14.

Mijnheer de minister, ik heb u daarover al een vraag gesteld. U hebt gezegd dat de Fransen de gevolgen van de nieuwe verbinding in de grensregio in hun voorbereidingen willen betrekken. Er is daarover contact geweest met Frankrijk.

Waarom blijft Vlaanderen een afwachtende houding aannemen? Ik hoop dat er verdere contacten zijn met Frankrijk over deze aangelegenheid. Vlaanderen zou de Fransen al aanduidingen kunnen geven. Ik geef een voorbeeld. De Fransen moeten duidelijk weten dat de Vlaamse Regering nooit zal ingaan op de vraag om een aansluiting via de N58 op het traject van Pecq-Armentières. Dat was alleszins de houding in het verleden, maar ik zou niet begrijpen waarom die nu zou zijn gewijzigd. Dat scenario blijft voor onrust zorgen. Ik zou niet graag hebben dat we opnieuw in een scenario verzeilen waarbij een hele reeks dossiers 25 jaar lang geblokkeerd blijven, alleen door die problematiek van de doortocht Pecq-Armentières. Die zou immers onder meer een doortocht door Wervik met zich meebrengen. De Fransen moeten dus beseffen dat deze oplossing onbespreekbaar is voor ons. Ik heb dat in het verleden al persoonlijk aan hen kenbaar gemaakt, maar het ware niet slecht dat dit wordt herhaald.

Er worden nog twee andere oplossingen in het vooruitzicht gesteld, zoals die van Poperinge. Deze ochtend heb ik nog met interesse vernomen uit

de kranten dat er een heel programma zal komen met betrekking tot openbare werken, voornamelijk gericht op de missing links. De oplossingen die Frankrijk overweegt, zouden echter nogal wat kilometers nieuwe autosnelwegen vereisen voor Vlaanderen. In onze besprekingen met Frankrijk over die verbinding moeten we duidelijk maken dat er in Vlaanderen – bijvoorbeeld als het gaat over de mogelijkheid van Poperinge – niet zo heel veel bereidheid bestaat om nog veel investeringen te doen in het aanleggen van wegen. Zelfs mochten we dit willen, dan lijkt dit me, gezien het programma zoals dat er nu is, niet iets voor de komende 10 jaar. We moeten bij voorbaat zeggen dat we een oplossing verwerpen waarbij we kilometers nieuwe autowegen moeten aanleggen. Ik hoop dat Vlaanderen zich zal associëren, maar op die wijze wordt vermeden dat er al te veel tijd zou worden besteed aan oplossingen die hoe dan ook geen kans maken.

Mijnheer de minister, heeft de Vlaamse Regering een voorkeursscenario, of is ze bereid zich al uit te spreken over de aangeboden scenario's? Dan heb ik het zeker over die scenario's waarvan op voorhand geweten is dat ze politiek onmogelijk of financieel niet wenselijk zijn.

Een ander scenario zou dat van de aansluiting op de N338 tussen Menen en Wervik zijn. Blijkbaar is dat scenario niet geselecteerd, maar ik kan u zeggen dat zowel Menen als Halluin, en deels ook de Communauté Urbaine de Lille, dat scenario toch naar voren willen schuiven. Het scenario zou betekenen dat er niet zoveel – misschien slechts een paar honderden meters – bijkomende aansluiting op een bestaand autowegennet moet worden gecreëerd, wat een impact heeft op de kosten voor Vlaanderen.

Er is ook het scenario van een aansluiting ten zuiden van Rekkem, volledig op Frans grondgebied. We zouden kunnen oordelen dat die oplossing niet onze zaak is, maar ik wil erop wijzen dat ze de aantasting van een waardevol landschappelijk gebied met zich zou meebrengen. Vlaanderen heeft hier dus wel belangen. In het verleden heb ik daar ook al een betoog over gehouden. Dit landbouwgebied moet gevrijwaard blijven.

Mijnheer de minister, de Fransen laten dus die studies uitvoeren, en hierover zijn voorbereidende gesprekken gevoerd. Kunt u de Fransen duidelijk maken dat we bij voorbaat een aantal scenario's willen uitsluiten? Dat kan de prijs van het onderzoek

misschien drukken. Kan er met de Fransen worden onderhandeld over de kosten en dergelijke? Dan denk ik bijvoorbeeld aan het scenario van de aansluiting op de N338, dat een brug en een paar honderden meter weg behelst. Dat kan al een concreter aanknopingspunt zijn om het ook te hebben over de ruimere mobiliteitsproblematiek, zowel over de weg en over het water als via de spoorwegen.

De voorzitter: De heer Tavernier heeft het woord.

De heer Jef Tavernier: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, mijnheer de minister, de vragen van voormalig minister Bossuyt zijn heel pertinent. Bij ons wordt blijkbaar vrij weinig aandacht besteed aan deze kwestie, maar uit correspondentie en artikelen blijkt dat dit in Noord-Frankrijk een heet hangijzer is.

Deze werken zullen worden uitgevoerd. We moeten er rekening mee houden dat dit een weerslag zal hebben op de verkeersstromen in het zuiden van West-Vlaanderen. Er moet overleg plaatsvinden, anders ontstaan er toestanden die een beetje te vergelijken zijn met die van de Westerscheldeoververbinding. In het noorden van Oost-Vlaanderen geeft die immers nogal wat problemen. In Nederland zijn er een aantal werken gepland. Dit alles leidt tot een bepaalde verkeersstroom. De vraag rijst hoe die moet worden opgevangen.

Het zou gemakkelijk en goedkoop zijn om dit vast te stellen en geen aanpassingen te doen, maar dan krijgen we af te rekenen met sluikverkeer en een verspreiding in alle dorpskernen. Niemand is daarmee gebaat. We hebben er dus alle belang bij deze discussie aan te gaan en ons af te vragen wat voor ons het beste scenario is voor die aansluiting met West-Vlaanderen, rekening houdend met de diverse mogelijkheden.

Lokaal probeert men een overleg tot stand te brengen, maar tegelijk heb ik de indruk dat niemand daar zich gemandateerd voelt. Uiteraard is er nu en dan wat overleg tussen burgemeesters. Dat gebeurt heel vriendschappelijk, maar de vraag rijst wat zij kunnen doen. Hoogstens kan iemand een vraag stellen in het parlement. Er is echter geen sprake van een structureel overleg, dat tot beslissingen leidt.

Ik heb hier nog het verslag van een vergadering in Hazebrouck, waarop iedereen die van belang is in Noord-Frankrijk aanwezig was. Ik lees hier: 'Seule

absence à déplorer, celle de Paul Breyne, gouverneur de Flandre Occidentale.' Die man heeft ook geen bevoegdheden terzake, maar blijkbaar zoekt men een dergelijke gesprekspartner. (*Opmerkingen van de heer Gilbert Bossuyt*)

Dat is natuurlijk een 'officier de liaison'.

Mijnheer de minister, het is dus belangrijk te weten hoe ver het staat met het overleg. Is er sprake van een gestructureerd overleg? Wordt er nagedacht? Worden er studies gemaakt, en wie krijgt daartoe de opdracht? We willen niet worden geconfronteerd met voldongen feiten die de streek zou opzadelen met allerhande gevallen van sluikverkeer. Bij een aantal mensen spookt trouwens ook de problematiek van de aansluiting naar het noorden, op de A19, door het hoofd. Voor hen mag dit geen aanleiding geven tot die verwezenlijking. Dat moeten we ook in het achterhoofd houden. Anders halen we zo het paard van Troje in, onder het motto dat die aansluiting nu toch absoluut noodzakelijk is.

Mijnheer de minister, ik zou echt niet willen dat de landbouwers tegen u in opstand moeten komen omdat er een onachtzaamheid zou zijn geweest of een verkeerde beslissing zou zijn genomen, waarbij er een aanslag wordt gepleegd op landbouwgrond en landschappelijk waardevol gebied.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, in eerste instantie wil ik de heer Tavernier danken voor zijn bezorgdheid over de mogelijke reactie die landbouwers zouden hebben tegenover mij. Hij is lid van Groen!, maar probeert samen met de heer Bossuyt een oplossing naar voren te schuiven voor dit probleem. Ik heb nochtans gelezen dat de oplossing van de missing links als een oplossing van de vorige eeuw wordt beschouwd. Mijnheer Tavernier, gelukkig ziet u in dat we dit probleem moeten oplossen.

Het is volstrekt onjuist dat we terzake een afwachtende houding zouden aannemen. Het is niet omdat het de kranten niet haalt, dat er niet aan wordt gewerkt. Sommigen hebben misschien de indruk dat eerst iets in de kranten moet staan voor we daar de nodige dynamiek aan geven. Gelukkig is dit, ook in dit dossier, niet het geval. Hier wordt al geruime tijd aan gewerkt, ook onder de vorige regering. De heer Bossuyt weet dat. Er is sprake van een amb-

telijke werkgroep met vertegenwoordigers van het Franse ministerie van Openbare Werken en van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Dit is ook het gevolg van eerdere ministeriële contacten. Op 1 december jongstleden werd op een vergadering tussen de kabinetten van de verantwoordelijke Franse, Vlaamse en Waalse ministers afgesproken om met een gezamenlijke voorbereidende studie te beginnen over de A24, waarin de gevolgen voor het Vlaamse en Waalse grondgebied zouden worden bestudeerd. Ondertussen heeft de werkgroep een ontwerp van overeenkomst voor die studie afgewerkt, die ter ondertekening aan de verschillende partners zal worden voorgelegd, zodat met de studie kan worden begonnen.

Ook werd een ontwerp van lastenboek opgesteld voor die voorbereidende studie over de gevolgen op het Belgische grondgebied. Hierin zullen de vier scenario's die in het Franse voorstel zijn opgenomen, worden geëvalueerd op hun gevolgen op het gebied van landschap, milieu, ruimtelijke ordening, enzovoort. Het ligt in de bedoeling om, na de goedkeuring van het voorstel van aanpak, de studie nog dit voorjaar aan te besteden en toe te wijzen. Wellicht zal dus in april kunnen worden begonnen met de studie. De termijn voor het afronden van de studie zou acht maanden bedragen. Dit alles toont dus ook aan dat daaraan doorgewerkt is, wat trouwens de logica zelf is.

Mijnheer Bossuyt, u vroeg of er nu al geen scenario's uit te sluiten vallen, wat het voordeel zou hebben dat die studie nog sneller kan worden afgerond. Ik moet u niet zeggen dat we in dergelijke zaken steeds moeten nagaan hoe we dit zullen aanpakken. Er is gezegd dat we alle scenario's in overweging zullen nemen. We hebben ons ertoe verbonden wat af te wachten alvorens ons definitief uit te spreken voor een scenario. Het is echter evident dat het zowel voor de vorige als de huidige Vlaamse Regering cruciaal is de gevolgen van een mogelijke doortrekking op het Vlaamse grondgebied terdege te laten doorwegen. Met de resultaten van die studie zal er duidelijkheid komen. We zijn terzake toch wel vrij ver gevorderd.

U stelt terecht vast dat het scenario van een aansluiting op de N338 tussen Menen en Wervik momenteel niet is geselecteerd. De stad Menen is al meerdere jaren vragende partij voor een westelijke ring rond de grensoverschrijdende pool Menen-Halluin. De door de Fransen voorgestelde vier scenario's voorzien niet in de aansluiting van het traject op de N338, maar

wel op de N58. De N338 is een lokale ontsluitingsweg voor het industrieterrein van Menen en Wervik, die aantakt op de primaire weg II N58. Dat hoef ik u natuurlijk niet te vertellen.

Los van deze studie is er wel sprake van een aansluiting van de N338 door de aanleg van een nieuwe brug over de Leie op de RD191. In een Franse studie over de herwaardering van de omgeving van de Leie in de buurt van Halluin zijn in verband hiermee een aantal scenario's opgenomen. Aangezien deze verbinding een nieuwe dynamiek zou kunnen teweegbrengen, heeft de administratie Wegen en Verkeer gevraagd de gevolgen van deze scenario's te bekijken. De resultaten hiervan zijn nog niet bekend. Ik hoop er zo snel mogelijk over te kunnen beschikken.

De heer Gilbert Bossuyt: Ik zou mijn laatste vraag nog even willen verduidelijken. Het gaat er natuurlijk niet om enig onderzoek zomaar mee te betalen. Indien de minister van mening is dat bepaalde zaken tijdens gesprekken met de Franse overheid op voorhand kunnen worden uitgeschakeld, is het misschien mogelijk het resterende samen aan te pakken.

Minister Kris Peeters: Aangezien we ervan uitgaan dat een stuk van de toekomstige verbinding op ons grondgebied zou kunnen liggen, zullen we een deel van de studiekosten betalen. We hebben hierover al gesprekken gevoerd.

Wat de vier bestaande scenario's betreft, hoop ik dat het duidelijk is dat we al heel wat werk hebben verricht. In april 2006 zal de studie worden aangevat. Ik kan hier nu nog geen uitsluitsel over geven. Ik ben alvast van plan in sterke mate rekening te houden met het lokale draagvlak en met het draagvlak bij landbouwers en andere groepen. Ik weet niet meer welke woorden de heer Tavernier letterlijk heeft gebruikt, maar het is niet mijn bedoeling onverstandig, ondoordacht of onbezonnen te werk te gaan. *(Opmerkingen van de heer Jef Tavernier)*

Ik ben van plan hier rekening mee te houden. Acht maanden na het aanvatten van de studie zullen we een duidelijk standpunt kunnen innemen. De Vlaamse overheid zal een deel van de studiekosten betalen. Dit lijkt me niet meer dan normaal. In de loop van het jaar zullen we met betrekking tot dit dossier alleszins een stuk verder staan.

De voorzitter: De heer Bossuyt heeft het woord.

De heer Gilbert Bossuyt: Ik dank de minister voor zijn antwoord.

Ik wil enkel nog een kleine opmerking maken. Het gaat hier niet om een lokale problematiek. Het spreekt voor zich dat de lokale overheden hun problemen in een bepaalde context plaatsen en vervolgens oplossingen zoeken die ook hun eigen problemen verhelpen. Dat is op zich niet verkeerd. Ik zou zelfs zeggen dat ze altijd zo te werk zouden moeten gaan. Ik wil enkel opmerken dat de verbinding met Frankrijk ook voor onze havensteden belangrijk is. Vlaanderen is een transitland. Dit is een van onze economische assets. We moeten echter op de lokale gevoeligheden letten. De mensen ter plekke hebben wel eens de indruk dat bepaalde maatregelen enkel voor steden als Brugge of Antwerpen worden genomen. Dat klopt niet. Onze regio is niet zo groot. We moeten Vlaanderen als een geheel bekijken. Indien Menen daar, net zoals Halluin, beter van wordt, is dat mooi meegenomen. Uiteindelijk gaat het hier om een verbinding in het belang van heel Vlaanderen.

Minister Kris Peeters: Ik wil hier voor alle duidelijkheid aan toevoegen dat ik het over een maatschappelijk draagvlak en niet over een lokaal probleem heb gehad. In verband met dergelijke projecten lijkt het me evenwel belangrijk om ook met het lokaal draagvlak rekening te houden.

De voorzitter: De heer Tavernier heeft het woord.

De heer Jef Tavernier: Ik dank de minister voor zijn antwoord. We kennen nu de stand van zaken. Indien ik de minister goed heb begrepen, is er een impliciete afspraak met de Franse overheid om de resultaten van de studie af te wachten en pas nadien de discussie te voeren. Deze studie is geen vrijblijvend werk. De vraag is of onze bereidheid de studie mee te financieren een invloed op de beslissing zal hebben.

Minister Kris Peeters: Ik zal die impliciete interpretatie even expliciteren. De studie en de vier bestaande scenario's hebben enkel zin indien hier de nodige conclusies uit kunnen worden getrokken. Het gaat hier niet enkel om de Franse overheid, dit dossier is ook belangrijk voor de Waalse overheid. Indien het niet de bedoeling is met deze conclusies rekening te houden, moeten we de studie eigenlijk niet uitvoeren. Dit lijkt me evident.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verkeersafwikkeling in het Waasland bij het operationeel worden van het Deurganckdok

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, op 2 december 2005 heeft deze commissie de haven van Antwerpen bezocht. Tijdens dit bezoek hoorden we meermaals een grote bezorgdheid over de verdere afwikkeling van het verkeer dat ten gevolge van het Deurganckdok is ontstaan.

Als het in Beveren gelegen Deurganckdok volledig operationeel zal zijn, zal er elke 5 seconden een container vertrekken. Een deel van dit verkeer zal in westelijke richting vertrekken en zal via de E17 of de E34 dwars door het Waasland rijden. Bij overbezetting van de E17, wat nu trouwens al regelmatig gebeurt, zullen al deze chauffeurs voor de sluiproutes door de Wase dorpskernen kiezen. Er is al jaren sprake van een noord-zuidverbinding tussen de E17 en de E34 op het niveau van de hoofdwegen. Tot nu toe is dit het onderwerp van gesprekken en van studies gebleven. Dagelijks worden de automobilisten met ellenlange files en de bewoners langs de sluiproutes met overlast geconfronteerd.

Mijnheer de minister, op elke wijze wilt u de verkeersafwikkeling voor het containervervoer in westelijke richting optimaliseren? Welke consequenties zal dit voor het Waasland hebben? Hoe wilt u het sluihverkeer in dorpskernen en woonstraten voorkomen en bestrijden? Zal er een bijkomende verbinding tussen de E17 en de E34 komen? Waar zou deze verbinding het meest efficiënt zijn? Ik heb vernomen dat in dit verband specifieke studies zullen worden uitgevoerd. Wat zal de inbreng van het Vlaamse Gewest in deze studies zijn? In welke middelen voorziet de meerjarenbegroting hiervoor?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

(De minister toont een slide: een kaart met aanduiding van het wegennet in de Waaslandse regio)

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, zoals u kunt zien, is geen enkele moeite me te veel om deze vraag om uitleg te beantwoorden. *(Opmerkingen van de heer Jos De Meyer)*

In feite sluit de vraag om uitleg een beetje aan bij de vorige vraag om uitleg. De problematiek van het wegvervoer krijgt trouwens vandaag ook heel wat aandacht in de kranten. Het gaat me niet om het verhogen van de capaciteit, ik wil een aantal reeds lang bestaande knelpunten aanpakken.

Wat het Deurganckdok betreft, is het vervoer over het water en over het spoor zeer belangrijk. In verband met het Albertkanaal heeft de Vlaamse overheid reeds inspanningen geleverd. In verband met de Liefkenshoektunnel moeten we nog duidelijke afspraken maken en de nodige investeringen doen.

Ik zal even het geprojecteerde plannetje toelichten. Volgens het RSV kan de westelijke ontsluiting van het Deurganckdok op twee manieren tot stand worden gebracht. De eerste route loopt via de expressweg N49 en de R4 naar de E17 en vervolgens naar het zuiden. De tweede route loopt via de expressweg N49 naar de E17. Eigenlijk kunnen chauffeurs zowel van links als rechts op de E17 terecht komen.

Met betrekking tot de primaire ontsluiting is op de R2 al een kruispunt aangelegd. Aangezien deze ene ontsluitingsweg op termijn niet zal volstaan, zijn de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen en de afdeling Maritieme Toegang gestart met het opmaken van een ontwerp voor de zuidwestelijke ontsluiting van de Waaslandhaven langs de expressweg N49. Om de in het RSV geschetste ontsluiting over een langere afstand tot stand te brengen, moet ook de R4 worden omgebouwd. Op die manier moet een alternatief voor de reeds zwaar belaste E17 worden gecreëerd.

Ik zal de planning voor deze projecten even nader toelichten. De werken aan de N49 zullen waarschijnlijk in 2008 aanvangen en zullen tot 2010 duren. Daarna zal het Deurganckdok beschikken over een ontsluiting die de te verwachten grote volumes aankan. Het ombouwen van de R4-West is een werk van lange adem. Volgens voorzichtige ramingen zou het investeringsvolume 55 miljoen euro bedragen. We zijn, met andere woorden, volop bezig. De zuidwestelijke ontsluiting langs de N49 zal in de periode 2008-2010 worden afgewerkt. Aangezien de werken aan de R4 veel geld zullen kosten, zijn we op dit vlak voorzichtig.

De intercommunale Land van Waas vraagt terecht om een studie over de mobiliteitsproblematiek in het Waasland. Deze studie moet aandacht hebben

voor de leefbaarheid van de Wase dorpskernen en de mogelijkheid en/of wenselijkheid van een bijkomende noord-zuidverbinding in de streek onderzoeken. Over het lanceren van een studie over de mobiliteitsproblematiek in het Waasland wordt momenteel overleg gepleegd met de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen en met het provinciebestuur. Tijdens dit overleg zullen de knelpunten met betrekking tot de leefbaarheid en de bereikbaarheid worden opgesomd en zullen mogelijke oplossingen worden afgewogen. De precieze modaliteiten inzake het uitvoeren van de studie moeten nog worden besproken. Ik ben alvast bereid mijn verantwoordelijkheid te nemen en de studie te laten uitvoeren. Ik heb trouwens vernomen dat het provinciebestuur van Oost-Vlaanderen ondertussen zelf een studie over de leefbaarheid van de provincieweg N403 heeft aangevat. De heer De Meyer weet hier allicht meer over dan ik.

Het tot een minimum beperken van het sluikverkeer en de maatregelen daartoe vormen een heel belangrijk en expliciet onderdeel van de studie.

Ook de volgende vraag gaat over een noord-zuidverbinding. Naast die in de Kempen en Limburg is er ook vraag naar een noord-zuidverbinding in het Waasland. Het is een van de voornaamste vragen die in de studie moet worden beantwoord. Het is van belang dat de reeds jaren lopende discussie hieromtrent op korte termijn en met concrete argumenten pro en contra wordt bekeken. Na zoveel jaren discussie moet hierover een duidelijk en gefundeerd standpunt worden ingenomen. Als de studie de nodige elementen in kaart heeft gebracht, zal ik de eerste zijn om mijn verantwoordelijkheid te nemen.

Het Vlaamse Gewest is bereid om zeer nadrukkelijk zijn verantwoordelijkheid te nemen bij de studie. Het is evident dat we eraan meewerken.

De eerstvolgende jaren werd in de meerjarenplanning niets geprogrammeerd voor de R4-West, noch voor de zuidwestelijke ontsluiting van de Waaslandhaven, maar 'en cours de route' kunnen de nodige middelen worden vrijgemaakt.

Terecht werd de problematiek aangekaart van de verkeersleefbaarheid van de dorpskernen omwille van het Deurganckdok. We moeten inderdaad bijkomende initiatieven nemen. Dat moet zoals steeds gebeuren met kennis van zaken aan de hand van een definitieve studie waarin de argumenten pro en contra duidelijk naast elkaar worden gezet. Op basis

ervan kunnen we een duidelijke stelling innemen en tot beslissingen overgaan.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de minister, uw antwoord leert me vijf zaken: de zuidwestelijke ontsluiting zal op relatief korte termijn worden gerealiseerd, voor de R4 wordt op iets langere termijn in de nodige middelen voorzien, u bent bereid om mee de verantwoordelijkheid op te nemen voor de studie over het Waasland, indien een eensgezind standpunt het resultaat is van de studie bent u bereid om ten volle de verantwoordelijkheid op te nemen en u bent zelfs bereid om 'en cours de route' de nodige financiële middelen vrij te maken.

Mijnheer de minister, ik wil u uitdrukkelijk bedanken voor dit klare en duidelijke antwoord.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Flor Koninckx tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de plaatsing van variabele verkeersborden in zones 30 en in de omgeving van scholen

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, we hebben het al een aantal keer gehad over de invoering van zone 30 in de omgeving van scholen. Op sommige plaatsen heeft die invoering heel wat ongenoegen veroorzaakt, vooral op gewestwegen met een snelheidslimiet van 70 kilometer per uur. Waar een permanente zone 30 werd ingevoerd, wordt die als totaal onredelijk beschouwd. Dat is terecht, want op een gewestweg waar 70 of 90 kilometer per uur mag worden gereden, is een permanente zone 30 totaal misplaatst.

De federale minister van Mobiliteit ondernam een poging om iets aan dat ongenoegen te doen. Een maand of zes geleden vertelde hij in Hasselt dat hij de zone 30 zou willen beperken tot de periode van 7 uur 's morgens tot 7 uur 's avonds. Twee weken geleden zei hij in de Kamer van Volksvertegenwoordigers: 'De echte oplossing zou erin bestaan variabele verkeersborden te plaatsen, maar dat valt onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerders'.

Mijnheer de minister, ik sta helemaal achter zijn voorstel, en daarom heb ik enkel vragen voor u, want de wegbeheerders vallen onder uw verantwoordelijkheid. Bent u net als de federale minister van Mobiliteit van oordeel dat variabele verkeersborden de enige echte oplossing zijn voor het probleem? Kunt u me zeggen hoeveel variabele borden al werden geplaatst langs gewestwegen met een snelheidslimiet van 70 kilometer per uur? Op hoeveel plaatsen werden de borden nog niet geplaatst? Zal dat nog gebeuren en zo ja, wanneer?

Zal het Vlaamse Gewest financiële steun geven aan gemeenten die variabele borden willen plaatsen? Zo ja, op welke wijze en in welke mate zal dat gebeuren? Zo nee, bent u dan bereid om alsnog in een financiële tegemoetkoming te voorzien?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Koninckx, ik begrijp dat u mijn federale collega over dit probleem hebt ondervraagd. Natuurlijk had men bij de invoering van de maatregel al in een aantal zaken kunnen voorzien. De maatregel moest aan een hoge snelheid worden uitgevoerd en heeft ons meer dan 13 miljoen euro gekost, en nu worden we geconfronteerd met een aantal noodzakelijke correcties.

Ik heb in het verleden al gesteld dat het gebruik van dynamische borden vooral aangewezen is op wegvakken met een snelheid van 70 kilometer per uur, meestal buiten de bebouwde kom. Ik begrijp dat u me op dat punt volledig kunt bijtreden.

De Vlaamse Regering stemt in met het voorstel van federaal minister Landuyt om de permanente borden in tijd te beperken van 7 tot 19 uur, maar onder een aantal uitdrukkelijke voorwaarden. Ik zal u schriftelijk de opsomming ervan bezorgen. We dringen ook aan op een doorgedreven communicatiecampagne over de maatregel, want heel wat mensen weten niet meer hoe het zit.

Mijn collega bevoegd voor mobiliteit zal uiterlijk op de ministerraad van 17 februari 2006 een voorstel ter beraadslaging aan de Vlaamse Regering voorleggen om deze problematiek in een ruimer kader aanhangig te maken op het Overlegcomité. Ook op dat vlak werden dus stappen gezet.

Inzake de plaatsing van dynamische borden langs wegen met een snelheidsregime van 70 kilometer

per uur, is het zo dat er 69 schoolomgevingen – een schoolomgeving bevat soms meerdere scholen – langs de Vlaamse gewestwegen werden geselecteerd. Van deze schoolomgevingen werden er reeds 25 met dynamische borden uitgerust die volledig operationeel zijn. Het betreft in totaal 113 dynamische borden.

In acht andere schoolomgevingen werden de dynamische borden reeds geplaatst, maar moeten ze nog operationeel worden gemaakt. Het betreft een totaal van 43 dynamische borden.

In 36 schoolomgevingen met een snelheidsregime van 70 kilometer per uur werd in dynamische zoneborden voorzien, maar die werden nog niet of onvolledig geplaatst. Het betreft in totaal 158 dynamische borden. Ik moet echter opmerken dat in deze schoolomgevingen voorlopig permanente zone-30-borden zijn geplaatst. De komende weken en maanden zullen ook deze permanente borden systematisch door dynamische signalisatie worden vervangen. Een van de knelpunten waardoor de indienststelling trager verloopt dan voorzien, is de aansluiting op het elektriciteitsnet.

Een voorbeeld daarvan heeft zelfs de krant gehaald. Het betreft een situatie met verkeerslichten. Ze werden geplaatst, maar het duurde nog een paar weken voor ze op het elektriciteitsnet werden aangesloten. Bovendien moest de politie nog toestemming geven om de lichten te laten werken, waardoor ze een tijdje op oranje knipperden. Ik word al grijs, maar ik zal nog veel grijzer worden als ik met veel van die dossiers wordt geconfronteerd. Ze zijn hemeltergend. Gelukkig moeten niet al die dossiers in de pers verschijnen voor er iets aan wordt gedaan.

Het Vlaamse Gewest voorziet niet in specifieke subsidiemogelijkheden voor de gemeenten met betrekking tot de aanschaf en de plaatsing van dynamische signalisatie. Gemeenten kregen evenwel de kans om mee in te tekenen op de aanbesteding die het Vlaamse Gewest deed met betrekking tot de dynamische signalisatie, zodat ze op deze manier kunnen profiteren van schaalvoordelen.

Voor de volledigheid moet ik vermelden dat in het kader van module 10 van het mobiliteitsconvenantenbeleid wordt voorzien in specifieke subsidies voor de inrichting of herinrichting van schoolomgevingen langs gewestwegen. Ook schoolomgevingen die zich uitstrekken over gewest- en gemeentewegen komen voor subsidiëring in aanmerking. De tegemoetkoming bedraagt respectievelijk 100 percent van de

reële kostprijs voor werkzaamheden op het domein van het gewest, inclusief de studiekosten, en 50 procent van de reële kostprijs voor werkzaamheden op het domein van de lokale overheid, inclusief de studiekosten. Deze module biedt aldus de mogelijkheid om in dynamische bebording te voorzien in de schoolomgeving.

De heer Flor Koninckx: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreide, correcte en volledige antwoord.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het overleg in het Overlegcomité over spoordossiers

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag gaat over de beslissing die het Overlegcomité heeft genomen in een spoor dossier dat zeer belangrijk is voor de Vlaamse economie. Op 7 december 2005 heeft het Overlegcomité van de federale regering, de gemeenschaps- en de gewestregeringen namelijk een notificatie goedgekeurd die betrekking heeft op de uitvoering van de beslissingen inzake PPS-investeringen en de gewestelijke prefinanciering, in uitvoering van de beslissingen van het Overlegcomité van 11 oktober 2005.

Naar aloude Belgische traditie werden een aantal beslissingen genomen waarbij Vlaamse dossiers aan Brusselse en Waalse dossiers werden gekoppeld. Er is ook een optie genomen op financiering door middel van PPS, waarbij de vraag rijst of dit geen hypotheek legt op een snellere uitvoering van de Liefkenshoekspoortunnel.

De beslissing van het Overlegcomité is gebaseerd op een nota die werd voorgesteld door de staatssecretaris van Overheidsbedrijven de heer Tuybens, die ook niet weg te slaan is uit de kranten. Van een aantal zaken werd kennis genomen, andere werden goedgekeurd. Ik citeer: 'Het Overlegcomité heeft zijn goedkeuring gehecht aan de voorgelegde nota en de bijgevoegde tabellen. Het comité heeft vastgesteld dat dankzij deze modaliteiten de gelijktijdigheid van

uitvoering van de projecten verzekerd is.' Dat laatste wil ik toch benadrukken. Ik citeer verder: 'Een strike parallelle benadering werd bereikt voor het gedelokaliseerde deel van Brussel-Luxemburg en van Diabolo.'

Ik wil er terloops op wijzen dat de NMBS heel weinig ervaring heeft met PPS-constructies. Dat is jammer. De spoormaatschappij heeft nauwelijks mensen die zich daarmee bezighouden.

Ik citeer verder: 'Er werd akte genomen van het feit dat Infrabel alle nodige maatregelen neemt om de vier geprefinancierde projecten en de PPS-projecten Diabolo en Liefkenshoektunnel volgens de afgesproken timing en budgetten te realiseren, uiteraard rekening houdend met de ESR-neutraliteit. Alle partijen zullen alles in het werk stellen om elk van deze projecten mogelijk te maken binnen de overeengekomen termijnen en financieringen.' Mijnheer de minister, u kent uitdrukkingen als 'alles in het werk stellen' ongetwijfeld wel. Die duiken regelmatig op in de notificaties van de Overlegcomité. De vraag is natuurlijk wat er precies zal gebeuren.

Mijnheer de minister, welke harde garanties zijn er dat men én het tijdspad én het vooropgestelde budget zal volgen? Dat budget is erg belangrijk. Ook in het kader van het beroemde decreet betreffende de pre- en de cofinanciering werden bepaalde bedragen vooropgesteld. Naderhand bleek een en ander veel duurder uit te vallen.

Hoe geloofwaardig zijn de garanties die het Overlegcomité geeft? Eén van uw voorgangers, toenmalig minister Stevaert, garandeerde bij de bespreking van het decreet ter goedkeuring van de samenwerkingsovereenkomst én de planning dat men in 2001 aan de Liefkenshoekspoortunnel zou beginnen. De kostprijs zou 550 miljoen euro bedragen. Zelfs van een begin van de werken is tot nu toe geen sprake. U hebt uitgebreid geantwoord op een aantal schriftelijke vragen over deze aangelegenheid. Ik weet dus ongeveer wat momenteel de stand van zaken is. De kostprijs is inmiddels al wel opgelopen tot 684 miljoen euro.

Hoe kan uw eigen administratie garanderen dat de termijnen van het milieueffectenrapport en het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan zullen worden gehaald? Wat is de exacte timing? Ik weet dat het GRUP niet tot uw bevoegdheden behoort, maar het MER behoort daar wel toe. Er moet rekening worden gehouden met alle administratieve procedures, maar

ook met inspraak en bezwaren die kunnen worden ingediend. Hoe kan uw administratie dit garanderen? In 2001 werd immers gezegd dat de werken van de Liefkenshoekspoortunnel eindelijk zouden beginnen. U kunt dat nalezen in de stukken van die tijd. In 2002 – u gaat het niet geloven – zou dan worden begonnen met de tweede spoortoegang tot Antwerpen. Dat staat allemaal zwart op wit en werd toen met de grootste stelligheid beloofd. Daarom was die pre- en cofinanciering nodig. Met die cofinanciering is er nog een juridisch probleem, maar de prefinanciering was perfect uitvoerbaar.

Welke gevolgen heeft de koppeling van zes dossiers voor de uitvoering van de Liefkenshoekspoortunnel? Iedereen zegt dat die 'modal split' moet worden bereikt. Die koppeling is, hoe men het ook bekijkt, echter nooit de intentie geweest van de decreetgever. Die heeft steeds gezegd dat de pre- en de cofinanciering er zouden komen om, onafhankelijk van wat de spoorwegen beslissen, bepaalde dossiers voor Vlaanderen en Wallonië te versnellen. Alle stukken hierover bevestigen dat. Voormalig minister Stevaert heeft dat trouwens ook met de grootste stelligheid verkondigd. Zoiets heeft hij echter wel over meer dingen gedaan, terwijl we nadien moesten vaststellen dat ze naar de prullenmand moesten worden verwezen. Ofwel is men zeker dat men iets haalt en dan kan men het zeggen, maar hier werd iets aangekondigd dat men naderhand vol schaamte moet herroepen.

Was er niet veeleer sprake van een echte eigen keuze voor sommige spoorprojecten, los van een koppeling aan Waalse of Brusselse dossiers? Zo wordt de parkeerplaats aan het station van Ottignies gekoppeld aan andere zaken. Ik vraag me af wat het grote economische belang is van die parkeerplaats. Misschien kunt u me dat uitleggen. Ik denk echter dat u niet moet worden overtuigd van het belang van de Liefkenshoekspoortunnel.

In welke mate wijkt deze notificatie af van de beslissing van de Vlaamse Regering van 12 november 2004 over de prefinanciering van spoorweginfrastructuur? Ik hoor minister Vande Lanotte nog heel duidelijk zeggen dat de Liefkenshoekspoortunnel en het vormingsstation Zeebrugge – dat natuurlijk niet ver van Oostende ligt – aan elkaar zouden worden gekoppeld, zodat er een synergie zou ontstaan en alles veel sneller zou verlopen. Niet zo lang daarna is er echter een totaal andere beslissing genomen.

In welke mate is de beslissing van het Overlegcomité van 7 december 2005 een afwijking van het bij

decreet goedgekeurde samenwerkingsakkoord van 22 maart 2002? In haar advies vraagt de Inspectie van Financiën immers of er hier geen decretale aanpassing nodig is, daar men gaat deelnemen aan een PPS-constructie en niet meer aan prefinanciering doet met betrekking tot de Liefkenshoekspoortunnel.

Er werd destijds steeds zeer duidelijk gesteld dat zowel voor Zeebrugge als voor Antwerpen een gedeelte zou worden gefinancierd door middel van een beperkte tolheffing. In welke mate wordt dit nog gehandhaafd? Het is natuurlijk jammer dat destijds bij de aanleg van de Liefkenshoektunnel die spoortunnel niet werd aangelegd. Wel heeft men op het middenvak van de A12 in het nodige voorzien. Destijds was de heer De Croo, die jarenlang minister van Verkeerswezen is geweest, daar heel fel tegen gekant. Ik heb nooit begrepen waarom. U ziet dat mensen uiteindelijk tot andere inzichten kunnen komen, maar eigenlijk is het jammer dat toen een geweldig grote kans is gemist. Nu moeten er veel procedures worden doorlopen, die allemaal veel ingewikkelder zijn geworden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, mijnheer Peumans, met uw jarenlange ervaring en kennis terzake weet u natuurlijk ook dat de raming van een investeringsbudget en een tijdsschema van dergelijke projecten steeds een momentopname zijn, gebaseerd op een op dat ogenblik realistische schatting. Harde of spijkerharde garanties inzake budget of timing kunnen er niet worden gegeven. Dat zou onrealistisch zijn. Zeker wat de Liefkenshoekspoortunnel betreft, kampen we met een aanzienlijke tijdsdruk. Samen met de federale overheid, die terzake een niet onbelangrijke sturende rol heeft, wil ik alles doen om dit zo snel mogelijk te verwezenlijken.

Er moet een voortdurende bewaking van het uitvoeringstraject zijn. We moeten er elke dag voor zorgen dat de budgetten en het tijdsschema worden gehaald, maar die spijkerharde garanties kan ik u niet geven. Mocht ik ze geven, dan zouden ze niet volledig geloofwaardig zijn. Wel kan ik u verzekeren dat ik alles zal doen om dat te bewaken en te realiseren.

Het ingediende MER werd door een aantal instanties becommentarieerd en wordt momenteel nog herwerkt en aangevuld. Het nieuwe rapport zal ten vroegste eind februari 2006 voor definitieve beoordeling worden ingediend. Ten vroegste één maand later kan dan de conformverklaring volgen. Voor het

GRUP bestaat weliswaar een voorontwerp, waarover nog geen consensus bestaat, maar de formele decretaal voorzien procedure voor de opmaak kan pas starten na de conformverklaring van het MER. Dat is de huidige situatie.

U moet de notificatie waarnaar u verwijst goed lezen. Ik was aanwezig op die vergadering. Ik kan bevestigen dat die gelijktijdigheid van de projecten enkel betrekking heeft op de aanvang ervan. Men wilde die zes projecten samen laten beginnen, maar natuurlijk heeft elk project zijn eigen specifieke kalender. Dat heb ik al eens onderstreept. De huidige planning voor de verwezenlijking van de Liefkenshoekspoor-tunnel is momenteel de best haalbare in functie van de nog te doorlopen procedures en wordt niet beïnvloed door de planning van de andere projecten. We moeten daar dus onze eigen weg afleggen. Hoe sneller het kan, hoe beter, maar er mogen natuurlijk geen procedurefouten worden gemaakt, want dat zou ons naderhand zuur kunnen opbreken bij de Raad van State. We moeten die MER dus met de nodige zorg uitvoeren, net als het daaropvolgende GRUP.

Wat de projecten van Liefkenshoekspoor-tunnel en het vormingsstation Zeebrugge betreft, is er ten gronde geen verschil tussen de beslissing van de Vlaamse Regering van 26 november 2004 en de besluiten van het Overlegcomité van 7 december 2005. In die laatste worden een aantal zaken technisch verder uitgewerkt. Naar geest en inhoud is er al evenmin een afwijking tussen de beslissingen van het Overlegcomité van 7 december 2005 en het decreet houdende het samenwerkingsakkoord van 22 maart 2002.

Inzake de financiële bijdrage van het Vlaamse Gewest zijn we de exacte formele en technische modaliteiten voort aan het bekijken, uitwerken en vastleggen.

Momenteel worden enkel hypothesen zonder gebruikersinkomsten gehanteerd om de financiële berekeningen en simulaties te maken. De Vlaamse Regering heeft op 26 november 2004 immers gesteld dat 'de beslissing over een eventuele beperkte heffing ten laste van de gebruikers van de Liefkenshoekspoor-tunnel pas zal worden genomen op het ogenblik dat er duidelijkheid is over het resultaat van de openbare aanbesteding in het kader van de PPS-constructie.' Ik weet dat er in vorige formuleringen werd gesproken over bedragen van 80 miljoen euro en meer. In een van de scenario's was er op een bepaald ogenblik sprake van 2 euro per container. Voorlopig worden

dus echter hypothesen zonder gebruikersinkomsten gehanteerd.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, als ik u goed begrijp is er geen verschil tussen deelnemen aan een PPS-constructie en eventueel prefinancieren. Heeft de Inspectie van Financiën het dan bij het verkeerde eind? U hebt op 12 november 2004 de beslissing genomen om het vormingsstation Zeebrugge en de Liefkenshoekspoor-tunnel te prefinancieren. Naderhand is er in het Overlegcomité besloten tot een PPS-constructie voor de Liefkenshoekspoor-tunnel. Dat is natuurlijk niet hetzelfde als prefinancieren. Dat lijkt me toch fundamenteel. Moet het decreet niet worden aangepast, aangezien de overheid deelneemt aan een PPS-constructie en niet meer aan prefinanciering zal doen voor de Liefkenshoekspoor-tunnel? U stelt dat er niets aan de hand is.

Minister Kris Peeters: Ik zeg dat er geen tegenstrijdigheid is.

De heer Jan Peumans: Er is dus geen decreetaanpassing nodig?

Minister Kris Peeters: Inderdaad.

De heer Jan Peumans: Dan vind ik dat heel vreemd, want de inspecteur van Financiën beweert het tegendeel.

Het gaat me niet om mijn grote gelijk, maar alleen over de vooruitgang in het dossier. Als blijkt dat die decreetaanpassing nodig is, dan moet er een hele procedure worden doorlopen. Ik pleit ervoor dat onze administratie dat voldoende grondig zou nakijken. Ik heb immers een ingebouwd wantrouwen terzake. In het verleden zijn er al voorbeelden geweest van dergelijke grote werken. Het gaat tenslotte over een investering van 24 miljard frank, wat een niet onaardig bedrag is. Waarschijnlijk zal dit nog wel duurer worden. Dat is klassiek, dat geeft u zelf toe.

Ik maak me echter zorgen. Dit komt er eigenlijk toch deels op neer dat alles aan alles wordt gekoppeld. Ik weet dat de notificatie heel rekbaar is. In het verleden zijn er klachten geweest over de wijze waarop die notificaties werden opgesteld. Men zou daar zorgvuldiger mee moeten omgaan. Het opstellen ervan gebeurt met de Franse slag. Toch staat heel duidelijk: 'Het comité heeft vastgesteld dat dankzij deze moda-

liteiten de gelijktijdigheid van uitvoering van de projecten verzekerd is.' Eigenlijk wordt Vlaanderen aan Wallonië gekoppeld, waarbij alles gelijktijdig zal zijn of niet zal zijn.

Mijnheer de minister, hoe u het ook voorstelt, u bent afhankelijk van de administratie van de NMBS. Ik weet niet hoe groot uw ervaring terzake is, maar er kunnen heroïsche verhalen worden verteld vertellen over de wijze waarop de NMBS omgaat met dit soort dossiers. Daar maak ik me zorgen over.

Minister Kris Peeters: Uw bezorgdheid deel ik volledig. Het zou erg zijn mochten er onderweg nog bijkomende elementen, zoals een decretale basis, moeten worden toegevoegd. Ik zal dus, zeker wat die decreet-aanpassing betreft, de zaken nog eens bekijken. Samen met u wil ik harde garanties dat er onderweg geen bijkomende elementen moeten worden toegevoegd, die het project vertragen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
