



vlaamse raad

handelingen

1989-1990

1

- 1e oude medelidug

Handelingen 1-2-3-4-5-6-7

VLAAMSE RAAD

ZITTING
1989-1990

Vergaderingen van oktober 1989

OPENING GEWONE ZITTING 1989 - 1990
BENOEMING BUREAU
TOESPRAAK VOORZITTER
BESCHERMINGSMAATREGELENASSEMBROEKSEMEERSEN
AMBTENAREN-CAO WEDDEVERHOOGING LEERKRACHTEN
BELEIDSNOTA GOLFTERREINEN
GRINDEXPLOITATIE IN HET MAASLAND
DERDE FASE STAATSHERVORMING
BENOEMINGSPOLITIEK ENHERSTRUCTURERING VLAAMSE ADMINISTRATIE
TOEPASSING ECONOMISCHE-EXPANSIEWETGEVING
MAGTSGREEP SERV OP SOCIAAL-ECONOMISCH. LEVEN
ONDERWIJSBELEID
AANDACHT BOEMERANG-ACTIE VOOR BEGELEID WONEN EN GEVOLGEN
VOOR INSTELLINGSOPVANG
AKKOORD 8 MEI 1989 IN SECTOR WELZIJNSZORG
EVALUATIE 10 JAAR NEDERLANDSE TAALUNIE
BIJZONDER KREDIET GEMEENTELIJK BELEID T.A.V. ZWAKKE
BEVOLKINGSGROEPEN
FIETSPADEN-ACTIE NOORDERKEMPEN
SST-PROBLEMATIEK
STORTEN BAGGERSPECIE IN CALLEMOEIEVIJVER NAZARETH
UITBREIDING REGIONALE LUCHTHAVENS
WATERZUIVERINGSPROBLEMATIEK;
PRESTATIES EXECUTIEVE INZAKE KORDATE FEDERALE LOYAUTEIT
HAVENCOMMISSIE EN GEPLANDE INVESTERING IN ZEEBRUGGE

Inhoud

Nr. 1 Dinsdag 17 oktober 1989

Berichten van verhindering, blz. 1

Opening van de gewone zitting 1989-1990, blz. 1

Boodschappen, blz. 1

Onderzoek naar taalgroep en woonplaats, blz. 1

Benoeming van het vast Bureau, blz. 2
Spreker : de heer G. Verhaegen

Toespraak van de Voorzitter, blz. 2

Begrotingen

Indiening en verwijzing, blz. 4

Begrotingsstukken

Indiening en verwijzing, blz. 4

Ontwerpen van decreet

Indiening en verwijzing, blz. 4

Voorstellen van decreet

Indiening en verwijzing, blz. 4

Overneming, blz. 5

Voorstel van resolutie

Indiening en verwijzing, blz. 5

Voorstel tot wijziging van het reglement

Indiening en verwijzing, blz. 5

Boek van het Rekenhof

Indiening en verwijzing, blz. 5

Advies van de Raad van State

Indiening en verwijzing, blz. 6

Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

Indiening en verwijzing, blz. 6

Jaarverslagen

Indiening, blz. 6

Verzoekschrift

Indiening en verwijzing, blz. 6

Moties

Indiening en verwijzing, blz. 6

Beraadslagingen van de Vlaamse Executieve

Indiening en verwijzing, blz. 6

Opmerking van het Rekenhof

Indiening en verwijzing, blz. 6

Mededeling van het Rekenhof

Indiening en verwijzing, blz. 7

Adviezen van de Vlaamse Mediaraad

Indiening, blz. 7

Arresten van het Arbitragehof

Indiening, blz. 7

Kennisgeving van het Arbitragehof

Indiening, blz. 7

Schriftelijke vragen (R.v.O. art. 69)

Indiening, blz. 8

Samenstelling van Commissies

Wijziging onder de vaste en de plaatsvervangende leden, blz. 8

Vragen (R.v.O. art. 70)

Vraag van de heer H. De Croo tot de heer G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, over de Entente tussen de Vlaamse Executieve en de Regering van Quebec, blz. 9

Vraag van de heer L. Peeters tot de heer G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, over het gevolg dat gegeven werd aan de resolutie van 1 juni 1989 betreffende de 8.000 Roemeense dorpen die met afbraak zijn bedreigd, blz. 10

Vraag van de heer W. Van Durme tot de heer L. Walt Niel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, en de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over betere beschermingsmaatregelen voor de Assebroekse meersen, blz. 10

Vraag van mevrouw A. Duroi-Vanhelmont tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de maatregelen tegen de cadmiumverontreiniging van de bodem in de omgeving van het non-ferrobedrijf Affilips in Tienen, blz. 12

Vraag van de heer J. Geysels tot de heer P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, over mogelijke initiatieven van de Vlaamse Gemeenschap in het kader van het internationaal jaar tegen analfabetisme, blz. 14

Vraag van de heer D. Vervaeke tot de heer L. Van den Bossche, Gemeenschapsminister van Binnenlandse Aangelegenheden en Openbaar Ambt, over mogelijke maatregelen tegen de verfransing in gemeenten rond Brussel, blz. 14

Vraag van de heer R. Van Hooland tot de heer L. Van den Bossche, Gemeenschapsminister van Binnenlandse Aangelegenheden en Openbaar Ambt, en de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over de CAO voor de ambtenaren en meer bepaald de weddeverhoging voor de leerkrachten, blz. 15

Interpellaties (R.v.O. art. 72)

Interpellatie van de heer W. Van Durme tot de heer L. Walt Niel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, over de beleidsnota Golftherreinen, blz. 16

Sprekers : de heren W. Van Durme, M. Capoen, J. Timmermans, Minister L. Walt Niel

Interpellatie van de heer H. Van Dienderen tot de heer N. De Batselier, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie, over een mogelijke wijziging van het Gewestplan ten behoeve van grindexploitatie in het Maasland, blz. 21

Sprekers : de heren H. Van Dienderen, J. Dufaux, mevrouw F. Brepoels, Minister N. De Batselier

Indiening van moties, blz. 26

Interpellatie van de heer P. Van Grembergen tot de heer G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, over de derde fase van de staatshervorming, blz. 27

Sprekers : de heren P. Van Grembergen, G. Verhaegen, A. Denys, W. Vervaecke, L. Hancké, Minister G. Geens

Indiening van moties, blz. 35

Interpellatie van de heer L. Bril tot de heer G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, over de herstructurering van de Vlaamse Administratie en de gevoerde benoemingspolitiek, blz. 36

Sprekers : de heren L. Bril, R. Van Hooland, Minister G. Geens

Interpellatie van de heer A. Denys tot de heer N. De Batselier, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie, over de toepassing van de economische-expansiewetgeving ten aanzien van NV Amoco Chemicals Belgium en Volvo Europe Truck, blz. 40

Sprekers : de heer A. Denys, mevrouw M.-P. Kestelijn-Sierens, Minister N. De Batselier

Indiening van moties, blz. 45

Interpellatie van de heer J. Laverge tot de heer N. De Batselier, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie, over de machtsgreep van de SERV op het sociaal-economisch leven in Vlaanderen, blz. 45

Sprekers : de heren J. Laverge, J. De Roo, Minister N. De Batselier

Regeling van de werkzaamheden, blz. 48

Bijlage - Vraag om uitleg (R.v.O. art. 22. 12)

Commissie voor Onderwijs

Vraag om uitleg van de heer E. Beysen tot de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over het onderwijsbeleid, naar aanleiding van een aantal nota's en ideeën die de Gemeenschapsminister bekendmaakte tijdens de parlementaire recesperiode, blz. 49

Ul Reed

Nr. 2 Woensdag 18 oktober 1989
Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 57

Boodschap, blz. 57

Interpellaties (R.v.O. art. 72)

Interpellatie van mevrouw M. Vogel: tot de heer J. Lenssens, Gemeenschapsminister van Welzijn en Gezin, en de heer H. Weckx, Gemeenschapsminister van Volksgezondheid en Brusselse Aangelegenheden, over de aandacht van de Boemerang-actie voor het begeleid wonen en de gevolgen voor de instellingsopvang. blz. 57

Sprekers : mevrouw M. Vogels, Minister J. Lenssens en H. Weckx

Interpellatie van mevrouw M. Vogels tot de heer J. Lenssens, Gemeenschapsminister van Welzijn en Gezin, over het naleven van het akkoord dat tussen de Minister en de vakbonden op 8 mei 1989 in de sector welzijnszorg werd gesloten. blz. 63

Vraag van de heer P. Vangansbeke tot de heer J. Lenssens, Gemeenschapsminister van Welzijn en Gezin, over de onrust bij de opvoeders. blz. 63

Sprekers : mevrouw M. Vogels, de heer P. Vangansbeke, Minister J. Lenssens en de heer L. Hancké

Interpellatie van de heer W. Luyten tot de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, en de heer P. Dewaël, Gemeenschapsminister van Cultuur, over de evaluatie van 10 jaar Nederlands Taalunie en de hieruit te trekken besluiten. blz. 71

Sprekers : de heren W. Luyten, H. Suykerbuyk, Minister D. Coens

Regeling werkzaamheden, blz. 76

Nr. 3 Woensdag 18 oktober 1989
Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 79

Arrest van het Arbitragehof

Indiening, blz. 79

Interpellaties (R.v.O. art. 72)

Interpellatie van de heer E. De Groot tot de heer L. Van den Bossche, Gemeenschapsminister van Binnenlandse Aangelegenheden en Openbaar Ambt, over de ondoelmatige aanwending van het bijzonder krediet ter ondersteuning van het gemeentelijk beleid ten aanzien van zwakke bevolkingsgroepen. blz. 79

Sprekers : de heren E. De Groot, L. Peeters, J.-P. Pillaert, J. Geysels, Minister L. Van den Bossche

Interpellatie van de heer A. Van Aperen tot de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, over de fietspaden-actie in de Noorderkempen. blz. 99

Sprekers : de heren A. Van Aperen, J. Van Looy, J. Sleenckx, J. De Seranno, Minister J. Sauwens

Regeling van de werkzaamheden, blz. 94

Nr. 4 Vrijdag 20 oktober 1989
Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 97

Boodschap, blz. 97

Voorstellen van decreet

Indiening en verwijzing. blz. 97

Overneming. blz. 97

Voorstellen van resolutie

Indiening en verwijzing. blz. 97

Geschiedberaadslagingen van de Vlaamse Executieve

Indiening en verwijzing. blz. 97

Voorstel van decreet

Wijziging in verwijzing naar Commissie. blz. 98

Gedachtenwisseling SST-problematiek

Interpellatie van de heer A. Denys tot de heer G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, over het uitblijven van een standpunt van de Vlaamse Executieve met betrekking tot de procedure voor de aanleg van een snelspoorwegnet in Vlaanderen en de wijze waarop de Vlaamse Executieve wordt betrokken bij de totstandkoming van de beslissing van de nationale Regering inzake het SST-dossier

Interpellatie van de heer G. Janzegers tot de heer G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, over de in verband met de SST gevolgde procedure

Bespreking. blz. 98

Sprekers : de heren A. Denys, G. Janzegers, J. De Seranno, A. Beckers, H. Lauwers, H. Van Dienderen, W. Kuijpers, Minister G. Geens, Minister J. Sauwens, de heer L. Hancké

Indiening van moties. blz. 121

Regeling van de werkzaamheden, blz. 122

Nr. 5 Vrijdag 20 oktober 1989
Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 123

Actuele vragen (R.v.O. art. 71)

Actuele vraag van mevrouw M. De Meyer tot de heer N. De Batselier, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie, over de financiële moeilijkheden bij het Sociaal Fonds voor de Scheepsbouw. blz. 123

Actuele vraag van de heer J.-P. Pillaert tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over het geheim protocol tussen de VMZ en OVAM en de vorige Gemeenschapsminister van Leefmilieu in verband met de verwijdering van slib en de verwerking van septisch materiaal. blz. 124

Actuele vraag van de heer L. Peeters tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de problematiek van de afvoer en de verwerking van huisvuil in Vlaams Brabant. blz. 124

Actuele vraag van de heer P. Berchen tot de heer P. Dewaël, Gemeenschapsminister van Cultuur, over het niet-ontvangen van VTM via de kabel in de Voer. blz. 125

Actuele vraag van de heer L. Vanhorenbeek tot de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over de relatie tussen de rechtstreekse afvloeiing van talrijke A2-afgestudeerden naar de arbeidsmarkt en de daling van het aantal inschrijvingen voor een A1-opleiding. blz. 127

Actuele vraag van mevrouw M. Vogels tot de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over het niet uitbetalen van tijdelijke leerkrachten voor hun proccaties van het 3e trimester van het schooljaar 1988-1989 en de prestaties van september 1989. blz. 127

Regeling van de werkzaamheden, blz. 129

Nr. 6 Dinsdag 31 oktober 1989
Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 131

Begrotingsstukken

Indiening en verwijzing. blz. 131

Ontwerp van decreet

Incliening en verwijzing. blz. 131

Voorstellen van decreet

Overneming, blz. 131

Voorstel van resolutie

Indiening en verwijzing. blz. 131

Verslagen van het Rekenhof

Indiening en verwijzing, blz. 132

Beraadslaging Vlaamse Executieve

Indiening en verwijzing, blz. 132

Schriftelijke vragen (R.v.O. art. 69)

Indiening, blz. 132

Boodschappen, blz. 132

Samenstelling van Commissies

Wijzigingen onder de vaste en de plaatsvervangende leden, blz. 132

Vragen (R.v.O. art. 70)

Vraag van de heer J. Timmermans tot de heer L. Waltiel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, en de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over het storten van baggerspecie in de Callemoedevijver te Nazareth, blz. 132

Vraag van de heer L. Peeters tot de heer J. Lenssens, Gemeenschapsminister van Welzijn en Gezin, over de subsidiëring van kansarmoedeprojecten, blz. 133

Vraag van de heer P. Van Grembergen tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de aanvraag tot verlenging van de exploitatievergunning van de NV UCB-Sidac, blz. 134

Vraag van de heer L. Peeters tot de heer J. Lenssens, Gemeenschapsminister van Welzijn en Gezin, over het laatsttijdig verschijnen van de begrotingsonderrichtingen voor de OCMW's, blz. 135

Vraag van de heer D. Vervaet tot de heer P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, over de Vlaamse culturele vertegenwoordiging bij de Wereldexpo van Sevilla in 1992, blz. 136

Vraag van de heer D. Vervaet tot de heer G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, over de Vlaamse vertegenwoordiging bij de Wereldexpo van Sevilla in 1992, blz. 136

Vraag van de heer L. Peeters tot de heer P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, over de problemen aangaande de subsidiëring van de erkende culturele centra met v.z.w.-statuut, blz. 136

Vraag van mevrouw M. Vogels tot de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, over een eventuele uitbreiding van de regionale luchthavens, blz. 137

Interpellaties (R.v.O. art. 72)

Interpellatie van de heer A. Denys tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en

Landinrichting, over de problematiek van de waterzuivering in Vlaanderen, blz. 138

Vraag van de heer J. Timmermans tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de niet-goedkeuring van de aanbesteding van het waterzuiveringsstation te Zwalm door de raad van beheer van de VMZ, blz. 138

Sprekers : de heren A. Denys, J. Timmermans, J. Dufaux, M. Capoen, E. Gryp, Minister T. Kelchtermans

Indiening van moties, blz. 150

Interpellatie van de heer G. Annemans tot de heer L. Van den Bossche, Gemeenschapsminister van Binnenlandse Aangelegenheden en Openbaar Ambt, over de prestaties van de Vlaamse Executieve tijdens het voorbije jaar op het vlak van de kordate federale loyaleiteit, blz. 151

Sprekers : de heren G. Annemans, H. Suykerbuyk, W. Luyten en Minister L. Van den Bossche

Regeling van de werkzaamheden, blz. 156

Nr. 7

Dinsdag 31 oktober 1989
Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 157

Actuele vragen (R.v.O. art. 71)

Actuele vraag van de heer E. Grp tot de heer N. De Batselier, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie, over de eenzijdige beslissing tot vervroegde sluiting van de laatste steenkoolmijnen en de aanwending van publieke fondsen voor andere projecten dan mijnexploitatie door KS-manager Geyselink, blz. 157

Actuele vraag van de J. Timmermans tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de verlaging van de drempels tot indeling van landbouwbedrijven in klasse 1-inrichtingen, blz. 158

Voorstel van resolutie

Voorstel tot spoedbehandeling, blz. 159

Spreker : de heer J. Geysels

Interpellatie (R.v.O. art. 72)

Interpellatie van de heer M. Van Peel tot de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, over de nog op te richten Vlaamse Havencommissie en de in uitzicht gestelde investeringen in Zeebrugge, blz. 159

Sprekers : de heren M. Van Peel, W. Content, E. Beysen, H. Candries, M. Desutter, M. Schoeters, Minister J. Sauwens

Voorstel van resolutie

Voorstel tot het verlenen van voorrang in Commissie, blz. 167

Sprekers : de heer J. Geysels, Minister D. Coens

Moties tot besluit van de interpellatie van de heer P. Van Grembergen tot de heer G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, over de derde fase van de staats hervorming.

Hoofdelijke stemming, blz. 167

Moties tot besluit van de interpellatie van de heer H. Van Dienderen tot de heer N. De Batselier, Vice-voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie, over een mogelijke wijziging van het Gewestplan ten behoeve van grindexploitatie in het Maasland

Hoofdelijke stemming, blz. 169

Spreker : de heer H. Van Dienderen

Moties tot besluit van de interpellatie van de heer A. Denys tot de heer N. De Batselier, Vice-voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie, over de toepassing van de economische-expansiewetgeving ten aanzien van NV Amoco Chemicals Belgium en Volvo Europe Truck

Hoofdelijke stemming, blz. 170

Moties tot besluit van de samengevoegde interpellaties van de heer A. Denys tot de heer G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, over het uitblijven van een standpunt van de Vlaamse Executieve met betrekking tot de procedure voor de aanleg van een snelspoorwagweg in Vlaanderen en de wijze waarop de Vlaamse Executieve wordt betrokken bij de totstandkoming van de beslissing van de nationale Regering inzake het SST-dossier en van de heer G. Janzegers tot de heer G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, over de in verband met de SST gevolgde procedure

Hoofdelijke stemming, blz. 171

Sprekers : de heren A. Denys en G. Janzegers

Regeling van de werkzaamheden, blz. 172

4e vergadering

Vrijdag 20 oktober 1989
Morgenvergadering

VOORZITTER : de heer L. Vanvelthoven.

- *De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.*

- *De vergadering wordt geopend om 10.05 uur.*

De Voorzitter : Dames en heren, de vergadering is geopend.

BERICHTEN VAN VERHINDERING

De Voorzitter : A. Op 't Eynde, A. Steverlyncx ; gezondheidsredenen.

M. Bartholomeeussen, J. Caudron ; buitenslands.

V. Anciaux, H. Coveliers, A. Deneir, F. Dewinter, D. Vervaet ; ambtsverplichtingen.

BOODSCHAP

De Voorzitter : Bij brief van 18 oktober 1989 deelt de Voorzitter van de Conseil régional wallon mee dat voornoemde Raad zich ter vergadering van die dag heeft geconstitueerd.

VOORSTELLEN VAN DECREET

Indiening en verwijzing

De Voorzitter : Het volgend voorstel van decreet werd ingediend :

- Voorstel van decreet van de heer G. Janzegers houdende het verbod van lood in hagelpatronen en bij de visserij
- 259 (1989-1990) - Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud.

Overneming

De Voorzitter : Hét volgende voorstel van decreet werd overgenomen door de heer J. Timmermans :

- Voorstel van decreet van de heer M. Galle houdende regeling van het natuurbehoud
- 112 (BZ 1988) - Nr. 1.

VOORSTELLEN VAN RESOLUTIE

Indiening en verwijzing

De Voorzitter : De volgende voorstellen van resolutie werden ingediend :

- Voorstel van resolutie van de heer H. Suykerbuyk c.s. betreffende een samenwerkingsakkoord inzake het ter-beschikking-stellen van regionale statistieken
- 257 (1989-1990) - Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie

voor Economie, Energie en Tewerkstelling.

- Voorstel van resolutie van de heer H. Suykerbuyk c.s. betreffende een samenwerkingsakkoord inzake de aanwezigheid van de Gemeenschappen en Gewesten in de Belgische ambassades en consulaten
- 259 (1989-1990) - Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Buitenlandse en Externe Aangelegenheden.
- Voorstel van resolutie van de heer P. Van Grembergen c.s. betreffende de derde fase van de staats-hervorming
- 260 (1989-1990) - Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor de Algemene Zaken, het Reglement en de Verzoekschriften.

GESCHILBERAADSLAGINGEN VAN DE VLAAMSE EXECUTIEVE

Indiening en verwijzing

De Voorzitter : De volgende geschilberaadslagingen van de Vlaamse Executieve werden ingediend :

- Geschilberaadslaging van de Vlaamse Executieve van 29 juli 1989
- VEN 29.
- Geschilberaadslaging van de

Voorzitter

Vlaamse Executieve van 29 juli
1989
- VEN 30.

Verwezen naar de Commissie voor
Financiën en Begroting.

VOORSTEL VAN DECREET

Wijziging in verwijzing naar Commissie

De Voorzitter : Dames en heren, het voorstel van decreet van de heer Devolder houdende regeling van de toegang van gehandicapten tot gebouwen toegankelijk voor het publiek, oorspronkelijk verwezen naar de Commissie voor Welzijn en Gezondheid, wordt verwezen naar de Commissie voor Huinvesting, Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu.

GEDACHTENWISSELING over de SST-problematiek

INTERPELLATIE van de heer A. Denys tot de heer G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, over het uitblijven van een standpunt van de Vlaamse Executieve met betrekking tot de procedure voor de aanleg van een snelspoorwegnet in Vlaanderen en de wijze waarop de Vlaamse Executieve wordt betrokken bij de totstandkoming van de beslissing van de nationale Regering inzake het SST-dossier

INTERPELLATIE van de heer G. Janzegers tot de heer G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, over de in verband met de SST gevolgde procedure

Bespreking

De Voorzitter : Aan de orde is de

gedachtenwisseling over de SST-problematiek naar aanleiding van de interpellaties van de heer Denys tot de heer Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, over het uitblijven van een standpunt van de Vlaamse Executieve met betrekking tot de procedure voor de aanleg van een snelspoorwegnet in Vlaanderen en de wijze waarop de Vlaamse Executieve wordt betrokken bij de totstandkoming van de beslissing van de nationale Regering inzake het SST-dossier en van de heer Janzegers tot Minister Geens over de in verband met de SST gevolgde procedure.

De bespreking is geopend.

De heer Denys heeft het woord om zijn interpellatie uiteen te zetten.

De heer A. Denys (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, collega's.

Tijdens deze interpellatie wil ik het TGV-dossier bekijken vanuit twee invalshoeken.

Ten eerste, de huidige positie van de Vlaamse Executieve in dit dossier en ten tweede de houding die de Vlaamse Executieve moet innemen omtrent de mogelijke tracés.

Voorafgaandelijk zou ik echter even willen stilstaan bij de discussie die er in het Bureau geweest is over het al dan niet houden van een debat.

Eerst en vooral zou ik alle Leden van het Bureau van de Vlaamse Raad willen danken voor de standvastigheid waarmee ze de eerst genomen beslissing tot het houden van een debat hebben gehandhaafd, dit ondanks het verzet van de Voorzitter van de Vlaamse Executieve.

Vanuit onze fractie wil ik duidelijk zeggen dat de betekenis van de in de Raad gestemde resolutie, tot het houden van een voorafgaandelijk debat, de wil uitdrukt van de Vlaamse Raad om op elk belangrijk moment van het dossier hierover een openbaar debat te kunnen houden en niet enkel op het tijdstip voorafgaand aan het verlenen van de bouwvergunning.

Wij zijn de mening toegedaan, zoals ik reeds zei, dat met betrekking tot zo een belangrijk dossier op elk ogenblik een openbaar debat moet kunnen plaatsvinden. Ik wens ook te onderstrepen dat dit belangrijk moment door ons wordt bepaald en niet door de Executieve.

Wanneer wij vinden dat na meer dan drie maanden na de bekendmaking van de NMBS-tracés, en dit zonder dat wij onze stem ter zake hebben kunnen uitbrengen wegens het reces, en vóór de Internationale TGV-bijeenkomst van 20 november er voldoende belangrijke gegevens voor handen zijn om een TGV-debat te houden. Ter zake dient de Vlaamse Raad een beslissing te nemen en niet Minister Geens die dit debat tracht te verhinderen met uitspraken als :

„het dossier is ontijdig” of „we zijn niet gevat voor een dossier”.

Ik krijg stilletjes aan de indruk dat hoe minder Minister Geens te zeggen heeft in de Vlaamse Regering-De Batselier 1, hoe méér hij zich wil bemoeien met zaken die de zijne niet zijn. Ik betreurt het dat onze CVP-collega Ansoms, hier niet aanwezig, het nadien nodig heeft gevonden de in het Bureau unaniem genomen beslissing, waar ook de CVP-leden aanwezig waren, te ridiculiseren door eenvoudigweg het standpunt van Minister Geens over te nemen. Dit is een mooi voorbeeld van een Parlementslid dat blindelings en slaafs zijn Minister volgt. Collega's, een dergelijke houding is een Parlementslid onwaardig.

Mijnheer de Voorzitter van de Executieve, vooral uw uitspraak : „we zijn niet gevat door een dossier” heeft onze weinig overblijvende haren doen te berge rijzen. Op een ogenblik dat de ganse pers nu reeds wekenlang alle -aandacht besteedt aan de NMBS-tracés, op de vooravond van een zo belangrijke internationale vergadering waar België zich zou kunnen engageren in de één of andere richting, op dat ogenblik doen alsof er voor de Vlaamse Regering niets aan de hand is, is het toppunt van mistspuiterij.

Mijnheer de Voorzitter, collega's, ter

Denys

gelegenheid van de staatshervorming hebben bijna alle leden van de meerderheid onderstreept dat het nieuwe federale België pas kans op slagen heeft als er voldoende federale loyaliteit aanwezig is.

Dit TGV-dossier is de testcase om na te gaan in welke mate wij binnen deze Belgische Federale Unie nog grote gewestoverschrijdende projecten kunnen realiseren.

Met uw uitspraken, hebt u, Minister Geens, reeds impliciet toegegeven dat deze testcase het voorbeeld wordt van het faillissement van de voorbije staatshervorming.

In het TGV-dossier is elke federale loyaliteit zoek. Mijnheer Spitaels maakt er een puur communautaire zaak van en als feitelijk president van Wallonië belooft hij alle gewestelijke communautaire druk aan te wenden om de Franstalige compensatie-eisen te koppelen aan dit dossier.

Er is echter ook de nationale Regering die het vertikt de Vlaamse Regering in dit dossier te betrekken. De betrokkenheid van de Vlaamse Regering in deze zeer belangrijke voorbereidende fase is, u hebt het zelf gezegd, op dit ogenblik nihil. En wat erger is : onder deze nationale Regering gebeurt er veel minder dan onder de vorige nationale Regering.

Minister G. Geens : De nationale Regering gaat ons hier niet aan.

De heer A. Denys : Het gaat mij wel aan te weten op welke wijze de Vlaamse Regering via het Overlegcomité wordt betrokken bij de voorbereiding van het dossier in de nationale Regering. Als u vindt dat inzake zulk belangrijk dossier, met gewestoverschrijdende aspecten, waarbij er een samenwerking moet zijn tussen de nationale overheid en de Gewesten onderling omdat anders dit dossier geen kans op slagen maakt, wij de mening niet mogen toegedaan zijn dat de Vlaamse Regering ter zake moet worden betrokken, dan vind ik dat u het verkeerd voor hebt.

Onder de vorige Regering werd door Minister De Croo een technische

stuurgroep opgericht met vertegenwoordigers van de Gewesten en de nationale Regering. Die technische stuurgroep is reeds zes maanden niet meer bij mekaar gekomen.

De heer W. Kuijpers : Denk liever aan de groene TGV van de heer De Croo. Elke maand werd er door hem een ander tracé voorgesteld.

De heer A. Denys : Op dat ogenblik was in dat dossier maar één partij consequent. Wij hebben altijd het project van de TGV verdedigd en wij blijven dit doen. Alle andere partijen, uw partij inclusief, mijnheer Kuijpers, vond dat de TGV er niet moest komen. Na het lezen van uw verklaring van deze week constateer ik dat de Volksunie een bocht neemt, natuurlijk op een nog meer belachelijke wijze, want alles moet worden onder-tunneld, een soort Vlaamse Chunnel. De heer De Croo daarentegen heeft vanaf de eerste dag consequent het TGV-dossier verdedigd.

De heer W. Kuijpers : De Croo heeft het land voortijdig verkocht aan het Franse project van de Rotschildgroep, dat is ons moeilijk beleidspunt nu.

De heer A. Denys : Ik stel vast dat ten tijde van Minister De Croo er een technische stuurgroep bestond waarin zowel de nationale Regering als de Gewesten werden betrokken in de voorbereidende fase van het TGV-dossier. Deze technische stuurgroep is reeds zes maanden niet meer bijeen gekomen.

De heer W. Kuijpers : Niet deze Regering maar wel de vorige Regering onder leiding van de heer De Croo heeft haar handtekening geplaatst, voortijdig. Daarna zou de inspraak moeten volgen.

De heer A. Denys : Wij zijn fier op die handtekening.

Minister G. Geens : Mijnheer Denys, het is niet mijn bedoeling u systematisch te onderbreken maar ik wens het debat te kunnen volgen. U zegt dat u inzake het TGV-dossier de enige bent die een tracé heeft. Welk tracé is dat ?

De heer A. Denys : Mijnheer de Mi-

nister, u mag mij onderbreken over de punten waarmee ik bezig ben. (*Protest*) Ik wens mijn uiteenzetting systematisch te ontwikkelen.

Minister G. Geens : U hebt daarjuist gezegd dat u de enige bent die een tracé hebt. Ik zou willen weten waar dat ligt.

De heer A. Denys : Ik zal het u zeggen.

De heer W. Kuijpers : U hebt alleen maar een zoveelste blauwdruk. Waarom handhaaft u de tracévoorstellen van de heer De Croo niet meer ?

De heer A. Denys : Neen, neen. Ik ben blauw van hart maar niet van uitzicht. Mijnheer de Minister, in mijn inleiding heb ik gezegd hoe ik mijn uiteenzetting wens op te bouwen. Eerst praat ik over de positie van de Vlaamse Regering in de voorbereidende fase en daarna zal ik inhoudelijk iets zeggen over het tracé.

De heer W. Kuijpers : En gaat u ook de moeilijke situatie waarin de heer De Croo ons bracht historisch schetsen ?

De heer A. Denys : Mijnheer Kuijpers, ik heb gezegd dat de heer De Croo ten minste de moed heeft gehad...

De heer W. Kuijpers : Om zijn handtekening te zetten voordat er inspraak en een goed akkoord bestond.

De heer A. Denys : Om als nationaal Minister de Gewesten erbij te betrekken.

Ik stel vast dat de stuurgroep al zes maanden niet meer is bijeengekomen. Ik krijg de indruk dat de federale samenwerking, waar u als leden van de federale meerderheid, u was toen in het Europees Parlement, mijnheer Kuijpers, waar uw collega's Candries en anderen, zo vaak naar verwezen hebben op het ogenblik dat de staatshervorming hier is goedgekeurd, bestaat op dit ogenblik niet meer. De samenwerking bestaat alleen in het schrijven van open brieven van Minister Geens aan zijn collega Valmy Féaux. Voor de rest functioneert het Overlegcomité niet meer. U hebt hier, in deze zaal, tij-

Denys

dens de Commissie voor de Financiën, zelf gezegd : „Het Overlegcomité is één groot kerkhof geworden met zeer veel zerkjes.” Collega's, dit is de situatie na negen maanden staats Hervorming.

Mijnheer de Minister, wat mij meer bekommert is het feit dat u zich daar als een fatalist schijnt bij neer te leggen. Ik ben onder de indruk gekomen van het boek van Hugo De Ridder waarin hij bepaalde verhoudingen beschrijft en waarin duidelijk wordt aangetoond dat de Vlaamse Regering een speeltuig is geworden in handen van de nationale belangen van de grote politieke partijen.

De heer W. Kuijpers : Dan zou ik, als PVV, niet meer in die Regering blijven.

De heer A. Denys : Dit is onder meer tot uiting gekomen in de passage over het CVP-PVV-Regeerakkoord en de inbraak van de SP en de VU in de Vlaamse Regering.

De heer W. Kuijpers : Treed dan uit de Regering.

De heer A. Denys : Collega's, ik heb de indruk dat inzake dit belangrijke dossier hetzelfde aan het gebeuren is. Minister Dehaene heeft beslist : ten eerste, dat Gaston Geens voorlopig moet zwijgen ; ten tweede, dat hij nadien moet uitvoeren wat hij en de nationale Regering hebben beslist. Op die manier is generaal Dehaene Gaston Geens aan het degraderen tot een kleine korporaal.

Ik wens mij nu te richten tot de SP-collega's. Ik stel een nieuwe Vlaamse stoerheid vast bij SP-voorzitter Frank Vandenbroucke en Minister De Batselier. Zij zeggen dat wij in Vlaanderen uiteindelijk zelf zullen beslissen hoe, wanneer en op welke wijze de TGV in Vlaanderen zal komen. Laat ons niet lachen. Minister Geens heeft zelf gezegd : „Wij zijn niet gevat, er is geen dossier”. De feiten tonen iedere dag aan dat de nationale Regering bezig is op een sluipende manier aan besluitvorming te doen. Wij in Vlaanderen zullen misschien pas heel laat kunnen zeggen of er al dan niet

een bouwvergunning zal worden verleend. (*Veelvuldig protest*)

Als men het ernstig meent met de begrippen federale loyaliteit en samenwerking, dan kan de rol van de Vlaamse Regering niet beperkt blijven tot een negatieve of positieve daad in de eindfase, namelijk het al of niet uitreiken van de bouwvergunning.

Dan moest de Vlaamse Regering reeds lang, op een politieke wijze betrokken geweest zijn bij iedere voorbereidende stap in dit dossier.

De essentie van mijn interpellatie is : de Vlaamse Regering wakker schudden en het defensief karakter, dat tot op heden bestaat in dat dossier, wijzigen in een offensief, constructief karakter. Wij moeten zelf dit punt aanbrengen in het Overlegcomité, zelf voorstellen doen. Maar, ik herhaal dat de eerste voorwaarde om zoiets te kunnen doen is, dat de Vlaamse Regering het eerst onderling moet eens zijn, zowel over de te volgen procedure als inhoudelijk over het tracé dat men in Vlaanderen wenst te hebben. Dit blijkt niet het geval te zijn.

De heer W. Kuijpers : Heeft u het over de tracés-De Croo ?

De heer A. Denys : Maar, ook hier is het tot nog toe allemaal Nebel und Mist, zelfs over het meest eenvoudige, namelijk de te volgen procedure.

Reeds op 6 september stelden de Ministers Waltniel en Kelchtermans aan de Executieve een te volgen procedure voor. Verdeeldheid tussen de meerderheid heeft tot gevolg dat er tot nu toe nog altijd geen beslissing werd genomen.

De SP wil naast de reeds lange procedure van openbaar onderzoek, nog gemeentelijke volksraadplegingen en gewestelijke hoorzittingen organiseren. Was Minister Tobback tegen iedere vorm van Europees referendum dan blijkt nu plots, wat de TGV betreft het referendum het middel bij uitstek.

Inhoudelijk hebben wij daartegen geen bezwaar, indien wij niet de indruk zouden krijgen dat de SP hierin

een middel ziet om de beslissing uit te stellen wegens gebrek aan moed en een echte beleidsvisie ter zake.

Misschien heeft de SP wat tijd nodig om de TGV-bocht aan haar SP-basis te verkopen.

De heer De Loor : Wij maken geen bocht.

De heer A. Denys : Ik zou dat niet durven beweren. Ik heb de indruk dat de bocht werd genomen toen de heer Van Miert Europees commissaris voor transport is geworden.

Naast die SP-eis blijft natuurlijk een andere grote vraag over, namelijk in welke stand van de procedure zal de Executieve de bouwvergunningen uitreiken ? Zoals de Waalse gewestregering het doet vóór het openbaar onderzoek of zoals het Waltnielvoorstel, na het beëindigen van de normale procedure van openbaar onderzoek.

Hier heeft de Vlaamse Regering de keuze, aangezien het hier gaat over een werk van algemeen belang kan, onlogisch naar mijn gevoel, een bouwvergunning verleend worden vóór het openbaar onderzoek is beëindigd.

Dit in tegenstelling met een particuliere bouwvergunning. Ik schets het misschien een beetje eenvoudig maar in feite komt het hierop neer. Persoonlijk vind ik dat een discriminatie ten nadele van het particulier initiatief, maar de wetgeving, zijnde wat ze is, laat die mogelijkheid.

Het volledig afwerken van de procedure van openbaar onderzoek betekent echter een duurtijd van twee jaar.

Onze vraag is dan vrij eenvoudig : wordt de snelle procedure of de normale procedure gevolgd ?

Maar indien Vlaanderen beweert zelf te beslissen of er al dan niet een TGV moet komen en welke TGV, dan wordt het hoog tijd, zeker na de NMBS-voorstellen om binnen de Vlaamse Regering een inhoudelijk standpunt naar voren te brengen. Men moet niet afkomen met het foefje dat men eerst de MER-rapporten

Denys

moet bekijken, want nu al weet men dat een TGV met twee tracés onrendabel wordt en een zware ecologische verminking zal meebrengen.

De eerste berekening van de NMBS leert ons dat de twee voorgestelde tracés, zonder enige bijkomende ecologische kost, tenminste 20 à 25 miljard frank aan de Staatskas zullen kosten. Indien men het Volksunie-voorstel zou volgen, namelijk een volledige ondertunneling, zullen de kosten meer dan 200 miljard bedragen.

De heer W. Kuijpers : U moet het VU-voorstel iets grondiger lezen alvorens erover te praten.

De heer A. Denys : Wat u zegt is al te belachelijk. Aangezien de PVV geen beleidsverantwoordelijk kheid draagt, kon zij ook de gemakkelijkste weg kiezen door zich niet in deze discussie te mengen. Mijnheer Kuijpers, u bent pas teruggekeerd in het nationale Parlement, maar dat is niet onze stijl van constructieve oppositie voeren. Temeer, en ik zeg het in alle duidelijkheid, wij hebben een boontje voor de TGV. Wij vinden het een goed project. Wij menen dat het SST-project niet door politieke onkunde mag worden verkwanseld.

De heer W. Kuijpers : Maar uw Minister plaatste zijn handtekening zonder kunde over 't project !

De heer A. Denys : De SST is en blijft een goed concept. Inderdaad, de SST gaat dubbel zo snel als de auto, half zo snel als het vliegtuig en, u die gevoelig bent voor milieuarargumenten, de milieuvuiling door uitlaatgassen is acht maal minder dan bij het wegverkeer. De energiefactuur ligt drie maal lager dan bij de auto's. Wat men ook moge zeggen, de SST is het ideale transportmiddel om afstanden tussen 2 en 500 kilometer te overbruggen.

De ons omringende landen hebben beslist een SST-net uit te werken. Als wij Brussel, dat ook de hoofdstad is van Vlaanderen, verder willen promoveren tot hoofdstad van Europa, moeten wij ons inschrijven voor de trein van de toekomst. Met andere woorden, volgens ons moet zo vlug

mogelijk worden beslist om Brussel aan te sluiten op de bestaande TGV-lijn vanuit Rijsel. Collega's, tevens moet worden beslist af te stappen van de communautaire verkwanseling van dit dossier, die erin bestaat om naast Brussel ook nog Luik en Antwerpen een stopplaats te geven. In een klein land als het onze is een dergelijke trein met drie stopplaatsen geen TGV, geen SST, maar een TSJ-trein, met andere woorden een tsjoek-tsjoeke-trein. Dit is zinloos. Laat ons afstappen van drie stopplaatsen, ons zo vlug mogelijk beslissen om Brussel in een eerste fase met Rijsel te verbinden.

Collega's, wat het al dan niet doorverbinden naar Nederland of het doorstoten naar Europa betreft, menen wij dat hieromtrent vandaag geen beslissing moet worden genomen. Wij moeten eerst vaststellen hoe rendabel de lijn Brussel-Rijsel is. Daarna zullen wij wel zien. Deze optie moet niet worden weggenomen, maar in alle geval meen ik dat zij niet hoogdringend noodzakelijk is.

Maar één zaak is zeker. Als men zou beslissen door te stoten naar Noord-Europa dan kan dit na alle berekeningen maar op één lijn en niet op twee tracés en zonder over Luik en Antwerpen te gaan. Men moet op één tracé zo vlug mogelijk doorstoten naar Nederland en in Nederland pas splitsen naar Amsterdam en Duitsland. Dat staat voor ons nu al vast.

Minister G. Geens : Ik vroeg me daarnet af aan welk tracé u dacht, maar met wat u nu komt te zeggen hebt u daarop een antwoord gegeven.

De heer A. Denys : Mijnheer de Voorzitter, het is vijf voor twaalf geworden voor de Vlaamse Regering. Verder defensief zwijgen, zogezegd omdat het dossier nu nationaal wordt behandeld, is zich voor een stuk medeplichtig maken aan de sluipende besluitvorming van de nationale Regering. Het kan niet zijn dat de rol van de Vlaamse Regering zich zou beperken tot het al of niet weigeren van de bouwvergunning. De Vlaamse Regering moet bij de onderhandelingen worden betrokken, ook inhoudelijk over het tracé zelf.

Ik wil deze interpellatie besluiten met de oproep tot Voorzitter Geens om uit zijn tunnel van stilzwijgendheid te komen. Mijnheer de Voorzitter van de Executieve, zeg ons wat uw Vlaamse Regering van plan is, anders wordt deze TGV een doolhof waar niemand nog uit raakt.

De Voorzitter : De heer Janzegers heeft het woord om zijn interpellatie uiteen te zetten.

De heer G. Janzegers (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, de TGV-problematiek sleept nu al een vijftal jaren aan. De manier waarop het dossier behandeld wordt, blijft voor verwarring en onzekerheid zorgen, niet alleen bij de bevolking maar ook bij ons, leden van de Vlaamse Raad. Naar aanleiding van mijn interpellatie van 15 maart jongstleden tot de Gemeenschapsministers Waltiel en Kelchtermans over hetzelfde onderwerp werd op 23 maart, na overleg tussen verschillende fracties, een motie goedgekeurd waarbij de Vlaamse Executieve gevraagd werd de beslissingen inzake de TGV-problematiek afhankelijk te maken van een voorafgaand debat in de Vlaamse Raad. Gelet op de verklaringen tijdens de vakantie, zowel van NMBS-baas Schouppe als van de Minister van Verkeerswezen, hadden wij bij de aanvang van de nieuwe zitting een interpellatie gepland in de Vlaamse Raad. Toen bleek dat een tussentijds debat gepland was, hebben we van deze interpellatie afgezien. Nadien waren er problemen tussen de Executieve en het Bureau van de Vlaamse Raad zodat het ons toch veiliger leek, gelet op het belang van de bevolking in dit dossier, hier te interpelleren. Wij zeggen dan ook zeer duidelijk dat het vandaag om een interpellatie gaat en niet om een debat.

Een interpellatie is een vraag om ophelderingen of inlichtingen. Een debat daarentegen is een openbare gedachtenwisseling na een uiteenzetting. Voor een eigenlijk debat zou het dossier vollediger moeten zijn. Ik denk aan het ontbreken van de MER-rapporten, en aan het ontbreken van het openbaar onderzoek. Dat debat kan volgens ons niet vandaag, dat moet nog komen en zou moeten gekoppeld worden aan een



CVP-Senator J. De Seranno, Voorzitter van de Commissie voor Openbare Werken en Vervoer

breed mobiliteitsdebat. Nu leeft bij ons het gevoel dat men omgekeerd werkt : eerst beslissen over de TGV en dan debatteren hoe hij kan worden ingepast of kan dienen om het openbaar vervoer op te krikken of het privé-verkeer te verminderen. Zo leeft ook sterk het gevoel dat de MER-rapporten pas na de beslissing komen en ze niet voorafgaan. Nochtans zijn die ideeën rond de MER, het mobiliteitsbeleid en het openbaar onderzoek duidelijk verwoord in de Regeringsverklaring van de Vlaamse Executieve van 14 februari en in de Besluiten van de Executieve van 23 maart jongstleden.

In de Regeringsverklaring van de Vlaamse Executieve van 14 februari 1989 lezen we dat er een globaal mobiliteitsplan zal worden opgesteld, uitgaande van een grondig behoeftenonderzoek. Dit plan zou dan aan de basis liggen van een mobiliteitsbeleid, dat het vervoer, de infrastructuur, het leefmilieu en de ruimtelijke ordening geïntegreerd benadert. De prioriteiten bij dit mobiliteitsbeleid

zullen onder meer zijn, de bezorgdheid om de ecologische aspecten, de oordeelkundige aanwending van de beperkte ruimte, het stimuleren van een kwalitatief hoogstaand openbaar vervoer en de coördinatie van alle vervoermodi in hun onderlinge complementariteit. Verder zal er, voor belangrijke infrastructuurwerken een Milieu-Effect-Rapport (MER) worden opgesteld en dit conform de EG-richtlijn. Meer specifiek wordt over de TGV het volgende gezegd in het hoofdstuk Ruimtelijke Ordening : „Eventuele snelle spoorwegverbindingen moeten een integrerend onderdeel vormen van het eigen spoorwegnet, en mede gericht zijn op betere spoorverbindingen in Vlaanderen en de Vlaamse Regering wenst ten volle betrokken te zijn bij de Ministeriële Commissie, opgericht binnen de nationale Regering, die het dossier behandelt en stelt dat door de nationale Regering geen beslissingen mogen worden genomen, zelfs niet principieel, zolang geen MER is uitgevoerd en de Vlaamse Regering op basis hiervan haar houding niet heeft bepaald. Dit MER mag zich niet beperken tot de studie van het tracé. De Vlaamse Regering zal de informatie over het MER van de SST zo ruim en bevattelijk mogelijk, verspreiden. De inspraak van de bevolking over het MER wordt door de Vlaamse Regering beschouwd als een essentieel element in de totstandkoming van haar besluitvorming.” In het hoofdstuk over Leefmilieu wordt de EG-richtlijn over het MER beschouwd als een belangrijk instrument inzake de preventie, waaraan men absolute prioriteit wil geven om de burgers en het leefmilieu te beveiligen tegen diverse risico's waaronder uiteraard dus ook het TGV-project valt.

Die EG-richtlijn van 27 juni 1985, opgenomen in het Besluit van de Vlaamse Executieve van 23 maart 1989, bepaalt onder meer in artikel 6 dat de inhoud van deze rapporten voor het publiek beschikbaar moet zijn en dat het betrokken publiek de mogelijkheid moet krijgen zijn mening te geven alvorens men een aanvang neemt met het project. Hetzelfde artikel stipuleert verder dat de overheid het betrokken publiek moet

bepalen, aangeven op welke plaatsen kennis kan worden genomen van de informatie, de manier waarop de bevolking dit kan weten, via aanplakbiljetten, plaatselijke kranten, organisatie van tentoonstellingen met plattegronden, tekeningen, tabellen, maquettes, grafieken enzovoort, hoe men het publiek zal raadplegen, bijvoorbeeld door een openbare enquête of schriftelijk, en het vaststellen van de passende termijnen voor de diverse fasen van de procedure.

Na meer dan één maand zijn de MER-rapporten nog niet beschikbaar. Nochtans hadden deze rapporten de bedoeling onder meer de milieu-factuur te bepalen. De Vlaamse Executieve heeft in haar zitting van 29 juli 1989 de Gemeenschapsministers Waltniel en Kelchtermans belast met het opstellen van concrete voorstellen inzake de verdere afhandeling van het TGV-dossier. Zij zouden de MER-rapporten overmaken aan de Voorzitter en de leden van de Commissie Leefmilieu en Natuurbehoud en van de Commissie voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting van de Vlaamse Raad. Beschikt de Vlaamse Executieve nu over die MER-rapporten ? Zo ja, wanneer zullen die voor de commissieleden beschikbaar zijn ? Zo neen, welke stappen zullen er ondernomen worden ten aanzien van de Minister van Verkeerswezen ? De Minister van Verkeerswezen is blijkbaar wel gehaast om TGV-treinstellen te bestellen en om op 21 november 1989 te gaan praten met zijn buitenlandse collega's over de co-financiering van het project. Hoe kan dat als er nog geen beslissing is, noch over het feit of we al dan niet meedoen, noch over de vooropgestelde tracés ? Het roept bij ons herinneringen aan het destijds gevoerde raketendebat. Toen vlogen de Amerikanen de raketten reeds over nog vóór het debat van start ging. Nu hebben de Fransen ons hun TGV-stellen al verkocht, nog voor er een beslissing gevallen is.

En dan is er het beloofde openbare onderzoek. Het is duidelijk dat een openbaar onderzoek weinig zin heeft als er geen voorstellen van tracés zijn. Naar verluidt zouden er twee scenario's bestaan. Vooral de tweede, de versnelde procedure waardoor

Janzegers

het mogelijk is via een samenlezing van de artikelen 43 en 48 van de Wet op de Stedebouw van 1962 en waardoor men reeds met de aanleg van de TGV kan beginnen terwijl het openbaar onderzoek in feite nog loopt, is voor velen aantrekkelijk. Kan de Voorzitter van de Executieve nu klaarheid scheppen over de manier waarop de bevolking zal geraadpleegd worden? Zullen ook verenigingen geraadpleegd worden? Men mag hierbij niet vergeten dat de globale kostprijs hoe dan ook een weerslag zal hebben op de ganse bevolking. Tijdens een persontmoeting tijdens de Week van het Bos op 21 september 1989 zei Gemeenschapsminister Kelchtermans dat het nog mogelijk was de bevolking vóór 21 november 1989 te raadplegen en dat de Vlaamse administratie hieraan volop aan het werken was. Is dat ook het standpunt van de ganse Executieve of denkt men daar nu anders over? Hoe zal die volksraadpleging georganiseerd worden, ik denk aan de procedure en het tijdstip? Belangrijk hierbij is ook te weten of de Voorzitter van de Executieve verklaren nu reeds kan dat de Vlaamse Regering deze volksraadpleging zal hanteren als een beslissend en doorslaggevend element in het TGV-dossier?

Voor ons, leden van de Vlaamse Raad, is het ook belangrijk te weten of er tussen de raadpleging en de beslissing van de Vlaamse Executieve inzake de eventuele toekenning van een bouwvergunning, nog een debat zal kunnen worden gevoerd aan de hand van alle nodige gegevens?

Tot slot wil ik nog enkele bedenkingen kwijt. Het gaat hier toch volgens sommigen om een soort tussentijds debat. De Groenen waren, zijn en blijven gekant tegen het TGV-project om haar negatieve effecten op het milieu, het openbaar vervoer en de financiële kostprijs.

Wat het milieu betreft, betekent het alweer een aanslag op het werk-, woon- en leefmilieu van heel wat mensen in dit overbevolkte land, het opnieuw opofferen van landbouw- en natuurgebieden. De afbraak en ont-eigening van huizen en nijverheidsgebouwen.

Hij wordt door sommigen voorgesteld als een tovermiddel om het openbaar vervoer op te krikken. Op de bestaande lijnen zal hij het dagelijkse en reeds al zo sterk afgeslankte pendelverkeer verder wegdrücken en in Brussel voor heel wat problemen zorgen in de Noord-Zuid-verbinding. De files op onze autowegen zijn vooral een gevolg geweest van het IC-IR-plan, waardoor heel wat mensen overgeschakeld zijn naar de auto. Die zal men niet terugwinnen via een TGV die hoogstens een elitair treintje wordt voor welgestelde Antwerpenaren en Luikenaars, maar wel via een betaalbaar en degelijk uitgerust openbaar vervoer.

Wat de kostprijs en de rendabiliteit betreft, weten we nu al dat die heel wat problemen stellen. De alarmerende verhalen uit Engeland en elders zijn genoegzaam bekend. De kostprijs van de TGV ligt voor Engeland reeds driemaal hoger dan oorspronkelijk was gepland en een ticket zal tweemaal duurder zijn.

De financiële verliezen zullen een bijkomende negatieve weerslag hebben op het openbaar vervoer. De TGV is hoe dan ook een luxe-product dat ons door de Fransen op een handige manier wordt aangesmeerd en waarvoor onze Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen zich vernedert tot de rol van loopjongen. Een NMBS die in het verleden een pioniersrol gespeeld heeft inzake personenverkeer, goederentransport en diensten, in ons land en ver daarbuiten.

Een laatste aspect is het opnieuw communautair uitspelen van het dossier. Er bestaan inderdaad plannen om de TGV via Waalse grond naar Luik te sturen. Wij vinden dat het doodgezwegen verzet in Henegouwen in Waals Brabant en de Provincie Luik ook onze steun verdient omdat wij ons verzetten tegen het concept van de TGV zonder meer. Het verschuiven van de TGV naar onze zuiderburen of desnoods naar de ondergrond verzwakt het aannemelijke van onze argumenten-tegen. Trouwens, het zijn alleen maar de Luikse politici die telkens tussenkomen in bij voorbeeld de Senaat: zij willen een luxe-verbinding. Baron Clerdent

droomt zelfs van ooit tegen 400 à 500 kilometer per uur van bij hem thuis naar Brussel te sporen. In die zin hebben dan degenen gelijk die vinden dat, gelet op zijn concept, de TGV alleen maar in Brussel mag stoppen. Het is ook heel elegant van het Kempisch tracé nu door te schuiven naar Noord-Brabant en Nederlands Limburg. In Holland zal men ook niet wakker liggen van die nieuwe belasting voor deze gebieden, evenmin dat de Luikenaars iets geven om de landelijke gebieden langsheen de E 40.

En om in Nederland te blijven. Mijn laatste vraag is of er iets klopt van de geruchten als zou er een koppeling zijn van het TGV-project aan de waternetverdragen met onze Noorderburen?

Daarover had ik graag meer uitleg gekregen.

De Voorzitter: De heer De Seranno heeft het woord.

De heer J. De Seranno (op de tribune): Mijnheer de Voorzitter, bij de aanvang van deze bespreking had ik een ogenblik de indruk dat het niet tot een gedachtenwisseling zou kunnen komen. Het verheugt mij dat uiteindelijk de sfeer toch van die aard is om dit gesprek misschien toch mogelijk te maken.

Onze fractie heeft sinds de eerste helft van 1986, dus meer dan drie jaar geleden, . . . (*Onderbreking door de heer Denys*)

Mijnheer Denys, ik constateer dat u nu het zoveelste traject lanceert.

De heer A. Denys: Mag ik u doen opmerken dat wanneer wij onze stellingname willen verdedigen, wij het hier doen en niet zoals velen die hier zwijgen en buiten het Parlement de mensen opstoken. Ik meen dat wij het recht hebben in openbare vergadering onze visie te vertolken.

De heer J. De Seranno: Dat is juist.

Mijnheer de Voorzitter, ik constateer dat er nu bij de PVV een compromis bestaat over een oplossing, zoals het dikwijls gebeurt in de ruimtelijke ordening bij de geburen, enerzijds een verschuiving naar Wallonië en, anderzijds, naar Nederland.

De heer A. Denys : Indien bij voorbeeld zou blijken dat Wallonië niet akkoord zou gaan met wat na Lembeke is voorzien, hebben wij als alternatief de mogelijkheid voorzien, bij voorbeeld via Kortrijk-Gent, de bestaande lijn te gebruiken. Bijgevolg indien men vanuit Wallonië zou dreigen dat wanneer er geen stopplaats in Luik komt de bouwvergunning niet wordt verleend, voorzien wij aldus de mogelijkheid om die communautaire chantage te ontwijken. *(Twistgesprekken)*

De Voorzitter : Ik stel vast dat verschillende leden zich in het debat mengen terwijl zij op de sprekerslijst zijn ingeschreven en later nog het woord kunnen voeren.

De heer J. De Seranno : Onze fractie heeft reeds drie en een half jaar geleden verschillende parlementaire initiatieven genomen om de Vlaamse Raad bij de problematiek van de supersnelle trein te betrekken. Uiteindelijk is dat uitgemond in een resolutie genomen op 23 maart in de Vlaamse Raad.

Wij zullen ons vandaag beperken tot de procedure. De Vlaamse Executieve heeft in haar regeerverklaring op 24 februari jongstleden gesteld dat, wat betreft de eventuele bouw van sporen voor een supersnelle trein, volgende principes moeten worden in acht genomen.

Ten eerste, een gebeurlijke snelspoorverbinding moet een integreerend deel vormen van het toekomstig spoorwagennet in Vlaanderen.

Ten tweede, de inspraak van de bevolking is een essentieel onderdeel in de totstandkoming van de besluitvorming.

Ten derde, de nationale Regering kan ter zake geen beslissing nemen zolang de Vlaamse Executieve ter zake haar houding niet heeft bepaald.

In de veronderstelling dat de initiatiefnemer, namelijk de nationale Regering, een tracé zou voorstellen dat afwijkt van de bestaande gewestplannen, welke is dan de te volgen procedure ?

In dat geval kan de Executieve,

conform het bepaalde in artikel 43 van de wet van 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw, de bestaande gewestplannen, of gedeelten ervan, in herziening stellen.

De wet voorziet een beslissing van de Koning, maar sinds de Staatshervorming van 1980 gaat het dus om een beslissing van de Executieve.

Voor het onderzoek naar opmerkingen en bezwaren van de betrokken bevolking worden de plannen gedurende 90 dagen op de gemeentehuizen ter inzage gelegd.

De betreffende gemeenteraden en Bestendige Deputaties beschikken vervolgens over 60 dagen om hun advies uit te brengen over de voorgestelde wijzigingen. In de eerste fase gaat het om een periode van 90 dagen en nadien voor de Gemeenten en de Bestendige Deputaties om 60 dagen. Tenslotte hebben de Regionale Commissies van Advies nogmaals 90 dagen om over het bundel advies uit te brengen. Dat is de te volgen procedure zoals deze in de wet van 29 maart 1962 werd vastgelegd.

Nadat deze verschillende fasen zijn doorlopen, en niet eerder, stelt de Vlaamse Executieve eventueel de gewestplannen in gewijzigde vorm vast.

Ingevolge de resolutie die op 23 maart van dit jaar in de Vlaamse Raad werd aangenomen kan dergelijke beslissing niet worden genomen dan na een voorafgaand debat in deze Raad.

Het was steeds onze wens dat enkel op basis van het dossier en op basis van het verslag van de Bestendige Deputatie en van de Regionale Commissies van Advies, evenals op basis van het verslag van de Vlaamse Executieve, een volledig en grondig debat in de Vlaamse Raad zou kunnen plaatsgrijpen. Zolang deze procedure niet volledig is afgehandeld, kan geen enkele bouwvraag in overweging worden genomen.

Op dat punt, mijnheer Denys, verschillen wij van mening met de PVV, evenals met de vroegere Minister, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening.

De heer A. Denys : Collega De Seranno, u gaat er vanuit dat de betrokkenheid van de Vlaamse Regering en het bekendmaken van haar standpunt eigenlijk pas dient te gebeuren in de eindfase, precies op het ogenblik dat zij de bouwvergunning aflevert.

De heer J. De Seranno : Dat heb ik niet gezegd.

De heer A. Denys : Mijn pleidooi kwam erop neer, zoals de heer Janzegers ook heeft gezegd, dat op het ogenblik dat de NMBS alle SST-stellen heeft besteld en heeft uitgepakt met tracés, dat Minister Dehaene zich naar een internationale bijeenkomst begeeft, de Vlaamse Regering met open kaarten moet beginnen spelen.

De heer J. De Seranno : Ik zal hier niet spreken over de techniek ; dat zou ons te ver leiden. U weet dat de SST ook op andere sporen kan rijden, onder meer degene waarover u straks sprak. *(Onderbreking door de heer Denys)*

Geen bouwvraag kan in overweging worden genomen zolang deze procedure niet is beëindigd. Bovendien kan, in toepassing van artikel 48 van de stedenbouwkundige wet, de eigenlijke bouwvergunning slechts worden verleend nadat het College van Burgemeester en Schepenen van de betrokken gemeente een advies heeft uitgebracht.

Mijnheer de Voorzitter, het is goed bepalingen van artikel 48 van de wet op de ruimtelijke ordening in herinnering te brengen, namelijk in afwijking van artikel 44, dat bepaalt dat niet kan worden gebouwd zonder vergunning van het College van Burgemeester en Schepenen, wordt de vergunning afgeleverd door de Minister of zijn gemachtigde, wanneer ze wordt aangevraagd door een door de Koning aangewezen publiekrechtelijke rechtspersoon of wanneer ze betrekking heeft op het aanleggen van installaties en leidingen van openbaar nut, met inbegrip van elektrische leidingen op het grondgebied van twee of meerdere gemeenten. Dat is hier het geval.

Het College van Burgemeester en

De Seranno

Schepenen brengt voorafgaandelijk advies uit binnen de dertig dagen. Wordt deze termijn niet in acht genomen, dan wordt het advies geacht gunstig te zijn. Ik neem aan dat de betrokken Colleges van Burgemeesters en Schepenen en de gemeentebesturen deze termijn niet zullen laten voorbijgaan.

Ingevolge een beslissing van de Vlaamse Executieve betreffende de milieu-effectrapportering, dient het milieu-effectrapport zeker te worden toegevoegd bij de hier bedoelde bouwaanvraag. Dit is onze stelling. De milieu-effectrapporten moeten worden toegevoegd wanneer de dossiers aan de betrokken gemeentebesturen worden voorgelegd.

Mijnheer de Voorzitter, de Vlaamse Raad moet vóór het door ons geëiste debat kunnen beschikken over alle gegevens betreffende de toekomstige uitbouw van het spoorwagennet in Vlaanderen in samenhang met het Europees spoorwagennet. Dan zal de Vlaamse Raad kunnen oordelen of de vooropgestelde principes getrouw worden gevolgd.

Mijnheer de Voorzitter, mijn fractie wenst zich aan de hier beschreven procedure te houden, ook in de komende weken en maanden. (*Applaus bij de leden van de CVP*)

De Voorzitter : De heer Beckers heeft het woord.

De heer A. Beckers : Mijnheer de Voorzitter, collega's, als de Vlaamse Raad één goede dienst kan bewijzen aan de bevolking, die hij vertegenwoordigt, is het wel het afdwingen van respect voor diezelfde bevolking, het is onze opdracht om de politiek en de politieke cultuur dicht bij de burger te brengen.

Wij kunnen dit doen aan de hand van ronkende verklaringen, het blijft dan echter vaak bij een zeer theoretische discussie ; wij kunnen dit ook door middel van zeer concrete dossiers.

In onze ogen is het SST-dossier een zeer concreet dossier om de theorie ook in de praktijk om te zetten. (*Onderbreking van de heer Denys*)

Mijnheer Denys, ik had verwacht dat u zou zeggen dat wij een bocht hebben genomen.

Ik heb gisteren de moeite gedaan om onze perscommuniqué's door te nemen, die wij een paar jaar geleden hebben gepubliceerd. Daarin kan precies ons huidige standpunt worden teruggevonden.

Echt respect voor de burger vanwege welke overheid dan ook, echte ontvoogding steunt op juiste, volledige en eerlijke informatie. Want het is slechts op basis van juiste en volledige en ook eerlijke informatie dat het individu in staat wordt gesteld om zelfstandig, zonder enige druk van buitenuit, zich een eigen mening te vormen.

Wanneer u dan werkt op het spanningsveld tussen aan de ene kant een belang wat buiten de directe omgeving van het individu of een groep ligt, een economisch belang, een tewerkstellingsbelang of zoals in deze materie een vervoersbelang, en aan de andere kant de potentiële dreiging van de aantasting van de eigen directe leefomgeving, moet u datzelfde respect niet alleen opbrengen vanuit informatie, maar 'ermee rekening houden in de beslissingen die u moet nemen met hetgeen dat individu of die groep u heeft te vertellen. Inpraak van het individu of van een groep wordt op dat ogenblik een belangrijk element dat u mee in de weegschaal van uw politieke verantwoordelijkheid legt om beslissingen te nemen.

Ik geloof dat daarin precies de doelstelling van een milieu-effectenrapport ligt.

Zo'n MER is geen doel op zichzelf, maar een instrument om ten volle politieke verantwoordelijkheid op te nemen, waarbij u uzelf de plicht oplegt om alle elementen die een beslissing kunnen beïnvloeden hun volle bestaansrecht te geven.

Voorzitter, wij hebben bij diverse gelegenheden het SP-standpunt inzake het SST-dossier kunnen toelichten.

We zijn als partij, die zowel in de nationale Regering als in de Vlaamse Executieve deel uitmaakt van de

meerderheid een engagement aangaan in een Regeerakkoord.

Mijnheer Denys, het Regeerakkoord vormt de basis van het standpunt van de SP. Voor de SP zijn er in de SST-problematiek drie dossiers.

Ten eerste is er het financieel dossier. Wij weten dat de infrastructuur in ons land een dure aangelegenheid is. Het project dreigt slechts een zeer geringe rendabiliteit te hebben. Wij blijven erbij, zoals in het Regeerakkoord bepaald, dat de belastingbetaler niet mag opdraaien voor de financiële kosten.

De SST, inclusief zijn ecologische meerkost, moet volledig gefinancierd worden op basis van zijn rendabiliteit.

Het is slechts in de mate dat investeringen voor de SST ook dienstig zijn voor de verbetering van het binnenlands openbaar vervoer, dat de Belgische overheid, via de NMBS, voor dat gedeelte van de kosten zou kunnen opdraaien.

Ten tweede is er het ecologisch dossier.

In het dicht bewoonde Vlaanderen stelt de aanleg van de SST grote problemen van ruimtelijke ordening en milieuhinder.

Dit zou zeker zo zijn indien wordt gekozen voor nieuwe lijnen met nieuwe beddingen, maar er rijzen eveneens problemen indien de bestaande lijnen moeten worden aangepast of uitgebreid.

In het Regeerakkoord is dan ook gestipuleerd dat voorafgaandelijk een milieu-effectenrapport moest worden opgesteld en dat de Vlaamse Regering een vetorecht krijgt over de tracés.

Het nationale Regeerakkoord is ter zake zeer duidelijk : „De Regering zal na akkoord van het bevoegde gewest bepalen waar de bestaande bedding zal worden gevolgd.”

Trouwens, deze bevoegdheid laat ons toe ons Vlaams imago te bewijzen. Of vindt u dat wij dat niet hoeven te hebben, mijnheer Denys ? De bevoegdheid zelf kan niet worden be-

Beckers

twist, want volgens de staatsvorming zijn de ruimtelijke ordening en de aflevering van de bouwvergunningen bevoegdheden van de Gewesten.

De heer A. Denys : Is dat alles, mijnheer Beckers ?

De heer A. Beckers : Neen, mijnheer Denys, maar ik antwoord op wat u over ons „Vlaams imago” zegde.

Ten derde : het dossier openbaar vervoer. Indien de SST er komt, kan dit een kans zijn om de infrastructuur voor ons eigen openbaar vervoer te verbeteren.

De heer J. Geysels : Dat is een bocht.

De heer A. Beckers : Destijds heeft de SP gezegd dat het project van Minister De Croo om drie redenen onaanvaardbaar was. Als er een SST komt moet er over die drie dossiers worden gediscussieerd.

De heer J. Geysels : Mijnheer Beckers, dat is de juiste bocht die wordt genomen. Bij het contract van 13 mei 1987 wordt vermeld : als het TGV-project voor elkaar komt dan wordt de rest van het openbaar vervoer gedegradeerd, dan rijden wij opnieuw met de boerentram. Wat u doet is boerenbedrog.

De heer A. Beckers : Ik wijs erop dat het één van onze verdiensten is dat wij, samen met andere mensen, zelf dit debat zijn aangegaan. De aanpak van de heer De Croo destijds behelsde alleen het SST-project. Wij hebben het debat verruimd naar heel het openbaar vervoer. Nu zijn wij zover gekomen, dat is beloofd, dat de nationale Minister het volledige dossier op tafel zal leggen. Dat is zeer belangrijk voor de vooruitzichten voor het openbaar vervoer.

De heer A. Denys : U kunt nergens aantonen dat de heer De Croo ooit geweigerd heeft om te handelen over alle aspecten van het openbaar vervoer. Zeggen dat de heer De Croo alleen maar de SST wilde is geen argument. Hij heeft altijd gezegd dat het debat over het ander openbaar vervoer daaraan moest worden gekoppeld.

De heer W. Kuijpers : Wie heeft tijdens de jongste beleidsjaren het meeste stations en spoorlijnen afgeschaft, toch wel de heer De Croo ?

De heer A. Denys : Daarover gaat het debat nu niet. Het gaat over de vraag of de heer De Croo vroeger wel aandacht heeft gehad voor de andere sectoren van het openbaar vervoer.

De heer H. De Loor : Nadat hij eerst het openbaar vervoer had afgebroken.

De heer A. Beckers : Wij waren altijd de mening toegedaan dat de heer De Croo enkel oog had voor het TGV-project zonder een koppeling ervan aan het openbaar vervoer.

Mijnheer de Voorzitter, leden van de Executieve, collega's, ik kom nu tot de zin en de inhoud van het huidige debat. Ik heb reeds vastgesteld dat sommige collega's niet altijd een onderscheid maken tussen wat moet worden besproken in het nationale Parlement en in de Vlaamse Raad.

Op 23 maart van dit jaar hebben wij in deze Vlaamse Raad een motie goedgekeurd. Ik citeer :

„De Vlaamse Raad verzoekt de Vlaamse Executieve de beslissingen inzake de SST-problematiek afhankelijk te maken van een voorafgaand debat in de Vlaamse Raad”.

U herinnert zich, collega's, dat er vooraleer wij tot de eindstemming kwamen, een vrij woelige discussie plaatsvond. Uit die discussies bleek duidelijk dat de Vlaamse Raad voor zichzelf het recht opeiste om in de hele procedure die de Executieve zou uittekenen, naar aanleiding van de milieu-effectenrapporten, een belangrijke rol te spelen.

Wij hebben met die motie afgedwongen dat de Executieve de Vlaamse Raad, hoe dan ook niet kan passeren in haar uiteindelijke beslissingen.

Als je het echter ruim wil interpreteren is het debat dat wij vandaag voeren terecht, aangezien de Executieve in haar beslissingen inzake de verder te volgen procedure ook rekening kan houden met hetgeen hier vandaag ter discussie komt. Hier moet

ik wel aan toevoegen dat wij met onze motie van 23 maart eerder het uiteindelijk debat vóór de uiteindelijke beslissing van de Executieve hadden bedoeld.

De vraag die ons bezighoudt is, hoe de Executieve nu verder de milieu-effectrapportering zal aanpakken.

Ik lees hierover in het Vlaamse Regeerakkoord twee beloften.

„Ten eerste zal de Vlaamse Regering de informatie over de milieu-effectrapportering van de SST zo ruim en bevattelijk mogelijk verspreiden.

Ten tweede, de inspraak van de bevolking over de milieu-effectrapportering wordt beschouwd als een essentieel element in de totstandkoming van haar besluitvorming.”

Er is hier dus sprake, enerzijds, over informatie aan de bevolking en anderzijds over de inspraak.

Voorzitter, wij zijn van mening dat de informatie en de inspraak op een ernstige, gedegen en moderne wijze moet gebeuren.

Daar de milieu-effectrapportering een vrij technische aangelegenheid is, en niet zo direct toegankelijk voor het brede publiek, moet de Executieve haar eerste belofte, namelijk de informatie zo ruim en bevattelijk mogelijk verspreiden, ten volle waarmaken.

Een bevattelijke, goed toegankelijke nota moet opgesteld en ter beschikking worden gesteld.

Deze nota moet voldoende, relevante gegevens bevatten om het SST-project te beoordelen.

Daarnaast moet echter ook een vlotte inzage van het volledige milieu-effectenrapportering mogelijk zijn en blijven. Ons inziens moeten, gezien de aard van het SST-project, alle gemeenten, of de SST er nu op eigen bedding, bestaande of aangepaste bedding passeert, in de procedure worden betrokken.

Aan die gemeenten moeten klare en duidelijke instructies gegeven worden, hoe de verdere inspraakprocedure ter plaatse moet verlopen.

Beckers

Wij hebben er alle belang bij dat dit op een eenvormige manier zou verlopen voor alle gemeenten.

De gemeentebesturen moeten de opdracht krijgen om een actieve rol te spelen in de verdere informatie- en inspraakprocedure.

Deze fase dient op een deskundige wijze begeleid en ondersteund te worden vanuit de Executieve.

Regionaal en nationaal georganiseerde groepen, moeten eveneens de mogelijkheid hebben adviezen uit te brengen.

Van die ganse inspraakfase moet een verslag gemaakt worden, dat als basis kan dienen voor het debat in deze Vlaamse Raad.

Wij wensen dat de logische structuur in de ganse procedure gerespecteerd wordt, met name : informatie, inspraakprocedure van de bevolking, debat in de Vlaamse Raad, beslissing van de Executieve.

Graag vernamen wij van de Executieve vandaag welke precies de afgesproken te volgen procedure wordt in dit dossier.

Voorzitter, collega's, dit dossier is voor ons een test om na te gaan of wij bereid zijn, begrippen als inspraak van de burgers, openbaarheid van bestuur niet alleen met woorden te belijden maar ook in de praktische realiteit toe te passen.

Dat is ook de reden waarom wij tot nog toe geen enkele uitspraak doen over eventuele tracés. Wel hebben wij een zeer duidelijk standpunt ingenomen betreffende het stuk Brussel-Leuven, met name dat het geen aparte bedding mag worden en van de bestaande bedding moet worden gebruik gemaakt, omdat het openbaar vervoer in deze streek een zeer belangrijke rol moet spelen. Tussen haakjes wil ik doen opmerken dat, indien men zou beslissen om langs de E40 een bedding aan te leggen, wij zullen worden geconfronteerd met enorme milieuproblemen. Later zullen diezelfde problemen zich voordoen voor het openbaar vervoer.

Inzake het openbaar vervoer is het voor ons een prioriteit dat Brussel-Leuven, via lijn 36, wordt uitgebouwd.

Onze beginstelling was en is nog steeds dat wij, als de SST er komt, opteren voor bestaande beddingen.

De consequentie van onze houding inzake de inspraakprocedure is dat wij de inspraak van de bevolking, zoals in het regeerakkoord staat, beschouwen als een essentieel element in de besluitvorming en die ten volle zijn rol willen laten spelen. (*Applaus bij de SP*)

De Voorzitter : De heer Lauwers heeft het woord.

De heer H. Lauwers (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, heren Minister, dames en heren collega's, ik heb de kleine ambitie te trachten, namens mijn fractie, het standpunt van de Volksunie, dat tegelijkertijd duidelijk en toch genuanceerd is, weer te geven. In de politiek is dat niet steeds gemakkelijk.

Waarom genuanceerd ? De Volksunie heeft immers nooit gezegd dat de SST een monster is en evenmin gedaan alsof het om een rijdende kernraket ging. Wij hebben echter ook nooit geloofd dat de SST een zegen is voor Vlaanderen, laat staan een oplossing zou zijn voor het fileprobleem, want dat is een fabeltje.

Laten wij eerlijk zijn. Wij kunnen wel zeggen dat het protest irrationeel is en voortspruit uit een zekere angst voor het onbekende en het nieuwe, maar dat is eigenlijk niet verwonderlijk.

Mijnheer Denys, er dient toch te worden gezegd dat de vorige Minister van Verkeerswezen de wildste plannen heeft rondgestrooid, soms zelfs hallucinant, waardoor heel het land in paniek geraakte. Nu doet de NMBS alsof alles reeds is beslist. De gemeentebesturen hebben zeer onvoldoende de tijd gehad om hun deel van het MER-rapport te maken en uiteindelijk moet ook worden gezegd dat iedereen weet dat er belangrijke Franse commerciële belangen mee gemoeid zijn.

Het moet ons bijgevolg niet verbazen

dat bij de publieke opinie de idee leeft dat alles reeds is beslist en er nu een soort sluipende besluitvorming plaats vindt over de hoofden heen van die bevolking, maar ook van de volksvertegenwoordiging.

De SST is niet alleen het symbool geworden van ruimtelijke vernieling maar ook van een uitgeholde democratie, waarvan dit debat enkel een soort window dressing zou zijn. In die omstandigheden is het natuurlijk moeilijk niet in slogans te denken, toch wil ik daartoe een poging doen.

Welk is ons standpunt ter zake ?

Het idee van een snelle spoorverbinding tussen de grote Europese steden lijkt ons een goed idee. Er is immers een stijgende vraag van snelle verbindingen tussen de 200 à 600 kilometer, voornamelijk vanuit de zakenwereld en in toenemende mate uit de politieke wereld en de ambtenarenwereld en een bepaald fragment van het toeristisch verkeer. Het is positief deze groeiende vraag via het spoor op te vangen omdat het als alternatief voor de uitbreiding van regionale luchthavens rond de grote steden om verschillende redenen positiever is, zowel voor de geluidshinder, de luchtverontreiniging, de veiligheid en het energieverbruik. Het verbinden van grote Europese steden is een goed idee.

Vanuit die optiek lijkt het ons evident dat Brussel daarin moet worden geïntegreerd omdat op die manier zowel de aansluiting met Vlaanderen als met Wallonië en uiteraard de aansluiting met Brussel als Europese Hoofdstad wordt verzekerd. Bovendien is het traject tussen Parijs en Brussel economisch rendabel. Wij zijn dan ook bereid ingrepen te aanvaarden zoals een ondergrondse doorgang waarvan de meerkosten op het SST-project kunnen worden verhaald.

Eens voorbij Brussel liggen de zaken veel delicates. De huidige plannen bepalen dat bovenop de eigenlijke infrastructuurkosten de ecologische meerkost 6 tot 8 miljard zou bedragen. Wie gaat dat betalen ? Het SST-project zelf niet want op die lijnen is dat niet rendabel. Men, heeft nagelaten er één groot Europees project

Lauwers

van te maken. Men heeft de verschillende SST-verbindingen per land opgesplitst waardoor de rendabiliteit per land moet worden bekeken. Er zijn op dit ogenblik geen voldoende garanties, noch van EG-subsidies, noch van compensaties vanuit Nederland of Duitsland. Dat onderwerp is trouwens het thema van de vergadering van 21 november. De Europese Verkeersministers zullen het hebben over mogelijke financieringsprincipes en niet over bouwtoelatingen of gewestplannen.

Er is niet alleen de vraag wie dat gaat betalen, maar ook of het dat wel waard is. Is het die kost, die plaatselijke last en ruimtelijke ingrepen waard? In vergelijking met de huidige verbindingen tussen Brussel en Amsterdam of Brussel en Keulen is er, naargelang het tracé dat men kiest, een tijdswinst van 45 minuten tot iets meer dan een uur. Dat is niet niets, daarvoor kan men zijn wagen op de stationsparking laten staan. Wij zouden ook kunnen opteren voor de verbetering van de bestaande lijnen tussen Brussel en Amsterdam of Brussel en Keulen zodat de marginale tijdswinst kleiner wordt. Dit lijkt aantrekkelijk en het is alleszins minder duur. Ik spreek dus over een SST tot Brussel en snellere bestaande treinen naar Keulen en Amsterdam die aansluiten op de SST-dienst te Brussel. Dat wordt trouwens ook in de epiloog van het verslag van de raad van beheer van de NMBS gesuggereerd, al was het maar omwille van de bedrijfseconomische rendabiliteit die daardoor gunstiger zou zijn. Dit lijkt aantrekkelijk, maar naast een aantal positieve punten, de verbetering van de bestaande lijnen zou kunnen betekenen dat een tunnel onder Antwerpen loopt waardoor Antwerpen geen kopstation meer is, zijn er ook een aantal negatieve punten. Het is onvermijdelijk dat het verbeteren van de bestaande internationale verbindingen tussen Brussel, Parijs en Keulen te maken heeft met het opheffen van een aantal stopplaatsen en het aanleggen van een aantal uitwijksporen. Wat is dan de balans, wat is het effect op het treinverkeer en op ons eigen voorstadsverkeer? Welnu, dit is eigenlijk de kern van wat ik

probeer aan te tonen, wij weten dat niet. Wij kunnen daar eigenlijk niets over zeggen, want er is geen globaal plan voor de spoorwegen. Iedereen zegt wel dat het spoorwegnet negentiende eeuws is, dat het verbeteren van het openbaar vervoer dé of een oplossing is voor het fileprobleem, dat de SST de aanleiding moet zijn voor een globaal mobiliteitsplan, maar concreet hebben wij niets.

Het is wel zo, dat de nationale Minister van Verkeerswezen een structuurplan heeft gevraagd, met name het Star 21-plan, maar op het ogenblik hebben wij dat nog niet. Ik ben het volkomen eens met wat Minister Dehaene in de Commissie voor de Infrastructuur onlangs heeft gezegd, namelijk dat het SST-project precies moet worden gesitueerd in het kader van dat Star-plan. Hij zegt dat het wellicht bij de eerste gesprekken over de SST een vergissing is geweest het project niet onmiddellijk te plaatsen in de context van een heroriëntering van het spoorverkeer, in het kader van een globale mobiliteitspolitiek. Ik ben het daar volkomen mee eens, maar dan moeten wij ook consequent zijn. Dan is er naar mijn gevoel maar één verstandige aanpak, namelijk wachten op dit plan van de NMBS en ondertussen een Vlaams mobiliteitsplan opmaken, zowel voor het autoverkeer als voor het tram- en busnet en dat integreren, compatibel maken met het Star-plan van de nationale spoorwegmaatschappij.

Mijnheer de Minister, het opmaken van zo's mobiliteitsplan staat in het Vlaamse Regeerakkoord. Ik heb er geen vermoeden van hoe ver men daarmee gevorderd is, maar het zal pas daarna zijn dat een ernstige kosten-batenanalyse kan worden gemaakt voor de SST naar Nederland of Duitsland. Wij beschikken wel over fragmentaire economische rentabiliteitsstudies, over een aantal berekeningen inzake bijkomende infrastructuur en meer-werken die nodig zijn om de SST economisch haalbaar te maken, maar er is geen globale maatschappelijke kosten-batenanalyse waarin rekening werd gehouden met alle elementen, zowel de economische rentabiliteit, de sociale gevolgen voor de omwonenden, ge-

luidshinder en ontwaarding van gronden, als de ecologische en leefmilieuconsequenties en de ruimtelijke effecten voor de dorpen, wijken en straten. Wij hebben zo'n analyse niet en we kunnen ze zelfs niet hebben, omdat de grondgegevens, namelijk een Vlaams mobiliteitsplan en een globaal structuurplan voor de nationale spoorwegen, er op dit ogenblik niet is.

Waarom vind ik dat allemaal zo belangrijk? Ik richt mij nu specifiek tot de AGALEV-fractie. Het is perfect denkbaar dat een volwaardige SST-verbinding of een semivolwaardige SST-verbinding naar Nederland of naar Duitsland integreerbaar is in infrastructuurwerken en in principe zelfs in nieuwe beddingen die nodig zijn voor een modern binnenlands openbaar vervoer. Ik wil zelfs concreter zijn: veronderstel dat een goed regionaal treinverkeer rond Antwerpen een ontlasting zou vergen van de bestaande lijn 12 naar Essen en de inschakeling van een nieuwe internationale lijn naar Nederland. Indien dus het voorstadsvervoer rond Antwerpen een nieuwe lijn naar Nederland zou veronderstellen, evenals een tunnel onder Antwerpen, wat doet Agalev dan? Dan zijn die infrastructuurwerken nodig voor het regionaal openbaar vervoer en dan is het denkbaar, maar daar heb ik geen enkel bewijs voor, dat een SST daar zonder enige hinder integreerbaar zou zijn. Wij beschikken niet over de nodige informatie. Wij hebben noch een nationaal plan noch een plan van de Vlaamse Gemeenschap, dus ook geen kosten-batenanalyse.

Bijgevolg kunnen wij de bevolking niet ernstig informeren en ook geen ernstige beslissingen nemen. Het lijkt ons dan ook duidelijk dat voor het traject voorbij Brussel nu geen beslissingen kunnen worden genomen. **(Onderbreking door de heer Denys)**

Het zal u ook zijn opgevallen, mijnheer Denys, dat ik het dossier niet heb gepolariseerd en ook niet gecommunautariseerd. Ik meen dat de discussies over eigen beddingen, bestaande beddingen, het tracé op Vlaams of Waals grondgebied of een ondergrondstracé nu geen zin hebben.

Lauwers

Sommigen van mijn goede vrienden doen bepaalde vingeroefeningen over een aantal mogelijkheden ter zake. Bovendien zou ik graag een goed Europeaan zijn en onze burens, namelijk onze Waalse bondgenoten, onze Nederlandse taalgenoten en onze Duitse burens ter wille zijn omwille van het goede nabuurschap. Uiteindelijk zijn zij vragende partij, niet wij. Vlaanderen heeft in zijn Belgische bestuursperiode een zeer slecht beleid inzake ruimtelijke ordening gevoerd. Bijgevolg zijn wij het nu aan ons zelf verplicht met elke vierkante meter grond zuinig en behoedzaam om te springen.

Mijnheer de Minister, mijnheer de Voorzitter van de Vlaamse Executieve, vanaf 1989, nu wij quasi over alle bevoegdheden beschikken, zeker inzake ruimtelijke ordening en verkeersplanning, dienen wij elke ruimtelijke ingreep verstandig, planmatig en zelfs gierig te overwegen en onze bevoegdheid als Vlaamse Executieve en als Vlaamse Raad maximaal uit te oefenen. Wij mogen niet passief wachten op bouwaanvragen van de nationale Regering maar moeten zelf plannen maken. Wij mogen ons niet laten opjuten door wensen of eisen van Nederland en Wallonië, wij moeten zelf bepalen wat haalbaar is in Vlaanderen. Er bestaat wel degelijk een samenhang : hoe minder wij een eigen visie hebben op onze mobiliteit, hoe meer wij de speelbal worden van machten boven en buiten Vlaanderen.

Hieruit besluiten wij dat dit dossier niet rijp is, dat de Vlaamse Raad en de Vlaamse Executieve onvoldoende zijn voorbereid. Wie nu een beslissing wil nemen over een naakt SST-dossier, zonder structuur- of zonder mobiliteitsplan, riskeert dwaasheden te begaan zoals Vlaanderen inzake ruimtelijke ordening er reeds zoveel heeft begaan.

De heer A. Denys : Vindt u het tracé tot Brussel wel rijp ?

De heer H. Lauwers : Ja, wij zijn voor een integratie van Brussel in het globale SST-net omdat daaromtrent zowel ecologisch als economisch wei-

nig problemen bestaan. In verband met het tracé voorbij Brussel, vrezen wij dat, als nu een beslissing wordt genomen, de Vlaamse Gemeenschap wordt opgezadeld met typisch Belgische kwalen.

Mijnheer de Voorzitter van de Vlaamse Executieve, op die manier zouden wij alleen maar aan de Vlaamse publieke opinie bewijzen dat wij geen zier beter zijn dan onze Belgische voorgeschiedenis, wanneer wij nu overhaast in dit dossier beslissingen zouden nemen. Wat mij betreft, zou de geest van het federalisme ook zijn begraven.

Ik vraag duidelijk de opsplitsing van het dossier. Tot Brussel staat het sein op groen. Vanaf Brussel wensen wij in de eerste plaats een eigen Vlaams mobiliteitsplan te integreren in het Star-plan van de nationale Minister van Verkeerswezen en dan pas een evaluatie te maken over het feit of er ruimte is voor de SST voorbij Brussel, dit na een grondige maatschappelijke kosten-batenanalyse. Dan pas zullen wij de burgers kunnen informeren ; dan pas kan van echte ernstige inspraak sprake zijn, zonder dat wij onszelf moeten degraderen tot een marjonettentheater.

Tot besluit wil ik zeggen dat dit geen verdragingsmanceuver is. Wanneer wij duidelijk opteren voor de integratie van Brussel en daardoor van Vlaanderen, van Wallonië en van de Europese Hoofdstad, dan kan, wat ons betreft, aan dit project voorlopig verder worden gewerkt. Op 21 november heeft de nationale Minister van Verkeerswezen uitsluitend gesprekken over de financiële principes van het dossier en niet over tracés of gewestplannen. Wat dit probleem betreft is 21 november geen deadline.

In maximum één jaar tijd is het perfect mogelijk om een Vlaams mobiliteitsplan en het Star-plan en een daarop gebaseerde kosten-batenanalyse uit te werken. In het laatste trimester van 1990 kunnen wij dan de bevolking ruim informeren en dat is niet te laat voor het project op zichzelf. Dit lijkt ons de enige juiste houding. Al de rest is natte-vinger-werk.

Alleen nadat wij een volledig inzicht hebben van het Vlaamse openbare vervoersnet, zullen wij weten welke infrastructuur hiervoor nodig is en of er voor de SST een plaats kan worden voorzien. Dan pas kunnen wij hierover iets zinnigs zeggen. Tot zolang staat voor ons het sein op rood. (Applaus)

De Voorzitter : De heer Van Dienderen heeft het woord.

De heer H. Van Dienderen (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, verschillende collega's hebben het al gehad over de sluipende besluitvorming in dit TGV-dossier. Dat is een term die ook reeds in een ander dossier is gebruikt, namelijk in de rakettenkwesie. In die zaak heeft de sluipende besluitvorming in elk geval geleid tot een beslissing die in betogingen, manifestaties en elders werd afgewezen, namelijk de installatie van de kernraketten in ons land. De Groenen vrezen ook na het aanhoren van vorige sprekers dat generaal Dehaene waarover collega Denys het daarnet had, eigenlijk een heel stuk handiger is dan zijn voorganger op verkeerswezen. Hij beheerst de kneepjes van de sluipende besluitvorming als geen ander. In dit dossier is niet Dehaene opgetreden als een bulldozer, maar wel zijn voorganger, De Croo, de Minister die stations liet sluiten en nadien opkwam voor het openbaar vervoer en voor een sneltrein ging pleiten. Minister Dehaene gaat op 21 november met zijn collega's overleg plegen. Ik hoop dat hij daarbij rekening houdt met wat een woordvoerder zei van een partij die niet alleen in de Vlaamse Raad tot de meerderheid behoort, maar ook op nationaal vlak. Voor de TGV ten noorden en ten oosten van Brussel staat het sein op rood, zei collega Lauwers zoëven. Maar tegenstelling tot collega Lauwers begrijp ik niet hoe de Minister van Verkeerswezen het op 21 november kan hebben over de financieringsregeling van een project waarvoor het sein op rood staat. Collega Lauwers heeft gezegd dat de TGV alleen tot Brussel kan en voor al de rest staat het sein op rood. Hoe kan Minister Dehaene dan overleg plegen over de financiering van het project als hij niet weet welk prijskaartje eraan hangt, als hij

Van Dienderen

niet weet over welke snelheid het kan gaan ? Het is toch uitgesloten dat hij een bijdrage kan vragen aan de Fransen en de Duitsers als hij die gegevens niet op tafel kan leggen. Ondanks de verklaring waarmee collega Lauwers zijn betoog heeft afgerond, vrezen wij dat Dehaene verder zal gaan. Hij zal door het rood licht flitsen. Het komt erop aan dat de Vlaamse Regering en de Vlaamse Raad dit dossier zeer aandachtig volgen. Het komt erop aan dat wij wakker worden, anders zet die generaal ons allen schaakmat.

Ik sluit mij aan bij het pleidooi van collega Lauwers om dit dossier te bevriezen. Een algemeen mobiliteitsdebat waarin de rol van het openbaar vervoer en de rol van de auto worden aangegeven lijkt mij veel essentiëler dan een bespreking over de tracés die eigenlijk maar een keuze is tussen de kogel en de strop. De stelling van de heer Lauwers gaat lijnrecht in tegen de mening van de Voorzitters van andere meerderheidspartijen. Die hebben over het meest betwiste tracé, dat tussen Brussel en Leuven, gezegd dat voor hen een nieuwe spoorlijn niet kon, alleen boven of onder de autoweg, de verbreding van de huidige verbinding tussen Brussel en Leuven kon. En verbreding is niet zo eenvoudig. Dat zijn twee extra lijnen. Dat is een verdubbeling. De professoren die de MER-rapporten hebben samengevat wijzen erop dat dit een enorme weerslag zal hebben voor de bevolking in tal van dorpskernen. Vanuit milieustandpunt gezien, waar de mens centraal staat, is dit veel nadeliger dan dat andere tracé boven of onder de autoweg. Daarom zeggen de Groenen dat het hier gaat om een keuze tussen de strop en de kogel. In tegenstelling tot uw eigen Voorzitter en die van de twee andere Vlaamse regeringspartijen, wilt u, collega Lauwers, al die tracés in de koelkast zetten.

De heer H. Lauwers : Het is toch logisch, mijnheer Van Dienderen, dat men ook het effect op het voorstadsverkeer moet berekenen en dus een globaal mobiliteitsplan moet hebben vooraleer men een oordeel kan vellen over de kosten en de baten

van het tracé. Dus spreek ik mij momenteel niet uit over een tracé langs de E40 of een tracé op een bestaande lijn of andere mogelijkheden omdat u dit enkel kunt doen in het kader van een globaal mobiliteitsplan.

De heer H. Van Dienderen : U doet dit ook ten opzichte van plannen voor Antwerpen. Ik herinner mij dat, toen wij enkele maanden geleden samen aan een actie deelnamen, wij samen gezegd hebben : „TGV : nooit”. Ik meen dat u daar nu op terugkomt. Immers, indien uit het algemeen mobiliteitsdebat blijkt dat de extra-lijn die wij zouden aanleggen naast de havenweg, oostelijk tracé, en dat daar andere spoorlijnen gebruik zouden kunnen van maken, dan zegt u ja en komt u terug op het woord dat u daar in het Centraal Station in Antwerpen duidelijk hebt uitgesproken. Wij nemen dan de Roemeense systematiseringspolitiek over. Wij gaan twee dorpen afscheiden van de rest van Vlaanderen. Dan is dit een versterking van de keuze voor het oostelijke tracé van de havenweg. Die twee samen, de havenweg en de TGV, zullen ervoor zorgen dat het onleefbaar wordt in Berendrecht en Zandvliet.

De heer H. Lauwers : Mijnheer Van Dienderen, ook hier geldt dezelfde redenering. Er is geen mobiliteitsplan en ik kan het dan ook niet bewijzen. Veronderstel dat voor de verbetering van het vrachtvervoer per spoor en voor het openbaar regionaal vervoer rond Antwerpen ingrepen noodzakelijk zouden zijn, zoals bijvoorbeeld een nieuwe internationale spoorlijn (wat een ontlasting zou kunnen betekenen voor de wegen en dus een oplossing zou kunnen dienen voor het fileprobleem), gaat u daar dan tegen zijn ?

De heer P. Van Grembergen : Zij willen de oplossing van het probleem niet.

De heer H. Lauwers : Ik besef zeer goed dat ook dat een aantal negatieve effecten zal hebben voor de omwonenden. U insinueert dit voor Berendrecht en Zandvliet. Welnu, dat ligt op dat moment in de weegschaal, maar tegenover een eigen Vlaams openbaar vervoerplan, een Vlaams

mobiliteitsplan en niet tegenover de SST. Als u, terecht, om betere spoorverbindingen vraagt, een beter openbaar vervoer zowel per trein, per tram of per bus, dat is ook de sleutel voor de oplossing van het fileprobleem, dan zal dit ook niet kunnen zonder eieren te breken. Ook daarvoor zullen infrastructuurwerken moeten gebeuren.

De heer H. Van Dienderen : Dan gaat u het systematiseringsplan op zijn Roemeense organiseren. (*Gelach*)

Een essentieel onderscheid tussen ons is dat wij naar de kern van de zaak willen gaan en dat wij aan het expanderend vervoer op deze planeet, op de wereldzeeën, tussen de havens, paal en perk willen stellen. Wij pleiten voor een economie waarbij de productie dicht bij de consument wordt georganiseerd waardoor die havens zich niet voortdurend moeten uitbreiden ten koste van poldergrond en dorpen. Dat aspect wordt te weinig in het debat betrokken. Het gaat om goedertransport. Dat neemt een belangrijk aandeel in op onze wegen en in de mobiliteitsproblemen.

Het zou kunnen dat degenen die pleiten voor een beter openbaar vervoer op dezelfde golfengte zitten als zij die het vrachtvervoer op de weg meer ruimte willen geven. Voor de Groenen moet het vrachtverkeer via het land ook worden beperkt. Om de aarde leefbaar te houden, moeten wij de mobiliteitsbehoefte terugschroeven.

De heer H. Lauwers : U moet dat duidelijk aan de bevolking kenbaar maken.

De Voorzitter : Ik stel voor dat de heer Van Dienderen zijn betoog afrondt om nadien de heer Kuijpers te horen en ten slotte het woord te geven aan de Minister.

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer Didden, waar wij, net als de heer Lauwers, voor pleiten is dat uw provincie ernstig zou worden betrokken bij het globale mobiliteitsdebat aangezien zij werkelijk een spoorwoestijn is. In de voorliggende plannen wordt hieraan geen aandacht besteed, dit terwijl er nochtans lijnen

Van Dienderen

klaar liggen en er, mits kleine ingrepen, interessante verbindingen kunnen tot stand komen waardoor dan een nieuwe noord-zuid-verbinding voor auto's in Limburg, waarvoor reeds gepleit werd vanuit werkgeverskringen, overbodig wordt.

Ik wil nog even op het prijskaartje ingaan en verwijzen naar de ervaringen die in dat verband in Frankrijk werden opgedaan en degenen onder ons die het ernstig menen met het globaal openbaar vervoerbeleid tot nadenken zou moeten stemmen. Men stelt in Frankrijk vast dat de TGV 16 procent van het treinnet uitmaakt, maar dat meer dan 50 procent van de investeringsmiddelen naar de TGV gaan. Gezien de beperkingen van onze budgettaire mogelijkheden, zeker op een ogenblik dat de rente naar omhoog gaat, zal men dus een keuze moeten maken. In Frankrijk, waar er factoren bestaan die de TGV maatschappelijk en vanuit ecologisch standpunt aanvaardbaar maken, stelt men vast dat er zich, wat de economische kant van de zaak betreft, toch nog een zwaar probleem stelt. Ondanks het feit dat men de gebruikers van die TGV al een flink stuk meer doet betalen zien wij dat het leeuwenaandeel van de mogelijke investeringsmiddelen precies door die TGV wordt opgeslorpt. Dat zelfde mechanisme speelt ook in ons land waar men van bij het begin, en dat was de visie van de heer De Croo, stelde dat die TGV niets zou kosten aan de NMBS. Nu is het niet een lid van de oppositie maar is het SP-Voorzitter Vandenbroucke die zegt dat de gemeenschap ongeveer 30 miljard voor de TGV zal moeten betalen. Die berekening werd niet door mij gemaakt, maar door een lid van de meerderheid. Welnu, zulks beperkt onze mogelijkheden om het openbaar vervoer in ons land voor Jan en Alleman, voor Leen en Iedereen, op een ordentelijke manier te organiseren. Laten wij nog even zuidelijker kijken, naar Spanje, waar onlangs een hoge snelheidslijn werd getrokken tussen Madrid en Sevilla. De begrote kostprijs hiervoor was 120 miljard peseta's, maar de factuur liep op tot meer dan het dubbele. Het prijskaartje voor deze lijn be-

loopt 260 miljard. Dit is ook te vrezen voor de projecten die in ons land op stapel staan. Daartegenover staat een rendabiliteitscoëfficiënt van 5,4 tot 5,5, dit terwijl de rente stijgt en terwijl het geld steeds duurder wordt, ook voor de overheid. Wie gaat het verschil betalen tussen de prijs van de lening aangegaan door de NMBS en de rendabiliteit van de TGV die, ondanks de inbreng van Duitsland en Frankrijk toch maar op een goede 5 procent wordt geschat? Wij, Groenen, denken dat de kosten van de flitstrein verhaald zullen worden op de gebruiker van het gewoon openbaar vervoer.

Bij de vragen die reeds aan de Voorzitter van de Vlaamse Regering werden gesteld wil ik één toevoegen. Er werd hier gesproken over de procedure die nu nog moet worden doorlopen. Ik constateer dat de heer De Seranno namens zijn fractie gekozen heeft voor een zeer degelijke en uitgebreide procedure, maar hij heeft zich beperkt tot de formele kant van de zaak. Wat indien uit die inspraak blijkt dat de bevolking het gewoon niet ziet zitten, dat er een groot njet ontstaat uit die inspraakronde?

Mijnheer de Voorzitter van de Vlaamse Regering, zal u dat njet van de bevolking dan tot het uwe maken en zal u dan, in het zog van al degenen die in Herentals, Halle, Aarschot, Kapellen, Kalmthout en Essen betoogd hebben tegen dit snelheidsmonster, de afwijzing van de bevolking tot de uwe maken. Bij die betogingen waren er ook blauwe burgemeesters aanwezig.

Wij, Groenen, blijven radikaal gekant tegen dat snelheidsmonster omdat het onze schaarse open ruimte verdringt en omdat het, en daar moet u eens goed over nadenken, collega Lauwers, als een paard van Troje de trein van Jan en Alleman, van Leen en Iedereen, in de afgrond dreigt te doen storten. (*Applaus*)

De Voorzitter : De heer Kuijpers heeft het woord.

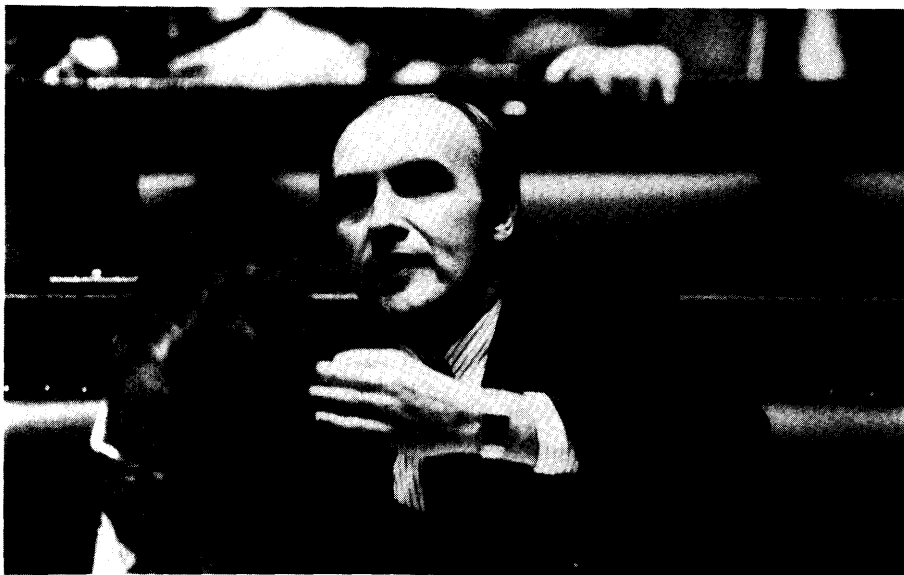
De heer W. Kuijpers (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, geachte collega's, het discussiepatroon rond het openbaar vervoer is niet zo nieuw, het is

zeer oud. Historisch mogen we zelfs niet vergeten dat wij hier in de Vlaamse Raad in de buurt van het oude hoofdkwartier van de spoorwegen vergaderen. In het spoor van de Coburgers kwamen de Rothschilds, het is trouwens een Rothschild die de peter zal zijn van Leopold II, die de spoorwegaanleg toen en nu nog steeds financieel beheersen. Europees ligt de levering van het materiaal voor deze TGV-projecten nog altijd in dezelfde bedding!

Wat wil ik met die historische terugblik aantonen? Dat dezelfde belangen blijven doorwegen. Ook al is een snelspoor op zichzelf meer dan goed. Maar er is meer. Op dit ogenblik dienen wij als Vlaamse regio in Europa, los van de gecentraliseerde staat, de mobiliteit die in grote mate is toegenomen, in één generatie op te lossen willen we de milieuschade van het vervoer beperken.

Het spreekt vanzelf dat de mogelijkheid bestaat alléén in het groene weg te vluchten en iedere discussie af te wijzen door te zeggen dat een snelspoorlijn niet meer kan. Met een dergelijke oversimplificatie komt men nergens. In deze discussie kunnen wij bovendien de beleidshandelingen van de heer De Croo niet meer ongedaan maken. Wij mogen toch niet vergeten dat het precies de heer Herman de Croo als Minister is geweest, die ons land heeft gebonden vooraleer er van enige milieustudie ten aanzien van de planning sprake was.

Mijnheer Denys, ik raad u aan de rapporten-Starrita en Hofmann, goedgekeurd in het Europese Parlement, te lezen. Daaruit zal blijken dat België als Staat reeds gebonden was vooraleer de eigenlijke opportuniteits-discussie plaatsgreep. Dat alles kan niet meer ongedaan gemaakt worden. Zo kom ik tot het voornaamste gegeven: de ruimte. Hier in het centrum van Europa, moet de SST-planning rekening houden met ten eerste, het feit dat er zich dagelijks 320 duizend personen verplaatsen in een kring van ongeveer 50 km rond Brussel en dat slechts 3 procent van die 320 duizend personen van het spoorwegvervoer gebruik maken. Dit is de problematiek van de specifieke binnenlandse mobiliteit. Daarnaast



In het kader van de gedachtenwisseling over de SST-problematiek interpeleerde PVV-fractievoorzitter A. Denys Minister G. Geens (CVP), Voorzitter van de Vlaamse Executieve (voor hem gezeten)

hoort het feit dat dit gebied het dichtst bevolkte van Europa is.

Het debat oriënteert zich Europees zoals dat gebeurde voor de autosnelwegen. Binnen dit uitgangspunt wens ik dan ook een gelijklopende redenering te maken : de autowegen werden onder veel gejuich getrokken ; herinner u hoe wij allen opstapten voor de aanleg van de E-3, voor de economische ontsluiting van Vlaanderen. Wij hebben moeten vaststellen dat, eens dat die autosnelwegentrein was vertrokken, wij ettelijke generaties ermee hebben belast. Inderdaad, op dit ogenblik hebben wij zware afbetalingen te doen voor de aangelegde autowegen door alle regeringen tussen het beleid van CVP-Minister De Saeger en de PRL-Minister Olivier.

Nu reeds is 't duidelijk dat er 15 miljard voor de huidige planning ergens moet worden gevonden. Op wie wordt dit bedrag afgewenteld ? Het is vanzelfsprekend dat de Vlaamse Gemeenschap hiervoor niet wenst te betalen. Zullen wij weer een begrotingshypotheek nemen, zoals voor

de autosnelwegen, zodat er tijdens de volgende jaren geen geld meer zal zijn om het normale openbaar vervoer te ontwikkelen.

Bijgevolg zou het logisch zijn dat op dit ogenblik, op de publieke banken, de vertegenwoordigers van FEBIAC zouden aanwezig zijn om de prioriteiten in de discussie te brengen ; hoe de mens zich zal kunnen verplaatsen, ofwel met het openbaar treinvervoer, ofwel met de privéwagen. U weet wat FEBIAC betekent : het is 't symbool voor de wagen-lobbying, gaande van de benzineverkoop tot de ganse autoindustrie. De mobiliteitsdiscussie herleidt zich immers tot tijd, ruimte en waarmee men rijdt.

Voor ons is het duidelijk dat zowel het leefmilieu als 't fileprobleem als de ongevallen, op het spoor zijn er per afgelegde kilometer 24 maal minder ongevallen dan op de openbare weg, de kern van onze discussie zijn.

Mijnheer de Voorzitter, in ons geheugen leven de verkeersongevallen

van ieder weekeinde en ook de andere. Het is dus verantwoord dat wij hier eerst willen praten over de vraag hoe de mens zich verplaatst en niet hoe snel.

Ik accentueer mij in deze problematiek als een Vlaams-Brabander in Europa. De collega's uit Vlaams-Brabant, over alle partijen heen, zijn hier aanwezig. U moet het meemaken hoe 200.000 mensen zich binnen de Brabantse megapolis, die wij zijn geworden, zich moeten verplaatsen. In dit debat vraag ik dus aandacht voor de 200 duizend mensen die er hun brood moeten verdienen en zich moeten verplaatsen.

Ik kan de redenering volgen dat er een wereldherverdeling van de technische en economische goederen moet komen. Maar ik herhaal het : op dit ogenblik moeten 200 duizend personen, zich moeilijk en tijdrovend verplaatsen binnen die Brabantse megapolis ; 3 procent daarvan nemen er de trein. Dat is dus de eerste vraag, vooraleer we doorheen dit overbebouwde gebied er nog een snelspoor bijnemen.

Het verheugt mij dat de Minister van Openbare Werken en Verkeer, samen met de Eerste Minister van de Vlaamse Regering, hier aanwezig is. Ik vraag hen welk de Regeringsvisie is op deze problematiek. Het beleidsantwoord daarop moet er komen vooraleer er geld wordt uitgegeven.

Er werd onder impuls van de Vlaamse Regering een Instituut voor Natuurbehoud opgericht. Dit Instituut voor Natuurbehoud heeft enkele zeer goede nota's opgesteld over de openbare verplaatsing van de mens binnen de Gemeenschap. Wordt het Instituut voor Natuurbehoud bij de discussie betrokken ? Zo ja, dan zal men er dezelfde gedachten aantreffen. Zo neen, welke is dan de waarde voor de wetgever van deze instituten ?

De Voorzitter van de Executieve komt zojuist, ietwat vermoeid, uit Beieren terug. Hij hield daar een pleidooi, het pleidooi van de Volksunie, voor het Europa van de volkeren en de regio's. Hoe ziet de regio Vlaanderen haar treinverbinding met het buitenland ? Enkele historisch-gerichte vragen daarbij.

Kuijpers

Mijnheer de Voorzitter van de Vlaamse Raad, de verbinding tussen Duitsland en de haven van Antwerpen werd in uw streek, ter hoogte van Neerpelt, onderbroken. In het voordeel van wie ?

Mijnheer de Minister van Openbare Werken, in uw streek lijdt de voor Vlaanderen broodnodig lijn Hasselt-Maastricht aan investeringsarmoede.

Leden van de liberale fractie, weet u hoe de hele Luikse spoorlobby onder leiding van de Luikse baron Clerdent altijd geijverd heeft om alle spoorwegvervoer naar het Oosten steeds via Luik en Welkenraedt om te leggen. De kortere door de Duitsers aangelegde oorlogsspoorlijn voor goederenvervoer die door Voeren loopt wordt haast niet gebruikt.

Vlaanderen heeft twee verbindingen met Nederland, en een van beide loopt over Wallonië ! Er loopt dus een anti-Vlaamse rode draad doorheen het Belgisch spoorwegnet. Onze buur, de Waalse regio, beschikt over acht goede spoorwegverbindingen met haar buitenland. Vlaanderen heeft er slechts één, naar Nederland via Antwerpen. Ook de TGV-discussie wordt geleid door de Waals-Franse lobby. Dat moet men zeker niet vergeten.

Nu nog een woord over de technische aspecten van de SST. De Groenen brachten voor de SST de kantelbak-trein in het debat. De Blauwen zeggen simpeltjes kom maar tot Brussel. Minister Tobback wil zich als SP'er op de SST-spoorlijn leggen. Maar elkeen blijft netjes verwijderd van hét technisch aspect, namelijk dat ons Brabant geen grote ruimtelijke ingrepen meer verdraagt.

Daarom heb ik gevraagd, en u heeft daarmee gelachen, mijnheer Denys, om op sommige plaatsen de SST-lijn onder de grond aan te leggen. Sta me toe even een vergelijking uit te bouwen.

Er werd jarenlang gediscussieerd in de Brusselse ruimte over de Noord-Zuidverbinding. Nu bewijst de grote investering van toen, dagelijks goede diensten, of niet ?

Een ondergrondse SST-lijn zou voor Antwerpen een oplossing bieden. Wanneer men aankomt in Parijs-Noord kan men de metro nemen. Bij aankomst in Londen Heathrow kan men vrij vlug gebruik maken van de tube. Om vele knelpunten te vermijden zullen wij een deel van het hets groeiend verkeer ondergronds moeten laten verlopen. Is dat nu zo gek ?

De heer A. Denys : Hebt u hierbij aan de kostprijs gedacht, mijnheer Kuijpers.

De heer W. Kuijpers : Ik ben blij dat u die vraag stelt, mijnheer Denys. De zeer zware kostprijs, inderdaad van bijvoorbeeld de Noord-zuidverbinding te Brussel is dubbel en dik afgeschreven, zeker als we er nu de milieufactoren en toekomstige evolutie bij betrekken.

Wij allen, die verantwoordelijkheid dragen, moeten pleiten met onze buitenlandse collega's voor een Europees geïntegreerd vervoerssysteem. Het is een schande dat wij en de NMBS deze kans niet hebben gegrepen om één Europese vervoerswegenmaatschappij op te richten, hoewel wij steeds met (de Europese vlag zwaaien. Frankrijk, Duitsland en Nederland willen doorheen Vlaanderen en Wallonië rijden om onder meer Brussel en Groot-Brittannië (langs de kanaaltunnel) te bereiken. Dit is voor hen voordelig. En dus moeten zij daarvoor betalen; ook dat is Europese integratie. Daarnaast is de Europees-ruimtelijke integratiediscussie hier op zijn plaats.

Hoe wil men een Sabena alleen namens Vlaanderen en Wallonië in stand houden ? Als het vliegtuig is opgestegen vertoeft het al snel in het buitenland. Gelijklopend daarmee : wij hebben een Zeemacht, maar wij hebben maar 63 kilometer kust. Wat wij aan oorlogsbotten onderhouden is dus daarvoor verlieslatend. Wij onderhouden een Luchtmacht, en wij zouden in ieder Vlaams dorpje, zelfs één vliegtuig kunnen neerpoten. Wat een overbezetting !

Dergelijke vervoertechnische zaken moeten Europees-technisch worden bekeken. Niet om aan nieuwe overcentralisatie te doen, maar omdat be-

paalde zaken niet langer binnen een oppervlakte van 10 vierkante kilometer kunnen worden opgelost. Maar ik herhaal het : deze discussie is vergald.

Wij zitten reeds in de greep van de Rothschilds. Het Franse systeem wordt verkocht, en het is niet compatibel met wat op dit ogenblik, degelijker zegt men mij, op de markt binnen het Duitse spoorwegensysteem bestaat. De heer De Croo, die destijds handtekende, heeft er voor gezorgd dat die handtekening nu duur moet worden betaald.

Ik ben blij met dit eerste debat, en ik hoop dat dit niet bij het eerste debat zal blijven. Ik vraag de Vlaamse Regering het debat over de verkeersmobiliteit in te zetten. Als wij onze doden tellen blijkt het hoe nodig dat is. (*Applaus*)

De Voorzitter : Minister Geens heeft het woord.

Minister G. Geens (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, collega's, de Vlaamse Regering, en in het bijzonder haar Voorzitter, staat ter beschikking van de Vlaamse Raad. Bijgevolg heb ik aanvaard om op deze interpellaties te antwoorden. Ik had mij bij de Voorzitter verontschuldigd voor mijn afwezigheid gisteren aangezien ik in het buitenland was.

Op mijn beurt ben ik verheugd dit debat te kunnen voeren.

De heer Denys heeft een aantal vragen gesteld die zouden moeten worden behandeld door de vroegere Minister van Verkeer. Ik neem aan dat hij echter met het overstappen naar deze tribune enige moeilijkheid zou hebben. De heer Denys verwacht eigenlijk verleden, heden en toekomst. Op die manier houdt zijn betoog geen stand.

Tijdens het debat over de flitstrein, ik vind dit een beter Nederlands woord dan SST of TGV, maakte u de beschouwing : „De manier waarop het debat rond de flitstrein wordt gevoerd, bewijst het faillissement van de staatshervorming. Dehaene doet Geens zwijgen ! De generaal geeft zijn instructies aan de korporaal.” Zelf ben ik nooit in het leger geweest

Geens

en weet niet wie de hoogste rang heeft. Ik heb de indruk dat u bedoelt dat de generaal meer sterren heeft dan de korporaal. De heer Denys beweert : „Het enige wat Geens nog doet, is brieven schrijven.” Dat heb ik deze week al tweemaal gehoord. Ook mevrouw Maes heeft mij dat verweten.

Mevrouw N. Maes : Mijnheer de Voorzitter, ik wil dit verduidelijken. Mijnheer de Minister, ik heb bedoeld dat u brieven schrijft namens de Executieve waarover in de Executieve toch geen overleg kan gepleegd zijn.

Minister G. Geens : Dat is een zaak die ik in de Executieve zal uitpraten !

De heer W. Kuijpers : Dan moet u die opmerking hier niet maken.

Minister G. Geens : Ik ging enkel in op het verwijt van de heer Denys en voordien van mevrouw Maes. Toch heb ik herhaaldelijk vastgesteld dat de Volksunie en de Liberalen het vaak over heel wat punten eens zijn. Dit verontrust mij (*Protest bij de PVV en VU*)

Op de opmerking van de heer Denys dat dit debat het faillissement van de staatshervorming bewijst, antwoord ik het volgende. Sinds zijn ontstaan heeft de Raad nog nooit zoveel werk gehad als dit jaar. De begrotingen zijn ter beschikking en reeds in bespreking. Het werk kan vooruitgaan.

Wat dit dossier betreft, werd door de heer De Croo destijds een beslissing genomen zonder enige inspraak van de Vlaamse Regering. Ter zake is vooruitgang geboekt. De Vlaamse Regering wordt betrokken in alle fasen bij monde van haar vertegenwoordigers, namelijk de Minister van Ruimtelijke Ordening en de Minister van Leefmilieu, beide door de Executieve officieel aangeduid om met de nationale Regering in alle fasen van het debat de bespreking te voeren.

Eigenlijk zou ik het daarbij kunnen laten. (*Gelach*)

Mevrouw N. Maes : De Minister maakt een grapje.

Minister G. Geens : Als u ook al tegen geen grapje meer kunt ! (*Gelach*)

In feite kan ik voor de rest verwijzen naar het antwoord dat werd gegeven op 15 maart 1989 door de Ministers Waltiel en Kelchtermans. Alles wat zij hebben meegedeeld is correct en overeenkomstig de in de Executieve gemaakte afspraken.

Mijnheer Denys, in de Executieve is er ter zake geen ruzie geweest. U verwijst naar een document dat vermeld stond op de agenda van 27 september laatstleden.

Twee dagen voordien, op 25 september, hebben wij het dossier voorbereid. Op die vergadering waren de Ministers De Batselier, Waltiel, Kelchtermans en ikzelf evenals mijn Kabinetschef, aanwezig. Nadien heeft men gezegd dat ons standpunt daarover verdeeld was en ik het punt niet wilde agenderen.

In gemeenschappelijk overleg, dus met die vier Ministers, werd beslist dit punt voor onbepaalde termijn uit te stellen omdat het „ontijdig” zou worden behandeld.

De heer A. Denys : Ik heb in mijn uiteenzetting reeds gezegd dat er een voorstel was van de heren Kelchtermans en Waltiel. Reeds op 6 september stond dit punt op de agenda van de Executieve. Vandaag is het 20 oktober. Bij mijn weten heeft de Vlaamse Executieve nog geen standpunt ingenomen inzake de te volgen procedure. Het is mijn bekommernis om na die periode te weten welke procedure de Vlaamse Regering al of niet zal volgen.

Minister G. Geens : Ik neem aan dat het u interesseert te weten hoe de Executieve werkt, maar dat is op de eerste plaats mijn zaak.

De heer W. Kuijpers : Dat is onze zaak.

Minister G. Geens : Ik zal op uw vragen antwoorden. Het punt werd enkele malen geagendeerd en uitgesteld om redenen die niets met de grond van de zaak te maken hebben. Het punt is sine die op 27 september II. afgevoerd omdat het naar onze mening op dit ogenblik geen aanleiding geeft tot verdere besprekingen.

Ik stel met genoeg vast dat de heer Denys een tracé heeft uitgevonden waar iedereen mee akkoord gaat. Ik heb hierover reeds zovele dossiers gekregen, dat wij over een grote landkaart moeten beschikken om te kunnen volgen. Ik heb soms de indruk dat sommigen in deze Raad denken dat tracé's vastleggen voor een dergelijk project gelijk staat aan het spelen met elektrische treintjes. Het probleem is echter veel complexer dan dat.

Welke procedure zullen wij volgen ? Wij zullen de procedure volgen die voorzien is in het Regeerakkoord, en die werd uiteengezet door de Ministers Kelchtermans en Waltiel. Wanneer de nationale Regering een beslissing heeft genomen inzake de flits-trein, zullen wij de daaruit volgende procedures volgen. Moeten de gewestplannen al dan niet worden gewijzigd ? Om deze vraag te beantwoorden bestaan er wettelijke procedures die trouwens worden gevolgd in andere aangelegenheden. In deze procedure is de raadpleging van de bevolking voorzien. Indien wij een aanvraag tot bouwtoelating ontvangen zal deze al dan niet worden afgeleverd. Daarover zal niet door de Minister van Ruimtelijke Ordening worden beslist, maar door de Vlaamse Regering. Het advies van alle schepencolleges van het betrokken gebied zal worden ingewonnen. De wetten zijn er opdat wij ze zouden toepassen. Een moeilijker zaak is te weten hoe wij de bevolking zullen raadplegen.

Verscheidene sprekers hebben gesproken over het mobiliteitsplan. Hebt u er ooit al eens over nagedacht dat gedurende miljoenen jaren de maximale snelheid die de mens kon ontwikkelen 30 kilometer per uur was, zijnde de snelheid die de jager ontwikkelde bij het achtervolgen van de beer die hij wilde schieten. In het andere geval, wanneer de beer achter de jager aanzat, werd dit wel wat opgedreven. (*Gelach*)

Mevrouw N. Maes : Dit is de grappigste Eerste Minister die wij ooit hebben gekend.

Minister G. Geens : Neen, dat is geen grap. Ik wilde alleen maar zeg-

Geens

gen dat 150 jaar geleden de eerste trein tussen Brussel en Mechelen een maximale snelheid van 40 km per uur haalde en dat wij nu naar de maan gaan. (*Hilariteit*) Eén van de grootste verworvenheden van de moderne maatschappij is de enorme mobiliteit van de bevolking, niet alleen de mobiliteit van ideeën maar ook de fysieke mobiliteit. Men kan zich zeer snel verplaatsen. Dat geeft uiteraard aanleiding tot bepaalde problemen waarover wij een oplossing moeten vinden. Vandaar dat wij een mobiliteitsplan moeten maken met het oog op de huidige situatie en niet deze van honderd jaar geleden.

Mijnheer Kuijpers, laten wij op dat stuk ook een beetje nederig zijn. Wij moeten niet denken dat deze generatie eens en voor altijd alles moet vastleggen. Wij zullen dat doen voor onze tijd en in het verleden heeft men dat gedaan voor de tijd van toen. Daarop kan kritiek worden uitgeoefend en men zal hoogst waarschijnlijk ook op onze beslissingen kritiek uitbrengen in de toekomst.

Gesteld dat wij het geheel van het flitstreinprobleem moeten plaatsen binnen het algemeen kader van de mobiliteit, volgen daaruit een aantal vragen.

Ten eerste, hoe raadpleegt men de bevolking ? Wij hebben dit toegezegd naar aanleiding van de interpellaties die werden gehouden en die werden besloten door een motie, luidend als volgt : „De Vlaamse Raad, gehoord de interpellatie van de heer Guido Janzegers over de houding van de Vlaamse Executieve tegenover de TGV en het antwoord van de Gemeenschapsministers van Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, verzoekt de Vlaamse Executieve de beslissingen inzake de TGV-problematiek afhankelijk te maken van een voorafgaand debat in de Vlaamse Raad”. Ik heb uitdrukkelijk betoogd en ik blijf erbij dat de beslissingen zullen worden genomen door de Vlaamse Regering. De Vlaamse Raad zal inderdaad een voorafgaand debat erover voeren, vooraleer de beslissing wordt genomen.

In het Regeerakkoord hebben wij ook gezegd dat wij de bevolking zullen raadplegen ter zake. Hoe dit zal gebeuren, is niet uitgemaakt, maar het zal worden gedaan. Persoonlijk ben ik er tegen dat wij aan de gemeentebesturen een bepaalde procedure zouden opleggen. De gemeentebesturen moeten dat mijns inziens zelf organiseren. Wij zijn voorstander van decentralisatie, maar vaak alleen maar in zoverre het in ons kraam past. Welnu, laten wij dit nu doen op de geëigende manier.

Er is trouwens steeds een raadpleging van de bevolking voorzien voor de wijziging van een gewestplan. Ik weet dat dit niet altijd op dezelfde wijze gebeurt. Soms zijn de mensen onvoldoende voorgelicht. Ik wens ervoor te waarschuwen dat men aan de bevolking geen dossiers moet voorleggen die door hogeschoolprofessoren zijn gemaakt en in vele gevallen ook alleen door hen kunnen worden gelezen.

Als wij wensen dat de bevolking op de juiste manier reageert, moeten wij het probleem juist omschrijven. Op de vraag of wij hierover een volksraadpleging moeten organiseren, antwoord ik neen. Ooit hebben we dit wel gedaan maar toen werd er trouwens ook geen rekening mee gehouden. De beslissing in onze democratische staatsordening worden genomen door de Wetgevende Kamers, dus in Vlaanderen door de Vlaamse Raad.

De heer W. Kuijpers : En meer en meer door de Raad van State !

Minister G. Geens : Ik zal hierop niet antwoorden. De wetgever beslist en niet de Raad van State. Op de vragen van de heren De Seranno en Beckers antwoord ik dat wij de normale procedure zullen volgen. Vanzelfsprekend moeten wij ook aandacht hebben voor de financiële vooruitzichten, voor de kwaliteit van het openbaar vervoer en voor de ecologische aspecten van het probleem. Met betrekking tot de kwaliteit van het openbaar vervoer wil ik het volgende zeggen. Tot op heden zijn wij er steeds fier op geweest, over het dichtste spoorwegnet ter wereld te beschikken en wellicht ook één van de

beste. Er moet steeds worden beproeefd om de kwaliteit te verbeteren. Om dit doel te bereiken, moeten op een bepaald ogenblik een aantal keuzes worden gemaakt. De heer Kuijpers heeft gesproken over Vlaams-Brabant en over het Arrondissement Leuven. Wij kennen allen de problemen van het Arrondissement Leuven. De kwaliteit van het openbaar vervoer op lijn 36 is uitstekend, maar deze lijn heeft haar saturatiepunt overschreden, zodanig dat de dienstverlening afneemt. Technologisch is er geen enkel probleem maar één menselijke fout kan enorme rampen veroorzaken. Van dit standpunt moeten wij uitgaan. Het gaat om mensenlevens en niet om andere zaken. Indien wij dit probleem willen oplossen, moeten wij de moed hebben om aan de infrastructuur te werken, zowel wat het spoor als wat de wegen betreft. Iedereen weet wat ik hiermee bedoel.

Ik heb nota genomen van het standpunt van de heer Lauwers. Hij beweert dat de Volksunie genuanceerd is. Ik ben blij dit te horen. Nochtans collega Kuijpers ronselt handtekeningen tegen de jaarmarkt in mijn Arrondissement.

De heer W. Kuijpers : Ons Arrondissement, mijnheer de Minister.

De heer P. Van Grembergen : Wat was het standpunt van uw partijvoorzitter een jaar geleden, mijnheer de Voorzitter van de Vlaamse Regering ?

De heer W. Kuijpers : De Voorzitter zegt dat ik in 't Arrondissement Leuven niet geboren ben. Ik ben geboren in Leuven en hij in Meensel-Kieze-gem, geloof ik, of is 't Molenbeek-Toersbeek ?

Minister G. Geens : Te Kersbeek-Miskom ben ik geboren. De Volksunie gaat dus akkoord met het traject tot Brussel. Voorbij Brussel zouden wel problemen rijzen. Hierover heeft de heer Lauwers gezegd wat ik ook vorige week in de vergadering van de Vlaamse Executieve heb gezegd, met name dat dit dossier niet rijp is en elk debat hieromtrent te vroeg komt. De Vlaamse Raad heeft hierover echter anders **beslist**. Ik antwoord dus zoals mij werd gevraagd.

Geens

Tot slot wil ik het volgende zeggen. Wij moeten het hele probleem niet alleen in Vlaams of Belgisch, maar ook in Europees verband zien. Bijgevolg moet men het plan enigszins groot zien, ook wanneer het geld kost. Mijnheer Denys, de Belgische staatsfinanciën zijn niet slecht.. .

De heer W. Kuijpers : Maar ook niet goed !

Minister G. Geens : . . . en, Mijnheer Kuijpers, niet ramspoedig.. . .

De heer W. Kuijpers : Ik zou ze in ieder geval niet willen betalen !

Minister G. Geens : . . . omwille van het feit dat minister De Saeger destijds autosnelwegen heeft aangelegd. De openbare financiën geraken niet in ademnood omdat investeringen worden gedaan. De openbare financiën geraken in het slop wanneer verbruiksgoederen met geleend geld worden gefinancierd, maar dit heeft niets te maken met investeringen. In het andere geval kan men beter de post van Minister van Openbare Werken en Verkeerswezen in de Vlaamse Gemeenschap of waar dan ook afschaffen.

De heer A. Denys : Wil dit zeggen dat, als het zo voortgaat, u vele miljarden uit de Schatkist zou geven voor de SST ?

De heer P. Van Grembergen : Is dat een voorstel om het departement af te schaffen ?

Minister G. Geens : Indien men ervan uitgaat dat investeringen niet met geleend geld mogen worden gefinancierd, heeft een dergelijk departement inderdaad geen zin. Ikzelf ben er voorstander van dat investeringen met geleend geld worden gefinancierd.

De heer W. Kuijpers : Maar men moet het kunnen betalen, dat is de knoop.

Minister G. Geens : Men kan het betalen als men het daarbij houdt. De return van openbare investeringen in Vlaanderen is veel hoger dan waar ook ter wereld, zeker op weggebied.

De heer W. Kuijpers : Mijnheer de Voorzitter van de Executieve, mag ik u een vraag stellen ? Gaat u ermee akkoord dat de impact van de afbetaling van de leningen voor de autowegen dermate doorweegt op de Belgische beurs dat wij geen geld over hebben voor investeringen voor de noodzakelijke verbetering van andere wegen.

Minister G. Geens : Ik ga daar niet mee akkoord.

De heer W. Kuijpers : Ik trek alleen maar een parallel. Ik vrees dat de investeringen voor de SST wanneer die in het wilde weg wordt doorgetrokken zoals volgens het plan-De Croo, die zouden wegen op iedere mogelijke verbetering van complementaire lijnen van het openbaar spoorvervoer.

Minister G. Geens : Ik antwoord u daarop het volgende. Ten eerste, de intresten in België zijn duur en worden jammer genoeg nog duurder, niet omwille van vroegere investeringen, maar omwille van het feit dat we verbruiksuitgaven hebben gefinancierd met geleend geld.

Ten tweede, de kostprijs van de TGV, en er werden vele oplossingen voorgesteld, van een flitstrein ondergronds of bovengronds, van deze of gene kant van Brussel, ten oosten of ten westen van Antwerpen, moet serieus worden berekend evenals de winst die eruit kan voortspruiten. Ik voeg daaraan toe dat het rendement van investeringen voor verkeer in Vlaanderen ongemeen hoog ligt, geteeld op onze strategische positie in Europa.

Het is nogal evident dat 100 km spoorlijn in België een grotere rendabiliteit heeft dan in Brazilië bij voorbeeld, waar er bovendien ook maar om de 100 km een station is waar drie of vier mensen opstappen. Ik zeg dit maar om u duidelijk te maken dat men niet alleen rekening moet houden met de kostprijs, maar ook met de complementaire ontvangsten die uit de investering kunnen voortvloeien.

Mijnheer de Voorzitter, ik meen hiermee op alle vragen te hebben geantwoord.

De heer J. Geysels : U hebt op geen enkele vraag geantwoord. Mijnheer de Voorzitter van de Executieve, hebt u het MER-rapport ? Zoja, waarom hebben de collega's van de Commissie dit rapport niet ontvangen ?

Minister G. Geens : Het MER-rapport is door de spoorwegen gevraagd aan een studiegroep van deskundigen. Het enige dat volgens de wet tot onze bevoegdheid behoort, is dat wij nagaan of de opdracht conform de wet is of conform de wet werd uitgevoerd. Over de grond van de zaak kunnen wij ons zelf niet uitspreken. De Minister van Milieubeleid, de heer Theo Kelchtermans, heeft overigens reeds op 15 maart jongstleden ter zake reeds een antwoord verstrekt.

Over het MER-rapport kan ik zeer kort zijn.. .

De heer J. Geysels : In Het Volk van 13 september lezen wij dat u in fase 2, van uw eigen procedure, het rapport zou overmaken aan de leden van de Commissie. U hebt aan de leden van de Raad beloofd dat u die procedure zou respecteren. Als u dat rapport hebt, waarom hebben de leden van de Commissie dat dan nog niet gekregen ?

De heer A. De Beul : Mijnheer de Voorzitter van de Executieve, hebt u dat rapport of niet ?

De heer J. Geysels : Op die vraag moeten wij nu een antwoord krijgen.

De heer G. Geens : Ik citeerde uit het antwoord van mijn collega. Wat de vraag over het MER-rapport betreft kan ik kort zijn. Uit de besprekingen van de werkgroep blijkt dat de procedure conform de Europese richtlijnen is.

De heer A. De Beul : Dat vragen wij niet. Wij vragen waarom wij dat rapport niet krijgen.

De heer J. Geysels : Hebt u het rapport of niet ? Indien u het hebt, waarom krijgen wij het dan niet ?

Minister G. Geens : Deze richtlijn heeft betrekking op de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten. De inhoud

Geens

van het dossier beantwoordt eveneens volkomen aan de Europese richtlijn.

De heer W. Kuijpers : De Europese richtlijn 85/337 stelt dat dit ter beschikking moet worden gesteld van het publiek.

De heer J. Geysels : Hebt u het rapport of niet ?

Minister G. Geens : Laat de heer Kuijpers verdergaan. (*Gelach*)

De heer W. Kuijpers : De Europese richtlijn 85/337 voorziet in de terbeschikkingstelling van alle informatie aan het publiek. Het publiek moet zijn mening kunnen uitdrukken. Wij sluiten ons hierbij aan. Bij Minister De Croo konden wij nooit terecht voor juiste informatie. Ik meen dat u het beter zult doen. Hebt u dus het rapport en zo ja, kunnen wij een copie krijgen en is het mogelijk dat dit nog tijdens deze vergadering gebeurt ?

De heer G. Janzegers : Mijnheer de Voorzitter, in uw Regeringsverklaring staat zeer duidelijk, ik heb het daarnet trouwens ook geciteerd, dat de Vlaamse Regering ten volle wenst betrokken te worden bij de Ministeriële Commissie, opgericht in de nationale Regering, die het dossier behandelt. Er staat zelfs dat de nationale Regering geen beslissingen mag nemen zelfs geen principiële, dat is dan trouwens in tegenspraak met wat u daarnet zei, zolang...

Minister G. Geens : Ik heb daarnet gezegd dat men hier aan de heer De Croo bepaalde beslissingen toeschrijft. Ik heb gewoon gezegd dat de heer De Croo destijds een beslissing heeft genomen zonder dat er enig overleg was met de Executieve.

De heer G. Janzegers : De Regeringsverklaring dateert van februari 1989. Toen was er van de heer De Croo reeds lang geen sprake meer als Minister.

Minister G. Geens : Er is beslist dat alle beslissingen in overleg met de Executieve worden genomen.

De heer A. De Beul : Dat de Minis-

ter toch zinnige dingen zegt. Het niveau is hier nog lager dan in de meest eenvoudige Gemeenteraad.

De Voorzitter : Spijtig genoeg dragen sommige leden daartoe bij. De Voorzitter van de Executieve heeft het woord. Laat hem toch uitspreken. Daarna krijgt Minister Sauwens het woord en daarna degenen die aan het debat hebben deelgenomen.

Minister G. Geens : Ik was dus bezig met het citeren uit het antwoord van de betrokken Minister. Wij houden ons daaraan. Er is ook sprake geweest van een vraag aan collega Sauwens over een nieuwe onafhankelijke milieustudie. Een bijkomend MER-rapport is niet gemaakt. Wij zullen dus, zodra dit dossier rijp is, de Vlaamse Raad op de gepaste manier informeren.

De Voorzitter : Minister Sauwens heeft het woord.

Minister J. Sauwens (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, ik heb het woord gevraagd om enkele inlichtingen te verschaffen in verband met het mobiliteitsplan waarnaar de heren Beckers, Van Dienderen en Lauwers vroegen. Ik wil ook van de gelegenheid gebruik maken om te antwoorden op de aan mij gestelde vragen.

Wij hebben het milieu-effectrapport nog niet ontvangen. In die zin blijft het Regeerakkoord, zoals door de heer Janzegers werd gesteld en voorgelezen, voor ons de richtlijn die wij zullen volgen binnen de Executieve en waarvoor wij ook de volledige betrokkenheid wensen van de bevolking, maar in de eerste plaats van de vertegenwoordigers van de Vlaamse Regering.

Ik engageer mij ertoe dit debat in alle openheid te voeren.

Ik verheug mij erover dat het debat uit de slogansfeer is gehaald en het geplaatst is in het bredere mobiliteitsdebat. Mobiliteit stelt een groot probleem. Dienaangaande zal ik u twee voorbeelden geven om dan te antwoorden op de concrete vragen in verband met het mobiliteitsplan. Op dit ogenblik zijn er verkeersprognoses die een toename van het verkeer voorspellen van 70 procent tegen het

jaar 2010. Zoals gesteld in het Regeerakkoord en in de beleidsnota zullen wij alle hens aan dek moeten roepen en een totale beleidsmix creëren om deze toenemende mobiliteit af te remmen, te begeleiden en te beheersen. Wanneer ik u hier in het kader van het SST-debat een bepaalde nuancering vraag vanwege de liberale partij die pleit voor een bredere inschakeling in de Europese mobiliteitsstroom, dan wil ik er op wijzen dat de SST gericht is op het nationaal personenvervoer, hetgeen slechts een klein segment uitmaakt, weliswaar sterk groeiend, van het totaal mobiliteitsgebeuren. Het is evident dat het internationaal zakenverkeer en het internationaal toeristenverkeer erg toenemen, maar dit vertegenwoordigt slechts een gering gedeelte van de enorme problemen die wij kennen. Het biedt geen oplossing voor het binnenlands personenvervoer noch voor het toenemend goederenvervoer, vooral langs de weg. Vooral het wegvervoer is de laatste vijftien jaar toegenomen. Dit zijn belangrijke gegevens. Ik meen dat wij vanuit de nieuwe Vlaamse bevoegdheid op een beredeneerde manier een zekere zelfstandigheid moeten opbouwen.

Hoe kunnen wij de toenemende vraag naar personen- en goederenvervoer het best begeleiden ? Wij moeten uitgaan van twee overwegingen. Ten eerste, het aspect omgevingscapaciteit. Hoeveel vierkante meter beschikken wij nog om ruimte te maken voor nieuwe infrastructuur ? Wij zijn slechts enkele maanden bevoegd maar wij moeten geen lessen krijgen van diegenen die verantwoordelijk waren voor het slecht beleid in het verleden. Wij gaan hier geen polemiek voeren maar het aantal kilometers ongebruikte metrotunnel te Antwerpen en Charleroi getuigen van dit slecht beleid. Er werd een investeringsbeleid gevoerd vanuit een bepaalde lobby maar nooit werden in dit land de behoeften op een zinvolle wijze geanalyseerd. Momenteel beschikken wij niet eens over het meest primaire cijfermateriaal en dienen het dan ook te verzamelen. Daar zijn wij nu mee bezig.

Ik denk dat de essentie erin bestaat gegevens te verzamelen en aan de hand daarvan de toepassing in de

Sauwens

infrastructuur in te bouwen, hetgeen op dit ogenblik niet mag. Het zou jammer zijn dat de SST alle investeringskredieten voor de volgende tien jaar naar zich zou toehalen, eenvoudigweg omdat het probleem veel ruimer dient gesteld.

Ik verwijs opnieuw naar het probleem van het binnenlands verkeer. Op dit ogenblik halen wij bij de spoorwegen commerciële snelheden. Voor een aantal verbindingen onder andere de verbindingen Kortrijk-Brussel, Hasselt-Brussel, kennen wij een snelheidsgemiddelde van 62 à 63 km per uur, voor Luik belooft dit 102 km per uur. De grote uitdaging voor de spoorwegen is hoe zo snel mogelijk het binnenlands personenvervoer concurrentieel maken met het autoverkeer en het openbaar vervoer. Vooral op dat vlak zullen belangrijke investeringen moeten worden gedaan. De SST kan op bepaalde tracés eventueel mee worden ingeschakeld, niet andersom. Het is dus essentieel in eerste instantie over een breder mobiliteitsgegeven te beschikken en dan de SST als Europees gegeven daarbij in te schakelen.

In verband met de files doe ik opmerken dat sommigen die problematiek gebruiken als een hefboom om het SST-dossier door te duwen. Het is belangrijk te weten dat de situatie rond Brussel, waar de knelpunten het grootst zijn, in belangrijke mate wordt veroorzaakt door het voorstadsverkeer. Er zijn 320.000 pendelaars naar Brussel waarvan 200.000 in een straal wonen van 30 à 35 km rond de hoofdstad. Van 1981 tot 1987 heeft de NMBS ter zake haar markt-aandeel met 5 procent zien slinken. Het zijn vooral de Brabanders die altijd de wagen gebruiken waarvoor een oplossing dient gezocht. Dat is een absolute prioriteit. Het is belangrijk dit geordend te doen met de juiste gegevens. Wanneer ik aan mijn diensten vraag hoeveel verkeer er op dit ogenblik is op de Brusselse Ring dan kunnen zij mij aantonen dat een nieuw record van 140.000 voertuigen werd bereikt aan de splitsing van de A12 naar Boom en dit op een gewone werkdag. Wanneer ik de vraag stel naar de verkeersstromen, of dit

verkeer gaat naar Antwerpen, naar Gent, enzovoort, dan kan men mij die cijfers niet bezorgen. Nochtans beschikt iedere burgemeester op dit ogenblik over een verkeerscirculatieplan. Wij hebben dit echter niet voor Vlaanderen.

Zo kom ik tot de vraag die hier door verscheidene collega's werd gesteld. Het verkeer- en vervoerplan is als optie opgenomen in het Regeerakkoord en er is reeds voorbereidend werk geleverd. Volgend jaar in de maand mei zullen wij waarschijnlijk beschikken over een eerste aanzet tot een indicatieve meerjarenplanning waarbij de verkeersstromen zullen geanalyseerd zijn en waarbij wij maximaal gebruik zullen maken van de know how die aanwezig is, jammer genoeg niet altijd in eigen land. Dienaangaande moeten wij buitenlandse steun inroepen. Wij zullen het mobiliteitsdebat dan beter kunnen stofferen, u de essentiële gegevens kunnen bezorgen en daarover in de Vlaamse Raad een grondig en open debat voeren, wat trouwens vandaag reeds werd ingezet.

Ik ben bereid nog op andere vragen te antwoorden indien dit nodig mocht blijken.

De Voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer A. Denys : Mijnheer de Voorzitter, uit dit debat is gebleken dat het op tijd kwam. Het is een zinvol debat geweest. Ik moet eerlijk zeggen dat het antwoord van de Vlaamse Regering mij ten zeerste heeft ontgoocheld. Gelukkig heeft Minister Sauwens met zijn interventie het peil opnieuw opgetrokken, maar wat Minister Geens betreft ben ik ten zeerste ontgoocheld.

Immers, iedereen heeft een poging gedaan om het niveau van het debat op te trekken, terwijl Minister Geens getracht heeft de verdeeldheid, die hier vandaag heerst te verdoezelen via grappen, al dan niet misplaatst, waardoor het niveau opnieuw omlaag werd gehaald.

Geachte collega's, alleen al door het feit dat men de procedure sine die heeft afgevoerd, wordt duidelijk aangetoond dat er zelfs op dat punt in

de Regering zeer grote verdeeldheid bestaat.

Op de zeer fundamentele vraag op welke wijze de Vlaamse Regering vandaag bij de uiteindelijke besluitvorming door de nationale Regering wordt betrokken, hebben wij als enig antwoord gekregen dat Minister Waltiel en Minister Kelchtermans werden aangeduid om hier als woordvoerders van de Vlaamse Regering op te treden. Dat was werkelijk het enige antwoord dat wij ter zake hebben gekregen.

Ervoor pleiten dat Vlaanderen enkel voor de bouwvergunning verantwoordelijk zou zijn, en dat wij met het overige, dus met de grond van de zaak, niets hebben te maken, betekent een kaakslag voor Vlaanderen.

Alle aspecten van dit dossier zijn met mekaar verbonden. Wanneer men op 21 november over de financiering zal spreken dan zal men ook de ecologische aspecten, de tracés en het al dan niet verlenen van een bouwvergunning, die er allen mee te maken hebben, moeten behandelen.

Wanneer wij in het nieuwe federale België een groot project willen uitvoeren dienen wij van in de beginfase, met de Gewesten en de nationale Regering, over alle aspecten ervan gemeenschappelijk overleg te plegen.

Mijnheer de Voorzitter, het debat was zeer interessant. Uiteindelijk hebben wij vastgesteld, en ik verheug mij daar ten zeerste over, dat het standpunt van de Volksunie, dat al dan niet nieuw is, en door de heer Lauwers werd verwoord, aansluit met wat de PVV heeft gezegd.

De heer W. Kuijpers : De PW heeft zich bij ons standpunt aangesloten.

De heer A. Denys : Mijnheer Kuijpers, ik weet best dat het de bedoeling is, het debat belachelijk te maken...

De heer W. Kyjpers : U vergeet de heer De Croo.

De heer A. Denys : Het verheugt mij dat wij niet meer alleen staan. Wie de eerste was om dat standpunt in te

Denys

nemen, heeft voor mij geen belang. Het interesseert mij vooral dat de VU vandaag heeft gezegd dat de beslissing niet rijp is voor wat het totale traject betreft, maar wel rijp is. .

De heer W. Kuijpers : Wie heeft ons in feite gebonden ? Speel geen komedie ! Wie heeft het eerst zijn handtekening geplaatst ?

De heer A. Denys : Mijnheer de Voorzitter, uit de uiteenzetting van de heer Lauwers heb ik begrepen dat de VU, net zoals wij, zegt dat wat het traject tot Brussel betreft het dossier wel rijp is en daarvoor wel een beslissing moet worden genomen. Ik hoop dat Minister Sauwens in de Vlaamse Executieve hetzelfde standpunt zal verdedigen. Voor het overige moeten wij nog afwachten en daar nemen wij hetzelfde standpunt in als datgene dat door de heer Lauwers werd naar voren gebracht.

De heer Voorzitter : De heer Beckers heeft het woord.

De heer A. Beckers : Ik wens even bondig te zeggen dat ik inzake procedure nog een aantal vragen heb.

Vooreerst heb ik nog altijd niet goed begrepen hoe het verder moet met de verhouding nationale Regering-Vlaamse Executieve.

Vorige week had er een interpellatie plaats gericht tot Minister Dehaene. Wij stellen hem de vraag naar de preciese procedure. Minister Dehaene stopt in feite op het ogenblik dat hij het dossier voorlegt aan de nationale Regering en de Vlaamse Executieve begint op het ogenblik dat zij beschikt over de nodige documenten om verder te werken. Er is dus een overgang.

Wanneer krijgt de Vlaamse Executieve het milieueffectrapport ? Op welke manier komt zij daarvan in het bezit ? Blijkbaar zijn dit afspraken die nog niet werden gemaakt. Ter zake hebben wij nog vragen. Ook inzake de procedure als zodanig hebben wij nog een aantal vragen.

Wanneer men de loutere procedure gebruikt van wijziging van het ge-

westplan en de kritiek vaststelt die daarrond is ontstaan, deze kritiek komt niet alleen vanwege de SP, maar ook vanuit milieubewegingen, komt men tot het besluit dat de inspraakprocedure op een weinig actieve manier door de overheid zou worden gevoerd. Inderdaad, de overheid wordt niet gestimuleerd om het heft zelf in handen te nemen en een actieve rol ter zake te spelen.

Vervolgens is er een nieuw element dat bij vorige herzieningen van het gewestplan niet aanwezig was, met name het bestaan van het milieu-effecten-rapport. Dit rapport moet een basis van discussie worden van de inspraakprocedure. De rol van de overheid om daar actief in mee te spelen wordt des te groter naar mate men meer gegevens ter beschikking van de bevolking moet stellen. Het milieu-effecten-rapport moet worden vertaald en moet toegankelijk zijn voor de bevolking.

Mijns inziens moet men pogen de echte inspraak van de bevolking op een actieve manier te begeleiden door de overheid. Voor de procedure inzake het gewestplan moet men tot afspraken komen, zodanig dat men kan bereiken wat wij allen verklaren.

Mijnheer Denys, u stelt dat de Vlaamse Raad alleen voor de bouwvergunningen bevoegd zou zijn. Ik meen dat u aan verdraaiing van informatie doet. Wij hebben vanzelfsprekend zeggenschap in het ganse dossier van de SST. Dat is duidelijk, het gaat immers om een vervoerproblematiek. Maar wij alleen – en niemand anders – hebben zeggenschap inzake bouwvergunningen. Er is geen enkele andere Regering in dit land die de bouwvergunning zal afleveren op Vlaams grondgebied dan de Vlaamse Executieve.

De Voorzitter : De heer Janzegers heeft het woord.

De heer G. Janzegers : Mijnheer de Voorzitter, ik ben ontgoocheld ; het was alleszins een flitsende toespraak. Ik neem aan dat de Voorzitter van de Vlaamse Executieve niet gelukkig was met een debat, omdat er bepaalde elementen ontbreken. Ik kan echter niet aannemen dat hij gekant is

tegen het feit dat wij vragen stellen, waarover hij toch reeds een paar dagen beschikt.

Het heeft hier lang geduurd vooraleer wij iets vernamen over het MER-rapport. Mijn vraag is : laat de Vlaamse Executieve dat zo ? Stelt men gewoon vast dat men geen MER-rapport krijgt of is men van plan daaraan iets te doen. Het MER-rapport is toch wel een van de eerste elementen in de volgende procedure inzake de TGV.

Ik heb vragen gesteld inzake de modaliteiten en inzake de enerzijds korte en anderzijds lange procedures. Bovendien vroeg ik wie betrokken zal worden bij dit openbaar onderzoek. Ik heb daarop geen antwoord gekregen.

Het is zo dat op 21 november de Minister van Verkeerswezen bepaalde engagementen zal aangaan. Wanneer ik de collega's van de Volksunie hoor, stel ik de vraag welke houding zij zullen aannemen indien Minister Dehaene op dat ogenblik door het rood licht rijdt.

Bij het begin van mijn betoog heb ik gezegd dat het om een problematiek gaat die reeds jaren aansleept, die een enorme weerslag heeft op de betrokken bevolking. Men moet er zich rekenschap van geven wat die jarenlange onzekerheid voor hen betekent. Er werden vroeger heel wat verklaringen afgelegd. Ik weet nog zeer goed dat Minister Geens steeds heeft gezegd dat er voor de TGV in Vlaanderen geen plaats was. Hij zei toen dat iedereen gerust mocht zijn, dat de Vlaamse Regering de sleutel in handen heeft.

Minister G. Geens : Heb ik dat gezegd ?

De heer J. Geysels : Mijnheer de Voorzitter van de Executieve, het staat vermeld in uw verkiezingspropaganda van 1987. (Hij toont het verkiezingspamflet)

De heer G. Janzegers : Ik stel alleen vast dat mijn vragen niet werden beantwoord.

Mijnheer de minister van Openbare Werken, wat betreft uw tussenkomst

Janzegers

dient er een onderscheid te worden gemaakt tussen de rijnsnelheid en de reissnelheid.

De Voorzitter : De heer Lauwers heeft het woord.

De heer H. Lauwers : Mijnheer de Voorzitter, ik heb niet gezegd dat het SST-debat te vroeg kwam. Het is goed dat een dergelijke gedachtenwisseling heeft plaatsgevonden en een aantal standpunten konden worden verduidelijkt. Dit is echter niet het laatste SST-debat, of het grote SST-debat. Er moet een vervolg komen op het ogenblik dat wij een globaal inzicht zullen hebben op de mobiliteit.

Zoals andere collega's ben ik ook de mening toegedaan dat een aantal vragen niet of onvoldoende werden beantwoord.

Zelf vroeg ik, een globale, maatschappelijke kosten-batenanalyse, naast de economische rendabiliteitsstudie en de studie over de infrastructuurmeerkost, om de ecologische aanvaardbaarheid te financieren. Wenst de Vlaamse Executieve na het mobiliteitsplan en na het STAR-plan van de nationale Minister van Verkeer een globale kosten-batenanalyse te maken ?

Hoe staat de Executieve tegenover de idee om, hier richt ik mij tot de Voorzitter van de Executieve, het dossier op te splitsen door Brussel te integreren en de rest van het dossier te bevriezen tot er een betere algemene beleidsvisie is.

Ik heb niet de indruk dat de Executieve haar bevoegdheden maximaal gebruikt. De Gemeenschapsminister van Verkeer stelt een mobiliteitsplan op, al is er nog geen datum vooropgesteld wanneer het zal worden bekendgemaakt. Andere Gemeenschapsministers plegen overleg met de nationale Regering. Een degelijk overleg is wenselijk wanneer men spreekt over het Leefmilieu, de Ruimtelijke Ordening en het Verkeer.

Ik heb de indruk dat de Voorzitter van de Executieve eerder in persoon-

lijke naam heeft geantwoord. Dit dossier is volgens mij, omwille van de complexiteit en van de grote maatschappelijke impact, een dossier van de Vlaamse Raad. De Vlaamse Regering en de Vlaamse Raad kunnen bewijzen dat dit dossier niet gefractioneerd, maar als een globaal pakket kan worden behandeld. Daardoor kan een andere politieke stijl worden gehanteerd dan het beleid inzake de Ruimtelijke Ordening dat in het verleden in België werd gevoerd.

De Voorzitter : De heer De Seranno heeft het woord.

De heer J. De Seranno : Mijnheer de Voorzitter, mijn fractie heeft begrepen dat de Vlaamse Executieve de procedure zoals wij die zien, onderschrijft. Indien dat niet het geval zou zijn, hoorden wij dat graag.

Ik heb mij zeer nauwkeurig gehouden aan de duidelijk beschreven procedure zowel inzake eventuele wijzigingen aan de gewestplannen als inzake de publiciteit te geven aan het milieu-effectrapport.

De heer A. Beckers : Daarbij komen dan de bemerkingen die zijn gemaakt.

De heer J. De Seranno : Juist. Dat was een van de bedoelingen van het gesprek van vandaag.

Ik dank de collega's, op enkele uitzonderingen na, dat wij dit gesprek hebben kunnen hebben zonder al te veel alleen een lokaal standpunt in te nemen. Wij hebben het geheel bekeken.

Dit debat bewijst ook dat wij in de Vlaamse Raad geen beslissing kunnen nemen vooraleer alle studies zijn voltooid. Er moet ook follow-up zijn. Daarvoor hebben wij vergaderingen van de gezamenlijke Commissies voor Ruimtelijke Ordening en voor Landinrichting georganiseerd. Aldus kan dit gesprekstema nog aan bod komen vooraleer het aangezicht van Vlaanderen onomkeerbaar verandert, want in het geheel van Europa dreigt Vlaanderen een amorf gebied te worden.

Destijds heeft een dergelijke discussie niet plaats gehad over het aanleg-

gen en bouwen van de autosnelwegen. Toen beschouwde de Regering dit onderwerp als een prerogatief voor zichzelf. Wij vinden dit wel een prerogatief voor de Vlaamse Raad omdat het hier niet gaat om het werk van een generatie, want de gevolgen van deze beslissing zullen ook de volgende generaties beïnvloeden en het aanzicht van Vlaanderen veranderen. Daarom vragen wij trouwens dat deze bespreking, in de betrokken commissies, al dan niet verenigd, wordt verder gezet. (*Applaus*)

De Voorzitter : De heer Hancké heeft het woord.

De heer L. Hancké : Mijnheer de Voorzitter, collega's, ik wil vier beschouwingen maken.

Ten eerste, de grote vrees in dit debat, verscheidene collega's hebben ernaar verwezen, betreft een sluitende besluitvorming. Ik hoef het standpunt van de SP, door de heer Beckers onder woorden gebracht, niet meer te herhalen. Wij vertrouwen erop, zeker na het antwoord van de Executieve, dat het Regeerakkoord ter zake zorgvuldig zal worden uitgevoerd.

Ten tweede, wijs ik er op dat de motie van 23 maart 1989 waarin een voorafgaandelijk debat wordt gevraagd in de Vlaamse Raad, vanzelfsprekend niet uitgeput is door het huidige debat dat naar aanleiding van deze interpellaties werd gevoerd. Wij beogen een algemeen debat op grond van het standpunt bepaald door de Vlaamse Executieve waardoor de Vlaamse Raad derhalve zijn steun zal kunnen bijdragen.

Derde opmerking. Minister Dehaene kan op de vergadering van 21 november niet meer zeggen dan wat hem is toegelaten in het kader van de bevoegdheidsverdeling tussen de nationale Regering en de Executieven. Met andere woorden, op de vraag of België zich formeel kan uitspreken in verband met de medewerking van ons land aan de tot stand koming van een snelspoorproject, kan hij „ja” antwoorden onder de voorwaarde dat de ten uitvoeringlegging bij de Gewesten en Gemeenschappen berust.

Hancké

Ten vierde, en ik richt mij tot de heer Denys en de PVV, het incident tussen de heer Kuijpers en de heer Denys van daarnet heeft de heer Denys verdiend. In het beleid van de vorige PVV-Minister zou de TGV een luxe-project, een klassetrein worden, als ik het in negentiend'eeuwse termen mag uitdrukken, zonder integratie van het project in het openbaar vervoer.

Mijnheer de Voorzitter, ik heb zelden in het Parlement zo een striemende, zij het dan verholen, aanklacht vanwege een christen op zijn voorganger gehoord dan in het antwoord van Minister Dehaene op de interpellatie verleden week gehouden. Hij verklaarde dat de integratie in het binnenlands net, waarop het Regeerakkoord de nadruk legt, in vroegere studies nauwelijks werd onderzocht. Met een dergelijk verleden inzake dit dossier kan de PVV niet van de hoge toren blazen. De huidige meerderheid zal dit dossier op een meer gepaste en gerechtvaardigde manier afhandelen.

Mijnheer Denys, het gaat om een project dat in feite gesocialiseerd en opgenomen moet worden in het net van het openbaar vervoer. Zonder dit is er geen oplossing voor dit probleem mogelijk. (*Applaus bij de SP, VU*)

De Voorzitter : Minister Geens heeft het woord.

Minister G. Geens : Mijnheer de Voorzitter, de toespraken van de heren De Seranno en Hancké houden voor mij geen enkel probleem in. Zij hebben op een andere manier gezegd wat ook ik heb naar voren gebracht.

In verband met het betoog van de heer Denys kan ik zeggen dat ik de kwalificatie ervan voor zijn rekening laat. Ik heb gesproken als Voorzitter van de Executieve en niet in eigen naam.

Alhoewel ik dacht alle vragen te hebben beantwoord wens ik toch nog iets nader te preciseren.

Op 2 december 1986, de data zijn van belang, werd beslist in het

Overlegcomité Regering-Executieven dat de Executieven, binnen het kader van hun bevoegdheid, betrokken zou worden bij eventuele onderhandelingen over een internationaal akkoord inzake de snelspoorverbinding. Dat was dus onder de vorige Regering en de vorige Executieve. Er zijn toen ook werkgroepen samengesteld. Wij hebben daaraan deelgenomen.

Namens de Vlaamse Executieve namen de heren Waltniel en Lenssens, dus de Ministers van Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu daaraan deel. Ik meen mij zelfs te herinneren dat ook de heer Beysen er gedurende een korte periode bij betrokken was. Ter zake stelde er zich dus geen enkel probleem. Wij hebben altijd over een eventuele aanleg gesproken.

Op 22 juni 1988 is in de Executieve beslist dat de Gemeenschapsminister bevoegd voor het Leefmilieu en de Gemeenschapsminister bevoegd voor de Ruimtelijke Ordening zouden worden afgevaardigd voor het opvolgen van de werkzaamheden van de MER-begeleiding. Na 18 oktober 1988, op 9 november 1988, werden alle voorgaande beslissingen door de huidige Executieve bevestigd. Bijgevolg vraag ik me af waarom u kritiek kan hebben over het feit dat wij niet voldoende betrokken zouden zijn. Indien op bepaalde punten de Vlaamse vertegenwoordigers in het Overlegcomité hun job niet hebben gedaan, is dat natuurlijk een probleem van de Executieve, maar ook één van de Vlaamse Raad die de betrokken Ministers altijd kan onderfragen.

Zoals ik reeds heb gezegd bestaat er een bevraging van de bevolking bij de wijziging van het Gewestplan. Het wordt ook toegepast bij een commodo en incommodo. Iedereen weet dat zeker het laatste pure larie is. Indien men hier dus overgaat tot een bevraging van de bevolking, kan dat op een frissere manier gebeuren. Ik wijs erop dat zowel ten aanzien van de gemeentebesturen als ten aanzien van de Vlaamse Raad in de politiek de beslissingen worden genomen door de gekozen vertegenwoordigers van de bevolking, zijnde de gemeenten, het college, de gemeenteraad en

voor de Vlaamse Gemeenschap de Vlaamse Raad. Misschien zouden sommigen dit graag afwentelen naar andere groepen omdat op die manier hun verantwoordelijkheid wordt afgewimpeld. Sommigen in deze zaal zouden dit verkiezen, maar dan moeten zij geen lid zijn van de Vlaamse Raad.

Indiening van moties

De Voorzitter : Dames en heren, tot besluit van deze interpellaties werd een met redenen omklede motie ingediend door de heren Deswaene en Vandermeulen. Deze motie luidt als volgt :

„De Vlaamse Raad,

– gehoord de interpellatie van de heren Denys en Janzegers ;

– gehoord het daarover gevoerde debat ;

– gehoord het antwoord van de Voorzitter van de Vlaamse Executieve ;

– verzoekt de Vlaamse Regering het Overlegcomité samen te roepen teneinde een gecoördineerde beslissing te nemen inzake de tracés en de financiering van de TGV/SST ;

– verzoekt de Vlaamse Regering snel en kortaaf een beslissing te nemen inzake de procedure voor het afleveren van de bouwvergunningen.”

Een tweede met redenen omklede motie werd ingediend door de heren Geysels en Van Dienderen, luidend als volgt :

„De Vlaamse Raad,

– gehoord de interpellaties van de heren Denys en Janzegers ;

– gehoord het antwoord van de Executieve ;

– is van mening dat er geen enkele beslissing kan genomen worden in verband met het TGV-dossier vooraleer een globaal mobiliteitsplan is voorgesteld en besproken in de Vlaamse Raad. ”

Er werd eveneens een eenvoudige motie ingediend door de heren Van

Voorzitter

Grembergen, De Seranno en Hancké, luidend als volgt :

„De Vlaamse Raad,

– gehoord de interpellaties van de heren Denys en Janzegers tot de heer Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, over het uitblijven van een standpunt van de Executieve met betrekking tot de procedure voor de aanleg van een snelspoorwegnet in Vlaanderen en de wijze waarop de Executieve wordt betrokken bij de totstandkoming van

de beslissing van de nationale Regering inzake het SST-dossier ;

– gehoord het daarop door de Minister verstrekte antwoord ;

– gaat over tot de orde van de dag.”

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De Voorzitter : Hiermede zijn wij

aan het einde gekomen van onze werkzaamheden van deze voormiddag.

Om 14 uur komen wij opnieuw bijeen om onze agenda, meer bepaald de actuele vragen, verder af te handelen.

De vergadering is gesloten.

– De vergadering wordt gesloten om 13.15 uur.
