



11-12-13-14-
Handelingen 15-16-17-18-19-20

VLAAMSE RAAD

ZITTING
1989-1990

Vergaderingen van december 1989

AANPASSING BEGROTING 1989

MIDDELENBEGROTING 1990

UITGAVENBEGROTING 1990

PROGRAMMADECREET

VLAAMS FINANCIERINGSFONDS HERSTEL GEMEENTEFINANCIEN

BEEINDIGING COMPENSATIEPOLITIEK

Inhoud

Nr. 11 Maandag 11 december 1989 Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 291

Begrotingsstuk

Indiening en verwijzing, blz. 291

Voorstellen van decreet

Indiening en verwijzing, blz. 291
Intrekking, blz. 291

Voorstel van resolutie

Indiening en verwijzing, blz. 291

Verslagen

Indiening, blz. 292

Jaarverslagen

Indiening en verwijzing, blz. 293

Rapport van het Rekenhof

Indiening en verwijzing, blz. 293

Motie

Indiening en verwijzing, blz. 293

Verzoekschriften

Indiening en verwijzing, blz. 293

Mededelingen van het Rekenhof

Indiening en verwijzing, blz. 293

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

Indiening, blz. 294

Mondelinge vraag (R.v.O. art. 70)

Indiening, blz. 294

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

Indiening, blz. 294

Ontwerp van decreet houdende aanpassing van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1989 - 9 (1988-1989) - Nrs. 1 tot 3 + Errata

Ontwerp van decreet houdende de mid-delenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990 - 6-B (1988-1989) - Nr. 1 (Toelichtingen) - 7-B (1988-1989) - Nrs. 1 tot 3

Ontwerp van decreet houdende de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990 - 6-B (1988-1989) - Nr. 1 (Toelichtingen) - 8-B (1988-1989) - Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 15

Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot uitvoering van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap - 265 (1989-1990) - Nrs. 1 tot 9

Algemene bespreking, blz. 294

Sprekers : de heren J. De Bremaeker en P. Deprez, verslaggevers, de heren G. Verhaegen en A. Denys, Minister G. Geens, de heren H. De Loor, W. Luyten, E. Van Rompuy, P. Van

Grembergen, L. Hancké, mevrouw M. Vogels, Minister N. De Batselier

Regeling van de werkzaamheden, blz. 317

Nr. 12 Maandag 11 december 1989 Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 319

Samenstelling van Commissies

Wijziging onder de vaste en de plaatsvervangende leden, blz. 319

Ontwerp van decreet houdende aanpassing van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1989 - 9 (1988-1989) - Nrs. 1 tot 3 + Errata

Ontwerp van decreet houdende de mid-delenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990 - 6-B (1988-1989) - Nr. 1 (Toelichtingen) - 7-B (1988-1989) - Nrs. 1 tot 3

Ontwerp van decreet houdende de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990 - 6-B (1988-1989) - Nr. 1 (Toelichtingen) - 8-B (1988-1989) - Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 15

Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot uitvoering van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap - 265 (1989-1990) - Nrs. 1 tot 9

Algemene bespreking (Voortzetting), blz. 294

Sprekers : de heren P. Van Grembergen, H. De Croo, E. Van Rompuy, Minister G. Geens, de heren W. Luyten, A. Denys, G. Annemans, P. Vangansbeke, L. Dierickx, J. Loones, A. Kempinaire

Algemene bespreking (Voortzetting)

Buitenlandse en Externe Aangelegenheden, blz. 336

Sprekers : de heer J. De Bremaeker, verslaggever, de heren H. Suykerbuyk, A. Kempinaire, A. Denys, D. Van der Maelen, W. Luyten, E. Bockstal, Minister G. Geens

Regeling van de werkzaamheden, blz. 352

Nr. 13 Dinsdag 12 december 1989 Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 353

Ontwerp van decreet houdende aanpassing van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1989 - 9 (1988-1989) - Nrs. 1 tot 3 + Errata

Ontwerp van decreet houdende de mid-delenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990 - 6-B (1988-1989) - Nr. 1 (Toelichtingen) - 7-B (1988-1989) - Nrs. 1 tot 3

Ontwerp van decreet houdende de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990 - 6-B (1988-1989) - Nr. 1 (Toelichtingen) - 8-B (1988-1989) - Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 15

Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot uitvoering van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap - 265 (1989-1990) - Nrs. 1 tot 9

Algemene bespreking (Voortzetting)

Binnenlandse Aangelegenheden en Operbaar Ambt, blz. 353

Sprekers : de heer H. De Loor, verslaggever, de heren E. Vankeirsbilck, J. Pedé, Minister L. Van den Bossche, de heren R. Van Lerberghe, R. Van Hooland, L. Vanhorenbeek, G. Cardoen, J. Van Eetvelt, F. Willockx, A. Denys, R. Daems, mevrouw M. Vogels

Ontwerp van decreet tot oprichting van een Vlaams Financieringsfonds tot herstel van de gemeentefinanciën - 267 (1989-1990) - Nrs. 1 en 2

Algemene bespreking, blz. 380

Sprekers : de heer J. Van Eetvelt, verslaggever, de heer H. De Loor

Regeling van de werkzaamheden, blz. 388

Nr. 14 Dinsdag 12 december 1989 Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 383

Ontwerp van decreet houdende aanpassing van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1989 - 9 (1988-1989) - Nrs. 1 tot 3 + Errata

Ontwerp van decreet houdende de mid-delenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990 - 6-B (1988-1989) - Nr. 1 (Toelichtingen) - 7-B (1988-1989) - Nrs. 1 tot 3

Ontwerp van decreet houdende de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990 - 6-B (1988-1989) - Nr. 1 (Toelichtingen)

- 8-B (1988-1989) - Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 15

Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot uitvoering van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap
- 265 (1989-1990) - Nrs. 1 tot 9

Algemene bespreking (Voortzetting)

Welzijn en Gezondheid, blz. 383

Sprekers : de heer J. Van Hecke, verslaggever, de heren A. Denys, J. Devolder, Minister J. Lenssens, de heer J. van der Sande, Minister H. Weckx, mevrouw M. Vogels, de heren W. Peeters, F. Dewinter, W. Luyten, E. Van Rompuy, mevrouw M. Tyberg-hien-Vandenbussche, de heren L. Hancké, H. Lauwers, H. Van Wambeke, W. Verreycken

Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting, blz. 420

Sprekers : de heer G. Beerden, verslaggever, de heren J. Van Eetvelt, F. Vreven, H. De Loor, J. Cuyvers, J. De Seranno, Minister L. Waltiel, mevrouw F. Brepoels, de heren W. Verreycken, P. Breyne, M. Olivier, Minister T. Kelchtermans

Regeling van de werkzaamheden, blz. 439

Nr. 15 Woensdag 13 december 1989
Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 441

Ontwerp van decreet houdende aanpassing van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1989
- 9 (1988-1989) - Nrs. 1 tot 3 + Errata

Ontwerp van decreet houdende de mid-delenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990
- 6-B (1988-1989) - Nr. 1 (Toelichting)
- 7-B (1988-1989) - Nrs. 1 tot 3

Ontwerp van decreet houdende de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990
- 6-B (1988-1989) - Nr. 1 (Toelichting)
- 8-B (1988-1989) - Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 15

Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot uitvoering van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap
- 265 (1989-1990) - Nrs. 1 tot 9

Algemene bespreking (Voortzetting)

Leefmilieu en Natuurbehoud, blz. 441

Sprekers : de heren J. Van Looy en A. Van Nevel, verslaggevers, de heren E. Vandebosch, D. Vervaet, Jozef Bosmans, J. Timmermans, Minister

T. Kelchtermans, de heren E. Gryp, M. Capoen, P. Vandermeulen, G. Beerden, J. Dufaux, J. Cuyvers, J. Caudron, mevrouw M.-P. Kestelijn-Sierens, de heren A. Denys, P. Van Grembergen

Regeling van de werkzaamheden, blz. 469

Nr. 16 Woensdag 13 december 1989
Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 471

Ontwerp van decreet houdende aanpassing van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1989
- 9 (1988-1989) - Nrs. 1 tot 3 + Errata

Ontwerp van decreet houdende de mid-delenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het be rotingsjaar 1990
- 6-B (1988-1989) - Nr. 1 (Toelichting)
- 7-B (1988-1989) - Nrs. 1 tot 3

Ontwerp van decreet houdende de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990
- 6-B (1988-1989) - Nr. 1 (Toelichting)
- 8-B (1988-1989) - Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 15

Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot uitvoering van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap
- 265 (1989-1990) - Nrs. 1 tot 9

Algemene bespreking (Voortzetting)

Leefmilieu en Natuurbehoud (Voortzetting), blz. 471

Sprekers : Minister T. Kelchtermans, de heren E. Gryp, R. Van Hooland, J. De Seranno, J. Timmermans, J. Caudron

Economie, Energie en Tewerkstelling, blz. 478

Sprekers : de heer D. Van der Maelen, mevrouw M. De Meyer, verslaggevers, de heren J. De Roo, J. Laverge, C. Lisabeth, A. Denys, mevrouw N. Maes, de heren R. Van Hooland, F. Dewinter, H. Candries, Minister N. De Batselier, de heren L. Bril, F. Aerts, D. Van Mechelen, Minister R. De Wulf, mevrouw M.-P. Kestelijn-Sierens

Regeling van de werkzaamheden, blz. 513

Nr. 17 Donderdag 14 december 1989
Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 513

Ontwerp van decreet houdende aanpassing van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1989
- 9 (1988-1989) - Nrs. 1 tot 3 + Errata

Ontwerp van decreet houdende de mid-delenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990
- 6-B (1988-1989) - Nr. 1 (Toelichting)
- 7-B (1988-1989) - Nrs. 1 tot 3

Ontwerp van decreet houdende de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990
- 6-B (1988-1989) - Nr. 1 (Toelichting)
- 8-B (1988-1989) - Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 15

Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot uitvoering van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap
- 265 (1989-1990) - Nrs. 1 tot 9

Algemene bespreking (Voortzetting)

Media, blz. 513

Sprekers : Mevrouw L. Nelis-Van Lie-dekerke, verslaggever, de heer E. Van Rompuy, Minister P. Dewael, de heren A. Denys, A. De Beul, E. Derycke, H. Van Dienderen, W. Verreycken, L. Hancké

Regeling van de werkzaamheden, blz. 536

Nr. 18 Donderdag 14 december 1989
Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 537

Ontwerp van decreet houdende aanpassing van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1989
- 9 (1988-1989) - Nrs. 1 tot 3 + Errata

Ontwerp van decreet houdende de mid-delenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990
- 6-B (1988-1989) - Nr. 1 (Toelichting)
- 7-B (1988-1989) - Nrs. 1 tot 3

Ontwerp van decreet houdende de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990
- 6-B (1988-1989) - Nr. 1 (Toelichting)
- 8-B (1988-1989) - Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 15

Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot uitvoering van de begroting van

de Vlaamse Gemeenschap
– 265 (1989-1990) – Nrs. 1 tot 9

Algemene bespreking (Voortzetting)

Cultuur, blz. 537

Sprekers : de heer F. Bosmans, verslaggever, de heer M. Van Peel, Minister P. Dewael, de heren P. Berben, J. Devolder, W. Content, L. Peeters, J. Geysels, A. De Beul, W. Verreycken, O. Van den Broeck, R. Garcia, H. Lauwers, J. De Roo, A. Schellens, J. Loones, F. Cauwenberghs, M. Desutter, W. Seeuws, E. Van Rompuy

Onderwijs en Vorming, blz. 568

Sprekers : de heer F. Sarens, verslaggever, de heer G. Annemans, R. Deswaene, Minister D. Coens, de heren E. Baldewijns, C. Moors, mevrouw N. Maes, de heren W. Van Durme, L. Vanhorenbeek, W. Seeuws, mevrouw A. Leysen, de heren W. Taelman, J. Verheyden, R. Garcia

Regeling van de werkzaamheden, blz. 607

Nr. 19 **Vrijdag 15 december 1989**
 Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 609

Ontwerp van decreet houdende aanpassing van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1989 – 9 (1988-1989) – Nrs. 1 tot 3 + Errata

Ontwerp van decreet houdende de middeledenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990 – 6-B (1988-1989) – Nr. 1 (Toelichtingen) – 7-B (1988-1989) – Nrs. 1 tot 3

Ontwerp van decreet houdende de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990 – 6-B (1988-1989) – Nr. 1 (Toelichtingen) – 8-B (1988-1989) – Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 15

Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot uitvoering van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap – 265 (1989-1990) – Nrs. 1 tot 9

Algemene bespreking (Voortzetting)

Openbare Werken en Vervoer, blz. 609

Sprekers : de heer M. Desutter, verslaggever, de heren J. Ansoms, H. De Croo, J. De Seranno, Minister J. Sauvans, de heren A. Schellens, H. Van Dienderen, R. Van Hooland, H. Candries, W. Verreycken, F. Vermeiren, G. Cardoen, M. Schoeters, P. Dumez, W. Content, T. Van Parys

Regeling van de werkzaamheden, blz. 635

Nr. 20 **Vrijdag 15 december 1989**
 Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 637

Ontwerp van decreet houdende aanpassing van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1989 – 9 (1988-1989) – Nrs. 1 tot 3 + Errata

Ontwerp van decreet houdende de middeledenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990 – 6-B (1988-1989) – Nr. 1 (Toelichtingen) – 7-B (1988-1989) – Nrs. 1 tot 3

Ontwerp van decreet houdende de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990 – 6-B (1988-1989) – Nr. 1 (Toelichtingen) – 8-B (1988-1989) – Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 15

Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot uitvoering van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap – 265 (1989-1990) – Nrs. 1 tot 9

Algemene bespreking (Voortzetting)

Openbare Werken en Vervoer (Voortzetting), blz. 637

Sprekers : Minister J. Sauvans, de heren H. De Croo, J. De Seranno, F. Vermeiren, H. Van Dienderen, R. Van Hooland, W. Kuijpers

Voorstel van resolutie van de heer A. Denys betreffende maatregelen om een einde te maken aan de compensatiepolitiek – 268 (1989-1990) – Nr. 1

Voorstel tot aanvulling van de agenda, blz. 645

Sprekers : de heren A. Denys, P. Van Grembergen, L. Hancké

Ontwerp van decreet houdende aanpassing van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1989 – 9 (1988-1989) – Nrs. 1 tot 3 + Errata

Artikelsgewijze bespreking, blz. 645

Ontwerp van decreet houdende de middeledenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990 – 6-B (1988-1989) – Nr. 1 (Toelichtingen) – 7-B (1988-1989) – Nrs. 1 tot 3

Artikelsgewijze bespreking, blz. 648

Ontwerp van decreet houdende de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990 – 6-B (1988-1989) – Nr. 1 (Toelichtingen) – 8-B (1988-1989) – Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 15

Artikelsgewijze bespreking, blz. 649

Sprekers : de heer H. Suykerbuyk, Minister G. Geens, de heer W. Luyten

Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot uitvoering van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap – 265 (1989-1990) – Nrs. 1 tot 9

Artikelsgewijze bespreking, blz. 689

Ontwerp van decreet houdende aanpassing van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1989 – 9 (1988-1989) – Nrs. 1 tot 3 + Errata

Hoofdelijke stemming, blz. 701

Sprekers : de heren W. Luyten, L. Hancké, A. Denys, J. Geysels, G. Annemans, G. Verhaegen, mevrouw N. Maes, de heer W. Seeuws

Ontwerp van decreet houdende de middeledenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990 – 6-B (1988-1989) – Nr. 1 (Toelichtingen) – 7-B (1988-1989) – Nrs. 1 tot 3

Hoofdelijke stemming, blz. 705

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990 – 6-B (1988-1989) – Nr. 1 (Toelichtingen) – 8-B (1988-1989) – Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 15

Hoofdelijke stemming, blz. 706

Sprekers : de heren R. Van Rompaey, F. Vermeiren, G. Cardoen

Voorstel van motie van overeenstemming
Hoofdelijke stemming, blz. 707

Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot uitvoering van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap – 265 (1989-1990) – Nrs. 1 tot 9

Hoofdelijke stemming, blz. 709

Ontwerp van decreet tot oprichting van een Vlaams Financieringsfonds tot herstel van de gemeentefinanciën – 267 (1989-1990) – Nrs. 1 en 2

Hoofdelijke stemming, blz. 709

Sprekers : de heren R. Van Hooland, A. Denys

Mededeling van de Voorzitter

Commissie van Onderzoek over het Gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse, blz. 711

Eindejaarswensen, blz. 711

Regeling van de werkzaamheden, blz. 711

Bijlagen

Begrotingstabellen, blz. 713

VOORZITTER : de heer L. Vanvelthoven

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

- De vergadering wordt geopend om 9.35 uur.

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

BERICHTEN VAN VERHINDERING

M. Bartholomeeussen, E. Beysen, Jos Bosmans, A. Duroi-Vanheimont, P. Hermans, O. Lefeber, C. Marchand, G. Sprockeis, A. Steverlynck, J. Van Eetvelt, J. Weyts ; gezondheidsredenen.

L. Neis-Van Liedekerke : ambtsverplichtingen.

F. Bosmans, J. Caudron ; familieverplichtingen.

ONTWERP VAN DECREET houdende aanpassing van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1989

- 9 (1988-1989) - Nrs. 1 tot 3 + Errata

ONTWERP VAN DECREET houdende de middelenbegroting van de

Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990

- 6-B (1988-1989) - Nr. 1 (Toelichtingen)

- 7-B (1988-1989) - Nrs. 1 tot 3

ONTWERP VAN DECREET houdende de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1990

- 6-B (1988-1989) - Nr. 1 (Toelichtingen)

- 8-B (1988-1989) - Nrs. 1 (+ Bijlagen) tot 15

ONTWERP VAN DECREET houdende bepalingen tot uitvoering van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap

- 265 (1989-1990) - Nrs. 1 tot 9

Algemene bespreking (Voortzetting)

De Voorzitter : Dames en heren, aan de orde is de voortzetting van het begrotingsdebat.

OPENBARE WERKEN EN VERVOER

De Voorzitter : Wij hervatten de bespreking met de begrotingsmaterie Openbare Werken en Vervoer, waarvoor Minister Sauwens bevoegd is.

De heer Desutter, verslaggever, heeft het woord.

De heer M. Desutter, verslaggever (*op de tribune*) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, de sector verkeer en vervoer is voortdurend in evolutie. Vorig jaar nam het verkeer op onze autosnelwegen met 11 ten honderd toe. Het ongeremd uitbreiden van de infrastructuur om de

toenemende mobiliteit te ondervangen is niet langer haalbaar, niet omwille van de beperkte financiële middelen en de beperkte open ruimte, maar ook omwille van de negatieve maatschappelijke gevolgen. Daarom wordt gestreefd naar een betere kwaliteit en rendement, een samenhangend en geïntegreerd vervoers- en infrastructuurbeleid.

In het programma 1990 wordt bijzondere aandacht besteed aan de zwakke weggebruiker. De inspanningen op het vlak van fietspadenprojecten en pilootprojecten in bebouwde kommen worden voortgezet. Twee grote infrastructuurprojecten bevinden zich in de voorbereidende fase, met name enerzijds de verbinding tussen Antwerpen en Bergen-op-Zoom via de autosnelweg A-12 en anderzijds de verbinding Veurne-Franse grens via de autosnelweg A-LS.

Het investeringsprogramma gemeenschappelijk vervoer wordt verhoogd ten opzichte van vorig jaar. Een bedrag van 99 miljoen frank is ingeschreven voor uitgaven met betrekking tot de autobussneidiensten, ter bestrijding van de fileproblemen en het milieuvriendelijker maken van het rollend materieel.

In 1990 kunnen een aantal grote projecten inzake openbare vervoer worden opgestart : uitbouw van de sneltramlijn Linkeroever Mortsel te Antwerpen ; verlenging van de tramlijn ten zuiden van St.-Pietersstation te Gent ; verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer in de grote steden ; de pre-metro Antwerpen ; verbetering van de kwaliteit van

Desutter

het openbaar vervoer ; snellere en betere informatie voor de reiziger ; verdere uitrusting van bussen met radiocommunicatieapparatuur.

Het ontwerp van decreet in verband met de Vlaamse Vervoermaatschappij zal op korte termijn worden voorgelegd. In het Vlaamse Gewest wordt een publiekrechtelijke vereniging opgericht, bestaande uit centrale diensten en vijf subregionale entiteiten, met een verregaande autonomie op het gebied van de exploitatie.

Na het advies van de Inspectie van Financiën zal het ontwerp aan de Executieve worden voorgelegd, waarna het advies van de SERV aan de Raad van State wordt voorgelegd.

Wat de haveninfrastructuur betreft is een verdere gelijktijdige uitbouw van alle Vlaamse havens budgettair niet haalbaar, maar een coherent havenbeleid is noodzakelijk omdat Vlaanderen tussen Oostende en Antwerpen als een enkel havengebied moet worden beschouwd. De Havencommissie kan hierbij een leidende rol spelen. De begroting 1990 voorziet in het grootste deel van de kredieten voor de afwerking van aangevatte projecten.

Voor de waterwegen wordt prioriteit gegeven aan de verbinding van de havens met het hinterland. Wij denken hierbij aan het Albertkanaal, het Zeekanaal naar Brussel, waarbij wordt gedacht aan alternatieve financieringsvoorstellen voor de Sluis van Hingene en de verbinding aan de as Scheide-Leie, waarbij het knelpunt Kortrijk met elektronische hulpmiddelen kan worden opgelost. Inzake luchthavens werd een toelichtingsstudie toevertrouwd aan een Brits studie bureau. Een tweede studie zal begin 1990 worden uitgeschreven met als onderwerp een onderzoek naar een optimale beheersformule. Wat de huisvesting betreft is het gebouw in de Markiesstraat reeds in gebruik en werd het Vlaams Administratief Centrum, waarvan er in elke provinciehoofdplaats één gepland is, wat Antwerpen betreft, in eigendom verworven.

Laat mij toe nog te vermelden dat het investeringsprogramma 1990 praktisch 17 miljard frank bedraagt, onderverdeeld in 1,8 miljard frank voor waterwegen, 6 miljard frank voor havens, 6,4 miljard frank voor wegen, 1,4 miljard frank voor vervoer.

Traditiegetrouw hebben heel wat leden het woord gevoerd bij de bespreking van deze begroting in commissievergadering. Een lid was van oordeel dat weg-, lucht-, water- en spoorverkeer op elkaar moeten worden afgestemd. Hoe gaat de Gemeenschapsminister dat allemaal coördineren, er rekening mee houdend dat deze verschillende verkeersmodi ook een specifieke voogdijminister hebben. Hij wil het openbaar vervoer herdenken in de richting van een concept collectief vervoer. Tevens werd erop gewezen dat het gevoerde beleid inzake verkeer, zo moet worden gevoerd dat de burger zijn vertrouwen in de mobiliteitsmogelijkheden kan behouden.

Volgens een ander lid is de mobiliteitsproblematiek het vraagstuk van het volgende decennium. Het is tevens een sociaal probleem, een ruimtelijk vraagstuk waarbij ook het financieel aspect, het milieuaspect en de veiligheid aandacht vragen. Misschien dient een mobiliteitseffectrapport te worden ingevoerd. De Gemeenschapsminister ging akkoord om in de Commissie een breed en grondig debat te houden over de mobiliteitsproblematiek waaruit de krachtlijnen van een degelijk onderbouwd verkeers- en vervoerbeleid dienen te worden afgeleid.

De huidige begroting gaat nog niet in de richting van een definitief concept. Het is de intentie van de Minister om op een aantal punten af te remmen, in afwachting van het tot stand komen van een Verkeers- en Vervoerplan Vlaanderen. Dit plan zal de omtreklijnen schetsen van een nieuw mobiliteitsbeleid dat het vervoer, de infrastructuur, het leefmilieu en de ruimtelijke ordening geïntegreerd benadert.

Dit plan moet uitmonden in een samenhangend pakket van maatregelen voor de beheersing van de mobiliteit,

dat in een periode van ongeveer vijf jaar vruchten moet afwerpen. Deze maatregelen moeten tevens passen in een te ontwikkelen lange termijnsperspectief tot het jaar 2010.

Er werden ook vragen gesteld over het personeel, over de personeelsproblematiek, de overdracht van personeel, de verworven rechten, de mobiliteit en de motivatie.

De watervedragen kwamen uiteraard ook ter sprake. Ter zake verwijs ik naar het verslag. Dit is eveneens het geval in verband met de sanering van de binnenvaart, het storten van baggerslib, het SIGMA-plan, de regionale luchthavens, de zwarte punten, de havenwerken, zowel de tweede containerterminal te Antwerpen als de containerkade te Zeebrugge, de ring om Antwerpen en om Brussel, de vernieuwing van bruggen, het herstel van de rijkswegen en zeer vele vragen van plaatselijke aard, waarvan telkenmale ook het uitvoerig antwoord in het verslag wordt vermeld.

Door de heren De Croo en Beysen werden een aantal amendementen ingediend ertoe strekkend bepaalde kredieten te verminderen inzake waterwegen, havens, wegen en gemeenschappelijk vervoer. Zij verantwoordden hun amendement met het argument dat door een grotere selectiviteit inzake uitvoering van investeringswerken er bespaard moet kunnen worden. bespaard evenals door het decentraliseren van bepaalde diensten of het betrekken van de privé-sector. Alle amendementen werden in afwezigheid van betrokkenen eenparig verworpen.

De aan de Commissie toegewezen decreetbepalingen werden eenparig aanvaard. (Applaus)

De Voorzitter : De heer Ansoms heeft het woord.

De heer J. Ansoms (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, namens onze fractie dank ik de heer Desutter voor zijn degelijk, overzichtelijk en volledig verslag, een goede weergave van de besprekingen in de Commissie Openbare Werken en Verkeer.

Mijn uiteenzetting tijdens de bespreking van de begroting voor 1989 ein-

Ansoms

digde ik door erop te wijzen dat de opbouw van een eigen Vlaams infrastructuur- en vervoersbeleid één van de grootste uitdagingen is, zoniet de grootste, voor de Vlaamse Executieve en de Vlaamse Raad, niet alleen wegens de omvang van de over te hevelen middelen en personeel, of omdat men zich vroeger bij moeilijke dossiers kon verschuilen achter het nationale niveau, zoals voor het openbaar vervoer of het havenbeleid, maar ook en vooral, omdat het elan voor het nieuwe beleid van de Executieve en van de Vlaamse Raad zelf moet komen.

De culturele autonomie van de jaren 1970, de regionalisering van het economische beleid in de jaren 1980 zijn geslaagd, vooral omdat de impuls ervoor van onderuit kwam uit het vrij initiatief, uit het rijk Vlaams cultureel leven en uit het werk van de sociale partners. Voor het infrastructuur- en vervoerbeleid zullen wij het zelf moeten doen. Dezer dagen wordt bewezen dat het een bijzonder zware opgave wordt. Hierbij verwijs ik naar de moeilijke start van de Havencommissie en naar de perikelen omtrent de problemen van het openbaar vervoer.

Het minste dat men kan zeggen, is dat het Vlaams infrastructuur- en vervoerbeleid moeilijk uit de startblokken komt.

Mijnheer de Minister, beweren dat alles uw schuld is, is te gemakkelijk en getuigt van weinig ernst.

De omstandigheden waarin u uw opdracht moet uitvoeren zijn niet eenvoudig. Het Departement van Openbare Werken is een groot en oud huis, met veel kamers, bewoond door veel ambtenaren, die mettertijd hun kamer zijn gaan beschouwen als een eigen klein koninkrijk. Een dergelijk huis opsplitsen en de bewoners ervan verhuizen is een moeilijke opgave. Het traditioneel Departement van Openbare Werken, geregionaliseerd en bovendien nog samengesmolten met andere diensten zoals verkeer, is niet zo gemakkelijk in te passen in de nieuwe Vlaamse Administratie. Daarvan ben ik mij bewust.

Dit departement is bij uitstek een investeringsdepartement, maar in deze periode van sanering valt er niet veel te investeren. Bovendien was het beleid van de nationale Regering in de jaren 1980 zo ingrijpend dat er bij de overheveling geen financiële middelen meer overbleven.

Een volgende moeilijkheid is het mobiliteitsvraagstuk. Sedert enkele jaren is er een explosieve aangroei van het verkeersvolume op de wegen, door sommigen geschat op 40 procent of meer tegen het einde van de eeuw. Er is ook de economische noodzaak van een vlote doorstroming van het goederenverkeer, volgens het in opgang zijnde principe just in time production and delivery.

Ons wegennet neemt veel ruimte in beslag, 3,7 kilometer per vierkante kilometer, en is waarschijnlijk het dichtste wegennet ter wereld.

Er zijn de negatieve gevolgen van het overvloedig autogebruik voor natuur en milieu, voor de verkeersveiligheid en voor de leefbaarheid van de woonkernen. Er is ook de verdere afbrokkeling van het openbaar vervoer. De ruimtelijke spreiding heeft het autoverkeer in de hand gewerkt, en stimuleert het nog steeds.

Ten slotte zal de afname en de verdere vergrijzing van de bevolking vanaf de éénentwintigste eeuw gevolgen hebben voor de mobiliteit in het algemeen en voor de mobiliteit van de bejaarden in het bijzonder.

Tegen een achtergrond van beperkte financiële middelen en van de opgesplitste en over vele Ministers gespreide bevoegdheden, maakt de hierboven geschetste evolutie het de Minister van Openbare Werken en Verkeer niet makkelijk.

De omvang van de overhevelingsoperatie van de Administratie van Openbare Werken en Verkeer, de beperkte middelen en het enorme mobiliteitsvraagstuk doen ons begrip opbrengen voor sommige tekortkomingen van de Minister. Dat betekent niet dat onze fractie hem tien op tien geeft. Jammer genoeg kunnen wij dat niet.

Er is nog een oorzaak waarom het

Vlaams infrastructuur- en verkeersbeleid zo moeilijk op gang komt. Jammer genoeg is die te zoeken bij de Minister zelf.

Wij hebben de indruk dat de Minister niet goed weet waar hij naartoe wil. Hij belooft wekelijks dat er bijkomende wegeninfrastructuur zal worden aangelegd, dat er fietspaden zullen worden aangelegd, dat het openbaar vervoer zal worden uitgebouwd, dat de waterwegen een belangrijke rol zullen spelen bij de oplossing van het mobiliteitsprobleem en dat de vier havens in hun expansie zullen worden gesteund.

Vele beloftes kan u niet nakomen, mijnheer de Minister, omwille van de beperkte financiële middelen en door het feit dat u de noodzakelijke keuzes niet maakt.

Volgens ons lukt de Minister er na één jaar beleid niet in een visie te ontwikkelen en op basis daarvan de noodzakelijke keuzes te maken.

Dit kan worden aangetoond aan de hand van een drietal dossiers, namelijk de aanpak van het mobiliteitsvraagstuk, het beleid ten aanzien van het openbaar vervoer en de moeilijke start van de Vlaamse havenpolitiek.

Iedereen is het erover eens dat het beheersen van het stijgend wegverkeer het belangrijkste element is van het mobiliteitsplan. Dit kan onder meer door het terugdringen van het individuele autogebruik. Een degelijk mobiliteitsplan bevat een reeks maatregelen die inwerken op de factoren die aan de basis liggen van het aangroeiend verkeer.

Deze maatregelen moeten worden genomen op het vlak van : de ruimtelijke ordening ; de huisvesting ; stads-kernvernieuwing ; de keuze van de vervoerswijze : auto, openbaar vervoer, fiets of te voet ; de organisatie van het woon-werkverkeer ; het vervoersmanagement bij de bedrijven ; de fiscaliteit ; de educatie en de vorming.

Volgens de beleidsnota en volgens de toelichting bij de begroting, meent de Minister het mobiliteitsvraagstuk op te lossen door het Verkeers- en Vervoerplan Vlaanderen.

Ansoms

Bij nadere studie van deze documenten, krijgen wij de indruk dat het de Minister enkel te doen is om het infrastructuurplan. Daar kunnen vanzelfsprekend interessante aspecten in voorkomen, zoals bijvoorbeeld de absolute prioriteit voor het openbaar vervoer. Dit is echter alles behalve voldoende. Een infrastructuurplan dat niet verder gaat blijft een symptoombestrijding.

Het mobiliteitsvraagstuk kan enkel worden opgelost door een fundamentele aanpak, die ingrijpt in het maatschappelijk leven. Ingrijpen in tradities, in diep gewortelde gewoontes is echter meestal niet populair en vraagt veel moed van een politicus, want men moet machtige lobby's tegen de haren in strijken.

Wij hebben de indruk dat de Minister dit voorlopig nog niet aandurft.

Indien het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen toch meer is dan een infrastructuurplan dan stellen wij ons de volgende vragen. In welke sferen worden er maatregelen voorgesteld? Welke ruimtelijke, planologische visie steekt daar achter? Wat is de mening hierover van Minister Waltniel? Welke milieukwaliteitsnormen zullen daarin worden opgenomen, en wat is de mening van Minister Kelchtermans? Hoe denkt de Minister de binding te maken met het internationaal, het nationaal en het lokaal beleidsniveau?

Deze fundamentele vragen dienen te worden beantwoord alvorens men tot een globale visie kan komen en de noodzakelijke en fundamentele keuzes kan en moet maken. Dit gebeurt echter op het ogenblik niet, met alle gevolgen van dien voor de steeds langer wordende files en voor het aftakelend openbaar vervoer.

Hetgeen zich nu bij het openbaar vervoer afspeelt hebben wij, tijdens de commissiebesprekingen, voorspeld. De voorgestelde feitelijke bevrozing van de exploitatiesubsidie is niet te verzoenen met het behoud van eenzelfde dienstverlening. Enkel de normale indexering van de lonen en de uitvoering van de bestaande CAO's

en de geplande accijnsverhoging zullen het tekort van de drie Vlaamse vervoermaatschappijen in 1990 doen toenemen tot ruim één miljard frank.

Eén miljard frank besparen is niet mogelijk zonder een fundamentele vermindering van de dienstverlening. De nationale Regering heeft de vervoermaatschappijen reeds sinds 1983 verplicht te saneren. Een wankel evenwicht werd bereikt door ingrijpende personeelsafvloeiing, tarief-aanpassingen – van 1982 tot 1985 met 50 procent – het opgebruiken van alle provisies en het verlengen van de afschrijvingstermijnen van het rollend materiaal van 12 naar 15 jaar. Deze ingrijpende maatregelen laten geen ruimte meer voor bijkomende besparingen, tenzij de dienstverlening wordt verminderd. De voorstellen, in die zin ingediend, werden echter door de Minister niet aanvaard.

Dit is een consequente houding en in overeenstemming met wat hij in de Commissie heeft verklaard. Hij heeft daar gezegd dat de besparing niet mocht gebeuren op de kap van de gebruiker. Onze vraag is echter hoe het dan wel moet, want indien de NMVB 770 miljoen frank moet besparen, dan betekent dit wel een vermindering van bijvoorbeeld 10 miljoen kilometer dienstverlening per jaar of het afdanken van 400 personeelsleden.

Onze fractie heeft het programmadercreeet maar goedgekeurd, onder uitdrukkelijk beding dat er in de maanden maart-april een evaluatie zou gebeuren en een eventuele bijsturing. De zaken zijn dusdanig geëvolueerd dat wij de Minister durven vragen deze evaluatie zo vlug mogelijk te organiseren en nu reeds een bijsturing te voorzien.

Op korte termijn betekent dit voorzien in bijkomende middelen die, naar ik vrees, zullen moeten worden gevonden door interne verschuivingen in uw begroting.

Op iets langere termijn kan er nog één en ander worden bespaard door een spoedige oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij. Onze fractie wenst mee te werken aan een vlugge oprichting, maar dan wel on-

der enkele voorwaarden. Die Vlaamse Vervoermaatschappij moet meer zijn dan de optelsom van de bestaande maatschappijen. Deze VVM moet een klantgerichte opstelling aannemen, een professionele bedrijfsvoering en een resultaatgericht beheer krijgen, zorgen voor een motivering en dynamisering van het personeel en optimaal kunnen inspelen op de veranderende omgeving en de maatschappelijke evoluties.

De neerwaartse spiraal van het openbaar vervoer, een spiraal van vermindering van dienstverlening, hogere tarieven en dalend reizigersaantal zal echter maar kunnen worden stopgezet wanneer men massaal middelen zal mobiliseren, enerzijds door een gedurfde verschuiving binnen de begroting – ik verwijs naar het voorbeeld van de Nederlandse Regering – en anderzijds door het aanboren van nieuwe fondsen. Wij herhalen in dit verband een voorstel dat wij vorig jaar bij de bespreking 1989 van op deze plaats hebben gelanceerd, met name de oprichting van een Fonds voor Openbaar Vervoer.

Het moet toch voor iedereen duidelijk zijn dat een verschuiving van bijvoorbeeld de sector wegebouw of de sector waterwegen naar het openbaar vervoer te weinig effect zou ressembleren. Om een systeem van stads- en streekvervoer uit te bouwen, dat een daadwerkelijke rol kan spelen bij de oplossing van de mobiliteitsvraagstuk, zullen veel meer middelen nodig zijn. Jan de huidige 1,4 miljard frank, ook al betekent dit een verhoging van 350 miljoen frank ten opzichte van 1989.

Op deze wijze zullen wij het echt niet redden! Een voorbeeld ter illustratie: voor het eerst heeft de Minister in de begroting een bedrag van 99 miljoen frank ingeschreven voor – ik lees zijn verantwoording – „allerhande uitgaven met betrekking tot de autobussneldiensten ter bestrijding van het fileprobleem en de aanschaf van rollend materieel, met inbegrip van de bijkomende infrastructuurwerken alsmede het milieuvriendelijk maken van het rollend materieel”. Een mond vol en prachtige intenties, maar ik vrees dat het daarbij zal blij-

Ansoms

ven zeker wanneer het bedrag van 99 miljoen frank wordt behouden.

zo betekent bijvoorbeeld het milieuvriendelijk maken van het rollend materieel het monteren van roetfilters. Ik ben geen techniker, maar ik heb horen zeggen dat dit per autobus 350.000 frank zou kosten. Als u weet dat de NMVB 'er ongeveer 3.000 heeft lopen dan ziet u wat u kan doen met 99 miljoen frank. Dit voorbeeld illustreert zeer goed de onmacht van het huidig beleid en de omvang van de middelen die in de toekomst zullen nodig zijn. Vandaar ons pleidooi voor een Fonds voor Openbaar Vervoer, naar analogie met het MINA-Fonds. Ook het ecologisch herstel zal men maar bewerkstelligen dank zij het massaal inzetten van middelen.

Er zal dus moeten worden gezocht naar financieringsbronnen tot spijziging van dit Fonds. Het mag misschien eigenaardig klinken, ja zelfs een beetje als een vloek in de oren van een Vlaams nationalist, maar wij vrezen dat de spijziging zal dienen te gebeuren, in samenwerking met de nationale Minister van Verkeerswezen, niet alleen omdat de NMBS onder zijn bevoegdheid valt, maar wel omdat er zal moeten gegrepen worden naar mogelijkheden als variabiliteit van autokosten, veralgemening van abonnementen, aftrekbaar maken van kosten van gemeenschappelijk vervoer en dies meer.

Ik heb ook vernomen dat de nationale Minister van Verkeerswezen u bij het STAR-plan zal betrekken en dat u daarover advies zal moeten uitbrengen. Wij vragen dan ook dat dit in de Vlaamse Raad zal worden besproken.

Tegen de hier geschetste achtergrond kunnen wij niet anders dan stellen dat de Minister, in tegenstelling met zijn veelvuldige verklaringen, op dit ogenblik te weinig doet voor het openbaar vervoer en de huidige sociale onrust is er een illustratie van.

Een ander dossier waarnaar wij met een zekere reserve kijken is het Vlaams havenbeleid. Ook hier zal de Minister in de zeer nabije toekomst

belangrijke en fundamentele keuzes moeten maken. Eerlijk gezegd, wij zijn er niet gerust in en hebben daar onze redenen voor. Ik noem er twee.

Het minste dat men kan stellen is dat over de bespreking van de havenbegroting in de Commissie er een mistgordijn hing. In uw eerste' inleidende toelichting van midden oktober staat dat 600 miljoen frank werd uitgetrokken voor de bouw van een containerkade in het zuidelijk insteekdok in de voorhaven van Zeebrugge. Voor de afwerking van het raamcontract is in deze nota 400 miljoen frank uitgetrokken.

In de tweede nota van begin november vinden wij niets meer terug van het bedrag van 600 miljoen frank voor de containerkade. Tot onze verbazing zien wij in het fysisch programma, geen 400 miljoen frank maar 785 miljoen frank voor de afwerking van het raamcontract en 170 miljoen frank voor de containerkade in de voorhaven. Bovendien heeft de Minister in de Commissie zeer uitdrukkelijk verklaard dat voor de containerkade nog geen enkele beslissing was getroffen. Ik vraag me dan af waarom het bedrag van 170 miljoen frank reeds werd opgenomen. Vooral de onduidelijkheid en de tegenstrijdigheden in de informatie doen mij besluiten dat de Minister zelf nog niet weet waar hij naartoe wil.

De tweede reden van onze onrust gaat naar de pas opgerichte Vlaamse Havencommissie. Ik ga niet terugkomen op de veaudeville die aan de stichting vooraf is gegaan. Ik zal het als een groeikramp aanzien. Wij gaan akkoord met de nieuwe samenstelling.

Wij hebben het wel moeilijk met het feit dat de bijzondere besluitvormingsprocedure voor adviezen voor investeringsplannen werd vervangen door een stemming bij eenvoudige meerderheid. Dat gaat in tegen het SERV-advies, dat aan het zoeken naar een consensus tussen de verschillende partijen de voorkeur gaf. Graag vernam ik van de Minister welke overwegingen aan de basis van deze wijziging liggen.

Wij vrezen dat deze procedure van stemming bij eenvoudige meerder-

heid tot gevolg zal hebben dat vlug combines zullen worden gesloten om de koek onder elkaar te verdelen, zonder voorafgaandelijk over de echte cruciale beslissingen naar een consensus te zoeken. Als het tellen van de koppen in de plaats komt van het bij mekaar steken van de koppen, blijft er niet veel over van overleg en bijsturing en wordt het vroegere nationale wafelijzer in de kortst mogelijke tijd vervangen door een interprovinciaal Vlaams wafelijzer, iets wat zeker in deze tijd van beperkte middelen niet kan. Deze Commissie moet zeggen waar, wanneer, en hoe moet worden geïnvesteerd in de zeehavens en dat vraagt tijd. Een kleine adempauze, zeker ten aanzien van enkele grote nieuwe projecten, is hier zeker op zijn plaats. Het zou onverantwoord zijn nu te beslissen over belangrijke nieuwe investeringen, zonder dat de Havencommissie bij consensus uitspraak heeft gedaan over de cruciale keuzes.

Mijnheer de Minister, in het korte tijdsbestek dat mij is toegemeten, heb ik slechts drie thema's kunnen behandelen, wat natuurlijk een eenzijdig en misschien zelfs negatief uitzicht aan deze uiteenzetting geeft. Bij de aanvang van dit betoog heb ik gezegd dat wij veel begrip kunnen opbrengen voor de moeilijke omstandigheden waarin de Minister moet werken. Niettegenstaande deze omstandigheden heeft hij reeds belangrijke bijsturingen gerealiseerd, zoals de 54 procent aan middelen van de wegeninfrastructuur die naar de zwakke weggebruiker gaat, wat wij toejuichen. Waar de Minister volgens ons wél tekort schiet is in zijn aanpak van het mobiliteitsvraagstuk, wat volgens ons getuigt van een gebrek aan visie, wat zich vertaalt in het niet nemen van de nodige beslissingen en het niet maken van de noodzakelijke keuzes. Dit hebben wij met twee dossiers geïllustreerd, het openbaar vervoer en de havenpolitiek. Voor het openbaar vervoer heeft de Minister reeds verklaard dat hij voorziet in een evaluatie en een bijsturing. Voor het andere dossier kan na de installatie van de Havencommissie nog een en ander worden rechtgezet. In het licht van deze vaststellingen en rekening houdend met de omstandighe-

Ansoms

den waarin de Minister. dient te werken, zal onze fractie voor dit jaar de begroting goedkeuren.

De Voorzitter : De heer De Croo heeft het woord.

De heer H. De Croo (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Gemeenschapsminister, geachte collega's, bij de behandeling van de mobiliteit – het weze van goederen, personen of gegevens – moet men zo coördinerend mogelijk en op een zo ruim mogelijke oppervlakte trachten te werken. Eén van de knelpunten die men in Europa grensoverschrijdend tracht weg te werken, is het zoeken naar de wijze om goederen en personen snel en veilig te verplaatsen, via spoor-, weg-, water- of luchtverkeer.

Het was zo dat men zelfs binnen de Europese Gemeenschap destijds gedacht had een apart verdrag voor het vervoer in Europa uit te bouwen. Dat is niet gebeurd, maar toch werden ter zake belangrijke artikelen in het Europese Verdrag opgenomen. Dit werd met moeite grensoverschrijdend uitgebouwd, omdat er een aantal belangrijke problemen komen bij kijken.

Indien het reeds grensoverschrijdend is op het vlak van de Europese Gemeenschap, die niet eens heel Europa vertegenwoordigt, wat moet men dan denken wanneer men grensaanbrengend werkt binnen een bescheiden land als het onze met een oppervlakte van 30.000 km², met zijn dicht spoorwegnet, dicht bereden wegen en zijn weliswaar minder bevaren waterwegen? Wij beschikken over grote zeehavens. Ons land is een land van doorgang, waar pendelen een gewone zaak is. U weet dat de liberalen de uitvinders waren van het week- of spoorwegabonnement.

Meer dan 140 jaar geleden kwam dit tot stand, omwille van een aantal sociologische redenen. Men wenste de concentratie van de proleten in die tijd niet te koppelen aan de concentratie van de energiebronnen.

In verband met het personenvervoer zijn wij de dag-in-dag-uit-bewegingen

gewoon. Ik denk aan de verplaatsingen woonst-werk en woonst-school.

Ons geografische gebeuren maakte het vroeger reeds niet gemakkelijk een coördinatie te verzekeren tussen de verantwoordelijken voor infrastructuur en openbare werken en de verantwoordelijken voor verkeerswezen. Vandaag zijn er vijf of zes titularissen mede bevoegd die mekaar tegenstrijdig overlappen. Dit zorgt voor nieuwe handicaps. Er zijn bij voorbeeld twee titularissen voor het Waalse Gewest, één voor Brussel, één voor Vlaanderen en nog één op nationaal vlak. Wanneer men dan de visie op de mobiliteit van al deze personen vergelijkt, dan heb ik daarbij mijn bezorgde bedenkingen.

Ik heb nu maar twee dezer excellenties voor ogen, namelijk de heer Dehaene die een vlot, veilig, betaalbaar en leefbaar verkeer nastreeft en collega Sauwens, die de mobiliteit in de jaren 1990 voor ogen houdt, en belang hecht aan produktie en kwaliteit. Ik stel dus vast dat een aantal van deze aangelegenheden aan verschillende bevoegdheden zijn onderworpen.

Voor de cliënt, de burger, hij weze handelaar, vervoerder voor de industrie of gewoon een te verplaatsen persoon, is het beleid, vol bevoegdheidsmoeilijkheden en met tegenstrijdigheden, een hinder. Ik denk bijvoorbeeld aan collega Dehaene die zich inlaat met geluidshinder, met milieueffectrapportering, met het carpoolstelsel, met restrictieve parkeergelegenheid, met de bevordering van het openbaar vervoer, en met de aansluitingsmogelijkheden hierop, met het aanbieden van vervoerdiensten tegen concurrerende prijzen. Dat alles lees ik in zijn „vlot, veilig en leefbaar verkeer” van eind 1988.

In het mobiliteitsplan van collega Sauwens begin 1989 – ik heb het niet over de mobiliteitsplannen voor Brussel en Wallonië – worden nieuwe raak- en spanningsvelden ontwikkeld. Tijdens de eerste fase van de staatshervorming heeft onze fractie nooit deze bevoegdheidsverkaveling gewild, omdat ze niet pragmatisch is en aanleiding geeft tot moeilijkheden. Als anekdote verwijst ik naar het



Het verslag over de begrotingsmaterie Openbare Werken en Vervoer werd uitgebracht door de heer M. Desutter

CP

verlichtingsprobleem op de autosnelweg Brussel-Luik, dat tijd heeft gevegd.

Mijn eerste vaststelling is dus dat het thans nog veel moeilijker is dan tevoren om de mobiliteitselementen in de diverse plannen op korte en lange termijn bij de verschillende bevoegdheden te kunnen ondervangen, ten einde, ten bate van de burgers, het mobiliteitsbeleid in een goede baan te sturen.

In verband met de mobiliteit van goederen stellen we vast dat de prognoses van de weg- en verkeerseconomen wijzen op een stijging van het goederenvervoer. Het zijn evenwel maar prognoses, doch hierbij zou het om een stijging gaan van ongeveer 50 procent tijdens de volgende vijftien tot twintig jaar. De reden daarvan is dat het goederenvervoer een onderdeel is geworden van een industrieel proces. Aldus zijn wij thans een toeleverings- en een postindustriële systeem aan het opbouwen. Daartoe dienen wij het just in time delivery-probleem blijvend op te lossen.

Bovendien bevindt de stock van de fabrieken zich thans meer op wielen

De Croo

en niet meer zoals vroeger opgeborgen in bedrijven zelf. Hierdoor is de technologie van het vervoer veel ruimer geworden dan louter goederen verplaatsen. Of het nu gaat om levering, afhaling of deur-aan-deur-concepten, het vervoer is de slaaf van een industrieel netwerk geworden, denken wij maar aan de ringen rond de steden, waar de industriële vestigingen ver van de Spoorwegen werden losgekoppeld. Dat is een uitdagend probleem vooral voor de doortocht van ons land.

Een verkeerseconoom, Edwin Jacobs, besloot zijn bemerkings over uw beleidsmaatregelen met volgende zin, ik citeer, : „De beleidsmaatregelen, die door Sauwens werden uitgetekend, zijn een doekje voor het bloeden of beter een dun laagje asfalt op het totaal kapot gereden wegdek”.

Niettegenstaande het met een beetje verbeelding werd uitgedrukt, wordt hier toch aangetoond dat we opnieuw met coördinatieproblemen worden geconfronteerd. Zowel voor het gemengd vervoer, als voor het containervervoer op treinen kan via de spoorweginfrastructuur het overtappen in havens worden aangewakkerd, maar dan dient opnieuw met de vijf Ministers overleg te worden gepleegd. Ook de interministeriële werkgroep dient zich ter zake te beraden en zich akkoord te verklaren voor alle binnenlands verkeer en vervoer.

Hetzelfde geldt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, zowel over de weg als het spoor, waarbij een aantal omleidingen, met zorg voor veilige wegen en tunnels, moeten worden voorzien. Dat moet niet enkel gebeuren in Vlaanderen, maar ook in en rond Brussel, evenals in Wallonië en voor alle verbindingen met het buitenland.

De begroting biedt geen oplossing voor dit coördinatieprobleem. De begroting zit evenwel vol van studieopdrachten, toekomstige plannen en stuurgroepen. Ik heb er ongeveer een tiental genoteerd, want telkens wordt voor alle mobiliteits- en infrastruc-

tuurproblemen op studies van werkgroepen gewacht.

Wat het vervoer van personen betreft rijzen dezelfde problemen. Het STAR-21-plan van collega Dehaene voorziet bij de NMBS – dat is een optimistische visie – een verhoging van 50 procent van het totale spoorwegverkeer. Gezien het spoorverkeer vandaag 10 procent van de mobiliteit bedraagt, zou men tot 15 procent komen, terwijl hetzelfde plan aantoont dat de globale mobiliteit met 35 procent – anderen zeggen met meer – zou stijgen.

De heer J. De Seranno : Spreekt u nu over het goederenvervoer ?

De heer H. De Croo : Ik heb het over het personenvervoer.

Dezelfde verkeerseconomen verklaren dat het gebruik van het openbaar vervoer per spoor, in de proportie van één op tien, met zich zou meebrengen dat, indien het spoorverkeer met gewijzigd beleid minstens 50 procent zou stijgen, het vervoer per individuele methode met amper 5 procent – wat logisch is – zal kunnen worden ingeperkt.

Ter zake is er geen coördinatie, geen globale politiek en wordt men geconfronteerd met groter wordende moeilijkheden, die ik trouwens reeds heb aangehaald. Zo kan bijvoorbeeld de Brusselse overheid, indien zij de aftapping van pendelaars bij de stations zou willen belemmeren, door een interne vervoerpolitiek voor haar kiezers te oriënteren – door Brussel te betrammen en de metroverbindingen met en bij de spoorwegstations af te bouwen of in frequentie te verminderen – een belangrijk pendelprobleem veroorzaken. De oplossing voor het fileprobleem van het personenvervoer, in welke mate ook, stelt dus grote problemen.

Ik zal niet aanhalen wat collega Ansoms over uw ideeën inzake park and ride heeft gezegd. Zonet heb ik nog gehoord dat de CVP deze begroting zal goedkeuren, hoewel men van u beter verwacht. Een aantal van de uitspraken van collega Ansoms in de kranten tonen aan dat de begroting met grote voorzichtigheid en op het

einde van de politieke vingertoppen zal worden goedgekeurd. Zo lees ik van de collega's De Serrano en Ansoms : „Wij moeten kost wat kost vermijden dat wij onder Vlaamse vlag een nieuwe Belgische constructie maken voor onder meer de Vlaamse Maatschappij voor Stads- en Streekvervoer”.

Ik wil van het mij toegestane korte tijdsbestek gebruik maken om opnieuw twee positieve ideeën te lanceren om de verkeersleefbaarheid, in het bijzonder voor personen en de filevorming vooral rond Antwerpen door bijkomende verbindingen en Brussel door de verbetering voor het voorbijgaand verkeer, in betere banen te brengen.

Eén van onze ideeën bestaat erin dat collectief vervoer niet noodzakelijkerwijs openbaar vervoer moet zijn. Er is ook gemengd collectief privévervoer, zoals bijvoorbeeld het ophalen van personeel door bedrijven of van schoolkinderen. Zo zouden private maatschappijen collectief vervoer tussen milieuvriendelijke dissuasieve parkings, dicht bij hoofdwegen en op zekere afstand van de steden waar wij het mobiliteitsprobleem kennen, namelijk vooral Antwerpen en Brussel, en een aantal bestemmingen in deze steden snel kunnen organiseren. Zij zouden hierbij niet door vergunningen van een Gemeenschapsminister van Verkeer, de buurtspoorwegen of van een nieuwe, eventueel op te richten maatschappij mogen worden belemmerd. Het vervoer zou op eigen initiatief gebeuren met een eigen prijspolitiek om eigen klanten te werven. Laat dat soelaas zich toch aanstonds ontwikkelen.

Bovendien stellen wij vast dat men steeds verder van een spoorwegstation gaat wonen. Een adequate parkeerpolitiek is noodzakelijk zodanig dat het probleem van wagen tijdens de eerste etappe, namelijk bij aankomst aan het station, kan worden opgevangen.

Daarenboven stelt men vast dat men niet meer werkt, noch een activiteit vindt rond de stations van aankomst, zoals dit vroeger was. U kent al lang het ringend gebeuren van de indus-

De Croo

trieën. Bedrijven maar ook de tertiaire sector wijken uit naar de rand van de stad, opnieuw ringwezen. Het idee dat ik naar voren wens te brengen, is dus een stedenbouwkundig idee – het hangt immers allemaal samen met de milieu-ordeningen die een gespreide woonpolitiek mogelijk maakten – namelijk, de concentratie in zekere mate van sommige elementen van tewerkstellingsplaatsen.

Inzake heel wat beschikbare terreinen boven de spoorlijnen in onze steden, boven de ruime rangeerstations, zelfs de hoofdstations, zou een politiek van immobiliën kunnen worden ontwikkeld, dit wil zeggen een aanbreng van kantoren, winkelcentra enzovoort. Ter zake dient echter overleg te worden gepleegd tussen de Gemeenschapsministers van Verkeer van het Vlaamse Gewest eventueel van het Brusselse Gewest, en met de Ministers van het Waalse Gewest.

Om op korte termijn een zeker soelaas te bereiken, zie ik dus volgende twee mogelijkheden : het privé-vervoer dat zich collectief kan uiten, blemmeringvrij, en het stedenbouwkundig benaderen van constructies boven bijvoorbeeld de lege ruimten van rangeerstations en andere spoorweginfrastructuren in het hart van de steden. Aldus kan de snelle autowegenaanvoer van wagens in de flessenhalzen van de stedelijke kleinere straten ongedaan worden gemaakt. Het systeem van bevoorraden van winkels en bedrijven op spitsuren, van het ophalen van huisvuil, van andere openbare nutsdiensten binnen de steden op de piekuren en van het onderhouden van wegenissen zou moeten worden herzien. Kortom, heel wat bij komende coördinatieproblemen zullen moeten worden opgelost, hetgeen, wegens de jongste bevoegdheidsverdeling, niet zo gemakkelijk zal zijn.

Uit bepaalde studies is gebleken dat het openbaar vervoer vóór een bepaald uur 's ochtends, na een bepaald uur 's avonds en tussen een bepaald aantal uren in het week-end, weinig of geen klanten heeft. Een samenwerking met de privé-sector kan wellicht dit probleem helpen oplossen.

Het is soms goedkoper een opbelsysteem in sommige dieptepunten van het openbaar vervoer met een privé-uitbatingsbedrijf tot stand te brengen, dan een aantal lege autobussen te laten rijden omwille van de naleving van de dienstregeling. Als voorbeeld kan ik Brussel vermelden waar de ophaling van gehandicapten per bus tot 320 frank per kilometer kost, terwijl deze ophaling door middel van een opbelsysteem met een privé-maatschappij goedkoper en soepeler zou gebeuren.

De vraag rijst ook waarom diegenen die door een privé-bedrijf worden betaald het minder lastiger hebben dan diegenen die door de openbare maatschappijen worden betaald en dan toch nog redenen tot staking menen te hebben.

Binnen het vervoer van personen en goederen speelt de verkeersveiligheid een enorme rol en hier denk ik aan de zware punten, de fietspaden, enzovoort. De reglementering behoort tot de nationale bevoegdheid. Quid met de verkeersdrempels en alle andere tegenstrijdigheden die ter zake meer dan eens werden aangehaald.

Ik zal bondig een paar punten aansnijden. Collega Vermeiren zal straks de specifieke problemen, die hij heel goed kent, met name Zaventem en de SST, behandelen.

Voorerst kom ik tot het lot van de regionale luchthaven, waarvoor eerlang de afbouw van de betoelaging zal worden doorgevoerd, zodat de krediettrekking van de nationale overheid zal zijn uitgeput. Zijn er ter zake alternatieven ? Bestaat er een privatiseringsmogelijkheid ? Kan men aan deze luchthavens kansen geven ? Welk zal het lot zijn van de havens te Deurne en te Antwerpen ?

De monopolies die men destijds inriep ten aanzien van SABENA en andere nationale maatschappijen, die behebt waren met de uitvoering van de luchtvaartakkoorden vervagen, minstens binnen het Europese gebeuren. Dit geldt ook voor een aantal andere bestemmingen, zoals Noord-Amerika.

Zijn er ter zake projecten ? Werden er studiegroepen opgericht ? Werden er enquêtes gedaan ? Zoals een tijdschrift, meer bepaald uitgaande van het bouwbedrijf, citeerde is men opnieuw ontgoocheld, omdat men dacht dat veertien maanden konden volstaan om nieuwe beleidsopties gestalte te geven. Dit is niet zo, deze problematiek is in de stuurgroep technologie verzeild en in de studieopdrachten-manie opgenomen.

In zekere mate geldt hetzelfde voor het havenbeleid. Uw beleidsnota zegt dat Vlaanderen binnen zijn grenzen tevens de representatieve hoofdstad van Europa omvat. Het moet zijn havens als een geheel naar buiten brengen, als een toegangspoort van het verenigd Europa.

Uw Schepen Devroe van Antwerpen verklaarde : „De miljarden die in Zeebrugge werden en worden gespendeerd worden in hoofdzaak gebruikt om trafieken uit andere Vlaamse havens af te leiden”, terwijl u pleit voor complementariteit en dus niet voor concurrentie.

Ik meen dat uw Havencommissie deze doelstellingen niet zal waar maken ; zij heeft niets geleerd van de fouten die werden begaan in de nationale Havencommissie. Men weet niet goed wat men in een Commissie, bestaande uit dertig leden en een dagelijks bestuur van tien personen, zal inbrengen. Men weet evenmin welke de inbreng zal zijn van degenen die hun eigen belangengroep, het weze hun haven, het weze hun categorie van tewerkstelling – ik denk hierbij aan de sociale partners – vertegenwoordigen. Ik zie ook niet goed in waarom deze Havencommissie moest worden ingekapseld in het kader van de SERV.

Mijnheer de Minister, ik voorspel u nog mooie dagen in de technologie van de havens. Ik heb ze ook, in andere omstandigheden, lange tijd kunnen beleven.

Mijnheer de Voorzitter, er zijn nog een aantal andere uitblijvende elementen, waarover ik een aantal vragen wens te stellen, met name de problematiek van de waterwegen, de kanaalzorg, de dijkenversteviging en de

De Croo

rivierbeddingen. Dit alles roept een aantal vragen op, onder meer voorbij Brussel naar Wallonië, met het Canal du Centre of met het Kanaal van Wilbroek. Op een zeker ogenblik moeten er moderniseringswerken worden doorgevoerd, wie zal ze betalen ? Vlaanderen of Wallonië ?

De dijkversterking en de verschillende problemen van de beveiliging ter zake, vooral rekening houdend met de beperkte middelen die in de begroting werden vastgelegd, roepen eens te meer uitdagende vragen op.

Hetzelfde geldt voor de coördinatie, of het gebrek aan coördinatie, inzake RMT en de haven van Oostende.

De RMT zal een nieuwe ferryboot, waarvan de kostprijs 4,3 miljard is, toebedeeld krijgen. Dit is niet uw, maar wel de bevoegdheid van uw collega De Batselier in het kader van de scheepskredieten. Bedoeld schip kan slechts de haven aandoen onder de opschortende voorwaarde dat de havenwerken in Oostende inderdaad worden gerealiseerd – dit werd vermeld in het verslag van de Commissie – wat betekent dat men eens te meer een politiek van een stap vooruit, wachtende op de tweede stap, zal voeren, tenzij men akkoorden afsluit die onomkeerbaar zijn. Een schip bouwen vergt vele maanden tijd en, in voorkomend geval, enkele jaren. Men moet dan de zekerheid hebben dat het kan worden bevoorrad.

Minister J. Sauwens : Dit is een goed voorbeeld. Ter zake hebben de verschillende beleidsinstanties gelijktijdig en samen de nodige beslissingen genomen, dit na grondig overleg. Dit is dus inderdaad een goed voorbeeld van de nieuwe federale denkstructuur en van de actiestructuur in dit land.

De heer **H. De Croo :** Destijds berustte de verantwoordelijkheid voor zowel de constructie van het schip als het scheepskrediet in dezelfde handen. Ik stel mij ook vragen bij een weliswaar bescheiden akkoord ten bedrage van 190 miljoen betreffende de aanpassing van de haven van Oostende en de problematiek van stocka-

ge, vrachtwagens, containers en andere laadmogelijkheden.

Mijnheer de Minister, ik stel mij ook vragen in verband met het vliegveld van Beek – Nederland – en ook op dit vlak is er een overlapping van bevoegdheden zowel nationaal, regionaal als wat de milieuproblematiek betreft – en de wens van de Limburgse Investeringsmaatschappij om een eigen vliegveld grensoverschrijdend te kunnen uitbouwen.

Eenzelfde vaststelling betreft het kleine debat tussen de heer Eyskens en uzelf, inzake de waterverdragen met Nederland en de verdieping van de Schelde, richting Antwerpen.

Al deze aangehaalde argumenten verontrusten ons bijzonder, zeker wanneer wij vaststellen dat nu samenwerkingssakkoorden worden gesloten op interministeriële conferenties in verband met verkeer en mobiliteit ; het debat moet echter in het binnenland worden gevoerd.

Mijnheer de Voorzitter, zonder op alle aspecten van de voorliggende begroting te kunnen ingaan, denkt onze fractie samengevat als volgt.

Ten eerste, meer dan ooit worden de mobiliteitsproblemen belemmerd door de onverhoedse bevoegdheidsverkaveling, die zonder enige hiërarchie der normen plaatsgreep op een geïmproviseerde wijze. Ik heb hier van enkele voorbeelden geciteerd.

Ten tweede, deze begroting staat bol van studieopdrachten, stuurgroepen, en zo meer, maar aan het verhelpen van ernstige problemen wordt niet gedokterd. Ik heb daarstraks in dit verband twee ideeën aangebracht : het particulier collectief vervoer en de stedenbouwkundige problematiek, wat betreft het benutten van de oppervlakte boven onze spoorwegstations.

Ten derde, wat de regionale luchthavens betreft, zij zijn ten dode opgeschreven wanneer de voorschotten van de nationale kas zullen zijn opgesoupeerd. Er bestaat ook geen coördinatie tussen de regionale en de nationale luchthavens.

Ten vierde, de nieuwe Vlaamse Ha-

vencommissie is volgens mij een doekje voor het bloeden. Zij zal nooit echt operationeel zijn en alleen maar een soort van conflictenkamer, die in den beginne misschien de romantische allures zal hebben van overeenstemming.

Ten vijfde, voor een aantal detailproblemen waarop ik heb gealludeerd, zoals bij voorbeeld het vliegveld van Beek en de verdieping van de Schelde, bestaat geen enkel perspectief voor een doeltreffende politiek.

Ten slotte de mobiliteit, die in een service-nation als de onze zó noodzakelijk is, én voor goederen én personen van kapitaal belang is geworden, naast de mobiliteit van de gegevens, waaraan ook later veel aandacht zal moeten worden besteed. Hieraan wordt niet tegemoetgekomen, noch door de middelen van deze begroting, noch door de beleidslijnen die in deze begroting zijn uitgestippeld. Het is voor ons op het ganse vlak een ontgoocheling. Om al deze redenen zal onze fractie deze begroting uiteraard niet goedkeuren. (*Applaus*)

De Voorzitter : De heer Schellens heeft het woord.

De heer A. Schellens (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, geachte collega's, allereerst wens ik de verslaggever, collega Desutter, te feliciteren met zijn keurig en volledig verslag.

Men mag gerust zeggen dat de sector Openbare Werken en Verkeer na Onderwijs en Vorming de meest belangrijke en omvattende overdracht van bevoegdheden betreft die met de staatshervorming samenhangt. Niet alleen budgettair behoort deze sector tot de belangrijkste sectoren, door zijn grote belang voor de ontwikkeling van de economische infrastructuur krijgt hij traditioneel ook veel aandacht.

De begroting Openbare Werken en Verkeer behoort tot de algemene begroting van de Vlaamse Gemeenschap. Hierdoor wordt duidelijk het kader geschetst. De concrete invulling gebeurde vooral in de zware sectoren, de wegen, de waterwegen, de openbare vervoersmaatschappijen.

Schellens

De begroting 1989 werd algemeen voorgesteld als een overgangsbegroting, grotendeels overgenomen van het Ministerie van Openbare Werken. Een begroting zoals deze van 1990 geeft de richting aan van een te' volgen beleid, een aantal klemtonen werden reeds gelegd.

Toch meent onze fractie dat slechts de begroting 1991 de echte tendensen zal kunnen aangeven.

In de loop van het komend jaar zullen belangrijke studies worden afgewerkt en zullen etappes worden afgerond.

Ik verwijs naar het algemeen mobiliteitsplan voor de jaren '90, 'het Verkeers- en Vervoerplan, het operationeel maken van de nieuwe Vlaamse Openbare Vervoermaatschappij, het opstarten van de Havencommissie en de studie over de regionale luchthavens. In 1990 is er dus nog veel werk aan de winkel, maar men kan niet blijven studeren.

Het Departement van Openbare Werken en Verkeer wordt beschouwd als een investeringsdepartement. Toch blijft onze fractie pleiten voor een verbeteren van het pakket onderhoud, zowel preventief als gewoon. Het is algemeen bewezen dat uitstellen van preventief en gewoon onderhoud in de wegensector later vijf tot zeven maal meer kost door de teloorgang van de infrastructuur. En dan spreken we nog niet over het onderbreken of onverantwoord belemmeren van het verkeer.

De files op onze wegen worden er alleen maar talrijker en langer door. Uit recente studies van het Planbureau blijkt dat de onderhoudskredieten voor de wegen moeten verdubbelen. Ons patrimonium gaat manifest achteruit, en een goede huisvader zorgt in eerste plaats voor het behoud van wat hij bezit. Nog te veel wordt echt onderhoud te laat ingeschreven in de rubriek investeringen als modernisering en buitengewoon onderhoud.

De Vlaamse socialisten pleiten voor duidelijke rekeningen en een breuk

met de struisvogelpolitiek van het verleden. Dit geldt zowel voor de wegen en de waterwegen, als voor de toegangsheuvelen naar de havens. Alleen klare rekeningen kunnen ons veilig stellen voor de toekomst. Anders zitten we opgescheept met een eeuwigdurende schuld, zoals voor het Wegenfonds, en een tegelijk degraderend patrimonium.

Onze fractie kan grotendeels instemmen met de beleidsdoelstellingen inzake mobiliteit. Een positieve evolutie is waar te nemen in de invoering van de elektronische verkeersbegeleiding, zoals op de Ring te Antwerpen, het bevorderen van het afstemmen van de verkeerslichten, het verder aanpakken van de zwarte punten, het stimuleren van de pilootprojecten en de aanleg van fietspaden.

In het programma 1990 is de verwezenlijking van een aantal pilootprojecten voor de herinrichting van de gewestwegen ingeschreven. Dit is een heel goede zaak, maar de projecten hebben meestal een jarenlange lijdensweg achter de rug. In verband met de doortochten dient onmiddellijk bij de aanvang een totaal concept van de volledige herinrichting uitgewerkt te worden, waarbij de weg visueel en functioneel dient aangepast te worden aan de gemeentelijke context. Naast de volledige herinrichting dienen alle andere moderniseringswerken getoetst te worden aan de doelstellingen van de doortochten. Ook het meer selectief afwerken van de waterwegen is een belangrijke beleidsoptie.

Andere leden van onze fractie zullen in de loop van dit debat dieper ingaan op de problemen van de zeehavens, de toegangsheuvelen en de infrastructuur.

Aan het gemeenschappelijk personenvervoer dient in de loop van 1990 veel aandacht te worden besteed. Onze fractie waarschuwt tegen een eventueel terugschroeven van de exploitatie van het openbaar vervoer, vooral nu de nieuwe Vlaamse Vervoermaatschappij moet starten in 1990 en vanaf het begin niet mag gehypothekeerd worden. De exploitatietoelage aan de bestaande vervoermaatschappijen wordt op hetzelfde

bedrag van 1989 gehouden, wat in feite neerkomt op een drastische vermindering van de werkingsmiddelen en zal leiden tot een gevoelige verlaging van het aanbod aan stedelijk openbaar vervoer. Bekommerd over de mogelijke nefaste gevolgen voor het openbaar vervoer in Antwerpen en Gent, dringt een aanpassing van de toelagen zich op, waarbij rekening moet worden gehouden met factoren zoals inflatie, indexaanpassingen, de vigerende CAO en de door de nationale Regering besliste verhoging van de accijns op dieselbrandstof.

Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, geachte collega's, voor de investeringen in de wegensector wordt door onze fractie aangedrongen op meer selectiviteit. Eerst afwerken wat nodig is alvorens elders te beginnen. Zoniet is men altijd bezig af te werken wat begonnen is. Ook het strategisch belang van bepaalde investeringen mag niet uit het oog worden verloren. Zelfs als de noodzaak van een infrastructuur op termijn op de helling wordt geplaatst, kunnen prioriteiten op korte of middellange termijn een efficiënter resultaat opleveren.

Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, waarde collega's, tot zover de voornaamste bekommelingen van de SP-fractie, die echter wel de begroting 1990 van Openbare Werken en Verkeer zal goedkeuren. (Applaus)

De Voorzitter : De heer Van Dienderen heeft het woord.

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, geachte collega's, onlangs stelde EG-commissielid Carlo Ripa di Meana een belangrijk rapport aan de pers voor met de resultaten van het onderzoek over de gevolgen voor het milieu van Europa 1992, wat zeer onheilspellend was. De grootste vervuiler voor het milieu bleek het vervoer te zijn.

Het onderzoek wijst uit dat in de Europese Gemeenschap het aantal wagens, bij ongewijzigd beleid, van 70 miljoen tot 200 miljoen zal stijgen. Nu er een economische toenadering groeit tussen Oost en West is te vre-

Van Dienderen

zen dat ook ons mobiliteitsmodel daar klakkeloos zal worden overgenomen en dat, over heel Europa gezien, het aantal wagens nog meer schrikbarend zal toenemen. Ook de Nederlanders hebben, uit bezorgdheid voor morgen, de enorme nadeelen van de automobilititeit aangetoond en ons eigen Vlaamse Mina-plan 2000 stipt zulks ook aan.

Collega's, deze constataties moeten ons leiden tot een radicale ombuiging van het mobiliteitsbeleid. Daarbij rijst de belangrijke vraag of deze begroting uiting geeft van deze radicale beleidsombuiging. Ik moet vaststellen dat deze Minister, die gewonnen is voor inspraak in het beleid, die pleit voor het openbaar vervoer, daar niets van terecht brengt. Hij laat zijn betongerichte Administratie voort haar gangen gaan en zoals een krant vanmorgen schreef, van het openbaar vervoer dat hem verbaal zo na aan het hart ligt maakt hij een sociale punthoop.

In de eerste plaats wil ik het hebben over de wegenbouw. Er komen nieuwe rijstroken voor de Antwerpse ring en voor de Brusselse ring. Die zullen meer verkeer aantrekken, nieuwe knelpunten veroorzaken. En dat zal leiden tot nieuwe investeringen, maar het mobiliteitsprobleem zelf wordt niet opgelost.

De Zoomse weg zal Antwerpen met Bergen-op-Zoom verbinden. In de Westhoek zal de A-18 worden aangelegd. Kostprijs 200 miljoen. Er komt een nieuwe caesuur in dat mooie landschap. Het busvervoer wordt er verminderd en voor het goederenverkeer wordt niets gedaan. In de streek vreest men dat de A-19 zal worden doorgetrokken van Ieper naar Veurne.

Toch is er een positieve verschuiving in de begroting waar te nemen die de groenen toejuichen. Er komen veilige doortochten en er worden meer fietspaden aangelegd. Maar spijtig genoeg wordt toch het grootste deel van de schaarse middelen voor koning auto geïnvesteerd.

Met alternatieve oplossingen wordt

te weinig rekening gehouden. Naast het openbaar vervoer zouden de weggebruikers meer en meer een beroep moeten doen op carpooling. Taxistop wil met de bedrijven samenwerken en aan de hand van ingewonnen informatie lijsten publiceren, waardoor het carpoolen serieus van de grond zou komen.

Een subsidie van enkele miljoenen aan taxistop zou meer oplossen dan de miljardeninvesteringen in de wegen. Taxistop stelt ook voor mobiliteitscentrales in Vlaanderen op te richten die aan de weggebruikers informatie zou verschaffen over de meest interessante wijze om een bepaald traject af te leggen. Wie nu naar de spoorwegen belt, kan met moeite te weten komen welke treinen hij achtereenvolgens op een traject kan nemen. De mobiliteitscentrale van taxistop zou ook inlichtingen verstrekken over carpooling, stads-, streek- en treinvervoer. Mijnheer de Minister, ik pleit ervoor dat u de initiatieven van taxistop zou steunen. De investeringen die zij voorstellen lijken mij interessanter dan degenen die we kunnen aflezen uit uw programma.

Dan wil ik het hebben over de havens. Zoals zijn voorgangers schijnt ook deze Minister niet te kunnen kiezen tussen de verschillende havens. De Nederlanders hebben dit al lang begrepen, tot hun groot profijt. Waarom niet één Vlaamse haven uitwerken met verschillende specialisaties in plaats van de huidige concurrentie? Zeebrugge is perfect geschikt voor schepen met grote diepgang. Als Antwerpenaar vind ik het onzinnig jaarlijks 1.3 miljard en soms nog meer, uit te geven voor baggerwerken. We zuigen zand op bepaalde plaatsen weg om het terug in zee te spuiten. Een vicieuze cirkel die veel geld kost. Bovendien zouden wij rekening moeten houden met de tendens om schepen te bouwen met minder diepgang. De schepen worden breder, zodat baggeren niet meer nodig is. Besparingen op de havens en op de wegen zouden het openbaar vervoer ten goede komen.

Minister J. Sauwens : Op welke programma's moeten wij dan besparen ?

Geef een concreet voorbeeld. Meer dan de helft van de kredieten gaat naar nieuwe fietspaden, naar de wijziging van kruispunten, naar de omschakeling van wegen met drie rijstroken tot wegen met twee rijstroken.

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer de Minister, lees het amendement dat wij hebben ingediend. Wij stellen voor de programma's voor de wegen met 30 procent te vermindere.

Minister J. Sauwens : Zeg mij concreet welke programma's niet mogen doorgaan.

De heer H. Van Dienderen : Wij stellen voor geen nieuwe rijstroken aan te leggen langs de Ring in Antwerpen, geen nieuwe rijstroken langs de ring in Brussel, geen Zoomse Weg, geen A-18 in de Westhoek en het uitstel van sommige moderniseringsen.

Minister J. Sauwens : Deze investeringen vormen maar een klein onderdeel van het totale pakket.

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer de Minister, wij doen dit voorstel om absolute prioriteit te kunnen geven aan de uitbouw van het openbaar vervoer. De Groenen staan niet alleen met dit voorstel, ook de EG-commissaris stelt voor de milieuverloeding door de auto tegen te gaan met een efficiënt openbaar vervoer.

Tot onze spijt stellen wij vast dat u weigert uw beleid serieus om te buigen ten voordele van het openbaar vervoer. Zo besloot de MIVA in 1988 de face-lift van honderd tramwagens bij gebrek aan geld af te voeren. Oubollige tramwagens zullen moeten concurreren met glimmend autoblik.

In Gent had u de MIVG beloofd tweedehands trams in West-Duitsland aan te kopen. In de Commissie hebt u laten verstaan dat Gent naar andere oplossingen moet zoeken. In Gent had u ook een tramdoorsteek aan het Sint-Pietersstation in het vooruitzicht gesteld. Nu blijkt dat AROL, maar ook uw Administratie weigeren vergunningen goed te keuren. Die tramdoorsteek aan het Sint-Pietersstation is belangrijk voor de

Van Dienderen

verlenging van de tramlijn naar het zuiden van de agglomeratie. Gaat u die toch realiseren ?

Een ander voorbeeld is de kust. Er is daar behoefte aan voor- en natransport naar het spoorwegstation van De Panne-Adinkerke. Ondanks uw belofte van het voorjaar blijft ook dat in de lade te zitten. U hebt daarover een MER-studie aangekondigd. Kunt u daarover wat meer inlichtingen geven.

De gebruikers van het openbaar vervoer wensen ook meer inlichtingen. Ik heb daarnet al over de mobiliteitscentrale van taxistop gesproken. De informatie die aan de haltes, op de trams en op de bussen wordt gegeven blijft onder de maat.

Wat vooral onder de maat blijft is een agressieve verkooppolitiek van de openbare vervoermaatschappijen, die erop gericht zou moeten zijn het aantal klanten te verruimen. Ook daartoe lijkt u geen impulsen te kunnen geven. Integendeel, u geeft impulsen aan de sociale woede die wij deze dagen meemaken. Zij zijn het gevolg van het feit dat u zo weinig middelen ter beschikking stelt van de openbare vervoermaatschappijen. Om binnen de begrotingsperken te blijven nemen de maatschappijen dan hun toevlucht tot een sociale gemakkelijheidsoplossing. Ze stellen voor om tijdens de weekends, 's morgens en 's avonds diensten te schrappen.

U hebt vorige week gezegd, mijnheer de Minister, dat u het daarmee niet eens bent. Zoals collega Ansoms verneem ik graag hoe u dat probleem dan wel gaat oplossen en hoe u er ook gaat voor zorgen hoe die chauffeurs gemotiveerde bedienaars van het vervoer gaan worden. Het gaat over personen die nog geen 30.000 frank per maand verdienen en die daarom terecht aandringen op een betere bezoldiging.

Ik stel vast dat er niet alleen hier in de Raad veel kritiek is op uw beleid. Ook de SERV en het Gentse stadsbestuur hebben dat gedaan. Uw partijgenoot, de heer Van Grembergen, heeft zich daarbij aangesloten.

De heer R. Van Hooland : Kunt u enkele voorbeelden geven van kritiek vanwege de stad Gent op de Minister ?

De heer H. Van Dienderen : Gent had gehoopt dat voor de MIVG er steun zou komen van de Vlaamse Regering voor het aankopen van tweedehandsvoertuigen. Wel, de stad blijft daar in de kou staan. De Minister komt niet over de brug. In elk geval heeft de Gentse raad een motie goedgekeurd die ook door uw partijgenoot, collega Van Hooland, werd goedgekeurd, waarin het beleid van de Minister scherp op de korrel wordt genomen.

De heer R. Van Hooland : Ik vind dat u enkele interessante dingen vertelt. Maar, u overdrijft. Ik kan mij geen Minister herinneren die op zulk een korte periode een dergelijk vernieuwend beleid heeft ontwikkeld dan de jongste twintig jaar samen.

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer Van Hooland betekent die ombuiging wat meer dan het aanleggen van fietspaden ? Zit er achter die fietspaden een heel plan of gaat het om een fietspad hier en daar ? Gaan dit fietspaden een alternatief bieden voor de verplaatsingen vanuit de rand van de agglomeratie naar het centrum, een alternatief waarbij het mogelijk is om veilig in dat centrum te raken ?

De heer R. Van Hooland : Ik denk dat u per fiets bent, wanneer u die opmerking maakt. U spreekt gemakkelijk van een sociale puinhoop. Dat is natuurlijk overdreven. Het is omdat er de jongste twintig jaar in deze sector een echt kerkhof was, dat wij de sociale onrust meemaken. Men heeft in de vervoermaatschappijen nooit meer dan 10 procent dekkingscoëfficiënt bereikt, waar in Rijsel bij voorbeeld dankzij de investeringen van 10 jaar geleden, de automatische metro 100 procent haalt.

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer Van Hooland, kan u mij dan aantonen op welke manier dit beleid van de jongste twintig jaar door deze Minister ten aanzien van het openbaar vervoer gecorrigeerd en bijgestuurd is. De Minister slaagt er niet

in om de maatschappijen een compensatie te geven voor de gestegen accijnzen voor de diesel. Hij doet voorstellen maar wordt daarin niet gehoord. De beperkte verhoging die hij voor het openbaar vervoer in zijn begroting inschrijft wordt door die accijnsverhoging volledig opgeslorpt. Waar ziet u dan die fundamentele beleidsombuiging ?

De heer R. Van Hooland : Ik laat het voorrecht aan de Minister om dat straks aan te tonen.

De Voorzitter : Mijnheer Van Dienderen, u lokt replieken uit. Ik wijs er op dat u nog 4 minuten spreektijd hebt en dat ik die niet zal laten overschrijden.

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer de Minister, ik verneem graag hoe u de sociale problemen in uw sector denkt te zullen oplossen.

Wij Groenen denken dat dit kan door middelen voor de wegen en voor de havens over te hevelen naar het openbaar vervoer. Die twee programma's willen wij met 30 procent korten, om op die manier een aanzet voor beleidsombuiging te geven. Wij zijn ons ervan bewust dat wij met de enkele miljarden die wij aldus aan het openbaar vervoer toeschuiven geen mirakelen zullen doen.

Mijnheer Schellens dat zou toch al een ombuiging van het beleid zijn, en een breuk met het verleden. Ook u hebt daarvoor gepleit. Ik verwacht dat uzelf, en ook leden van de andere fracties die heel wat kritiek op deze begroting hebben geuit, ons amendement zullen steunen. Pas dan kan het probleem dat Carlo Ripa Di Meana onlangs heeft gesteld een begin van oplossing krijgen. (Applaus)

De Voorzitter : De heer Candries heeft het woord.

De heer H. Candries (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, het verheugt mij dat de Minister hier is en dat de koude griepelingen hem dat niet hebben verhinderd. Het zal hem dan ook deugd doen dat men hem hier het vuur aan de schenen legt.

Namens mijn fractie dank ik collega Desutter voor het overzichtelijk en

Candries

waarheidsgetrouw verslag.

De Volksuniefractie zal deze begroting goedkeuren. Wij verheugen ons over een duidelijk waarneembare aandachtsverschuiving van een in hoofdzaak kwantitatieve naar een meer kwalitatieve benadering. Veiligheid en milieuvriendelijkheid wegen voortaan zwaarder door in het beslissingsproces. Tevens groeit de coherentie in aanpak en uitvoering om een oplossing te vinden voor de groeiende uitdaging van de mobiliteitsproblematiek.

Dit is geen klein probleem, en evenmin een typisch Vlaams probleem. De hele geïndustrialiseerde wereld wordt ermee geconfronteerd. Voor de oplossing is geld nodig, maar ook overleg. In een periode van besparingen is het niet makkelijk geld te vinden, en midden in het proces van overdracht van bevoegdheden is overleg ook niet steeds onmiddellijk te organiseren. Iedere Regering en iedere excellentie wil immers het laken naar zich toehalen.

Toch stemt het ons gelukkig te mogen vaststellen dat iedereen de mond vol heeft van de noodzaak iets te doen aan de mobiliteitsproblemen. Snel komen de vragen „wie doet wat ?” en „over welke middelen kan men beschikken ?” Zoals zo dikwijls blijkt ook hier een grote kloof tussen woord en daad. De Vlaamse Executieve, en alle andere excellenties, zeggen dat zij het mobiliteitsmonster te lijf willen, maar dat blijkt niet meer zo duidelijk als het touwtrekken over de verdeling van de middelen begint. Er wordt gezegd dat dit een crisisbegroting is, en dat zuinigheidsbeleid prioriteiten vereist. Volgens mij komt het er niet op aan wie de grootste Portefeuille moet hebben, maar wel dat men aandacht heeft voor harmonie van en in het beleid en voor synergie bij de aanpak van de nagestreefde oplossingen. Op die manier wordt de logische relatie tussen doel en middelen gerespecteerd.

Openbare werken zijn dan duidelijk een middel dat bijdraagt tot een beter Vlaanderen, waar vrije mensen vlot en vrij kunnen bewegen. Om dat te

realiseren moeten nog andere hefboomen worden gehanteerd dan alleen openbare werken, al is de infrastructuur een niet onbelangrijke factor.

Omschakeling naar een kwalitatieve benadering vereist een mentaliteitswijziging, niet alleen bij de beleidsverantwoordelijken, maar ook bij de administratie en de nijverheid, die daarbij betrokken zijn.

Men verwijt de Minister soms dat hij te veel onderweg is. Als er iemand is die in Vlaanderen aan die weg moet timmeren, dan is hij het toch ! Er is veel werk aan deze beleids- en mentaliteitswijziging. Het is dan ook goed dat er een hecht contact is tussen de Minister en alle betrokkenen bij de mobiliteitsproblematiek.

Ik pleit echter voor de aanwending van de meest geavanceerde technologische mogelijkheden bij de studie en de aanpak van deze problemen. De simulatietechnieken die vandaag beschikbaar zijn kunnen de interactie van een groot aantal beïnvloedende factoren uittesten en beoordelen. Dit moet beletten dat wij de remedies toepassen naast de problemen. Het zal ons inzicht geven omtrent de vraag naar en het aanbod van vervoer en ons de mogelijkheid bieden daarin evenwicht te brengen.

Het zal de mogelijkheid bieden tussen openbaar vervoer : trein, tram, bus, vliegtuig en particulier vervoer : voetganger, fietser, personenwagen, vrachtwagen te differentiëren.

Hierbij heb ik niet genuanceerd tussen openbaar en collectief vervoer, mijnheer De Croo. Beide vervoersmogelijkheden moeten immers complementair worden aangewend. Wij blijken geen echte traditie te hebben in het ontwerpen van globale verkeersmodellen. Nederland staat op dit vlak duidelijk verder. Daar schijnt ook bereidheid tot samenwerking met Vlaanderen. Waarom zouden wij deze kans niet grijpen ? Bestaat de mogelijkheid om met de dienst Verkeerskunde van de Nederlandse Rijkswaterstaat een samenwerkingsakkoord met het Bestuur der Wegen af te sluiten ? Van deze simulatietechniek zouden we overigens een interessant exportprodukt kunnen maken.

Tijdens de commissiebesprekingen heb ik gewezen op de mogelijkheden die door het concept van een intelligente wegeninfrastructuur kunnen worden geboden. Ik besef dat sommigen werden opgeschrikt door deze term. Het is echter een bestaand concept dat reeds wordt toegepast in de bouwsector. Ik ben ervan overtuigd dat het gemakkelijk extrapoleerbaar is naar de wegenbouw. Ik ben er zelfs zeker van dat dit een marktsegment is dat aantrekkelijk moet zijn voor onze industrie. De aanpak hiertoe moet echter multisectorieel zijn en de wetenschappelijke benadering multidisciplinair. Alleen op deze manier is er kans voor creativiteit en synergie.

Om deze interactie aan te tonen kan men vertrekken vanuit de discussie die werd gehouden in de Commissie van Landsverdediging. Bij de bespreking van de getalsterkte van de contingents stelde men vast dat er te veel jonge mensen ongeschikt worden verklaard voor de dienstplicht. Men is er zich van bewust dat de jeugd meer aan sport moet doen.

Parallel daaraan wil men het vervoer rond de onderwijsinstellingen goedkoper maken en de veiligheid op de weg verhogen. Men zou deze zaken met elkaar kunnen combineren en meer fietspaden aanleggen.

De heer H. De Croo : Deze initiatieven zijn zo oud als de straat, mijnheer Candries.

De heer H. Candries : Dank zij verkeersmetingen kunnen de trafieken worden verlegd. Op plaatsen waar het verkeer minder intensief is kan de verlichting op de autosnelwegen eventueel worden gedoofd. Door een betere informatie, van minuut tot minuut, over de aanwending van onze wegen kan men heel wat maatregelen nemen. *(Twistgesprekken)*

De heer H. De Croo : Het doven van de openbare verlichting weegt niet op tegen de veiligheid. Ik vind dit een waanzinnige beslissing.

De heer H. Candries : Ik ben daarvan niet overtuigd. De omvang en de veelzijdigheid van de mobiliteitsproblematiek zal onze creativiteit ernstig op de proef stellen. We moeten ech-

Candries

ter de moed hebben dit globaal en groots aan te pakken. Dit wil niet zeggen dat er geld moet worden tegenaan gegooid alsof het niet op kan, integendeel. Om echter doeltreffend te zijn hebben wij een strategie nodig, een meerjarenplan, een prioriteitsorde.

De Minister heeft een aantal krachtlijnen uitgestippeld en dit boezemt vertrouwen in omdat het in de goede richting gaat. Het klimaat is gunstig voor milieu en veiligheid georiënteerde maatregelen. De veelzijdigheid van onze zorgen biedt vele raakpunten met infrastructuur en vervoer. Dit zal bijdragen tot de gewenste mentaliteitswijzigingen ter zake.

Het Vlaams openbaar vervoer is de jongste dagen in het nieuws gekomen. Er zijn er die zichpartijpolitiek in de handen wrijven. Sauwens wordt blijkbaar geen succes gegund. Toch zweert iedereen bij de noodzaak het collectief of openbaar vervoer aan te wenden om mede het mobiliteitsprobleem aan te pakken. Daarbij kan men de grootste dubbelzinnigheid constateren. Zo ziet men hoe een bepaalde collega in een beheersfunctie in Antwerpen pleit voor opslag, voor meer geld, maar zich verzet tegen geld in die richting wanneer hij zich in deze vergadering bevindt. Twee maten, twee gewichten, twee gezichten, naar gelang men zich in Antwerpen of in Brussel bevindt.

Laten wij het echter over het beleid hebben. Het regionaal en stedelijk openbaar vervoer moderniseren en rationaliseren heeft vele facetten. Het slaat op het rollend materieel, de ritten, comfort en prijs, informatie, enzovoort. Het investeringsbeleid is niet gediend met versnippering en korte termijnpolitiek. Hier dringt rationaliserende samenwerking zich op. Anders is het gesteld met de operationele en onderhoudsaspecten. Daar is men beter gediend met de gedecentraliseerde aanpak. Daarom denk ik dat de door de Minister vooropgezette formule van één Vlaamse Vervoermaatschappij de oplossing is, dit uiteraard gepaard met de gedecentraliseerde operationele en onderhoudsstructuur.

Het succes van het openbaar vervoer zal afhangen van zijn competitievermogen op de vervoermarkt. Dit zal hoofdzakelijk worden bepaald door kwaliteit, flexibiliteit, prijs, comfort.

Daarbij zal het integratievermogen in andere vervoersystemen en dimensies een grote rol spelen. Daarom is aandacht nodig voor parkeercentra, voor het aansluitvermogen op het spoorwagennet, enzovoort. Aparte aandacht dient ook te gaan naar het openbaar vervoer in de historische stadskernen. Enerzijds zal men daar pleiten voor vervoer- en verkeersvrije straten, anderzijds zal het nodig zijn toch voor vervoer te zorgen en misschien moet men daar denken in de richting van free shuttles. Ik denk dat dit een lokale oplossing moet worden en dat het privé-initiatief daar een belangrijke rol kan spelen.

De personeelsproblemen die zich thans stellen laten ons niet onverschillig. De sociale druk op deze Regering is groot. Toch moet men alles tot zijn ware proporties herleiden. De budgettaire mogelijkheden zijn werkelijk beperkt. Rationalisering dringt zich onweerstaanbaar op. Misschien is een belangrijk deel van de bestaande misnoegdheid geïnspireerd door de soms zeer menselijke angst voor verandering, de overdracht van de betrokken bevoegdheden van de centrale naar de regionale overheid, de administratieve en operationele herstructurering. Wellicht is het veel om op zo een korte tijd te verwerken. Daarom dringt een interne informatiecampagne zich op. Een klare kijk op de toekomstkansen zal de personeelsleden geruststellen en bijdragen tot motivering en klantvriendelijke aanpak.

Zo kom ik tot het hoofdstuk havens en waterwegen. Bij de toch indrukwekkende lijst van Vlaamse troeven komt onze gunstige geografische ligging steeds vooraan. Daaraan wordt meteen het havenaanbod gekoppeld. Geen aantal havens zomaar in mekaar's buurt, maar steeds meer één groot havencomplex. In het verleden hebben wij steeds met grote fierheid het grote Antwerpen vooraan mee uitgedragen. Wij zullen steeds meer moeten uitpakken met het grote Vlaamse havencomplex, het grootste

ter wereld, met zijn belangrijke componenten, waarbij Antwerpen een grote rol zal blijven spelen.

In verband met onze havens pleit ik voor speciale aandacht voor het exportvermogen van opgedane kennis en ervaring. Havenuitbouw in derde landen is niet alleen interessant voor onze industrie, die daarbij betrokken kan worden, maar het draagt ook bij tot het creëren van maritieme netwerken waarin onze havens dan een hoofdrol kunnen blijven spelen.

Beter laat dan nooit. Het doet ons genoeg dat de Vlaamse Havencommissie tenslotte geïnstalleerd is. Ze zal borg staan voor een brede inbreng van advies. Ze zal de remmende discussie voor de particulier lokale belangen kunnen opvangen. Zoals ze nu is samengesteld moet zij de havenproblematiek in zijn geheel kunnen benaderen. Daarbij denk ik onder meer aan de haven als infrastructuurgegeven en het statische element van de haven: de haven als vervoergegeven, waarbij de aansluiting op zeewegen, op weg en spoor en op de binnenwateren aan bod komen, de vervoerdynamiek: de liaven als medium voor industriële activiteiten en tenslotte de haven als dienstencentrum, de haven geïntegreerd in een globaal dienstaanbod.

Elk van deze dimensies zal zowel in kwalitatieve als in kwantitatieve termen moeten worden bekeken. Ik heb vertrouwen in de aanpak van de Minister ter zake en van de kennis en de ervaring die in deze Commissie ter beschikking is. Dit is zeker van wereldniveau. Zij moet ook bewijzen dat zij dat wereldniveau aankan.

De binnenwateren hebben vandaag een eerder negatieve bijklank. Zij zijn soms bijna tot riolen vervuild en zijn soms een permanente overstromingsbedreiging. De laatste jaren is er veel ten gunste veranderd. Dit wil niet zeggen dat de alarmtoestand mag worden opgeheven. Het Sigma-plan bijvoorbeeld heeft verademing gebracht, alhoewel de Zennestreek het effect daarvan ernstig ondermijnt. Heeft men de dijken verbreed en verhoogd, controle is en blijft noodzakelijk. Ratten en konijnen kunnen veel kwaad doen op zeer kor-

Candries

te tijd. Het is zeer de vraag of er door baggerwerken nog Veel waterlopen kunnen worden herwonnen voor de binnenscheepvaart. Bestaat er op dit vlak studiemateriaal of plannen ?

Ik besluit met een bemerking over de luchthavens. Er waren steeds voor- en tegenstanders van regionale luchthavens in ons land. Dat zal wel zo blijven, deels omdat de omgevingsproblematiek voor de burens nogal zwaar doorweegt, ook omdat er druk zal blijven uitgaan voor een bepaald centralisme en voor de bescherming van de monopoliepositie van SABENA. Het is echter tijd voor bezinning rond de regionale luchthavens, en dit niet alleen omdat ze door de jongste staats hervorming onder regionale bevoegdheid zijn terechtgekomen. De regionale luchthavens, kunnen immers een troef zijn bij de oplossing van de mobiliteitsproblematiek. De luchthavens met internationale, ja. intercontinentale roeping, worstelen met eigen fileproblemen in de lucht en op de grond. Uitbreiding van de luchthaveninfrastructuur, aanpassing van de luchtverkeersmogelijkheden zullen niet volstaan. Een decentralisering dringt zich op. Ook wordt steeds meer geijverd voor een scheiding van het lokaal en lange afstandsvervoer.

Ook in deze context gaat 1992 een belangrijke impact hebben. Het Europees intern verkeer gaat enorm toenemen en met de huidige verkeersaanpak gaat men hieraan geen oplossing kunnen bieden. Nieuwe verkeersnetwerken blijken nodig. Op deze behoefte speelt de SST in. Ook het regionale luchtverkeer zal hier een grote rol spelen. De Europese dereguleringsmaatregelen, waartegen het SABENA-monopolie in overtreding is, creëren het nieuwe kader. De technologische ontwikkeling opent hier nieuwe perspectieven. Er komen vliegtuigen op de markt die milieu- en infrastructuurvriendelijk zijn. Zo blijkt de verlenging van de startbaan van Deurne bij voorbeeld niet langer een absolute noodzaak om zinnig en doeltreffend luchtverkeer mogelijk te maken. De vroeger onvermijdbare geluidshinder

wordt op gevoelige wijze vermindert. De parameters voor een gesprek rond de toekomst van het regionaal luchtverkeer zijn drastisch gewijzigd, ook voor Vlaanderen. Het zal spoedig duidelijk worden dat het regionaal luchtverkeer met daarbij de inzet van de regionale luchthavens ook voor Zaventem en SABENA niet negatief moet zijn. Integendeel.

De regionale luchthavens hebben niet alleen een vervoersfunctie. Overal blijken zij het centrum te zijn van nieuwe groeipolen. Daarbij dient men er over te waken dat voor vestiging duidelijke voorrang wordt gegeven aan die bedrijven die een luchtvaartgeoriënteerde activiteit hebben. Zoniet zal men ook op dat vlak spoedig tot oververzadiging komen. Zoals het geldt voor de havens zal ook de multifunctionele benadering nodig zijn voor het luchthavenbeleid. Zij moet een geïntegreerde aanpak mogelijk maken en kansen bieden voor aansluiting op alle dimensies van de verkeersnetwerken.

Wij nemen ons voor de resultaten van de lopende studie af te wachten en met vernieuwde krachten te ijveren voor een doeltreffend gebruik en een eerlijke behandeling van de luchthavens.

Inzake huisvesting is de Vlaamse aanwezigheid in Brussel weldra verrijkt met en beter zichtbaar via twee indrukwekkende gebouwen, namelijk het Markiesgebouw en het Boudewijncomplex. De centralisatie van de Vlaamse Administratie en van het Vlaams Bestuur zal heel wat voordelen bieden. Daarover wil ik nu niet verder uitweiden. Ik zou echter twee kansen, geboden door het gebruik van deze gebouwen, willen aantonen. Ik ben ervan overtuigd dat de manier van wonen en de stijl die wij daarbij gaan uitstralen van groot belang zijn voor het Vlaamse imago. Het gebruik van de benedenverdieping van het Markiesgebouw zou kunnen worden voorbehouden om Vlaanderen in Brussel te tonen. Hierbij denk ik onder andere aan typische Vlaamse producten en diensten.

Ook de gunstige ligging van het Boudewijncomplex verdient onze aandacht. Ik ben van mening dat op dat

gebouw elektronische communicatiemogelijkheden zouden kunnen worden aangebracht, waarlangs informatie kan worden verstrekt over de Vlaamse activiteiten en wetenswaardigheden. Zichtbaar vanop een belangrijke verkeersas in Brussel zou zulks de Vlaamse aanwezigheid aldaar gunstig beïnvloeden.

Ik wil het ook even hebben over de Administratie en het personeel. Ik wil mijn betoog niet beëindigen zonder een speciale oproep voor de aandacht voor het bij Openbare Werken en Vervoer betrokken overheidsperoneel. De overdracht van deze bevoegdheden heeft soms verwarring en onrust meegebracht. In een beter Vlaanderen is er voor deze personen nochtans een belangrijke rol weggelegd. Er is kwaliteit en goodwill aanwezig in uw Departement, mijnheer de Minister. U moet dat cultiveren. Maak er een hecht en keurig korps van. Het succes van het openbaar vervoer wordt immers niet alleen bepaald door de ter beschikking gestelde tuigen. Even belangrijk zijn de klantgerichtheid, de blijken van dienstvaardigheid, en het rendement van het goede onthaal.

Speel met Openbare Werken kort op de bal. Voorkomen is immers altijd beter dan genezen. Prompt onderhoud van onze infrastructuur werkt kostenbesparend en draagt bij tot ons internationaal imago, want met dit Departement timmert u niet alleen aan de weg, gij zijt ook de weg. Wij moedigen u aan opdat het de weg zou zijn naar het betere Vlaanderen. *(Applaus bij de meerderheid)*

De Voorzitter : De heer Verreycken heeft het woord.

De heer W. Verreycken *(op de tribune)* : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, geachte collega's, gezien de beperkte tijd die aan mijn B-fractie wordt toegekend, is het mij onmogelijk het ganse hoofdstuk van Sinterklaas te behandelen, met name de intentieverklaring voor het Scheldepogramma ; de aankondiging van de Vlaamse Vervoermaatschappij als reddend instituut ; de belofte in Vlaams Brabant voor fietspaden en probleemstroken ; het benutten van de ongebruikte bruggen, die Vlaan-



PVV-Volksvertegenwoordiger F. Vermeiren, tijdens de bespreking van de begrotingsmaterie *Openbare Werken en Vervoer*

deren tot de risee van Europa maken : de Baalhoekbeloften ; enerzijds de belofte tot realisatie van een fietspadenplan in het Limburg van de Minister en, anderzijds, de uitslating in de Financieel Economische Tijd van 18 november, waarin hij zich verzet tegen een kleine provincialistische benadering !

Even zovele beloftes en even zovele mogelijkheden tot het aanklagen van de belofte-politiek, die de betrouwbaarheid van de Minister een forse knauw heeft gegeven.

De tijd echter verplicht mij ertoe mijn tussenkomst te beperken tot een ander vervoerprobleem, de Antwerpse luchthaven, waar de belofte-politiek duidelijk aantoonbaar is.

Ik veroorloof mij dit ene onderwerp grondiger uit te spitten. Want ondanks stoere verklaringen vind ik dienaangaande in deze begroting niet veel investeringen terug.

Ik vind enkel een studie-opdracht aan het Britse studiebureau Airports

United Kingdom, waarbij ik onmiddellijk wil aanstippen dat een Vlaams Minister eerst Vlaamse studiebureaus zou moeten aanspreken. Ik ben ervan overtuigd dat die te vinden zijn.

Indien reeds een omstandig behoeftenrapport bestaat, zoals de GOM-Antwerpen er een maakte, dan lijkt het heropmaken van studies, tot in den treure, meer op het uitstellen van een noodzakelijke beslissing. Ik wijs erop dat dit behoeftenrapport reeds de neerslag is van twee andere gedetailleerde rapporten.

Het lijkt erop dat bazelende Ministers, excuseer, ik bedoel Ministers, die studiereizen naar het Zwitserse Bazel ondernemen, sommige prioriteiten niet zien. Een studiereisje naar Rijsel, naar Eindhoven, of naar Rotterdam, zou zeker enig inzicht verschaffen in de luchthavenmaterie. Want een zakencentrum, zoals Antwerpen er ongetwijfeld één is, heeft een luchthaven nodig. Ik citeer uit een Rotterdams rapport : „De aan-

wezigheid van een goed geoutilleerde secundaire luchthaven, met een redelijk aantal lijnverbindingen op het Europese net, is van groot belang voor een evenwichtige economische ontwikkeling van de stad. Het aantrekken van hoogwaardige bedrijven, het stimuleren van de toeristische sector, dit alles heeft veel meer kans van slagen wanneer de agglomeratie kan beschikken over goede luchtverbindingen”.

Ik wijs meteen op de afstand van Rotterdam tot Schiphol, opdat u mij straks niet om de oren zou slaan met de 50 kilometer-norm. Rotterdam trok conclusies uit dit rapport. Rijsel trok conclusies uit gelijkaardige verslagen, maar ondanks de duidelijke GOM-stellingname blijft het in Antwerpen huilen met de pet op.

Hieraan heeft zeker de tegenwerking van SABENA gedeeltelijk schuld. Het moet echter zonder meer duidelijk zijn dat Vlaanderen zelf bevoegd is voor de regionale luchthavens en geen enkel, al dan niet overheidsbedrijf. De toelichting bij de wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen is ter zake duidelijk.

Om de Antwerpse luchthaven niet te laten verkommen is het noodzakelijk dat alle troeven, die zakenverkeer kunnen begunstigen worden uitgespeeld : snellere afhandeling van de formaliteiten kan een feit worden ; tijdswinst door efficiënt voren natransport ; inkrimping der wachttijden voor vertrek : regelmatige vluchten naar andere Europese zakencentra.

Terloops weze opgemerkt dat een optimalisering van de luchthaven zeker voorafgegaan moet worden van het creëren van degelijke toegangswegen. Eén halte voor het spoorverkeer én een onmiddellijke toegangsweg tot de Krijgsbaan, die op haar beurt de E-3 13 (Antwerpen-Hasselt), E-34 (Antwerpen-Turnhout), E-19 (Antwerpen-Mechelen-Brussel) en de A-12 (Antwerpen-Boom-Brussel) verbindt, zijn noodzakelijk.

Alvorens nu een verlenging van de startbaan te bepleiten, wil ik toch

Verreycken

aanstippen dat ikzelf in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven woon. Ik heb er dus alle belang bij om oplossingen voor te stellen die de geluidshinder kunnen verminderen, de veiligheid kunnen verhogen en die tegelijkertijd de luchthaven de mogelijkheid geven haar opdracht als zakenluchthaven uit te voeren, ten bate van het ganse Gewest.

Het is inderdaad zo dat een verlengde startbaan de mogelijkheid biedt om alle bewegingen boven bewoonde zones op grotere hoogte uit te voeren. Wat uiteraard een stuk veiliger is, en heel wat minder geluidshinderend. Daarvoor zijn zelfs geen rapporten nodig.

De daaropvolgende inspanning om zakenvluchten, dus kleine toestellen aan te trekken, zou meer kans op slagen hebben, en zou, althans volgens het reeds aangehaalde Rotterdamse verslag, ook toeristisch van het allergrootste belang zijn.

Dat een verlengde baan ook uitstekende diensten zou bewijzen aan Zaventem, bij vluchtafleidingen door weersomstandigheden, om maar één voorbeeld te geven, is een pluspunt dat het schrokkige SABENA mischien niet in dank zal aanvaarden.

De heer F. Vermeiren : Als het mist in Antwerpen, mist het in Zaventem. Men leidt de passagiers af naar Parijs.

De heer W. Verreycken : Er zijn inderdaad regionale luchthavens, bijvoorbeeld Rijsel, die daarvoor uitermate geschikt zijn. Ik vraag mij af of, vermits het om dezelfde afstand gaat, de mogelijkheid niet bestaat om Oostende of Deurne te optimaliseren.

De **heer F. Vermeiren** : Ik stel mij die vraag niet. Ik weet dat uit 35 jaar praktijk en ervaring !

De heer W. Verreycken : Het is duidelijk dat de SABENA-lobby – waartoe ik u niet kan rekenen – de uitbouw van de regionale luchthavens met lede ogen zou aanzien.

Het is even duidelijk dat Antwerpen de rol van metropool slechts kan ver-

vullen indien het beschikt over een degelijke luchthaven. Luchthavens die voor haven, diamant, algemene zakenwereld en toerisme, een nabije en snelle bewegingsmogelijkheid zou geven. Vandaar mijn oproep om, over ideologische meningsverschillen heen, het volksbelang te laten primeren. Een oproep dus aan de betrokken raadsleden. Want de actuele geluidshinder, de onveiligheid en de slechts ten dele benutte mogelijkheden van de Antwerpse luchthaven, kunnen positief worden omgebogen, indien daartoe de politieke wil bestaat.

Tijdens een onlangs gehouden informatievergadering, bleek inderdaad overduidelijk dat geluidshinder en gevoel van onveiligheid de twee hoofdargumenten waren om tegen de luchthaven te pleiten. Twee argumenten waar ik, als direct betrokkene en als enig Vlaams Blok-senator voor Antwerpen, dus mandataris van één op vier Antwerpenaars, zeer gevoelig voor ben.

Indien – maar dan moet de Minister niet langer beloven of bestuderen, maar over de brug komen met noodzakelijke investeringskredieten – indien men dus geluidshinder kan verminderen, veiligheid kan verhogen, en de luchthaven optimaal kan laten functioneren, enkel door te werken aan een verlengde startbaan, dan begrijp ik niet waarom de Minister niet allang de opdracht gaf om deze omgevingsvriendelijke oplossing een begin van uitvoering te geven.

De technische informatie over dit ontwerp zal ik u onthouden. Zij blijft echter voor de geïnteresseerden ter beschikking.

De Voorzitter : De heer Cardoen heeft het woord.

De heer G. Cardoen (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, collega's, in de eerste plaats wil ik de verslaggever danken voor zijn verslag. Tevens ben ik de Minister dankbaar omdat hij gepoogd heeft mij zo goed mogelijk te antwoorden op de door mij in de Commissie gestelde vragen.

Collega's, Vlaams Brabant is inzake openbare werken geen koploper,

want zowel inzake investeringen als onderhoud is er wel enige achterstand op te halen in vergelijking met de andere Vlaamse provincies.

Uit bijlage 5 van onderhavig verslag kan worden opgemaakt dat het aantal kilometer autosnelwegennet voor Vlaams Brabant, na de provincie Antwerpen, in tweede orde komt. Ik veronderstel dat de investerings- en onderhoudsgraad op dat type van wegen het hoogst ligt.

Tevens wijs ik op de belangrijke rol die Vlaams Brabant vervult inzake de afwikkeling van het wegvervoer. Met het belang van Vlaams Brabant als draaischijf in het Vlaamse wegvervoersysteem werd ternauwernood rekening gehouden.

Zonder chauvinist te willen zijn, bestaat er volgens mij geen enkel objectieve reden waarom aan Vlaams Brabant minder kredieten worden toegekend dan aan bijvoorbeeld de provincie Limburg.

Een andere ietwat betreurenswaardige vaststelling is dat het bijzonder onderhoud en de noodzakelijke aanpassingswerken van de zware weginfrastructuur in Vlaams Brabant zeer duur uitvallen en meer en meer ten laste worden genomen van de investeringskredieten van deze provincie.

De vervanging van een verzakte hoofdriool onder de autosnelweg te Zaventem en Diegem – kostprijs van het deel ten bate van het Wegenfonds : ruim 40 miljoen frank – wordt uitgevoerd met investeringskredieten van 1988. Dit jaar zal ruim 100 miljoen frank investeringskredieten worden besteed aan het vernieuwen van het wegdek en de uitzetwegen van het viaduct in de Ring om Brussel te Vilvoorde. Het gaat om belangrijke bedragen die in feite ontrokken worden aan hun natuurlijke bestemming namelijk verbetering van het gewone wegennet in Vlaams Brabant. Dergelijke „begrotingsingrepen” tonen, meer dan vele woorden, aan dat Vlaams Brabant in feite te weinig krijgt zowel inzake onderhouds- als investeringskredieten.

De Minister heeft tijdens een commissievergadering gezegd dat einde

Cardoen

van dit jaar – hoogst eigenaardig – nog een belangrijk aantal dossiers binnen Vlaams Brabant in aanbesteding zullen worden genomen. Naar ik verneem zouden ook deze werken, die voor mij te bestempelen zijn als grote of kleinere onderhoudswerken, opnieuw hun uitvoering kennen met investeringskredieten. Dat lijken mij toch geen gezonde praktijken, waarbij ik moet besluiten dat, ten eerste, er binnen Vlaams Brabant te weinig kredieten voor het gewone onderhoud voorhanden zijn ; ten tweede, de enorme kost voor onderhoud van de zware infrastructuur hoog uitvalt en men door gebrek aan voldoende kredieten zich tot de investeringskredieten moet wenden. Ik vraag met aandrang aan de Minister dergelijke praktijken in de toekomst te vermijden.

Dit debat is voor mij eveneens een aanleiding om de verbreding en modernisering van de Ring om Brussel van Zellik tot Wemmel te bepleiten.

Jaar na jaar werden deze werken verdaagd door de nationale Minister Olivier die, als Waal, zich slechts matig geroepen voelde om deze dure werken aan te vatten. Van onze eerste eigen Vlaamse Minister van Openbare Werken en Verkeer, verwachten we binnen Vlaams-Brabant een andere aanpak.

Het hoeft geen betoog dat een vlot functionerend vervoersysteem over het noorderlijke deel van de Ring om Brussel, van economisch belang is voor Vlaanderen. Het is niet toevallig dat bijna week na week nieuwe hoogtechnologische bedrijven langs de Ring om Brussel verrijzen.

Het ganse vervoersysteem over de Ring verkeert evenwel in een labiel evenwicht. Gedurende heel wat perioden van de dag is de Ringautosnelweg verzadigd en het minste incident volstaat dan om kilometerlange files te veroorzaken, met lange wachttijden en grote economische verliezen tot gevolg. Capaciteitsverhoging lijkt hier de onvermijdelijke oplossing.

Bovendien kan het nuttig zijn de heer Minister er aan te herinneren dat de

geplande werken tevens een reeks maatregelen, nuttig voor de aangelanden en het milieu omvatten : geluiddempende technieken en diverse ingrepen om wateroverlast en vervuiling van de beken te reduceren. Door het uitstellen van het globale pakket blijven ook de zopas geciteerde werken achterwege, tot nadeel van de aangelanden en het milieu.

Wat wij verder vanuit Vlaams Brabant als dringend nodig beschouwen zijn de verbeterings- en veiligheidswerken aan de N-8 of de alomgekende verkeersgevaarlijke Ninoofsesteenweg. Ik weet dat u daar een bezoek hebt gebracht. Blijkbaar is men dit jaar nog niet zinnens een ernstige aanpak door te voeren.

Wat ik bijzonder apprecieer is vast te stellen, dat een van mijn betrachtingen, waarvoor ik sinds vele jaren bij de bespreking van de begroting Openbare Werken bij de Minister gehoor heb pogen te vinden, blijkbaar op een ernstige manier zou aangepakt worden, met name de verhoging van de verkeersveiligheid rond de schoolomgeving, gelegen naast de rijks- of gewestwegen. Twaalf miljoen is nog geen overgroot bedrag, maar beslist een goede start.

Mijnheer de Minister, ik hoop dat ook de uitvoering van dat soort werken, zoals trouwens andere met betrekking op de veiligheid, in nauw overleg met de gemeentebesturen zullen tot stand worden gebracht. Ook het overleg tussen de Wegendirectie en de gemeentebesturen kan binnen Vlaams Brabant worden verbeterd.

Inderdaad, er is inzake Vlaams Brabant geen enkele reden om te boffen. Ik heb mijn oor te luisteren gelegd in andere provincies ; bijvoorbeeld, de burgemeester van Hasselt zegde mij dat hij om de maand een overleg heeft met de Directie van de Wegen Limburg. Dit zou ook moeten kunnen in andere provincies.

Tot slot nog een laatste bedenking. Ik heb tijdens de commissievergadering de aandacht van de Minister gevraagd voor de behandeling van de onteigeningsdossiers. Uit de feitelijke toestand blijkt dat deze dossiers met

betrekking op openbare werken, gesitueerd binnen het Vlaamse landsgedeelte, bijzonder veel tijd – soms jaren – in beslag nemen. Dit vormt een bijzonder storend en vertragend element voor de uitvoering van sommige dringende werken.

Volgens de Minister zou de belangrijkste oorzaak hiervan berusten bij de diensten van het Ministerie van Financiën. U hebt beloofd in dit verband contact op te nemen met de bevoegde diensten van Financiën. Ik zou u dank weten het gevolg of resultaat van deze demarche te mogen vernemen.

Tot daar, zeer bondig, mijn bedenkingen en vragen omtrent de begroting Openbare Werken. Ik hoop een afdoend antwoord te verkrijgen.

De Voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer F. Vermeiren (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, collega's, mijn toespraak behandelt enerzijds de problematiek van de TGV en anderzijds de problematiek van de luchthaven.

Tijdens de toespraken van verschillende collega's, heb ik vastgesteld dat ieder van hen in feite een pleidooi pro domo houdt, ik bedoel hiermee een pleidooi voor eigen streek of gemeente.

Mijnheer de Minister, ik begrijp dat met het u toegemeten budget niet gemakkelijk is iedereen te geven waarop hij meent aanspraak te kunnen maken. Bovendien begrijp ik zeer goed dat u keuzen moet maken. De heer Van Dienderen en ook een spreker van een andere kleine fractie – die ik niet zal citeren – zegden dat u overal in Vlaanderen belooft de toestand te veranderen ; ik zou zeggen „à pied, à cheval, en voiture et à vélo.”

Met andere woorden overal gaat u ter plekke toestanden bekijken en belooft u de kredieten zodanig te verdelen dat links en rechts iets kan worden gerealiseerd.

Mijnheer de Minister, wij menen dat toch bepaalde klemtonen moeten worden gelegd.

Vermeiren

Ter gelegenheid van de bespreking van het begrotingsontwerp 1990 inzake verkeersinfrastructuur, belanden wij automatisch weer bij het hete hangijzer van de TGV. Gedurende maanden wordt er nu al over deze problematiek gehandeld, en niet altijd in even duidelijke taal. Bij de bevolking werd intussen een ware psychose verwekt; de gewone man in de straat weet het echt niet meer. Hoeveel mogelijke TGV-tracés werden al niet voorgesteld? Zowel op nationaal als op internationaal vlak blijft men voortdurend vaag. Als burgemeester van één der onmiddellijke betrokken gemeenten kan ik het moeilijk aanvaarden dat de onzekerheid blijft voortbestaan.

De Regering en de Ministers van Verkeerswezen blijven het probleem voor zich uitschuiven en zijn blijkbaar niet bereid klare taal te spreken. Een beleid voeren betekent dat men echter zijn verantwoordelijkheden opneemt en geen verstoppertje speelt. De tijd is nu aangebroken om de bevolking een duidelijk beeld te gunnen op de TGV-plannen. Verschillende gemeenten, waaronder Zaventem, hebben zelf financiële offers gebracht om het beruchte MER-rapport beter te laten uitvoeren. Hiervoor krijgen zij helemaal geen compensaties, aangezien alles in het ongewisse blijft. Dit probleem moet nu echter worden aangepakt. Bovendien spreek ik hier zeker niet vanuit een eng lokaal standpunt, maar wens het probleem nationaal te situeren.

De huidige TGV-problematiek spitst zich toe op een welbepaalde regio, met name de regio tussen Brussel en Leuven. Het is een streek met nationaal belang, niet in het minst door de aanwezigheid van de nationale luchthaven te Zaventem. Ook deze luchthaven wordt betrokken bij het TGV-plan.

Maatregelen die de positie van onze Belgische luchthaven nummer één gunstig kunnen beïnvloeden zijn natuurlijk welkom en noodzakelijk. Een sleutelpositie innemen in het Europees en internationaal luchtverkeer biedt immers een waarborg voor de toekomstige tewerkstelling. De na-

kende moderniseringswerken, zowel wat de luchthaveninfrastructuur als de TGV-aanleg betreft, dragen dan ook mijn goedkeuring weg, echter wel op voorwaarde dat deze gepaard gaan met schikkingen die ook voor de lokale bevolking een verbetering van de levensomstandigheden inhouden.

Een aantal ecologische maatregelen kunnen voorzeker gelijktijdig worden uitgewerkt. Men spreekt bij voorbeeld over geluidsbermen, maar ze worden aangelegd daar waar ze niet van „levensbelang” zijn. Als het op andere plaatsen wel kan, waarom dan nu niet onmiddellijk in de luchthavenregio? Verder wensen wij er ook de nadruk op te leggen dat degenen die door de plannen onteigend zullen worden ingevolge tunnelwerken, lijnaanpassingen en nieuwe beddingen, degelijk moeten worden vergoed. Hebben de betrokken Ministers hiervoor al een plan opgevat, of blijft dit ook nog een tijd onduidelijk?

Alvorens ik u zal onderhouden over het werkelijke nationale belang van de luchthaven voor ons hele land, moet u mij toestaan even de PVV-standpunten inzake de TGV in herinnering te brengen.

Wij staan een tweefasen-standpunt voor. In een eerste fase dient dadelijk beslist tot de aanleg van een SST-net tot Brussel. Dit beperkt de kostprijs en is ecologisch en economisch haalbaar. Brussel moet de enige stopplaats van de SST worden in België. Ook moet in deze eerste fase de aansluiting van het geïntegreerd SST-net tot de luchthaven van Zaventem mogelijk worden gemaakt, wat binnen het kader van de schaalvergroting en de internationalisering van het Europees luchtverkeer een absolute must is. Men schuift best alle politieke redenen om voor andere oplossingen te kiezen opzij en denkt daarbij aan 1993.

In de tweede fase moet dan op basis van het al of niet succes hebben van de verbinding met Brussel, een studie worden gemaakt over de wenselijkheid een verbinding tot stand te brengen tussen Brussel en Noord-Europa. Wij geven de voorkeur aan een ver-

binding met Nederland, waar de lijn naar Duitsland kan worden afgesplitst. Deze oplossing maakt het mogelijk de ecologische kosten te verminderen, aangezien slechts op één lijn dient te worden gewerkt. Zo vermijdt men ook de communautaire twisten tussen de Vlaamse en Waalse overheden. De PVV verkiest dus een snelle, financieel draagbare, politiek haalbare en realistische oplossing, waarbij Brussel haar functie van Europees centrum kan behouden en ons land niet verder wordt verwijderd van een verbinding met het internationaal snelspoorverkeer. De huidige Regering dreigt echter de trein der toekomst te missen.

Wanneer ik thans opnieuw spreek over de positie van de Zaventemse luchthaven, houd ik in geen geval een pleidooi voor mijn eigen regio. Ik leg hierop sterk de nadruk. Het is geen toeval dat hier geregeld twee mensen van mijn regio aanwezig zijn, maar wij bekijken het probleem niet enggestig.

Ik wil er u allen echter attent op maken dat wij hier te maken hebben met een streek van algemeen Belgisch belang, vooral dan wat het economisch aspect betreft. In het verleden werden heel wat financiële middelen uitgetrokken voor de uitbreiding van de havens van Antwerpen en Zeebrugge. Hoewel ik toen achter deze beslissingen stond – ook onze haveninfrastructuur dient te worden voorbereid op de toekomst – ben ik van mening dat eertijds te weinig aandacht naar de luchthaven en de daarbij horende verkeerssituatie uitging. De voortdurende waarschuwingen van de toenmalige liberale Verkeersminister zijn nu toch al uitgelopen op de uitbreiding van de luchthaven. Diverse werken zijn reeds gestart.

Toch houdt men onvoldoende rekening met het auto- en treinverkeer. Vroeger gingen er compensaties naar de havens, nu moeten deze ook naar Zaventem gaan. In de begrotingsprogramma's voor 1989-1990 vinden wij echter niets terug om hieraan tegevoegd te komen. Dit is ondenkbaar en ontoelaatbaar. In de toekomst zal de trafiek nog groter worden, de ver-

Vermeiren

keerssituaties rondom de luchthaven is zeer dringend. Wanneer men immers langs de weg onze luchthaven minder gemakkelijk en vlot kan bereiken, zal men natuurlijk onvermijdelijk gaan uitwijken naar onze buurlanden. De inspanningen geleverd ten voordele van de havens waren goed, toch werd nog te veel het regionale effect beoogd. Heden moet hetzelfde mogelijk zijn voor een andere haven, namelijk de luchthaven. Wij stellen vast dat de heer Gheyselincx eraan denkt een groot deel van de kredieten waarover hij in Limburg beschikt te investeren in de luchthaven van Beek. Het is dus hoogst noodzakelijk de nationale luchthaven, die voor de nationale economie zoveel betekent, onder de loep te nemen.

Mijnheer de Minister, ik geef u nu de cijfers die u het nationaal belang van de luchthaven duidelijk moeten maken. Wellicht zijn ze u reeds bekend, maar het is nuttig ze even te herhalen. Het aantal vluchten op Zaventem blijft stijgen. Van 107.311 in 1984, over 116.988 in 1985 evolueerde het aantal naar 161.004 in 1988. Wij stevenen nu op de 9 miljoen passagiers af. Dat Zaventem, ondanks de achterstand op het gebied van de uitrusting, toch steeds belangrijker wordt, blijkt ook uit de evolutie van het aantal passagiers gedurende de jongste vijf jaar : 5.479.033 in 1984, 5.780.158 in 1985, 5.952.163 in 1986, 6.468.541 in 1987 en 7.057.310 in 1988. Minister De Croo heeft destijds aan het bureau Boehm and Mac Donald gevraagd een plan op te stellen. Soms moeten wij inderdaad een beroep doen op een buitenlands, in casu een Engels, bureau. Waarschijnlijk beschikken zij over meer gespecialiseerde mensen. Deze groep heeft overigens een vestiging in Zaventem ; dit ter attentie van een vertegenwoordiger van een partij die ik niet graag bij name noem.

Ook de luchtvracht kent een voortdurende stijgende tendens : 155.473 ton in 1984, 177.283 ton in 1985, 208.657 ton in 1986, 227.728 ton in 1987 en 242.665 ton in 1988. Nu gaan we naar 350.000. Het aantal be-

wegingen, stijgen en landen, steeg van 11.516 in januari 1988 naar 12.396 in december van dat jaar. Het maandelijks passagiersverkeer steeg ook : van 441.010 in januari naar 470.785 in december 1988.

Mijnheer de Minister?, ik ben mij zeer goed bewust van het feit dat cijfers noemen niet aangenaam is, maar zij spreken duidelijke taal en spreken voor zichzelf. Deze recente statistische gegevens tonen dat wij een aangroei hebben van het aantal arbeidsplaatsen in de streek van Zaventem. Ik zal u straks de detailcijfers geven.

In de regio Zaventem, en ik bedoel de grote omgeving van de luchthaven, zijn de jongste vijf jaar door allerlei omstandigheden, zijn geografische ligging en de activiteiten op de luchthaven, de cijfers gestegen : in één gemeente stegen zij bijvoorbeeld van 12.000 naar 25.000, in de regio van 50.000 naar 125.000. Wanneer men weet dat het passagiersaantal in 1990 tot 10 miljoen zal zijn gestegen, moet daaruit de conclusie worden getrokken dat er dringend werk moet worden gemaakt van de toegangswegen tot de luchthaven, wat niet enkel van regionaal belang is maar ook van nationaal belang. In de streek rond de luchthaven werken tot 150.000 personen, afkomstig uit Oostende, Limburg, Aariën, enzovoort. Een verbetering van deze toegangswegen dringt zich dus op.

Onder impuls van de heer De Croo en door de goede werking van het BATC is er reeds een verbetering merkbaar inzake de infrastructuurwerken op de luchthaven en ik weet wel dat er niet onmiddellijk kan worden gereageerd.

Mijnheer de Minister, zeer recent was u in Machelen, op verzoek van Gemeenschapsminister en burgemeester van Macheien, de heer Dewulf. Ik heb daarstraks gehoord dat mijn socialistische vrienden eigenlijk niet houden van voorspraak. Terzeldertijd nodigen zij echter een Minister uit om de aandacht te vestigen op een bepaald probleem. Ik vind het initiatief van Minister Dewulf zeer prijzenswaardig. Ik nodig u bij deze gelegenheid ook officieel uit om naar de gemeente Zaventem te komen -

de heer Van Rompuy zal daar ook zijn om mij te tlankeren - in plaats van met de fiets naar Leuven of naar Limburg te rijden, wat zeer gezond is en ik hoop dat u kredieten genoeg hebt om links en rechts beloften te doen.

Mijnheer de Minister, ik verwijs ook naar de problematiek van de slechte bereikbaarheid van de nationale luchthaven. In deze omgeving, die in volle economische expansie is, dringt een grondige verkeersherstructurering zich op. Wij hebben reeds een initiatief genomen met eigen fondsen, maar de overheid blijft hier in gebreke. De aandacht gaat te veel naar zaken van ondergeschikt belang, en er is een gebrek aan samenwerking tussen de verschillende ministeries. Het is onvoldoende de luchthaven uit te bouwen als er geen follow-up komt vanwege de verschillende overheden. Er is meer samenwerking nodig tussen de verschillende overheden. Er is meer samenwerking nodig tussen de Gcwstcn en tussen de nationale Minister van Verkeer en de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer.

Maak dringend werk van een verkeersstudie ! Spijtig genoeg maakt onze ingewikkelde staatsstructuur de zaak niet makkelijk. De SST-problematiek dreigt immers ook al weer te verzanden in eindeloze en onzinnige communautaire beslommingen. Wanneer men zo nog langer doorgaat, zal dit ongunstige gevolgen hebben voor onze economische situatie in het Europa van de toekomst.

Wij willen dan ook besluiten met een oproep te herhalen tot de Vlaamse regering : de betrokkenen dienen eindelijk hun verantwoordelijkheid op te nemen. Voorzie de nodige kredieten in de begroting en laat ook plaats voor compensaties voor degenen die wellicht te lijden zullen hebben onder de uitbouw van de infrastructuur van luchthavens of die van het SST-net. Laat daarbij de blik niet enkel op bepaalde landsgedeelten vallen, maar bekijk de gehele Belgische toestand. Ook buiten 'de Brabantse regio rijden verkeersproblemen.

Zopas nog drong collega Berben aan

Vermeiren

op een snelle beslissing inzake de aanleg van de A24-Noord-Zuid verbinding in Noord-Limburg. Deze aanleg is noodzakelijk wegens de verkeersonveiligheid en de economische ontwikkeling van de betrokken regio die de Minister nauw aan het hart ligt. Het programma 1990 rept daar geen woord over. Ik wens de Minister dan ook te vragen waarom deze levensnoodzakelijke verbinding in Limburg uitblijft? Zoals men ziet zijn er dus ook voor andere streken in deze begroting heel wat onduidelijkheden. Het is nu onze taak, in het belang van de bevolking en de natie, deze voorgoed weg te nemen.

Hopelijk zal deze situatieschets hiertoe kunnen bijdragen. Vooral inzake het TGV-dossier werd al genoeg schade (niet alleen ecologische maar ook morele schade) toegebracht aan de man in de straat! Eindelijk moet eens klare taal worden gesproken. Mijn standpunt blijft echter klaar en duidelijk. Ondanks de noodzakelijkheid van de SST-aanleg en de uitbreiding van de luchthaven – van nationaal belang – zullen wij niet dulden dat de regio Zaventem ecologisch nog zwaarder zal worden belast. Wij dragen meer dan ons steentje bij voor de uitbouw van de luchthaven en stimuleren in grote mate de economische expansie in de streek.

Bijkomende geluidshinder en verminking van dorpskernen kunnen we missen. De wettelijke inspraak van de burger opzij schuiven aanvaarden wij niet. Artikels die gisteren in de krant zijn verschenen bewijzen dat er met hen niet veel rekening wordt gehouden. Daar waar nodig moet de TGV maar ondergronds. Ik hoop dat wij daarvoor uw medewerking zullen krijgen. Plaatselijke infrastructuurwerken kunnen niet zomaar worden opgeofferd aan internationale wensdromen, dit omdat mensen voor ons allemaal belangrijk zijn. Het is nu aan de hogere overheden om oog te hebben voor de lokale bevolking. Dit wordt echter de jongste tijd veel te veel over het hoofd gezien. Het is overduidelijk dat, zoals bijvoorbeeld in Frankrijk, wij er in Vlaanderen moeten voor waken dat daar waar

infrastructuurwerken moeten gebeuren, daar waar moderniseringswerken moeten plaatsvinden, wij in de toekomst economisch onze rechten moeten kunnen verdedigen en dat men een absoluut oog moet hebben voor de ecologische problematiek. Wij zijn het daar allemaal over eens. Het is dan ook de hoogste tijd dat u daar werk van maakt en dat u, daar u slechts over beperkte kredieten beschikt, prioriteiten legt. Vooral de economische regio's, wier uitbreiding iedereen baat, moeten in aanmerking worden genomen. Ik ben ervan overtuigd dat u hier begrip zult tonen.

Ik hoop van ganser harte dat ik samen met andere collega's het genoeg zal hebben in de komende weken of maanden ter plaatse met u de problemen te kunnen onderzoeken.
(Applaus)

De Voorzitter : De heer Schoeters heeft het woord.

De heer M. Schoeters (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, het is niet zonder grote verbazing dat ik uw programma 1990 gelezen heb, een verbazing die eigenlijk onmiddellijk omsloeg in een grote teleurstelling.

Ik herinner mij nog zeer levendig uw beleidsnota Mobiliteit in Vlaanderen, die u met veel enthousiasme nog maar ongeveer 6 maanden geleden aan ons voorstelde en veel liet verhopen.

Zoals u zich wellicht herinnert, heb ik op dat ogenblik mijn appreciatie voor uw initiatief uitgedrukt, maar terzelfdertijd, naast een hele reeks concrete vragen, mijn reserves geuit, meer in het bijzonder ten aanzien van de financiering van uw goede plannen. In uw antwoord werd mijn bezorgdheid door u weerlegd.

Onder het motto „Wat wij zelf doen, doen we beter!“ stelde u een dynamische en toekomstgerichte aanpak van al onze infrastructuur- en mobiliteitsproblemen in het vooruitzicht met een spoedige verbetering van de toestand tot gevolg. Men hoefde zich geen zorgen te maken.

Als ik deze uitspraken met de evolutie van de begroting 1989 en het pro-

gramma 1990 vergelijk, dan stel ik vast dat mijn scepticisme van enkele maanden geleden de waarheid wordt.

Uit de mij toegezonden documenten blijkt dat de kredieten voor de begroting 1989 volgens de omzendbrief I.P./89/4 op enkele uitzonderingen na, tot 80 procent van wat was ingeschreven en aan wat door ons werd goedgekeurd, worden beperkt.

De beslissing van de Executieve, onderschreven door de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, leidt ertoe dat 1989 voor Vlaanderen een absoluut dieptepunt wordt in verband met de investeringen en dat uitgerekend op het ogenblik dat Vlaanderen eindelijk het heft in eigen handen neemt en had kunnen bewijzen dat daardoor een fundamentele overbuiging van het beleid zou mogelijk zijn. Ik betreur zo'n negatieve evolutie zwaar.

De economische betekenis van de investeringen in infrastructuur voor de Vlaamse welvaart zijn hier zwaar onderschat en komen onvoldoende tot hun recht. Naar mijn mening is het een kortzichtig politiek om te sparen op investeringen. In termen van een privé-bedrijf is het overduidelijk dat investeren betekent dat men een toekomstgericht beleid voert en dat men geloof heeft in een positieve evolutie. Bedrijven die niet investeren kwijnen en zijn op termijn ten dode opgeschreven. Wat de Vlaamse Minister hier toont, moet op termijn leiden tot een catastrofe.

Door gebrek aan investeringen zal onze infrastructuur steeds verder een oververzadiging in het gebruik van de bestaande infrastructuur met als gevolg versnelde slijtage, onefficiëntie in het gebruik en veel economisch verlies; het onaantrekkelijk worden van Vlaanderen als regio waarin bedrijven willen investeren en een concentratie van bedrijven in die zones die nog goed aangesloten zijn op de wereld.

Een verouderde infrastructuur zal de economische bedrijvigheid in Vlaanderen erg schaden en dan ook de inkomsten die door de economie gegeneerd worden, verminderen. Minder inkomsten betekent dat minder

Schoeters

middelen beschikbaar zijn om infrastructuurprojecten te financieren, enzovoort. Op deze wijze geraakt Vlaanderen in een vicieuze cirkel die tot infrastructurele onderontwikkeling van Vlaanderen leidt.

Dit alles speelt zich af op een zeer nadelig ogenblik, net nu Europa zich voorbereidt op de open markt en de politieke ontwikkelingen in Oost-Europa grote mogelijkheden doen verhopen en voor intens economisch verkeer tussen West- en Oost-Europa.

Door de afwijzende politiek, gesteund op kortzichtige budgettaire motieven, dreigt Vlaanderen volledig uit de boot te vallen. In de ons omringende landen wordt immers juist de omgekeerde politiek gevolgd en komt er duidelijk een einde aan besparingswoede in de sector infrastructuur.

In Nederland heeft de Regering een ambitieus programma opgezet om de positie van Nederland in het Europa van de toekomst te verbeteren en zijn roeping als distributieland kracht bij te zetten. De slimme Nederlanders zien brood en goed uitgeruste havens, ruime waterwegen en een goed spoorwegnet. Niet alleen pakken zij zo het fileprobleem efficiënt aan, maar maken zij hun land ook goed bereikbaar.

Bedrijven die zich moeten vestigen, of opnieuw vestigen in Europa, bekijken zulke elementen met argusogen en maken hun keuze. Deze keuze wordt met de dag nadeliger voor Vlaanderen. Kan men hen een verwijt maken? Welke andere houding kan een bedrijf aannemen tegenover een toestand waarin geen kredieten voor goede infrastructuur vrijgegeven worden en waarin niemand nog met zekerheid een lijn voor de toekomst kan trekken.

Tegen de achtergrond van deze zware economische motieven is het nu zo vaak gehanteerde argument als zouden er geen kredieten zijn zeer pover. Het is een goedkoop alibi. De huidige politiek voortzetten leidt Vlaanderen op de verkeerde weg.

Hierin moet dringend verandering komen. Het is alleen door een berekeneerde, doch agressieve investeringspolitiek dat in Vlaanderen de huidige negatieve evolutie op verschillende niveaus, bij voorbeeld in de Antwerpse haven, om te buigen is.

Vlaanderen moet terug aansluiten bij de ons omringende landen inzake percentage van het BNP als overheidsinvestering.

Het gebrek aan investeringsmiddelen laat zich ook dagelijks voelen in onze files. Het is een complex maatschappelijk probleem dat verschillende facetten vertoont, die samenhangen. De huidige nog groeiende files leiden tot een verstikking van onze mobiliteit, tot verhoogde onveiligheid op onze wegen en tot verhoogde nervositeit van onze weggebruikers. Daarnaast veroorzaakt het wegverkeer eveneens een sterke belasting voor het leefmilieu.

Met de dreiging van het broeikas-effect is het een noodzaak de uitstoot van verbrandingsgassen van fossiele brandstoffen te beperken. Zulke problemen zijn alleen aan te pakken door: een drastische verbetering van het openbaar vervoer met een verhoging van het comfort, de service, de capaciteit en de uitbouw van de infrastructuur en een verplaatsen van het goederenvervoer naar andere modi, zoals de waterweg.

Zo'n politiek valt of staat met het beschikbaar stellen van budgetten. De hedendaagse maatschappelijke evolutie moet er ons echter toe aanzetten om zonder meer de kredieten op te brengen. Er is geen andere keuze.

Om de verschillende projecten uit te voeren zijn een aantal bedrijven specifiek gericht op de openbare sector, in het bijzonder de bedrijven in de waterbouwkundige sector. Ik ben het volledig eens met de stelling dat geen investeringen moeten gebeuren om die bedrijven aan de slag te houden. Nochtans stel ik vast dat op de verschillende argumenten die ik in mijn vraag nummer 252 van 21 september 1989 heb aangevoerd, niet werd geantwoord.

Het is nu eenmaal een feit dat een aantal zeer gespecialiseerde bedrijven zeer sterk afhankelijk zijn van de openbare diensten en terzelfdertijd zeer belangrijk zijn voor de overheid, omdat openbare werken ook in de toekomst moeten worden uitgevoerd. Indien de overheid de mogelijkheid wil open laten haar werken door firma's van eigen bodem te laten uitvoeren, moet er een markt blijven bestaan. Die markt moet uiteraard corresponderen met de noodzaak, doch dit is geen probleem.

Bij deze argumenten komt nog dat de zeer gespecialiseerde bedrijven juist de meeste kans maken om in de bouwwereld aan export te doen. Export wil zeggen dat in eigen land de werkkrachten worden opgeleid op geschikte bouwwerven. Ook daarom zijn er voldoende investeringsprojecten nodig.

Wil men dus de werkgelegenheid in de bouwsector, en in het bijzonder in de waterbouwkundige sector, op peil houden, dan moeten steeds voldoende investeringsprojecten in uitvoering gaan. In het maritieme Vlaanderen, laag gelegen aan zee, met een uitgebreid netwerk van rivieren en kanalen, zal er nooit nood zijn aan vraag naar werken in deze overheidssector. De gelden hiervoor moeten worden vrijgemaakt.

Ik neem aan dat ik in deze korte uiteenzetting voldoende heb aangetoond dat in Vlaanderen een grote noodzaak is om de middelen voor investeringen drastisch op te trekken. De vraag naar infrastructuur is zeer groot, de economische noodzaak wordt met de dag nijpend.

Op het ogenblik kan Vlaanderen zich niet veroorloven de investeringspolitiek op een laag pitje te houden. Gebeurt dit wel, dan ben ik ten eerste bezorgd over de toekomst van ons Gewest. Net nu het Vlaamse Gewest via de wetten van 8 augustus 1988, 12 januari en 16 januari 1989 verantwoordelijk is geworden over wegen, waterwegen en havens, mag dat niet leiden tot een behoud van het te lage investeringspeil.

De geloofwaardigheid van de gewestvorming staat hier op het spel.

Schoeters

Het zou een zwaar verdict zijn in de geschiedenis indien zou komen vast te staan dat juist bij het begin van de regionalisering de basis is gelegd van de infrastructurele achteruitgang van Vlaanderen.

Uit deze bezorgheid doe ik een oproep tot de Minister om ten eerste, voor het jaar 1989 het vrijgeven van het volledig investeringskrediet, dus tot 100 procent, oprfieuw in overweging te nemen en, indien hij stelt dat hij dit niet alleen zou kunnen beslissen, dit voor te leggen aan de Vlaamse Executieve ; ten tweede voor het jaar 1990 het investeringsbudget drastisch op te trekken met minimum een derde en ook, indien hij stelt dat hij dit niet alleen zou kunnen beslissen, dit voor te leggen aan de Vlaamse Executieve.

Tevens vraag ik de Minister de mogelijkheid te onderzoeken om een speciaal Financieringsfonds op te richten voor een aantal specifieke grote investeringsprojecten. Hierbij kan worden gedacht aan een 10-jarenplan van havenprojecten, zoals ik voor de haven van Antwerpen heb voorgesteld. Dit Fonds zou kunnen gestijfd worden door een bijzondere infrastructuurlening van het Gewest, uit andere inkomsten en met de inkomsten die uit de gerealiseerde infrastructuur voortspruiten.

Op dit vlak is het een noodzaak tot een nieuwe visie op de financiering van de projecten te komen. Het Gewest zal daarbij de nodige inventiviteit aan de dag moeten leggen. De huidige sterk ondermaatse investeringsbudgetten zijn immers niet aanvaardbaar. Daardoor wordt de toekomst van het Vlaamse Gewest op een dramatische en onherstelbare wijze ondermijnd, waardoor er nadien geen weg meer terug zal zijn.

Ik reken dan ook op de durvende dynamiek van de jonge Gemeenschapsminis ter, die weliswaar door moeilijke financiële omstandigheden in een bijzonder passief infrastructureel keurslijf wordt geduwd. Hij heeft echter voldoende lef om een waarschijnlijk toekomst gericht beleid te voeren of dit desnoods in de Executieve

af te dwingen. Hij geniet dan ook mijn volle vertrouwen. (*Applaus bij de SP*)

De Voorzitter : Het woord is aan de heer Dumez.

De heer P. Dumez (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, geachte collega's, ik wil in deze korte spreektijd enkele beschouwingen geven over het havenbeleid en over begroting van de zeehavens, maar dan specifiek bekeken vanuit Antwerpse invalshoek.

Vooreerst wil ik beklemtonen hoe zeer ook de Antwerpenaren zich scharen achter het initiatief tot oprichten van een Vlaamse Havencommissie. Een dergelijk geïnstitutionaliseerde samenspraak met alle betrokken kringen, zowel ondernemers, werknemers, besturen als overheid, kan immers veel bijdragen tot een objectieve en open benadering van alle dossiers. Wij hopen dat hiermee een weg werd opgegaan van afweging en gedachtenwisseling met open vizier en dat alle partijen daaraan constructief zullen meewerken.

In diezelfde geest nemen wij er ook in concreto akte van dat het advies van de Havencommissie zal worden afgewacht aangaande de grote post in de begroting voor de containerhaven in Zeebrugge. Er kan moeilijk een beslissing worden getroffen over een investering van 500 miljoen, zonder dat een kosten-batenanalyse de noodzaak daarvan heeft aangetoond.

Een blik op het hoofdstuk voor de Antwerpse haven, geeft evenwel aanleiding tot enige bezorgdheid.

Enkele belangrijke werken, zoals de uitdieping van het Amerikadok en het vijfde havendok, komen op de begroting 1990 voor, hoewel dat vorig jaar ook reeds het geval was en de uitvoering toen reeds was toegezegd. Ik mag er toch op wijzen dat er voor het gerenoveerde Amerikadok nu reeds twee vergunningshouders klaar staan, die zelf voor hun investeringen reeds bestellingen hadden geplaatst met name het graanoverslagbedrijf Samga en een afdeling van Westerlund voor de overslag van porceleinaarde. Dat dit tevens voor

de tewerkstelling zeer interessant zal zijn en uitstel -niet langer verantwoord is, zal u wel beamen.

Op enkele posten blijken, naar ons oordeel, de nagestreefde ware en verantwoorde proporties enigszins zoek te zijn. Wij gunnen de kusthavens de geplande kolossale kredieten voor de verdiepingswerken van de toegangseul, ten bedrage van 1.040 miljoen, maar is dit wel in verhouding met het toch zeer gering aantal diepliggende schepen die Zeebrugge aandoen ? Daartegenover staat het uitblijven van adequate middelen voor de verdieping van de Schelde, waar Antwerpen reeds sinds 1980 op wacht. Er zijn evenmin kredieten beschikbaar voor de consequente verdere ontsluiting van de Waaslandhaven op de Linker-Oever, diepgang tot 42 voet, hoewel daar alle dagen meer bedrijvigheid, tewerkstelling en fiscale opbrengst te noteren valt.

Iedereen die het globaal Vlaams havenbeleid viseert zal het er toch over eens zijn dat er bij de verdeling van de beschikbare middelen in de eerste plaats moet rekening worden gehouden met liet proportioneel economisch belang van elke haven en haar bijdrage tot de nationale economie. Ik mag er in dit verband aan herinneren dat Antwerpen 97 miljoen ton goederen behandelt, tegenover 25 miljoen ton voor de andere havens samen.

In dezelfde redenering mag hier toch nog een bemerking gemaakt over de gelijke concurrentievoorwaarden, criteria en tarieven die dringend geharmoniseerd moeten worden om van een objectieve en globale Vlaamse aanpak te kunnen spreken zonder te blozen. De bestaande toestand van verschillende havenrechten, verschillende voorwaarden voor het toekennen en aanwenden van gronden creëert slechts ongelijkheid, misverstand en nutteloze wrijvingen.

Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, collega's, het is lofwaardig een globaal Vlaams havenbeleid van niveau na te streven. Deze Vlaamse Raad is het uitgelezen forum, waarin men dan ook mag pleiten dat er in eerste orde noodzakelijk werk moet worden gemaakt van objectivering,

Dumez

harmonisatie van alle voorwaarden en complementariteit van iedere specifieke haven, wil men niet in tegenstrijd komen met die eerder genoemde lofwaardige bedoelingen. Het is ook de enige manier om te vermijden dat op dit en andere fora in de toekomst dovemansgesprekken met stieriele wederzijdse verwijten zouden worden gevoerd. (Applaus)

De Voorzitter : De heer Content heeft het woord.

De heer W. Content (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, collega's, de begroting van Openbare Werken in de Vlaamse Raad geeft altijd aanleiding, zowel in Commissie als in Opénbare Vergadering, tot uitvoerige debatten. Ieder parlamentslid verdedigt en terecht - zijn eigen streek en tracht, zoveel als financieel mogelijk, van het Ministerie van Openbare Werken belangrijke projecten en effectieve werken lost te krijgen. U begrijpt dat dan ook mijn eerste belangstelling uiteraard gaat naar de haven van Zeebrugge.

Als burgemeester van Blankenberge wil ik u doen opmerken dat de werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge één van de belangrijkste factoren was om voor deze haven op te komen. hoewel andere kuststeden er slechts onlangs opnieuw belangstelling voor kregen.

Ik wil vooraf stellen dat dit niet inhoudt aan een havenoorlog te doen, maar dat ik alleen voor ogen heb de noodzakelijke werken naar voren te brengen om Zeebrugge tot een volwaardige haven uit te bouwen. Andere sprekers zullen het zeker hebben over hun eigen havenproblemen en terecht. Trouwens ik ben bij de bespreking van de begroting 1989 uitvoerig tussengekomen over de haven van Zeebrugge.

Ik sluit mij volledig aan bij de verklaring van de Gemeenschapsminister omdat de begroting daarbij gedeeltelijk aansluit, daar waar hij zegt : „De ontwikkeling van onze havens werd de laatste decennia hoofdzakelijk beïnvloed door de schaalvergroting

van de schepen, de evolutie in de goederenbehandeling en de industrialisatie van de havengebieden.”

De verdere ontwikkeling van Zeebrugge bestaat onder meer in de afwerking van de haven, waarvoor het saldo van het raamcontract 780 miljoen bedraagt, wat noodzakelijk is om de haven uit te bouwen zoals was voorzien ; de herstellingswerken aan de Leopold-II-dam voor een bedrag van 40 miljoen, eveneens noodzakelijk voor de toegang tot de haven ; de kaaimuur ter hoogte van de nieuwe vismijn in de achterhaven - 200 miljoen - waardoor wij niet alleen aan nieuwe visbewerking kunnen doen, maar die ons de gelegenheid geeft nieuwe arbeidskrachten aan te werven en ten slotte de containerkaai - de voorhaven - voor 170 miljoen. Dit komt voor Zeebrugge neer op een totaal van 1.195 miljoen.

Mijnheer de Minister, hiermee wil ik aantonen dat wij geen vergelijking maken, maar gewoon ons deel van de koek willen krijgen, zodat bewerkingen alsof wij meer dan andere havens zouden ontvangen, niet opgaan.

Mag ik erop wijzen dat de geplande werken zeer belangrijk zijn. De geplande containerterminal in de voorhaven zal voor een extra tewerkstelling van 400 dokwerkers, naast allerlei reparateurs en toeleveringsbedrijven, zorgen. Mag ik er verder op wijzen dat de vraag voor een containerterminal van de goederennaties zelf uitgaat. Ik wil daaraan toevoegen dat wij het daarmee eens zijn, maar dat verscheidene goederennaties - niet alleen de katoennatie maar ook andere - ofwel reeds de aanvraag hebben gedaan, ofwel reeds inlichtingen hebben ingewonnen om tot investering over te gaan. Trouwens Professor Winkelmans, Voorzitter van de Havencommissie, heeft in een interview de complementariteit van de havens met voorbeelden onderstreept.

Einde dit jaar zal Zeebrugge, haven met een trafiek van 26 miljoen ton goederen, opnieuw een recordomzet bereiken, een bewijs te meer dat deze werken dringend noodzakelijk zijn, rekening houdend dat Zeebrugge hoofdzakelijk een doorvoerhaven is. Ik zal dit tijdens mijn uiteenzetting

nog verder ontwikkelen. Trouwens 113 transportbedrijven leven van de trafiek via Zeebrugge. Ik zou dan ook graag van de Minister vernemen wanneer de aanvang en het einde van deze werken voorzien zijn ?

Aansluitend aan de havenpolitiek moet ik de Gemeenschapsminister wijzen op het probleem van de toegangswegen tot de haven, toegangswegen die dit jaar bij telling 650.000 vrachtwagens moeten slikken.

Mijnheer de Minister, bij het opstellen van die tekst heb ik ook even moeten slikken. Toch zijn die cijfers juist. De autoweg van Zeebrugge tot aan de autobaan kent een jaarlijkse trafiek van 630.000 vrachtwagens. U begrijpt dat dit een enorm probleem is voor het vrachtvervoer. De expressweg kan die verkeersstroom verder niet meer verwerken. De enige oplossing is het vrachtvervoer uit de Brugse agglomeratie te bannen door prioritair de aftakking van de autoweg in Jabbeke, de A-IS, met het kruispunt Dc Blauwe Toren te verwezenlijken. Dit project wordt geraamd op 1,8 miljard.

Aansluitend daaraan ter ontlasting van Lissewege zou er langs de rand van de achterhaven een weg dienen te worden aangelegd ten westen van Ramskapelle en ten noorden van Dudzele. Ook Knokke-Heist en Blankenberge leiden op toeristisch vlak onder dit druk vrachtvervoer. Dat zou niet alleen een ontlasting zijn voor het vrachtvervoer maar meteen ook een hulp voor het toeristisch verkeer.

Voor de maritieme toegangswegen wordt 50 miljoen voorzien voor studie en berging van proefnemingen. Voor welk gedeelte van de maritieme toegangswegen worden die studies gemaakt ? Een verhoging of het in stand houden tot 52 voet voor Zeebrugge kan alleen maar de veiligheid en de verhoging van de tonnemaat tot gevolg hebben.

Mag ik aansluitend - het betreft hier niet bepaald de regio Brugge maar is belangrijk voor ons toerisme - ook voor een inhaalbeweging pleiten ten voordele van de Oostendse zee- en luchthaven. Wat de regionale luchthaven betreft telt dit niet alleen voor

Content

het goederenvervoer, maar heeft de Oostendse luchthaven ook een groot toeristisch belang. Belangrijk voor Oostende, de visserij en de nieuwe RMT-schepen is de verwijdering van een viertal wrakken, waarvoor 50 miljoen zijn gereserveerd.

Over wat de kustverdediging en herstel van de zeedijken betreft, mag ik de Gemeenschapsminister wijzen op de hachelijke toestand gedurende de zomermaanden van het strand te Blankenberge. Bij een studie over de aanleg van de haven van Zeebrugge dacht men dat het zand zou worden opgehoogd aan de kant van Blankenberge. Het is gebleken dat het precies het tegenovergestelde is en dat de verzanding van Blankenberge niet plaats heeft, maar wel de verzanding van Zeebrugge, ten oosten van de kaaimuur. Dat heeft ook de ontzanding van het middelste gedeelte tot gevolg.

Mag ik ook terugkomen op mijn vraag over de begroting van 1989 noemenswaardig veranderen van het Zwin, de ongeregelde uitbouw van vakantiewoningen op gedeeltelijk Nederlands grondgebied, wat aanleiding geeft tot een ecologische en milieuvervuilende vernietiging van het Zwin, wat te betreuren zou zijn. Kunnen er dienaangaande akkoorden afgesloten worden tussen België en Nederland ?

Wat het investeringsprogramma voor de wegen betreft is het belangrijk te onderlijnen dat er percentswijze een lichte stijging waar te nemen is. De hoop mag geuit worden dat die budgettaire inspanning ook in 1991 zal worden volgehouden en eventueel percentgewijze nog groter zal worden. Wat niet stijgt zijn de kredieten voor het onderhoud – waar, ik geef het toe, geen of weinig budgettaire mogelijkheid bestaat – of/en het herstellen van de hoofdwegen of onderdelen ervan. Dit belang wordt nog scherper en is een aanslag op het patrimonium en op de verkeersveiligheid. Het is belangrijk dat bij de minste schade aan de wegen onmiddellijk wordt ingegrepen. Een uitstel van herstelling is een negatieve optie op de toekomst nemen. Te lang wachten

doet de staat van de wegen nog meer verslechteren en dus de herstellprijs nog verder oplopen, wat verder betekent een onmogelijke budgettaire verhoging van de toekomst.

U liet verder uitschijnen, mijnheer de Minister, dat nieuwe wegen budgettair en ecologisch niet haalbaar zijn. En u ging verder : „Het verkeer op onze autosnelwegen nam dit jaar alleen al met 10 procent toe, dat op de gewestwegen met vijf procent. Die ware explosie met nog meer wegen willen opvangen, is niet alleen budgettair onmogelijk, maar lost ook weinig op : nieuwe knelpunten en nog meer verkeer en overlast. We moeten naar een integraal verkeersbeleid waarbij heel omzichtig wordt beslist tot de aanleg van nieuwe wegen.”

Het zou belangrijk zijn eerst de oude slechte wegen te herstellen om alzo verkeersveilige wegen te krijgen. Gelukkig zijn er uitzonderingen zoals de verbinding Antwerpen-Bergen-op-Zoom, de verbinding Veurne-Franse grens, met aansluitend de ringwegen, maar dat zijn de uitzonderingen die de regel bevestigen.

Welnu, indien voor nieuwe wegen en onderhoud, hogere kredieten onmogelijk zijn, dan is het noodzakelijk een ernstig debat te wijden aan het openbaar vervoer. Indien wij een efficiënt, modern en uitgebreid openbaar vervoer tot stand brengen in de kortst mogelijke tijd en rekening houdend met de vervelende en tijdrovende filevorming, dan zal de vraag en dus de noodzaak van de aanleg van nieuwe wegen automatisch wegvallen en het onderhoud, door minder verkeer, natuurlijk verminderen.

Naast het onderhoud van de wegen moeten de waterwegen het met minder stellen dan het vorige jaar, wat te betreuren is. De waterwegen maken deel uit van het vervoer. In dit kader is een modernisering dan ook noodzakelijk om ook de ontlasting van het wegvervoer per vrachtwagen mogelijk te maken.

In mijn inleiding, mijnheer de Minister, bevestigde ik dat er geen havenoorlog mag worden gevoerd. Wij moeten alleen ernaar streven de bud-

gettaire mogelijkheden op te drijven om onze havens en luchthavens aan te passen, om het hoofd te kunnen bieden aan de buitenlandse concurrentie.

Om dit te onderstrepen wil ik mijn tussenkomst besluiten met een samenvatting te geven van het onderhandelingsakkoord tussen de PVDA en de SP inzake de waterverdragen. Ik heb trouwens aan dit Schelde- en Maasakkoord meegewerkt behelzende wat ik zou kunnen noemen de tien geboden van het Waterverdrag : ten eerste, het overleg moet zo spoedig mogelijk worden hervat ; ten tweede, er moet omzichtiger met het beschikbare water omgesprongen worden door het niet aanleggen van stuwmuren ; ten derde, de aanleg van het Baalhoekkanaal moet worden gevrijwaard, mits aan bepaalde ruimtelijke en ecologische voorwaarden kan worden voldaan ; ten vierde, het verdiepingsprogramma 48'/43' van de Westerschelde moet worden uitgevoerd ; ten vijfde, de verdieping in de Noordzee is noodzakelijk ; ten zesde, de voorgenomen aanleg-oeververbinding mag de vrijheid van scheepvaart naar de Scheldehavens niet in het gedrang brengen ; ten zevende, in een internationaal perspectief moet de waterkwaliteit van Maas en Schelde ter hoogte van de Belgisch-Nederlandse grens meer bekeken worden ; ten achtste, tussen Nederland en België moet een open informatiewisseling tot stand komen over het gebruik van de afvalcollector ; ten negende, de vervuiling van het kanaalwater en de onderwaterbodem moet verminderen ; ten tiende en ten laatste er dient een oriënterende studie te worden opgemaakt omtrent de bouw van een nieuwe zeesluis te Terneuzen en er moeten oplossingen voor de verkeersproblemen worden gevonden.

Ik dring er dan ook op aan, namens de SP, dat er zo vlug mogelijk een akkoord zou tot stand komen tussen de beide landen. Dit kan alleen maar het Scheldebekken en het milieu ten goede komen.

De Voorzitter : Het woord is aan de heer Van Parys.

De heer T. Van Parys (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijn-



De heer A. Schellens (SP), spreekt tijdens het debat over de begrotingsmaterie Openbare Werken en Vervoer

heer de Minister, geachte collega's, mijn betoog betreft in hoofdzaak de havenproblematiek en meer bepaald de situatie van de Gentse haven.

Ik zal mij niet bezondigen een vergelijkende analyse te maken van de havenkredieten zoals deze in de begroting over de diverse Vlaamse havens werden verdeeld. Een fiere Gentenaar houdt niet van geweeklaag ten koste van andere trotse Vlaamse steden.

Ik hou het bij de kredieten die in de Vlaamse begroting aan de Gentse haven worden toebedeeld. Mijn spreekwerk naar deze kredieten was vlug voleindigd, de optelsom was nog vlugger gemaakt : 365 miljoen, niets meer en ook niets minder, dit laatste was overigens nauwelijks mogelijk.

Ik moet de alarmklok luiden, zoals weleer Klokke Roeland onheil uitgalmde over de Gentse stede.

De kredieten die voor de Gentse haven zijn voorbehouden, zijn dermate beperkt dat zij zelfs het normaal be-

heer van de haven in het gedrang brengen. Ook de programmatie van de renovatie van de bestaande infrastructuur kan eenvoudig niet. Nochtans is hic et nunc uitbreiding van overlevingsbelang.

De thans in de Gentse haven gevestigde bedrijven zijn opeengepakt op de zeer beperkte watergebonden ruimte. Zij versmachten en snakken naar nieuwe havengronden. Tal van potentiële investeringen, voortspruitend uit de intense inspanningen van het havenbedrijf, kunnen in Gent niet doorgaan bij gebrek aan beschikbare watergebonden terreinen.

De ruimte daartoe is weliswaar voorhanden, de infrastructuur ontbreekt. Vandaar die ene grote prioriteit voor de Gentse haven : de Kluizendokken. De Kluizendokken zijn de voorafgaande vereiste. wil er van de Gentse haven nog enig toekomstperspectief uitgaan. Dit geldt niet enkel voor nieuwe investeerders, wij moeten het helaas vandaag zelfs hebben over de dreiging dat belangrijke vestigingen Gent wel eens zouden kunnen verlaten.

Het enig signaal dat ik in de begroting meen te kunnen terugvinden omtrent de Kluizendokken, is een signaal van aarzeling en uitstel van de beslissing ten gronde. Ik hoop dat ik mij vergis, maar de 25 miljoen voorzien in de begroting voor een studie omtrent de Kluizendokken hebben voor mij de betekenis van het achteruitstellen van dit project. Waarom overigens nog maar eens een studie ? Professor Anselin bestudeerde dit reeds. Tractionel eveneens en het Ministerie van Openbare Werken heeft er ook een studie aan gewijd.

Het is mijn vurige hoop, mijnheer de Minister, dat u mij tegenspreekt wanneer ik zeg dat de nieuwe studie als enige betekenis heeft het uitstellen van het project Kluizendokken voor de Gentse regio.

Hoe dan ook er is voor de Gentse haven vandaag één grote prioriteit, met name de Kluizendokken.

Ik nodig u uit, mijnheer de Minister, vandaag op deze tribune van de Vlaamse Raad te bevestigen dat dit

ook uw prioriteit is voor de Gentse haven. Pas dan zal Klokke Roeland bedaren, pas dan zullen de Gentenaars akkoord kunnen gaan met het schamele dat in deze begroting voor de Arteveldestad is voorzien. Het is werkelijk een kwestie van overleven.

Mag ik er nog één informatieve vraag omtrent de Gentse havenproblematiek aan toevoegen ? Kan u thans bevestigen dat definitief werd afgestapt van de idee de Kennedylaan, verkeersader bij uitstek doorheen het havengebied, tot autosnelweg om te vormen ? Ook hier staan vele hectaren havengronden op het spel.

Mijn laatste vraag betreft het openbaar vervoer. U heeft ook de dramatische oproep gehoord van de Voorzitter van de Raad van Bestuur van de MIVG in verband met de opgelegde besparingen van 105 miljoen. In deze omstandigheden wordt het echt onmogelijk het openbaar vervoer in een grootstad te organiseren. Ik zou u bijzonder dankbaar zijn mocht u vandaag het engagement kunnen uitspreken dat omtrent deze besparingen een nieuw gesprek mogelijk is. Het is van essentieel belang voor de leefbaarheid van het openbaar vervoer.

Mijnheer de Minister, tot daar deze Gentse bedenkingen. Ik hoop werkelijk en uit de grond van mijn hart dat u Gent in uw repliek niet zal ontgoochelen. *(Applaus bij de meerderheid)*

De Voorzitter : De heer De Seranno heeft het woord.

De heer J. De Seranno (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, collega's, wij vinden het moeilijk om artikel 110 van het begrotingsdecreet, waarin u wordt gemachtigd de taksen op de platen van plezierbootjes en visserssloepen te innen, goed te keuren. Een zelfde bepaling werd eerder reeds goedgekeurd in de Kamer en in de Senaat en waarin de nationale Minister van Openbare Werken dezelfde bevoegdheid werd toegekend.

De heer H. De Croo : Men zal de Vlaamse bootjes tweemaal belasten !

De heer J. De Seranno : Ik had graag vernomen wie ter zake gerechtigd is.

De Seranno

Ik kan onmogelijk een tegenstrijdige stem in het nationale Parlement en in de Vlaamse Raad uitbrengen. De meeste leden van de Vlaamse Executieve hebben het betwiste artikel in Kamer en of Senaat wel goedgekeurd. Ik vraag mij af wat het wordt als niet langer dezelfde parlementsleden in de raden en het nationaal Parlement zitting zullen hebben.

Mijnheer de Minister, de sociale onrust bij het personeel en de stakingen van de openbare vervoermaatschappijen heeft, eens te meer, het gemeenschapsvervoer in ons land ontredder. Dit zal opnieuw leiden tot klantenverlies voor het collectief vervoer ; collectief vervoer dat wij allen willen bevorderen.

In de Commissie van de Vlaamse Raad werd er door alle leden op gewezen dat de begroting met betrekking tot het stads- en streekvervoer niet eerlijk was opgesteld. Bovendien toonde men een tekort aan van een 0,5 tot 1 miljard. De Minister heeft dit niet tegengesproken, maar gesteld dat hij in deze aangelegenheid solidair moest zijn met de in de Vlaamse Executieve overeengekomen beperkingen. Aan de alarmsignalen dit in de Commissie Openbare Werken en Vervoer werden gegeven kon geen gehoor worden gegeven.

Deze week kon men in de pers lezen dat leden van de Vlaamse Executieve verklaren dat er toch wel middelen op tafel zullen komen voor het stads- en streekvervoer. Het blijkt zelfs dat één Minister in een gekeapte autobus een protesttocht heeft gemaakt door een oude Vlaamse stad. Daar zijn foto's en televisiebeelden van gezien.

Ik richt mij tot u, maar vooral tot de elf leden van de Vlaamse Executieve. Indien de betrokken Minister werd ontvoerd, waarom heeft de Vlaamse Executieve dan niets ondernomen om de ontvoerde collega te ontzetten 3 Of nam betrokkene deel aan een betoging tegen de inhoud van de begroting, ingediend door een collega waarvan betrokkene zelf lid is ?

Dit is slechts één voorbeeld uit de vele en het betreft niet de betrokkene alleen.

Ik trek daaruit de conclusie dat de aanmaningen van de commissarissen in de Commissie in verband met de budgettaire onjuistheid worden genegeerd op een ogenblik dat de tekortkomingen en ontbrekende kredieten buiten het Parlement worden toegezegd, mijnheer de Voorzitter, vooral de aangelegenheid hier werd besproken en de begroting werd goedgekeurd.

Mijnheer de Voorzitter, het gebrek

aan collegiaal beleid binnen de Vlaamse Executieve stoort ons. Deze collegialiteit is nochtans zeer duidelijk in de bijzondere wet ingeschreven. Om die reden wens ik op geen enkel ander punt van de begroting in te gaan. (*Applaus bij leden van de CVP*)

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De Voorzitter : Hiermede zijn wij aan het einde gekomen van onze werkzaamheden van deze voormiddag.

Wij komen vanmiddag om 14 uur opnieuw samen om het antwoord te horen van Minister Sauwens.

De vergadering is gesloten.

— *De vergadering wordt gesloten om 12.50 uur.*
