



57 - 58 - 59 - 60

Handelingen 61 - 62 - 63 - 64

VLAAMSE RAAD

ZITTING
1990- 1991

Vergaderingen van juni 1991

ACTUELE INTERPELLATIES

ACTUELE VRAGEN

BEGROTINGEN

BELEID VLAAMSE GEMEENSCHAP TEN AANZIEN VAN BRUSSEL-HOOFDSTAD

INTERPELLATIES

MAATSCHAPPELIJK OPBOUWWERK

STAND VAN ZAKEN ERC-PROJECT IN HET KADER VAN DE RECONVERSIE
VAN LIMBURG

UNIVERSITEIT GENT EN UNIVERSITAIR CENTRUM ANTWERPEN

VERKEERS- EN VERVOERSDEBAT

WATERKWALITEITSDOELSTELLING VOOR DE MIDDENLOOP VAN DE DENDER
EN BIJBEHORENDE ZIJRIVIEREN EN BEKEN

Inhoud

Nr. 57 Donderdag 13 juni 1991 Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 2041

Ontwerpen van decreet
Indiening en verwijzing, blz. 2041

Voorstel van decreet
Indiening en verwijzing, blz. 2041

Beleidsbrieven
Indiening en verwijzing, blz. 2041

Verslagen
Indiening, blz. 2041

In eerste lezing aangenomen artikelen
Indiening, blz. 2042

Arresten van het Arbitragehof
Indiening, blz. 2042

Kennisgeving van het Arbitragehof
Indiening, blz. 2042

Schriftelijke vragen
Indiening, blz. 2042

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2043

Ontwerp van decreet houdende aanpassing van de middelenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991
— 9-I-A (1990-1991) — Nrs. 1-4

Ontwerp van decreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991
— 9-II-A (1990-1991) — Nrs. 1-7
Algemene bespreking, blz. 2043

Sprekers : de heer P. Deprez, verslaggever, de heren A. Denys, L. Hancké, J. Geysels, H. Lauwers, R. Daems, J. Loones, W. Peeters, Minister G. Geens

Ontwerp van decreet houdende aanpassing van de middelenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991
— 9-I-A (1990-1991) — Nrs. 1-4
Artikelsgewijze bespreking, blz. 2065

Ontwerp van decreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991
— 9-II-A (1990-1991) — Nrs. 1-7
Artikelsgewijze bespreking, blz. 2066

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2074

Bijlage

Vraag om uitleg
Commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting
Vraag om uitleg van de heer W. Kuypers aan de heer L. Waltniel, Gemeenschaps-

minister van Ruimtelijke ordening en Huisvesting, over de bescherming van het Zoniënwood, blz. 2076

Nr. 58 Donderdag 13 juni 1991 Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 2079

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2079

Actuele vragen (Regl. art. 75)

Actuele vraag van de heer P. Chevalier tot de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, over de bestemming van de voorlopig beschermde gevangenis Het Pandreijte te Brugge, blz. 2079

Actuele vraag van de heer J. Geysels tot de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, over de bouwvergunning voor Sun Parks in Mol-Rauw

Actuele vraag van de heer W. Luyten tot de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, over de bouwvergunning voor Sun Parks in Mol-Rauw, blz. 2080

Actuele vraag van de heer P. Chevalier tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de onteigeningsprocedure inzake het natuurgebied De Zwinbosjes te Knokke, blz. 2082

Actuele vraag van de heer E. Van Vaeckenbergh tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over het voorstel van overeenkomst tussen de Vlaamse Gemeenschap en de Vlaamse steden en gemeenten voor een gemeentelijk MINA-beleid, blz. 2083

Actuele vraag van de heer M. Bartholomeeussen tot de heer P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, over het sluiten van zalen in het Museum voor Schone Kunsten te Antwerpen wegens personeelsgebrek, blz. 2084

Actuele vraag van de heer L. Hancké tot de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, over het uitblijven van de betaling aan Nederland voor de herstelling van de Westerschelde-oever, blz. 2085

Actuele vraag van de heer J. De Roo tot de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, over de verkeersveiligheid op de N 49 en N 44, blz. 2086

Ontwerp van decreet betreffende de erkenning en subsidiëring van het maatschappelijk opbouwwerk
— 475 (1990-1991) — Nrs. 1-6
Algemene bespreking, blz. 2087

Sprekers : de heer J. Van der Sande, verslaggever, de heren L. Hancké, H.

Lauwers, mevrouw M. Tyberghien-Vandenbussche, mevrouw M. Vogels, Minister J. Lenssens
Artikelsgewijze bespreking, blz. 2092

Voorstel van resolutie van de heren J. Cuyvers, J. Timmermans en W. Peeters, mevrouw L. Nelis-Van Liedekerke en de heer Jozef Bosmans, betreffende de waterkwaliteitsdoelstelling voor de middenloop van de Dender en de bijbehorende zijrivieren en beken
— 501 (1990-1991) — Nrs. 1 — 2
Bespreking, blz. 2094

Sprekers : de heer A. Van Nevel, verslaggever, mevrouw L. Nelis-Van Liedekerke, de heren J. Timmermans, J. Caudron, J. Cuyvers, Minister T. Kelchtermans

Ontwerp van bijzonder decreet betreffende de Universiteit Gent en het Universitair Centrum Antwerpen
— 503 (1990-1991) — Nrs. 1-8
Tweede lezing, blz. 2098

Spreker : de heer A. Denys
Hoofdelijke stemming, blz. 2102

Ontwerp van decreet houdende aanpassing van de middelenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991

— 9-I-A (1990-1991) — Nrs. 1-4
Aangehouden stemmen, blz. 2103

Spreker : de heer J. Cuyvers
Hoofdelijke stemming, blz. 2105

Ontwerp van decreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991

— 9-II-A (1990-1991) — Nrs. 1-7
Hoofdelijke stemming, blz. 2106

Voorstel van motie van overeenstemming
Hoofdelijke stemming, blz. 2107

Ontwerp van decreet betreffende de erkenning en subsidiëring van het maatschappelijk opbouwwerk

— 475 (1990-1991) — Nrs. 1-6
Aangehouden stemmen, blz. 2108

Hoofdelijke stemming, blz. 2112

Voorstel van resolutie van de heren J. Cuyvers, J. Timmermans en W. Peeters, mevrouw L. Nelis-Van Liedekerke en de heer Jozef Bosmans, betreffende de waterkwaliteitsdoelstelling voor de middenloop van de Dender en de bijbehorende zijrivieren en beken

— 501 (1990-1991) — Nrs. 1 — 2
Hoofdelijke stemming, blz. 2113

Motie van aanbeveling van de heer H. Van Dienderen tot besluit van de op 29 mei 1991 door de heer H. Van Dienderen gehouden interpellatie tot de heer N. De Batselier, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie, de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud

en Landinrichting, de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke ordening en Huisvesting, en de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, over de stand van zaken betreffende het ERC-project in het kader van de reconversie van Limburg

— 511 (1990-1991) — Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 2114

Spreker : de heer H. Van Dienderen

Actuele interpellaties (Regl. art. 77)

Actuele interpellatie van de heer P. Chevalier tot de heer P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, over het personeelsstatuut van de BRTN, blz. 2116

Sprekers : de heren P. Chevalier, A. De Beul, Minister P. Dewael

Actuele interpellatie van de heer H. Suykerbuyk tot de heer G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, over de Luxemburgse voorstellen betreffende de Europese Politieke Unie

Actuele interpellatie van de heer E. Van Vaerenbergh tot de heer P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, over de invoering van een cultuurparagraaf in het EEG-verdrag, blz. 2118

Sprekers : de heren H. Suykerbuyk, E. Van Vaerenbergh, Minister G. Geens, Minister P. Dewael

Interpellaties (Regl. art. 76)

Interpellatie van de heer A. Denys tot de heer J. Lenssens, Gemeenschapsminister van Welzijn en Gezin, over de mogelijke invoering van een demografische taks en over de visie betreffende het toekomstig beleid in Vlaanderen, blz. 2125

Verdaagd

Interpellatie van de heer G. Janzegers tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over het verlenen, behandelen en opvolgen van uitbatingsvergunningen voor bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen, blz. 2125

Sprekers : de heren G. Janzegers, Minister T. Kelchtermans

Interpellatie van de heer A. Denys tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, en de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, over de rechtspersoonlijkheid van de NV Aquafin, blz. 2127

Sprekers : de heren A. Denys, J. Timmermans, J. Geysels, Minister T. Kelchtermans, Minister L. Waltniel

Motie van aanbeveling, blz. 2136

Interpellatie van de heer J. Loones tot de heer P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, over het toerisme in Vlaanderen

Interpellatie van de heer M. Desutter tot de heer P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, over het toeristisch beleid in Vlaanderen, blz. 2136

Sprekers : de heren J. Loones, M. Desutter, Minister P. Dewael

Interpellatie van de heer E. Baldewijns tot de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over de gevolgen voor het onderwijs van de terugkeer van de Belgische militairen uit Duitsland, blz. 2143

Verdaagd

Interpellatie van de heer L. Dierickx tot de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, en de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, over het omleidingskanaal tussen het Albertkanaal en de haven van Antwerpen, blz. 2143

Verdaagd

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2143

Nr. 59 **Dinsdag 18 juni 1991**
Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 2145

Ontwerp van decreet

Indiening en verwijzing, blz. 2145

Voorstel van resolutie

Indiening en verwijzing, blz. 2145

Nota

Indiening, blz. 2145

Adviezen

Indiening en verwijzing, blz. 2145

Verslagen

Indiening, blz. 2146

Kennisgeving van het Arbitragehof

Indiening, blz. 2146

Schriftelijke vragen

Indiening, blz. 2146

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2146

Beleidsbrief van de Vlaamse Gemeenschap ten aanzien van Brussel-Hoofdstad — 433 (1990-1991) — Nrs. 1 — 2

Bespreking, blz. 2146

Sprekers : de heer R. Garcia, verslaggever, mevrouw A.-M. Neyts-Uytbroeck, de heren W. De Vlieghere, F. Dielens, L. Vanhorenbeek, E. Van Rompuy, A. Denys, P. Van Grembergen, Minister H. Weckx

Motie van aanbeveling, blz. 2158

Interpellaties (Regl. art. 76)

Interpellatie van de heer A. Denys tot de heer J. Lenssens, Gemeenschapsminister van Welzijn en Gezin, over de mogelijke invoering van een demografische taks en over de visie betreffende het toekomstig beleid in Vlaanderen, blz. 2158

Sprekers : de heren A. Denys, F. Dielens, W. Peeters, Minister J. Lenssens

Motie van aanbeveling, blz. 2164

Interpellatie van de heer E. Baldewijns tot de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over de gevolgen voor het onderwijs van de terugkeer van de Belgische militairen uit Duitsland

Verdaagd, blz. 2165

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2165

Nr. 60 **Dinsdag 18 juni 1991**
Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 2167

Interpellaties (Regl. art. 76) (Vervolg)

Interpellatie van de heer L. Dierickx tot de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, en de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, over het omleidingskanaal tussen het Albertkanaal en de haven van Antwerpen, blz. 2167

Sprekers : de heren L. Dierickx, H. Coveliers, Minister J. Sauwens, Minister L. Waltniel

Interpellatie van de heer J. De Bremaeker tot de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, over de sociale onrust bij de zee- en rivierloodsen, blz. 2170

Sprekers : de heren J. De Bremaeker, Minister J. Sauwens

Interpellatie van de heer E. Van Vaerenbergh tot de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, over de behoefte aan sociale kavels en sociale woningen in Vlaams Brabant, blz. 2173

Sprekers : de heren E. Van Vaerenbergh, G. Cardoen, J. Valkeniers, Minister L. Waltniel

Interpellatie van de heer I. Egelmeers tot de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, over de bouwvergunning voor het leggen van een pipe-line naar de stortplaatsen van Terhagen-Rumst en Boom voor de gipsafval van Prayon-Rupel, blz. 2179

Sprekers : de heren I. Egelmeers, F. Cauwenberghs, Minister L. Waltniel

Motie van aanbeveling, blz. 2184

Interpellatie van de heer H. Coveliers tot de heer N. De Batselier, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie, over de stand van zaken betreffende de participatie van NV Super Club in het ERC-project, blz. 2184

Verdaagd

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2184

Nr. 61 **Woensdag 19 juni 1991**
Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 2185

Mededeling van de Vlaamse Executieve betreffende het verkeers- en het vervoerswezen

Nota over het standpunt van de Vlaamse Executieve in verband met de verdere uitvoering van het SST-project
— 518 (1990-1991) — Nr. 1

Beleidsbrief Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen
— 510 (1990-1991) — Nrs. 1 — 2
Debat, blz. 2185

Sprekers : Minister G. Geens, Minister J. Sauwens, de heer A. Denys, de heer A. Schellens, verslaggever, de heren J. Geysels, L. Hancké, H. Candries, M. Olivier

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2205

Nr. 62 **Woensdag 19 juni 1991**
Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 2207

Mededeling van de Vlaamse Executieve betreffende het verkeers- en het vervoerswezen

Nota over het standpunt van de Vlaamse Executieve in verband met de verdere uitvoering van het SST-project
— 518 (1990-1991) — Nr. 1

Beleidsbrief Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen
— 510 (1990-1991) — Nrs. 1 — 2
Debat (Voortzetting), blz. 2207

Sprekers : de heer H. De Croo, Minister J. Sauwens, de heren E. Beysen, J. Ansoms, H. Van Dienderen, M. Bartholomeeussen, W. Verreycken, L. Hancké, A. Denys, P. Van Grembergen, E. Flamant, mevrouw M. De Meyer, mevrouw A.-M. Neyts-Uytbroeck, de heren G. Cardoen, G. Janzegers, A. Beckers, E. Van Vaerenbergh, J. De Seranno, A. Schellens

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2243

Bijlage

Vraag om uitleg
Vraag om uitleg van de heer H. Van Dienderen tot de Voorzitter van de Vlaamse Executieve over de gevolgen van het koninklijk besluit van 6 november 1990 tot de vaststelling van het bedrag van en van

de nadere regels omtrent de bijdrage van de privaatrechtelijke instellingen waarvoor gewetensbezwaarden worden aangewezen voor de Vlaamse verzorgings-, welzijns- en sociaal-culturele organisaties, blz. 2246

Nr. 63 **Donderdag 20 juni 1991**
Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 2249

Mededeling van de Vlaamse Executieve betreffende het verkeers- en het vervoerswezen

Nota over het standpunt van de Vlaamse Executieve in verband met de verdere uitvoering van het SST-project
— 518 (1990-1991) — Nr. 1

Beleidsbrief Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen
— 510 (1990-1991) — Nrs. 1 — 2
Debat (Voortzetting), blz. 2249

Sprekers : de heren Jos Bosmans, G. Janzegers, W. Cortois, P. Van Grembergen, L. Dierickx, W. Seeuws, H. Lauwers, F. Vermeiren, F. Dielens, L. Vanhorenbeek, E. Van Rompuy, L. Hancké, J. Valkeniers, W. Kuijpers

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2268

Nr. 64 **Donderdag 20 juni 1991**
Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 2269

Actuele vragen (Regl. art. 75)

Actuele vraag van de heer F. Bosmans tot de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, over de bouwvergunning voor de BRTN-zendmast in Sint-PietersLeeuw, blz. 2269

Actuele vraag van de heer L. Dhoore tot de heer J. Lenssens, Gemeenschapsminister van Welzijn en Gezin, over het aankopen van Max Havelaarkoffie door OCMW-besturen, blz. 2270

Actuele vraag van de heer R. Daems tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de luxe-uitgave van het MINA-blad, blz. 2271

Actuele vraag van de heer P. Breyne tot de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over de mogelijke wijziging van de coëfficiënten uren-leerkrach-

ten in het deeltijds kunstonderwijs, blz. 2272

Actuele vraag van de heer R. Van Hooland tot de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over de regeling van de examens handelswetenschappen voor de Centrale Examencommissie, blz. 2274

Actuele vraag van de heer P. Chevalier tot de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, over het doortrekken van het kusttram-tracé tot het station te Adinkerke, blz. 2274

Actuele vraag van de heer L. Dierickx tot de heer G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, over de aanleg van een industriezone te Waver, blz. 2276

Actuele interpellatie (Regl. art. 77) en **toegevoegde actuele vraag** (Regl. art. 75, 4, c)

Actuele interpellatie van mevrouw F. Brepoels tot de heer P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, over de toepassing van het decreet van 20 maart 1984, houdende het statuut van de logiesverstrekkende bedrijven op de jeugdlogies. Actuele vraag van mevrouw M. Vogels over de toepassing van het hoteldecreet op jeugd- en bivakverblijven, blz. 2277

Sprekers : mevrouw M. Vogels, mevrouw F. Brepoels, Minister P. Dewael

Mededeling van de Vlaamse Executieve betreffende het verkeers- en het vervoerswezen

Nota over het standpunt van de Vlaamse Executieve in verband met de verdere uitvoering van het SST-project
— 518 (1990-1991) — Nr. 1

Beleidsbrief Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen
— 510 (1990-1991) — Nrs. 1 — 2
Debat (Voortzetting), blz. 2282

Sprekers : de heren J. Van Bree, R. Van Hooland, Minister G. Geens, de heer J. De Seranno, Minister J. Sauwens, de heren G. Janzegers, H. De Croo

Motie van aanbeveling, blz. 2291

Voorstel van resolutie van de heren G. Verhaegen, L. Hancké en P. Van Grembergen tot besluit van het debat over de mededeling van de Vlaamse Executieve betreffende het verkeers- en vervoerswezen
— 523 (1990-1991) — Nr. 1

Voorstel tot spoedbehandeling, blz. 2292
Sprekers : de heren A. Denys, G. Janzegers

Bespreking, blz. 2292

Sprekers : de heren H. De Croo, J. Geysels, F. Vermeiren, L. Vanhorenbeek, F. Dielens, W. Verreycken, W. Kuypers, E. Van Rompuy, W. De Vlieghe

Hoofdelijke stemming, blz. 2295
Sprekers : de heren G. Verhaegen, J.
Geysels

Regeling van de werkzaamheden, blz.
2299

Bijlage (Regl. art. 81)
Verzoekschriften, blz. 2303

VOORZITTER : de heer L. Vanvelthoven

— *De notulen van de jongste vergadering worden te tafd gelegd.*

— *De vergadering wordt geopend om 10 uur.*

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

BERICHTEN VAN VERHINDERING

V. Peuskens ; gezondheidsredenen.

H. Suykerbuyk ; buitenslands.

O. Lefeber ; ambtsverplichtingen.

MEDEDELING VAN DE VLAAMSE EXECUTIEVE betreffende het verkeers- en het vervoerswezen

NOTA over het standpunt van de Vlaamse Executieve in verband met de verdere uitvoering van het SST-project

— 518 (1990-1991) — Nr. 1

BELEIDSBRIEF Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen

— 510 (1990-1991) — Nrs. 1 en 2

Debat

De Voorzitter : Aan de orde is de

mededeling van de Vlaamse Executieve betreffende het verkeers- en vervoerswezen met de daaraan toegevoegde nota over het standpunt van de Vlaamse Executieve in verband met de verdere uitvoering van het SST-project en de beleidsbrief Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen.

Conform de Bureaubeslissing van 13 juni 1991 zal hierover één niet-gesplitst debat met drie onderdelen worden gehouden. Dit zijn vooreerst de algemene problematiek, dan de mobiliteit en tenslotte de SST en Star 21.

Minister Geens heeft het woord.

Minister G. Geens (op de tribune) :

Mijnheer de Voorzitter, dames en heren, in verband met de verdere uitvoering van het SST-project, werd door de Vlaamse Executieve een standpunt ingenomen dat ik nu ter bespreking aan de Vlaamse Raad voorleg. Mijn inleiding beperkt zich tot de bespreking van document nummer 518. Mijn collega van Verkeer en Infrastructuur, de heer Sauvens, zal document 510 inleiden. Dit document bevat de beleidsbrief Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen, die onder zijn verantwoordelijkheid werd opgesteld en waaraan de betrokken Commissie reeds een debat heeft gewijd.

De problematiek van de supersnelle trein heeft in het verleden voor veel beroering gezorgd. Het was van meetaf aan duidelijk dat een beslissing moest worden gebaseerd op een maximaal nut voor de eigen bevolking en een minimale belasting voor

de omgeving. In haar regeerakkoord van 2 februari 1989 heeft de Vlaamse regering deze principes als volgt verwoord. Ik citeer : Ten eerste, eventuele snelle spoorwegverbindingen moeten een integrerend onderdeel vormen van het eigen spoorwegnet en mede gericht zijn op betere spoorwegverbindingen in Vlaanderen. Ten tweede, de Vlaamse Regering wenst ten volle betrokken te zijn bij de ministeriële commissie, opgericht binnen de nationale Regering, die het dossier behandelt, en stelt dat door de nationale Regering geen beslissingen mogen worden genomen, zelfs niet principieel, zolang geen MER is uitgevoerd en de Vlaamse Regering op basis hiervan haar houding niet heeft bepaald. Deze MER mag zich niet beperken tot de studie van het tracé. De Vlaamse Regering zal de informatie over de MER van de supersnelle trein zo ruim en bevattelijk mogelijk verspreiden. De inspraak van de bevolking over de MER wordt door de Vlaamse Regering beschouwd als een essentieel element in de totstandkoming van haar besluitvorming. Einde citaat.

Tevens heeft de Vlaamse Raad op 23 februari 1989 een motie aangenomen die de Vlaamse Executieve verzocht haar beslissingen inzake de SST-problematiek slechts uit te voeren na een voorafgaand debat in de Vlaamse Raad. De Vlaamse Executieve heeft op 12 juli jongstleden uitdrukkelijk bevestigd dat zij bij haar definitieve beslissing in verband met de SST rekening zal houden met de besprekingen in de Vlaamse Raad. Reeds vroeger heeft de Vlaamse Executieve gesteld dat haar definitieve beslissing

Geens

zal handelen over : de in herziening gestelde gewestplannen of gedeelten ervan, de ingediende bouwaanvragen en de voorwaarden waaronder bouw- aanvragen worden verleend.

Alvorens in te gaan op het standpunt dat de Vlaamse Executieve vorige week heeft ingenomen, is het nuttig de tot nu toe gevolgde procedure- stappen in herinnering te brengen.

Op 7 februari 1990 besliste de Vlaamse Executieve tot een gedeeltelijke in herzieningstelling van de gewestplan- nen voor de stroken waarin de voor- gestelde opties van SST-tracés zijn gelegen : het gewestplan Halle-Vil- voorde-Asse vastgelegd bij konink- lijk besluit van 7 maart 1977, het ge- westplan Mechelen, vastgelegd bij koninklijk besluit van 5 augustus 1976, het gewestplan Leuven, vastge- legd bij koninklijk besluit van 7 april 1977, het gewestplan Tienen-Lan- den, vastgelegd bij koninklijk besluit van 24 maart 1978 en tenslotte het gewestplan Sint-Truiden-Tongeren, vastgelegd bij koninklijk besluit van 5 april 1977.

Inzake milieueffectrapportering wer- den volgende procedurestappen afge- werkt. De milieueffectrapporten be- treffende de baanvakken Lembeek- Brussel, Brussel-Nederlandse grens en Diegem-Luik werden door de Na- tionale Maatschappij van Belgische Spoorwegen op 13 oktober 1989 aan het bestuur voor Leefmilieu van AROL voorgelegd. Dit bestuur ver- klaarde op 23 oktober 1989 deze MERs in overeenstemming met het besluit van de Vlaamse Executieve van 23 maart 1989. Op 8 november 1989 legde de NMBS aan het bestuur voor Leefmilieu van AROL een MER voor met betrekking tot het tracé Havenweg. Het bestuur voor Leefmilieu verklaarde dit rapport op 23 november 1989 eveneens in over- eenstemming met dat besluit van de Vlaamse Executieve van 23 maart 1989.

Overeenkomstig het Vlaams regeer- programma van 2 februari 1989 werd in het kader van het wettelijk open- baar onderzoek de informatie vervat in de conform verklaarde MERs, zo

ruim en bevattelijk mogelijk onder de bevolking verspreid. In elk van de betrokken gemeenten werden infor- matievergaderingen georganiseerd. Bovendien werd geen enkele bouw- vergunning voor een SST-project of voor een deel ervan aangevraagd en dus ook niet afgeleverd, zoals de Vlaamse Executieve op 7 februari 1990 had beslist.

Alvorens het SST-project te evalue- ren vanuit de drie belangrijkste as- pecten leefmilieu, ruimtelijke orde- ning en mobiliteit, geef ik hierbij een overzicht van het openbaar onder- zoek dat thans als afgerond mag wor- den beschouwd.

Vooreerst moet worden opgemerkt dat de Vlaamse Executieve slechts die gewestplannen in herziening heeft gesteld waarvoor de NMBS een vraag had voorgelegd. De desbetref- fende herzieningen stemmen dan ook overeen met de dossiers waarvoor de NMBS voor zichzelf een definitieve houding heeft aangenomen.

Op 26 januari 1990 heeft de Minister van Verkeerswezen aan de Executie- ve gemeld dat dit nog niet het geval was voor het vak Antwerpen tot aan de Nederlandse grens. Bijgevolg werd dit gewestplan niet in herzie- ning gesteld.

Ik geef dan een synthese van de re- sultaten van het openbaar onderzoek dat werd gedaan ingevolge de bepa- lingen van de wet van 28 maart 1962.

Ten eerste, het gewestplan Sint-Trui- den-Tongeren : er werden geen indi- viduele bezwaarschriften, noch be- zwaarschriften door het gemeentebe- stuur geformuleerd. Het advies van de desbetreffende regionale commis- sie was dan ook gunstig.

Ten tweede, het gewestplan Meche- len : er werden 60 individuele be- zwaarschriften ingediend. De ge- meentelijke adviezen waren ver- deeld. Het advies van de desbetref- fende regionale commissie was gun- stig.

Ten derde, het gewestplan Halle-Vil- voorde-Asse : voor het grondgebied Muizen was er geen individueel be- zwaarschrift maar was er een negatie-

ve houding van de stad Mechelen. De regionale commissie heeft gemeend haar standpunt te moeten overlaten aan het advies dat de regionale com- missie Vlaams Brabant zou formule- ren. Voor het grondgebied van de provincie Brabant werden er 302 in- dividuele bezwaarschriften inge- diend, waarvan 287 in petitievorm. Het advies van de desbetreffende re- gionale commissie was gunstig.

Ten vierde, het gewestplan Tienen- Landen : er werden 5 individuele be- zwaarschriften ingediend. De ge- meentelijke adviezen daarentegen waren gunstig. Dit was ook het geval voor het advies van desbetreffende regionale commissie.

Ten vijfde, het gewestplan Leuven : op basis van het vroegere rechte tracé in Bierbeek, als verbinding tussen de spoorlijn Leuven-Tienen en de E40- autoweg, werden er 215 individuele bezwaarschriften ingediend. De ge- meentelijke adviezen waren eerder afwijzend en het advies van de re- gionale commissie was gunstig. Voor het tracé in Bierbeek, dat behoort tot het gewestplan Leuven, waren er geen nieuwe individuele bezwaarschriften ingediend. In de gemeentelijke ad- viezen stipuleerde men dat het nieu- we tracé te verkiezen viel boven het oorspronkelijk voorstel. Het advies van de desbetreffende regionale com- missie was gunstig.

Tot zover, mijnheer de Voorzitter, collega's, de resultaten van het open- baar onderzoek gedaan in het kader van de wet van 29 maart 1962.

Zoals in het regeerakkoord van de Vlaamse Executieve was geformu- leerd, werden ook de milieueffect- rapporten ter beschikking gesteld van elkeen die er inzage wou van nemen. Hoewel bij elke gemeentelijke infor- matiezitting hiervan melding werd gemaakt heeft blijkbaar geen enkel persoon gemeend van dit recht ge- bruik te moeten maken.

Vermits dit onderzoek onlangs defi- nitief werd afgesloten, althans voor wat betreft de in herziening gestelde gewestplannen, en vermits de SST- plannen thans voldoende rijp zijn om vanuit de belangrijkste invalshoeken, leefmilieu, ruimtelijke ordening en mobiliteit te kunnen worden geëva-

Geens

lueerd, heeft de Vlaamse Executieve op 12 juni jongstleden dan ook een standpunt ingenomen.

Het standpunt dat door elk van de drie inhoudelijke bevoegde Gemeenschapsministers werd ingenomen ligt aan de basis van het standpunt van de Executieve. De standpunten van mijn collega's ondersteunen ten volle de beslissing die de Executieve heeft getroffen. Ik geef dan ook enkel de grote lijnen hiervan weer.

Ten eerste, inzake ruimtelijke ordening blijkt uit het oordeel van de administratie voor Ruimtelijke Ordening dat het SST-tracé, zoals voorzien op de ontwerp-plannen, kan behouden blijven. Bovendien blijkt er uit een eerste onderzoek van de administratie dat er geen enkel element aanwezig is waarvoor moet worden afgeweken van de adviezen van de betrokken regionale commissies van advies voor ruimtelijke ordening.

Ten tweede, inzake mobiliteit zal er ongetwijfeld onmiddellijk een duidelijk effect zijn op internationaal vlak. Bovendien wordt ook een aanbod van de interne spoorweginfrastructuur verbeterd, waardoor de kans wordt verhoogd dat meer gebruik zal worden gemaakt van deze infrastructuur.

Ten derde, inzake de leefmilieuaspecten heeft de Gemeenschapsminister van Leefmilieu zich volledig aangesloten bij de analyse van zijn administratie die ik hierbij samengevat weergeef.

Voor het lot Lembeek-Brussel geldt voor alle onderzochte alternatieven het volgende : Ten eerste, de bijkomende effecten zijn op het biotopisch milieu, landbouw en landschappen verwaarloosbaar. Ten tweede, de effecten op ruimtebeslag zijn voor alle alternatieven aanwezig. De geluidshinder is voor alle varianten aanwezig. Het minst nadelige traject loopt tot Lot, ten oosten van de bestaande lijn 96 : van Lot tot Brussel, ten westen van de lijn 96 en met ondertunneling in Halle. Het thans voorliggende voorstel van de NMBS sluit hierbij nauw aan. Van Lot tot Brussel wordt

wel een verstrengeling voorzien in het huidige tracé van de lijn 96, wat evenwel geen wijziging van betekening is ten aanzien van de optimale situatie.

Voor het lot Zaventem-Landen geven de oorspronkelijke voorliggende alternatieven sterk verschillende effecten op de biotopen en op het niveau van ruimtebeslag. De minst nadelige trajecten lopen als volgt : Ten eerste, het bestaande traject met uitbreiding van de lijn 36 wordt tot Leuven gevolgd. Ten tweede, in Bierbeek wordt de verbinding tussen de lijn 36 en de autosnelweg E40 voorzien ; vanaf Bierbeek tot de taalgrens wordt het tracé van de E40 gevolgd, ofwel ten noorden ofwel ten zuiden. Het thans voorliggende voorstel komt overeen met het minst nadelige alternatief. Voor de verbinding langs de E40 stelt de NMBS, omwille van de minder nadelige effecten de zuidvarianten voor die in Vlaanderen vergelijkbaar is met de noordvarianten. Bovendien werd door de NMBS, als gevolg van het openbaar onderzoek en na overleg met de betrokken bevolking en gemeenten, thans de voorkeur gegeven aan een variante tracé in Bierbeek, als verbinding met de lijn 36, namelijk Brussel-Leuven-Tienen, verder naar Luik en de E40. Dit variante tracé biedt op het vlak van de hinder voordelen tegenover het oorspronkelijke tracé, maar werd voorlopig nog niet in een detail-MER bestudeerd.

Inzake het lot Brussel-Nederlandse grens valt het traject uiteen in volgende verschillende deeltrajecten.

Ten eerste, het traject Brussel-Antwerpen. De aanpassing van de bestaande lijn 25 brengt geen zware bijkomende negatieve gevolgen met zich.

Ten tweede, de doortocht door Mechelen. De aanpassing van de lijn 25 zal nagenoeg geen bijkomende negatieve effecten genereren. Het traject via spoorlijn 27 zou daarentegen een groter ruimtebeslag opleveren.

Ten derde, het traject Mechelen-Antwerpen. Bij de aanpassing van de lijn 25, evenals bij de voorgestelde alternatieven, is er een knelpunt aan

de brug over de Nete te Duffel, omwille van een aanpalend natuurgebied. Hoe dan ook, deze brug moet worden gemoderniseerd in het kader van de hernieuwing van de huidige spoorlijn Brussel-Antwerpen.

Ten vierde, de doortocht te Antwerpen bij middel van ondertunneling. De ondertunneling vanaf de Zurenborgstraat te Berchem tot Antwerpen-Luchtbal, het zogenaamde lange traject, verdient vanuit het oogpunt van de aantasting van de omgeving de voorkeur boven het korte traject dat gaat tot Antwerpen-Dam dat tot aanzienlijke stedelijke problemen kan leiden.

Ten slotte het traject Antwerpen-Nederlandse grens. In de huidige MERs worden twee grote varianten bestudeerd. Ten eerste, het tracé langs de bestaande lijn 12, met drie varianten vanaf Kalmthout. Dit tracé tast duidelijk bebouwde gebieden aan en zal vooral vanaf Kalmthout eveneens een zeer duidelijk impact hebben op de biotoop. Rekening houdend met het directe biotoopverlies door grondwaterdaling ten gevolge van de tracé-ingraving, blijkt de lijn ten oosten van Horendonk het meest aangewezen. Hoe dan ook zullen eventuele kunstwerken op deze lijn eveneens een invloed hebben op de biotoop. Het tweede alternatief is het tracé langs de Havenweg, met eveneens een drietal varianten. Alle alternatieven hebben belangrijke gevolgen op de biotoop ; daarentegen is de weerslag op het ruimtegebruik beperkt ten gevolge van de korthed van het tracé. Aangezien de beslissing werd genomen om langsheen het traject van de Havenweg, aan beide zijden van de grens, een uitgebreid logistiek park aan te leggen, zou deze MER-studie trouwens moeten worden hernomen.

Ik herinner eraan dat de NMBS voor dit tracé-gedeelte nog geen optie heeft genomen en nog geen definitieve voorstellen heeft ingediend. Evenmin werden thans alle andere alternatieven diepgaand onderzocht. Ten slotte moet inzake de leefmilieuaspecten worden gewezen op het niet bevredigend karakter van de geluidsmetingmethodiek. Het gebruik van

Geens

een equivalent-gemiddeld geluidsniveau, in plaats van een maximum geluidsniveau, kan immers leiden tot niet-optimale geluidsafscherming. Een bijkomende optimalisatiestudie is voor de Vlaamse Executieve dan ook aangewezen.

Bij het bepalen van haar standpunt heeft de Executieve ook duidelijk nagegaan op welke wijze de SST-verbindingen worden geïntegreerd in het Vlaamse spoorwegnet. Ik geef hiervan een beknopt overzicht.

Ten eerste, het traject **Brussel-Lembek**. De sectie Brussel-Zuid-Halle wordt van drie op vier sporen gebracht, waarbij de twee centrale sporen zouden worden gereserveerd voor de SST en de snelle binnenlandse verbindingen. Hierdoor wordt een beperkte, maar zeer nuttige bijkomende capaciteit beschikbaar.

Ten tweede, het traject **Schaarbeek-Leuven**. Dit baanvak wordt op vier sporen gebracht. Thans zijn er drie sporen tussen Schaarbeek en Zaventem en twee sporen verderop. De bijkomende sporen zullen worden voorzien voor een snelheid tot 200 km per uur en naast de SST ook de snelle binnenlandse treinen verwerken. De tragere treinen zullen van de twee andere sporen gebruik maken. Op deze wijze wordt de capaciteit van het vak Brussel-Leuven sterk verhoogd, wat zal toelaten bijkomende verbindingen Brussel-Leuven en verder naar Limburg in te leggen en ook het voorstedelijk verkeer **Brussel-Leuven** meer te ontwikkelen.

Ten derde, de verbinding **Schaarbeek-Berchem**. De volledige modernisering van de lijn 25, en met inbegrip van de her-elektrificatie is in uitvoering. Daarbij is een snelheidsverhoging gepland van 140 naar 160 km per uur, die ten laste komt van het SST-project.

Ten vierde, de doortocht van **Antwerpen**. Vermits er nog geen tracé werd gekozen, is het onmogelijk na te gaan welke impact de SST-verbindingen zullen hebben op de bestaande lijn **Antwerpen-Essen**. Hoe dan ook zullen oplossingen moeten wor-

den gevonden voor de diverse knelpunten op deze lijn. De densiteit van het verkeer op de overwegen is er bijzonder hoog; de overweg van de Antwerpse Steenweg te Kapellen kent de grootste verkeersdensiteit van heel België.

Mijnheer de Voorzitter, uit de analyse van het ontwerp van het spoorweg-tienjarenplan, zoals voorgelegd door de nationale Regering, blijkt dat volgende investeringsaandelen van de gemengde investeringen zullen worden aangerekend op het binnenlandse aandeel.

Ten eerste, voor het vak **Lembek-Brussel** 2 miljard 268 miljoen. Dit bedrag dekt de meeruitgaven om naast de SST-sporen, die ten laste zijn van de SST-rekening, ook de overige sporen in Halle in een tunnel te leggen. Daarnaast wordt de capaciteitsuitbreiding **Lembek-Brussel** voor 10 ten honderd ten laste genomen van het nationale investeringsprogramma.

Ten tweede, het vak **Schaarbeek-Leuven** voor 2 miljard 252 miljoen frank. De werken tussen Schaarbeek en Leuven worden voor 50 ten honderd aangerekend op het binnenlandse net. De infrastructuur tussen Leuven en Luik komt volledig ten laste van de SST-rekening.

Ten derde, het vak **Schaarbeek-Berchem** voor 3 miljard 176 miljoen frank. Dit bedrag omvat de kosten voor de her-elektrificatie van de lijn 25, die in uitvoering is. De werken voor het verhogen van de snelheid van 140 tot 160 km per uur zijn ten laste van het SST-project.

Ten vierde en ten laatste, de doortocht door **Antwerpen** voor een bedrag van 7 miljard 485 miljoen. Dit bedrag omvat 60 ten honderd van de kosten voor de aanleg van een Antwerpse Noord-Zuidverbinding tussen **Berchem** en **Antwerpen-Dam**.

Deze positieve balans dient **vanzelfsprekend** ook in de praktijk te worden gerealiseerd. Men moet de nodige investeringen in rollend materieel doen en ook de nodige exploitatiemaatregelen nemen. Bovendien moeten andere knelpunten op het net

tijdig worden weggewerkt om de uitbreiding van het aanbod op die baanvakken te verzekeren. Ik denk hierbij ook aan de doortocht te Brussel.

Het STAR 21-plan van de nationale Minister van Verkeerswezen beoogt de geïntegreerde aanpak van deze problematiek en houdt een duidelijke en substantiële herwaardering in van het binnenlandse net. De Executieve heeft evenwel nogmaals beklemtoond dat deze positieve balans niet impliceert dat zij akkoord is met door de nationale Regering voorgestelde regionale verdeling van de spoorinvesteringen. De Vlaamse Executieve heeft steeds beklemtoond dat deze investeringen moeten worden verdeeld volgens de werkelijke behoeften. In die zin heeft zij dan ook voorbehoud gemaakt bij de voorstellen. Dit gebeurde op 6 juni 1990 in haar advies met betrekking tot het toekomstplan STAR 21 van de NMBS en op 27 maart 1991 in haar advies over het tienjarenplan voor de periode 1991-2000 van de spoorweginvesteringen.

Ik kom thans terug op de voorgestelde tracé-keuze, het deel van het dossier waaromtrent op stedenbouwkundig gebied aanpassingen van het westplan nodig zijn. Afgezien van het traject **Antwerpen-Nederlandse grens**, waarover thans geen oordeel kan worden geveld, en afgezien van de voorgestelde ondertunneling in **Antwerpen**, kan de tracé-keuze van de NMBS als bevredigend worden beschouwd. Aanvullende maatregelen ter vermindering van de effecten op geluids- en ruimtelijk vlak en op de biotoop, de zogenaamde barrière-effecten, zijn niettemin noodzakelijk. Zij worden weliswaar in het algemeen door de NMBS voorgesteld, maar zijn toch voor verbetering vatbaar.

Het huidig landschappelijk en stedelijk karakter moet na de werken maximaal worden hersteld en waar noodzakelijk zelfs verbeterd. De inkleding van het hele project moet zo gebeuren dat, parallel aan de uitbouw van de lijninvesteringen, bijzondere aandacht wordt besteed aan de stations en aan de omgeving van de stations. De aanvragen tot bouw-

Geens

vergunning zullen trouwens in die zin door de Vlaamse Executieve worden geëvalueerd,

De Vlaamse Regering heeft ook een aantal typische knelpunten vastgesteld die het individuele belangenniveau overstijgen en dus de aandacht verdienen. Ongetwijfeld zullen er tijdens het volgende debat nog andere knelpunten ter sprake komen. Ik som enkel de vijf knelpunten op waaraan de Vlaamse Executieve aandacht wil besteden.

Ten eerste, op het grondgebied van de gemeente Halle ter hoogte van Lembeek wordt de SST-lijn komende van Tubize geleid over de bestaande spoorlijn 96 via een viaduct, om nadien langs de oostkant van de lijn richting Halle te lopen. De doortocht van Halle, inclusief die van de bestaande lijnen, is thans ondergronds gepland. De huidige reeds gebrekkige toestand in Lembeek blijft evenwel in principe behouden. De aanleg van geluidswerende schermen, voorgesteld in het MER, zou het bestaande dorpsweefsel verder aantasten. Het is dan ook aangewezen dat er bij de aanleg van de SST-lijn een algemene verbetering van de leefbaarheid van deze dorpskern tot stand komt. De aanleg van een tunnel kan hiertoe noodzakelijk zijn, tenzij blijkt dat fundamentele aanpassingen aan het oorspronkelijk project, aangevuld met verkeerskundige en stedenbouwkundige maatregelen, eveneens een ruimtelijk verantwoorde oplossing kunnen waarborgen.

Ten tweede, bij de doortocht door de gemeente Zaventem wordt de bestaande spoorwegbedding uitgebreid met een vierde spoor. Deze uitbreiding van het aantal sporen gaat gepaard met een herschikking van de sporen binnen het spoorwegdomein. Dit beperkt het aantal onteigeningen. Niettemin wordt het reeds bestaande barrière-effect van de spoorlijn, die op het ogenblik reeds door een open sleuf loopt, nog uitgebreid. Het is dus aangewezen dat er in het kader van de herinrichting van de Zaventemse stationsomgeving een nieuwe ondergrondse voetgangers- en fietsersdoorgang wordt aangelegd.

Ten derde, op het grondgebied van de stad Antwerpen : ofschoon het tracé nog niet definitief is bepaald, geeft de NMBS de voorkeur aan een korte Noord-Zuidtunnel. Deze zou bovenkomen te Antwerpen-Dam, waarbij de omgeving van Antwerpen-Dam zwaar zou worden aangetast. De voorkeur dient dan ook te worden gegeven aan het project van de lange ondertunneling. In de mate dat de NMBS hieraan geen gevolg kan geven dient het oorspronkelijke project van de korte ondertunneling sterk te worden aangepast, zodat de huidige ruimtelijke en functionele structuren in de buurt van Antwerpen-Dam maximaal kunnen worden behouden.

Ten vierde, op de lijn Antwerpen-Essen : ofschoon er ten Noorden van Antwerpen nog geen definitieve tracé-keuze werd gemaakt, stelt zich hoe dan ook het probleem van het groot aantal overwegen in vaak dichtbebouwde kommen. Kenschetsend is de probleemsituatie in Kapellen. Zeker ingeval de SST-lijn langs deze lijn zou lopen, dient er een globale, bevredigende stedenbouwkundige oplossing te worden gevonden voor de overgangen aan het stationsplein en aan de Antwerpse steenweg. Deze laatste belangrijke ingreep - viaduct of tunnel zou vooraf als detailproject via een bijkomende MER in al zijn aspecten dienen te worden nagegaan.

Ten vijfde, op het grondgebied van de stad Leuven, de gemeente Herent en andere gemeenten : aangezien op het traject Leuven-Zaventem twee sporen worden bijgelegd, zijn een relatief belangrijk aantal onteigeningen nodig. De bestaande verkeerstechnische en stedenbouwkundige situatie mag echter niet verder worden aangetast. Oplossingen dienen dan ook te worden voorgelegd daar waar dit zich zou voordoen.

Oplossingen voor al deze knelpunten, waarvan ik er vijf heb opgesomd, zullen bijgevolg door de NMBS moeten worden onderzocht en voorgelegd in het raam van de bouwvraag. Op dat ogenblik zal dan ook worden nagegaan of en in welke mate de bouwtechnische voorstellen beantwoorden aan de gestelde priori-

teiten.

Vermits, ten eerste, de SST mede tegemoetkomt aan de oplossing van een groeiend mobiliteitsprobleem ; ten tweede, de SST geïntegreerd wordt in het bestaande spoorweganet, conform de duidelijke eis gesteld vanuit Vlaanderen ; ten derde, de daaruit voortvloeiende tracé-keuze, ook vanuit het oogpunt van de aantasting van de leefomgeving de meest optimale blijkt te zijn ; ten vierde, deze tracé-keuze gebeurd is conform de vigerende milieueffectreglementering en na ruime inspraak van de bevolking, meent de Vlaamse Regering dat een positieve houding dient te worden aangenomen ten opzichte van de SST-voorstellen in het algemeen en ten opzichte van de voorliggende voorstellen tot herziening van de gewestplannen. Dat wordt uiteengezet in de standpuntbepalende mededeling van de Vlaamse Executieve, waarvan de tekst werd rondgedeeld.

De heer A. Denys : Mijnheer de Minister, in wiens naam spreekt u nu ? Spreekt u namens een meerderheid in de Vlaamse Regering of namens de gewone meerderheid ? Immers, deze ochtend heb ik in de krant gelezen dat één van de Ministers behorend tot de gewone meerderheid, met name SP-Minister De Wulf, heeft gezegd dat hij niet akkoord gaat met het standpunt zoals dat hier vandaag wordt geformuleerd. Het zou toch aangeraden zijn dat wij in de Vlaamse Raad zouden weten in wiens naam u spreekt.

Minister G. Geens : Ik spreek hier namens de Vlaamse Regering in haar geheel en deel hier de genomen beslissing mede.

De heer A. Denys : Door welke meerderheid werd deze beslissing genomen ? Er bestaat immers een systeem van proportionele samenstelling. Het zou dus raadzaam zijn dat wij zouden weten welke meerderheid deze beslissing heeft getroffen. **(Onderbreking door de heer J. De Seranno)**

Er worden door bepaalde Ministers publieke verklaringen afgelegd en bijgevolg meen ik dat wij het recht hebben te weten op welke meerderheid dat standpunt binnen de Execu-

Denys

tieve berust.

Minister G. Geens : Ik spreek namens de globale Vlaamse Executieve. De Executieve zal echter op continue wijze nagaan of : de realisaties in het kader van het tienjarenplan voor de spoorweginvesteringen in het Vlaams Gewest daadwerkelijk worden uitgevoerd ; de concrete bouwrealisaties zo optimaal en zo maximaal mogelijk het oorspronkelijk landschap en stedelijk karakter herstellen ; deze tracés gekozen worden die een minimaal milieu-effect hebben.

In dit kader eist de Vlaamse Executieve dan ook dat er geregeld ruim overleg zou plaatsvinden over de uitvoering van de investeringen. Bij de beoordeling van de bouwvergunningen zal de Vlaamse Executieve haar houding bepalen op grond van deze evaluatie.

Ik wens de toelichting bij het standpunt van de Vlaamse Executieve in verband met de SST hier te beperken. Ikzelf en mijn collega's bevoegd voor Ruimtelijk Ordening, voor Leefmilieu en Natuurbehoud en voor Verkeer en Infrastructuur zijn uiteraard bereid bijkomende vragen te beantwoorden.

Ik benadruk tenslotte dat slechts na het huidige debat in de Vlaamse Raad de Vlaamse Executieve een definitieve beslissing zal nemen omtrent het SST-dossier. Wij hebben ons standpunt bepaald. De Raad beschikt over de desbetreffende tekst die het nummer 518-1 kreeg. Ik heb een toelichting gegeven en zal grote aandacht besteden aan de bespreking die hier in de Vlaamse Raad zal plaatsvinden (**Applaus**).

De Voorzitter : Minister Sauwens heeft het woord.

Minister J. Sauwens (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, na de verklaring namens de Vlaamse Executieve van Voorzitter Geens zal ik in het kort de krachtlijnen van het Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen voorstellen. Daarna zal ik het standpunt van de Vlaamse Executieve toe-

lichten betreffende het tienjarenplan 1991-2000 voor de Belgische spoorwegen. Ik zal ook even ingaan op de invloed van de eventuele aanleg van de SST op de interne en internationale verkeersmobiliteit om aldus een link te maken met de uiteenzetting van Voorzitter Geens.

Door de staats hervorming, meer bepaald door de goedkeuring van de financieringswet op 16 januari 1989, zijn wij bevoegd geworden voor Openbare Werken en Verkeer. Hierdoor konden wij voor het eerst een eigen Verkeers- en vervoersbeleid uitstippelen. In het Verkeers- en vervoersplan heb ik duidelijk gemaakt dat wij komaf wens te maken met een beleid dat vrijwel uitsluitend gericht is op een uitbreiding van de infrastructuur. De samenvoeging van diverse bevoegdheden moet ons de mogelijkheid geven tot een geïntegreerd mobiliteitsbeleid te komen dat eerder de kwaliteit van het verkeer nastreeft dan de uitbreiding van de infrastructuur. Dat laatste zou overigens niet mogelijk zijn want daartoe ontbreken de kredieten. In 1972 kon de nationale Regering nog 71 miljard besteden aan de wegen, in 1980 kon ze nog 30 miljard uitgeven voor de waterwegen. De Vlaamse Regering moet vandaag beduidend minder uitgeven in die sector. Een nieuwe en drastische aanpak dringt zich dus op, ook ten aanzien van de nieuwe maatschappelijke uitdagingen.

De maatschappelijke uitdagingen situeren zich op een viertal niveaus. Ten eerste is er het probleem van de bereikbaarheid. De economische groei heeft als gevolg dat een aantal steden, vooral Brussel en Antwerpen en in beperkte mate Gent, moeilijk te bereiken zijn ingevolge **fileproblemen**. Dit brengt economische en sociale schade met zich. Het **fileprobleem** moet niet overroepen worden, maar het is eveneens duidelijk dat bij een ongewijzigd beleid het verkeer letterlijk en figuurlijk dreigt vast te lopen.

Een tweede uitdaging heeft te maken met de aantasting van het milieu en de leefbaarheid van de woonkernen. Voor de normen die desbetreffend gehanteerd moeten worden verwijst ik

naar het MINA-plan van collega Kelchtermans dat de uitstoot van schadelijke gassen in de komende vijf jaar drastisch wil terugdringen.

Er is de problematiek van de toegenomen onveiligheid. Het aantal dodelijke slachtoffers op onze wegen is nogmaals toegenomen en de grens van 2.000 werd overschreden. De stijgende trend van het aantal ongevallen is ook internationaal waar te nemen.

Er zijn Europese en nationale ontwikkelingen waar te nemen zoals de opening van de Europese grenzen, de ingebruikname van de Kanaaltunnel, de afwerking van enkele internationale assen. Met als groeipool de Europese hoofdstad Brussel krijgt Vlaanderen de rol toebedeeld van draaischijf van Europa op de Oost-West en Noord-Zuidas. Vlaanderen als hart van Europa moet die centrale geografische ligging optimaal valoriseren.

Dit zijn een viertal grote nieuwe uitdagingen die maken dat wij ons beleid planmatig moeten opbouwen. Deze problematiek moet op een geïntegreerde manier worden aangepakt.

Het Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen, een uitvoerig document, is het resultaat van de eerste planmatige aanpak. Het werd opgemaakt onder begeleiding van een stuurgroep, samengesteld op **inter-disciplinaire** basis met deskundigen en de academische wereld, met de administratie en met een aantal gespecialiseerde instellingen en diensten en werd technisch wetenschappelijk ondersteund door het Raadgevend Ingenieursbureau DAV uit Amersfoort.

Na ongeveer een jaar studiewerk kwam in juni 1990 het ontwerp tot stand. In het najaar 1990 werd een breed maatschappelijk debat georganiseerd waar steden, gemeenten en andere overheidsinstanties en koepelorganisaties werden uitgenodigd om het plan te bespreken en reacties door te spelen. Op basis van die reacties kon worden nagegaan of binnen de maatschappelijke geledingen en onder de burgers een draagvlak be-

Sauwens

staat voor deze nieuwe benadering van de mobiliteitsproblematiek. Het debat vond plaats in oktober 1990 tot januari 1991. Een driehonderdtal reacties kwamen binnen. Deze reacties en de daarop gebaseerde bijstuwingsnota maken integraal deel uit van het plan.

Daar dit debat reeds uitvoerig in de Commissie werd gevoerd zal ik in het kort de krachtlijnen weergeven, de strategie en de prioriteiten die uit het Verkeers- en vervoersplan naar voren treden. Zeer belangrijk is de vaststelling dat er in Vlaanderen een consensus groeit rond de doelstellingen van een, geïntegreerd mobiliteitsbeleid. Wij weten dat mobiliteit een complex gegeven is, dat niet alleen te maken heeft met verkeer en vervoer — er zijn heel vaak afgeleide fenomenen — maar raakvlakken heeft met heel wat andere beleidsaspecten. Wij hebben een ruimer kader geschetst en er werd rekening gehouden met de sociale economische, ecologische, milieu-hygiënische en ruimtelijke aspecten. Zonder dat men tot een formele integratie is kunnen komen van deze verschillende terreinen, kan niet worden ontkend dat binnen de Executieve stappen zijn ondernomen om energie, milieu en mobiliteit op elkaar af te stemmen. De herstructurering van de Vlaamse administratie waarbij Leefmilieu, Ruimtelijke Ordening, Verkeer en Vervoer zijn ondergebracht binnen het departement Leefmilieu en Infrastructuur, biedt voor de toekomst extra-mogelijkheden om een dergelijk geïntegreerd beleid te realiseren. Binnen de eigen bevoegdheden werden alvast concrete stappen naar interne integratie gezet. Ik verwijs naar het voorbeeld dat op dit ogenblik de vroegere diensten van de MIVA, de NMVG en de diensten van het bestuur van Wegen en AROL samen zoeken naar vrije busbanen in de Gentse en Antwerpse agglomeratie. Dit waren samenwerkingsverbanden die tot voor kort niet denkbaar waren, integendeel. Dit soort dossiers liep meestal vast in de administratieve en bureaucratische mallemol.

Naast de integratie treedt in het Ver-

keers- en vervoersplan zeer duidelijk naar voren dat wij de mobiliteit in Vlaanderen wensen te optimaliseren door een beheersgericht en procesmatig beleid dat de leefbaarheid in acht neemt, de bereikbaarheid van de gewenste bestemmingen garandeert, de mobiliteit betaalbaar houdt en rekening houdt met het feit dat wij blijven uitgaan van de individuele keuzevrijheid van de burgers. De prioriteiten zijn het beheer van de bestaande infrastructuur en het optimaliseren van de bestaande wegeninfrastructuur. Het accent is dus duidelijk verschoven van uitbreiding van de infrastructuur naar onderhoud van het bestaande wegennet. Wij hebben hiermee komaf gemaakt met de ongebreidelde groei van het bestaande hoofdwegennet aangezien slechts de werkelijk noodzakelijke hoofdwegen worden aangelegd, bij voorbeeld de A18 en de Havenweg. Andere wegen worden consequent tot hoofdverkeersas omgebouwd, bij voorbeeld de N49, de A12 Antwerpen-Brussel, de R4. Een aantal gereserveerde stroken op de gewestplannen kunnen dan weer, gelet op de nieuwe prioriteiten, worden geschrapt.

Uit het investeringsprogramma openbare werken en verkeer blijkt bovendien dat de voorkeur wordt gegeven aan werken die bijna uitsluitend een aanpassing van de bestaande wegen in functie van de verhoogde leefbaarheid en veiligheid beogen. Het krediet werd van 1 miljard in 1987 tot 2,5 miljard in het programma 1991 opgetrokken. De bij de begroting voorgenoemen programma's worden ook uitgevoerd.

In het indicatief meerjarenprogramma 1990-1995 werden op basis van objectieve criteria de meest onveilige wegvakken, kruispunten en gemeenten opgenomen. In het verslag dat door de verslaggevers van de Commissie Openbare Werken en Vervoer werd opgemaakt, kunt u trouwens lezen dat de meeste onveilige punten intussen reeds zijn aangepakt en verbeterd.

Er wordt gestreefd naar een langzamer verkeer, wat de aanmoediging inhoudt van het fietsers- en voetgan-

gersverkeer. De enorme respons op de campagne, Week van de fiets, bewijst dat de bevolking en de beleidsvoerders bereid zijn de infrastructuur en de reglementering volledig uit te putten om te komen tot veilige fietsvoorzieningen. Samenwerking met gemeentebesturen is zeker nodig voor de aanleg van voetpaden.

Ik kom nu tot een volgende prioriteit, namelijk de uitbouw van het gemeenschappelijk vervoer. De oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn heeft zijn effect niet gemist. Uit de eerste cijfers blijkt duidelijk dat de neerwaartse trend van het openbaar vervoer kon worden omgebogen. Naast een stijging van de inkomsten zijn ook de reizigersaantallen met 2,5 ten honderd vermeerderd. In de beleidsbrief zijn verschillende piloot- en studieprojecten opgenomen die als alternatief voor het openbaar vervoer of als stimulans ervan kunnen dienen, bijvoorbeeld het bel-bus-project, het experiment met de taxi, het opmaken van een strategisch plan en de mogelijkheden trein-taxi.

Naast initiatieven rond het openbaar vervoer dienen tevens andere vormen van gemeenschappelijk vervoer te worden onderzocht. Ik denk in het bijzonder aan car-pooling, waarvoor een aantal carpoolparkeerplaatsen worden aangelegd. Ter zake zal de Executieve nieuwe stimulerende maatregelen moeten nemen. De Interministeriële Conferentie voor Ministers van Verkeer en Infrastructuur heeft daarenboven vorige maandag beslist om een werkgroep te gelasten met het onderzoek naar de mogelijkheid om bepaalde rijstroken in België van ons wegennet reglementair vrij te maken voor carpoolwagens, wagens met minimum drie inzittenden.

Verder wordt ook gepleit voor een maximaal gebruik van de nieuwe mogelijkheden van de telematica. Zo zou door de aanleg van pijplijnen — een sterk betwist punt — goederen-transport op een veilige manier kunnen worden verzekerd zonder of althans met zeer beperkte hinder voor de omgeving.

Voorrang zal ook worden gegeven

Sauwens

aan de binnenvaart. Hoewel het goederenvervoer via de weg in belangrijke mate blijft toenemen, stagneert het goederenvervoer met het spoor of via de binnenvaart en valt hun marktaandeel terug. Het is, ons inziens, aangewezen de binnenvaart te stimuleren als alternatief voor vervoer langs de weg. In concreto behelst het programma Binnenvaart de voltooiing van de hoofdas Antwerpen-Luik, Antwerpen-Brussel en de verbetering van de verbinding met Noord-Frankrijk via Gent.

Hoe kan dit alles worden gerealiseerd? Het is duidelijk niet realistisch te verwachten dat de hypotheek van de voorbije decennia op korte termijn kan worden gelicht. Het realiseren van de doelstellingen is een werk van verscheidene jaren en moet in fasen verlopen. Met het indicatief meerjarenprogramma, dat volop in uitvoering is, wil ik aantonen hoe op korte termijn stappen kunnen worden gedaan. Ik besef maar al te goed dat ik daarmee de soms te hoog gespannen verwachtingen van bepaalde mensen niet inlos. Ik laat mij echter niet verleiden tot demagogische uitspraken of een irreële planning. Met de vooropgestelde doelstellingen en prioriteiten hebben wij de weg van het haalbare uitgestippeld en daarop zullen wij voortgaan. Samen met u stel ik vast dat wel een aantal extra voorwaarden moeten worden vervuld om het mobiliteitsbeleid verder te ontwikkelen. Ik verwijs daarvoor naar het in mijn beleidsbrief opgenomen instrumentarium. Vooral een grondiger onderzoek als onderbouw voor het beleid is absoluut noodzakelijk. Dit is mogelijk wanneer een operationeel en integraal Verkeers- en vervoersmodel wordt opgesteld, dat ons in staat stelt om in de toekomst de verkeers- en vervoersstroom te beschrijven en op te vangen.

Wat de financiële consequenties betreft, is het duidelijk dat ook bij de volgende begrotingsbesprekingen nog extra middelen zullen moeten worden vrijgemaakt om het mobiliteitsbeleid in goede banen te leiden. Ik blijf er bij dat een mobiliteitsfonds mede moet zorgen voor extra kredie-

ten. Voor het spijzen van dit fonds moeten alle mogelijkheden worden onderzocht. Het is de bedoeling dat de algemene middelen worden aangevuld met middelen afkomstig van de lokale besturen. Ik denk hierbij bijvoorbeeld aan de opbrengst van het rekeningrijden in de Liefkenshoektunnel. Ik denk ook aan een samenwerkingsverband met bepaalde groepen privé-bedrijven en ondernemingen uit de verzekeringswereld. Zij hebben immers alle belang bij extra inspanningen voor het verhogen van de verkeersveiligheid.

Wie beweert dat dit plan noch een mobiliteitsplan, noch een **infrastructuurplan** is, daag ik uit de vergelijking te maken met wat het nationale niveau ter zake tot nu toe heeft gerealiseerd. Ik durf trouwens best de vergelijking met het buitenland aan, zeker wanneer ik vaststel dat het anders zo planmatige Nederland er nog steeds niet in is geslaagd een degelijk, geïntegreerd mobiliteitsplan uit te werken. Ik besef uiteraard dat wij ons doel nog niet helemaal hebben bereikt. Dat kan ook moeilijk, vermits wij niet alle elementen zelf in handen hebben. Enerzijds is er de toenemende invloed van de Europese Gemeenschap en anderzijds moeten wij ook nog steeds rekening houden met federale bevoegdheden, zoals de verkeersreglementering, de spoorwegen en een nationale luchthaven. Toch ben ik ervan overtuigd dat wij met de huidige bevoegdheden en de nieuwe structuur een aantal belangrijke stappen kunnen doen in de richting van een beleid dat de verkeersleefbaarheid en -veiligheid, maar ook de bereikbaarheid van de gewenste bestemmingen, garandeert.

Ik wens nog even stil te staan bij een element waarnaar ook de Voorzitter van de Executieve heeft verwezen.

De heer A. Denys : De financiële aspecten !

Minister J. Sauwens : Ik heb er reeds op gewezen dat nog meer algemene middelen ter beschikking moeten worden gesteld, maar dat ook een mobiliteitsfonds moet worden opgericht met verscheidene financieringsvormen.

De heer A. Denys : U laat uw verkeerstaks dus vallen.

Minister J. Sauwens : De verkeerstaks is één van de ideeën die in de loop van de volgende maanden moeten worden onderzocht. Er is heel wat aan stemmingmakerij gedaan over het feit dat de overheid een antwoord zoekt op de grote maatschappelijke uitdagingen. Wij kennen het principe, De vervuiler betaalt. Zo kunnen wij ook zeggen, De gebruiker betaalt. Dit principe trachten wij op een realistische manier in de praktijk om te zetten. Wij moeten dit debat echter voeren los van alle demagogie en slogans. Net zoals vorige week in de Commissie, moet ook nu in Openbare Vergadering zo worden gedebatteerd dat de standpunten duidelijk worden. Het gaat er daarbij niet om wat een Minister of de Vlaamse Executieve als idee laat rijpen en naar voren brengt als deel van een lange termijn-visie. Wij moeten er hoe dan ook voor zorgen dat er in de enorme uitdaging van de optimalisering van onze infrastructuur een medefinanciering tot stand komt, gedeeltelijk door de Europese Gemeenschap en op sommige terreinen ook door de gebruiker. De Liefkenshoektunnel, een project dat trouwens door een christelijk-liberale Regering is voorgesteld, is daarvan een zeer concreet voorbeeld dat illustreert dat alternatieve financiering de realisatie van belangrijke infrastructuurprojecten mogelijk maakt en dat via het heffen van tolgelden middelen worden gegenereerd die via het mobiliteitsfonds ten dienste kunnen worden gesteld van infrastructuurprojecten en dit in een nieuw soort samenwerkingsverband. Deze soepele flexibiliteit moet de overheid durven onderzoeken, zeker in het kader van een lange termijn-visie zoals het Verkeers- en vervoersplan tracht te brengen.

Ik behandel thans het advies van de Vlaamse Executieve in verband met het tienjarenplan 1991-2000 van de spoorwegen. Voorzitter Geens heeft terecht gewezen op het uitermate groot belang van de samenhang tussen wat SST is en moet zijn enerzijds en, anderzijds, aan wat wij aan de Belgische spoorwegen als inspanningen vragen, ook voor die tracés die

Sauwens

toevallig niet in het SST-dossier zelf opgenomen zijn. Zeer uitdrukkelijk heeft hij ook gewezen op de voordelen die wij op het vlak van binnenlands spoorverkeer kunnen bekomen dankzij de aanleg van de SST. In mijn algemene benadering zal ik in dit verband spreken over wat de Belgische spoorwegen voor de volgende tien jaar in petto hebben.

De nationale Minister voor Verkeerswezen heeft ons op 22 februari jongstleden gevraagd advies uit te brengen over het tienjarenplan, dat slechts een gedeelte is van de uitwerking van het plan STAR 21 van de spoorwegen, waarover de Vlaamse Executieve reeds op 6 juni 1990 een advies heeft uitgebracht. Ter zake mag het belang van de exploitatie zelf zeker niet uit het oog worden verloren en is het tienjarenplan slechts één van de middelen om het eigenlijke doel, een betere en meer comfortabele reizigersverbinding in het binnenlands verkeer, te realiseren. Het verbeteren van de stationsomgeving en van het exploitatiegegeven in zijn totaliteit zijn andere elementen. In ons verkeers- en vervoerplan stellen wij dat de spoorwegen ook de binnenlandse mobiliteitsproblemen moeten oplossen en wij hebben daarvoor een uitvoerige lijst van prioriteiten zowel inzake personen- als goederenverkeer opgemaakt. De personen die met de federale Regering over dit investeringsprogramma onderhandelen, gebruiken die lijst als referentiekader.

Wij betreuren dat het tienjarenplan hoofdzakelijk een infrastructuurplan is en dat het niet kadert in een nieuwe visie op de exploitatie. Daardoor kan er immers geen evaluatie worden gemaakt van het effect van voorgestelde projecten op de vervoersstromen en op de exploitatierekening van de spoorwegen. Bij een normale gang van zaken wordt op basis van een behoeftenonderzoek een nieuw aanbod ontwikkeld. In verhouding daarvan wordt dan de infrastructuur die nodig is ontworpen en in dit geval betreft het, in elk geval voor Vlaanderen, een weinig coherente verzameling van infrastructuurprojecten

zonder enige strategische visie voor het spoorverkeer in Vlaanderen in het Europa van morgen. Wij betreuren dat het Verkeers- en vervoersplan voor de spoorwegen volkomen ontbreekt en dat men zich heeft beperkt tot het opsommen en opstapelen van projecten naast en boven mekaar.

De Vlaamse Executieve kan dit investeringsplan niet aanvaarden omwille van de onevenwichtige uitbouw van de infrastructuur in de Gewesten. Dit geldt zowel voor het goederen- als het personenverkeer.

In Wallonië wordt zeer zwaar de klemtoon gelegd op de uitbouw van de Waalse dwarsas, een rechtstreekse aansluiting op het SST-net te Rijsel en met de doortrekking van SST-treinen tot Namen, op de snelheidsverhoging op korte termijn, op de as Brussel-Luxemburg en op de inzet van kantelbaktreinen op deze verbinding. De inzet van dergelijke nieuwe voertuigen in Wallonië zal eveneens zorgen voor een onevenwicht in de investeringen op het vlak van het rollend materieel. Daartegenover ontbreekt elk spoor van de uitbouw van de Vlaamse dwarsas Rijsel-Kortrijk-Gent-Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Aken-Keulen. Ook ontbreken nog de zo belangrijke rechtstreekse verbindingen vanuit Oost- en West-Vlaanderen met de SST te Rijsel. Het betrokken aantal grensoverschrijdende reizigers is op deze verbindingen nochtans groter dan het aantal afkomstig uit West-Wallonië. Door de eis die de Executieve toen heeft gesteld op haar vergadering van 27 maart werd in het kernkabinet besloten het project te koppelen aan de realisatie van een rechtstreekse verbinding Doornik-Rijsel, dus de verbinding vanuit Gent-Kortrijk en vanuit Oostende-Brugge-Kortrijk met deze vanuit Doornik. Momenteel zijn daarover nog onderhandelingen aan de gang met de Franse spoorwegen. De snelheidsverhoging op de as Oostende-Brugge-Gent-Brussel zal slechts tegen het jaar 2005 gerealiseerd zijn, niettegenstaande de belangrijkheid van de vervoerde reizigersstroom.

Wat het goederenvervoer betreft,

komt in het tienjarenplan van de NMBS de strategie van Wallonië nog sterker tot uiting. Zij willen de goederentransporten zoveel mogelijk via Waals grondgebied laten verlopen, gebruik makend van de Waalse grensovergang. De zeer hoge bedragen die hierin verder worden geïnvesteerd leggen een definitieve hypotheek op de uitbouw van een rechtstreekse goederenas op Vlaams grondgebied die de havens verbindt met de kanaaltunnel te Calais en met het Ruhrgebied. Deze Vlaamse goederenas, van levensbelang voor de Vlaamse havens, is niet alleen de meest rechtstreekse, maar ook de meest economische verbinding tussen Groot-Brittannië, het Ruhrgebied en de Oostbloklanden. In het tienjarenplan wordt de betekenis van dergelijke as volledig genegeerd, hetgeen volgens ons onduidelijk is.

Vervolgens stellen wij vast dat er een onevenwichtige verdeling is van de investeringen tussen de Gewesten. In de beslissing van de Ministerraad van 29 juli 1990, waarbij machtiging werd verleend om een investeringsplan op te stellen en met de Gewestexecutieven te onderhandelen op basis van 15 miljard per jaar aan nieuwe verbintenissen vanaf 1991, wordt uitdrukkelijk vermeld dat deze onderhandelingen gelijktijdig zullen worden gevoerd met deze in verband met de SST en dat de traditionele regionale evenwichten dienen te worden geëerbiedigd.

Deze traditionele regionale evenwichten komen in het tienjarenplan neer op een verdeling van 62 ten honderd voor Vlaanderen en 37,5 ten honderd voor Wallonië voor de periode 1991-2000. De wijze waarop deze verdeling is gebeurd is op zijn minst eigenaardig te noemen. Zo meent de Vlaamse Executieve dat een toepassing van het territorialiteitsprincipe voor investeringen niet te verdedigen is en dient te worden gecorrigeerd, afhankelijk van de reizigersstroom waarop de investeringen gericht zijn. Langs Vlaamse zijde worden voor ongeveer 15 miljard SST-investeringen aangerekend op het binnenlands net, terwijl voor Wallonië de SST volledig buiten de regionale verdeling wordt gehouden,

Sauwens

hoewel het net ook wordt gebruikt door binnenlandse treinen. Dit geeft natuurlijk een vertekend beeld van de investeringen die gebeuren voor de beide Gewesten.

Bij een herberekening van de verdeelsleutel op basis van de totale investeringen, het tienjarenplan en de SST-investeringen op het eigen budget van de NMBS wordt de werkelijke verdeling 53 ten honderd voor Vlaanderen en, afgerond, 46 ten honderd voor Wallonië. Deze verdeling varieert volgens de planperiodes en wordt zelfs — en laat het ons hier duidelijk stellen wanneer wij het hebben over lange termijnplanning — een verhouding die nadelig is voor Vlaanderen namelijk 49 ten honderd voor Vlaanderen en 51 ten honderd voor Wallonië in de eerste periode 1991 tot 1994. Zulks betekent dat de grootste prioriteiten thans in Wallonië liggen.

Wij kunnen deze verdeling niet aanvaarden en eisen een groter aandeel in de investeringen. Hierbij komt nog dat aan de prioriteiten voor infrastructuur in Wallonië engagementen zijn verbonden inzake exploitatie en inzet van rollend materieel zodat er ook op het vlak van materieel- en personeelsbezetting een onevenwicht te verwachten is.

Bij een toepassing van de oorspronkelijke verdeelsleutel neemt het regionaal aandeel voor Vlaanderen toe met meer dan 9 miljard voor de periode 1991-1994 en met meer dan 4 miljard voor de periode 1995-2000.

De heer A. Denys : Mijnheer de Minister, dat is toch niet vermeld in het standpunt van de Executieve in verband met het SST-project.

Minister J. Sauwens : Mijnheer Denys, ik citeer in mijn uiteenzetting vaak letterlijk uit het advies van de Vlaamse Executieve dat op 27 maart jongstleden werd geformuleerd. Minister Geens heeft het standpunt van de Executieve klaar en duidelijk geformuleerd. Men heeft mij gevraagd om na de besprekingen in de Commissie Vervoer en Infrastructuur een toelichting te geven over het alge-

meen mobiliteitsplan en om het standpunt van de Executieve in verband met de investeringen, het tienjarenplan en STAR 21 van de spoorwegen te verduidelijken. Ik heb dit nu gedaan en ik zal zo dadelijk de link leggen met het SST-dossier vanuit mobiliteitsoogpunt. Deze werkwijze werd gevolgd op verzoek van het Bureau van de Vlaamse Raad.

De heer A. Denys : Mijnheer de Voorzitter, ik heb een kleine vraag in verband met de procedure. Wij krijgen het standpunt over de SST. Wat Minister Sauwens toelicht is een onderdeel van het mobiliteitsplan. Wordt dit ook in de vorm van een standpunt van de Regering in stemming gebracht of hoe gebeurt dit ?

Minister J. Sauwens : Ik heb een beleidsbrief van mobiliteit in Vlaanderen ingediend, waarin het Verkeers- en vervoersplan, de algemene problematiek van wegeaanleg, openbaar vervoer en langzaam verkeer wordt benaderd. Dit is aangevuld met het standpunt van de Executieve — en de documenten werden officieel medegedeeld aan de Raad — inzake STAR 21 en het tienjarenplan 1991-2000 voor de spoorwegen. Het is eveneens aangevuld door het advies van de Havencommissie, bevattende het driejarenplan van de Havencommissie inzake haveninvesteringen.

Dit globaal dossier werd behandeld in de Commissie van de Vlaamse Raad. Ik ben bereid de documenten, waarvan ik thans gebruik maak, door te spelen.

De heer A. Denys : Mijnheer de Voorzitter, sta mij toe een vraag te stellen inzake de procedure. Zullen wij over deze standpunten stemmen of moet er een motie van aanbeveling of resolutie worden ingediend ? Ik zou dit graag vernemen om te weten op welke wijze dit debat zal worden besloten en op welke wijze de Vlaamse Raad uitspraak zal doen.

Minister Sauwens brengt hier een aantal standpunten naar voren. Voorzitter Geens geeft standpunten weer in zijn parlementair document. Waarover zullen wij stemmen ? Moeten wij ons voorbereiden op een motie van aanbeveling of op een resolu-



Raadsvoorzitter L. Vanvelthoven (SP) opende het debat over het verkeers- en vervoerswezen in de Vlaamse Gemeenschap. De Raad besteedde vier vergaderingen aan deze materie

tie ?

De Voorzitter : Ik meen dat wij van de fracties een motie van aanbeveling zullen krijgen, waarover de stemming zal worden gevraagd.

De heer A. Denys : Over de drie verschillende onderdelen : over het mobiliteitsplan van de heer Sauwens, over STAR 21 en over het SST-standpunt ? Of stemmen wij over het geheel ?

Minister J. Sauwens : Het is de bedoeling een gezamenlijke motie van aanbeveling aan de Raad voor te leggen.

De heer A. Denys : Over de drie verschillende onderdelen ?

Minister J. Sauwens : Het zal een drieluik zijn.

De Voorzitter : Elk van de drie onderdelen zal in die motie aan bod komen.

De heer A. Denys : Wij willen enkel weten welke procedure zal worden gevolgd.

De Voorzitter : Een dergelijk debat

Voorzitter

kan perfect worden afgesloten met het stemmen van moties van aanbeveling, uitgaande van alle fracties.

De heer A. Denys : Zal er op het einde van het debat worden gestemd of tijdens de volgende vergadering ?

De Voorzitter : Niet vandaag.

Minister J. Sauwens : Mijnheer de Voorzitter, ik sluit het tweede gedeelte van mijn betoog af met het aanduiden van de prioriteiten die de Vlaamse Executieve, namens de Vlaamse Gemeenschap, legt in verband met STAR 21 en het tienjarenplan van de spoorwegen.

Rekening houdend met wat ik zoëven zegde, moet er een rechtvaardige verdeling van de investeringskredieten worden gevraagd, op basis van de reële verkeersstromen. Wij kunnen de huidige voorstellen, zoals zij ons in februari werden overgemaakt, niet aanvaarden.

Ten eerste, wij eisen in eerste instantie de uitbouw van de Vlaamse goederenas. Ten tweede, de aanleg van een nieuwe Scheldetunnel voor het goederenvervoer in de Antwerpse haven. Dit is zeer belangrijk. Ten derde, de uitbouw van de Vlaamse dwarslijn voor het reizigersverkeer. Ten vierde, de realisatie van de SST-verbindingen volgens het voorziene tijdschema. Deze aanleg van de SST-verbindingen wordt geconditioneerd door het gebruik van een milieuvriendelijke oplossing, zoals voorzitter Geens terecht heeft vermeld. Ten vijfde, de voorziene investeringen op de lijn Oostende-Brugge-Brussel, moeten volledig worden uitgevoerd in de planperiode 1991-2000. Ten zesde, een substantiële verbetering van de verbinding tussen Limburg en Brussel. Ten zevende, de aanleg van een nieuwe verbinding Schuman-Schaerbeek. Ten achtste, een snelle verbetering van de stationsinfrastructuur. Ten negende, het starten met de aanpassingen aan de vormingsstations vanaf 1995.

Deze prioriteiten worden overgemaakt aan de federale Verkeersminister en de spoorwegen ; zij maken

het voorwerp uit van besprekingen, dit in opdracht van de federale Regeringen.

Het derde en het kortste luik van mijn uiteenzetting handelt over de invloed van de SST op het interne mobiliteitsverkeer. Ik denk dat het goed is dit dossier in een bredere context te plaatsen, rekening houdend met problemen zoals de toename van het verkeer op de weg, het stagneren van het spoorwegvervoer, de grote mobiliteitsuitdaging. Het was ook de keuze van het Bureau van de Vlaamse Raad om het SST-dossier in zijn juiste context te plaatsen.

Wat betekent het Europees snel-spoor voor de totale mobiliteit ? Volgens de huidige vooruitzichten zal het interstedelijk personenvervoer over langere afstand, van 200 tot ongeveer 600 kilometer, de komende decennia een belangrijke toename kennen, onder meer door het wegvallen van de Europese binnengrenzen. Zoals bekend kampen zowel het autosnelwegenverkeer als het luchtverkeer met congestieproblemen. In potentie biedt het SST-project naast andere maatregelen een oplossing voor het interstedelijk personenvervoer op langere afstand. Er moet immers rekening worden gehouden met de structurele congestie in het Europese luchtruim, in de meeste Europese luchthavens en op de autosnelwegen die de dicht bewoonde regio's en grote steden ontsluiten.

De aanleg van de SST leidt tot een stijging van de vraag naar treinverplaatsingen, ten gevolge van een tweetal verschijnselen. Ten eerste, ten gevolge van de daling van de reistijden, wordt de trein aantrekkelijker ten opzichte van de auto en het vliegtuig. Ten tweede, er zal sprake zijn van een extra groei in de totale mobiliteit omdat reizen over grotere afstand globaal aantrekkelijker wordt.

Uit studies blijkt dat de verwezenlijking van het volledige SST-project in het jaar 2000 volgens cijfers van 1991 een daling van het autoverkeer tussen de landen met ongeveer 8 ten honderd met zich brengt. Bij deze prognose is geen rekening gehouden met de stijging van het autoverkeer

als gevolg van andere factoren. Het betekent ook dat de SST een oplossing biedt voor de groeiende markt van het internationaal lange afstandsverkeer ; maar op het vlak van de daling van het autoverkeer, zal het effect hiervan miniem zijn door de normale stijging van het autoverkeer gedurende 1 à 2 jaar. Het gunstig effect dat zou kunnen worden verwezenlijkt in het jaar 2000, wordt dus aan het huidige groeiritme van het verkeer op onze wegen, op anderhalf jaar tijd weg gewerkt.

De gevolgen van de realisatie van het SST-project voor het vliegverkeer zijn procentueel groter dan voor het autoverkeer. De dalingspercentages variëren van 6 ten honderd tot 23 ten honderd. Dit komt omdat vliegtuigpassagiers gevoeliger zijn voor reistijden dan autobestuurders. De verschuivingen in het autocargebruik kunnen niet op deze manier worden benaderd, vermits de factor reistijd vooral voor het toeristisch autocargebruik niet de voornaamste keuzefactor is.

De SST zal, op basis van de uitgevoerde prognoses, het aantal internationale treinreizigers in het jaar 2000 op de bestudeerde trajecten doen stijgen met 2,6 ten honderd ten opzichte van het volledig klassieke net. De verwezenlijking van het Belgische en Nederlandse gedeelte van het SST-net op zich heeft in datzelfde jaar een stijging met circa 47 ten honderd van het aantal reizigers tot gevolg ten opzichte van de situatie dat enkel het Franse, het Britse en het Duitse deel van het SST-net zouden worden gerealiseerd. Het extra cliënteel dat aldus van de trein gebruik zou maken, bestaat voor iets meer dan de helft uit overstappende reizigers, dit wil zeggen mensen die afzien van auto- of vliegtuiggebruik, en voor iets minder dan de helft uit nieuwe reizigers. De hogere vervoerprestatie, uitgedrukt in reizigers per kilometer, van het internationale treinverkeer ten gevolge van de realisatie van het Belgische en Nederlandse gedeelte van het SST-net, zou zich voor ongeveer 60 ten honderd buiten deze beide landen situeren. De evaluatie van deze realisaties kadert dan ook in dit ruimere perspectief van de

Sauwens

mobiliteit binnen de ganse corridor Parijs-Londen-Brussel-Kentien en Amsterdam. Uit de beschikbare prognoses kan worden afgeleid dat de aanleg van de SST, in het beste geval alleen al door het effect van de reistijdverkorting, in het jaar 2000 een beperkte intensiteitsvermindering tot gevolg zal hebben. Ter illustratie voor het traject Parijs-Brussel op de A7 met een theoretische capaciteit van 4.000 wagens per uur en per rijrichting verwacht men een vermindering van 156 wagens per uur. De vermindering in het wegverkeer is dus minimaal.

Bij de luchtvaart zouden door de komst van de SST in het jaar 2000 ongeveer 15.700 vluchten wegvallen en in het jaar 2015 ongeveer 29.000, daarvan zouden er 8.800 in het jaar 2000 en 18.600 in het jaar 2015 wegvallen op de lijnen tussen België, Groot-Brittannië, Nederland en Duitsland.

Mijnheer de Voorzitter, geachte collega's, het effect van de SST op internationaal vlak is overduidelijk, maar de impact op de binnenlandse Vlaamse verkeersstromen is niet zo duidelijk. Wij kunnen wel spreken van een onrechtstreekse impact doordat het gebruik van de interne verkeersinfrastructuur tussen de plaatsen van herkomst en de plaatsen van bestemming voor internationale verplaatsingen wijzigt. Er zal een verschuiving plaatsvinden in het gebruik van bepaalde trajecten en vervoerswijzen. Het huidig gebruik van de interne trajecten om op de plaats van bestemming te komen, zal voor een deel verminderen en het gebruik van het deel van het traject dat gelegen is tussen de plaats van herkomst en de SST-opstapplaats zal voor een deel stijgen. De stations met een SST-opstapplaats zullen extra belangstelling krijgen van het binnenlandse openbaar vervoersnet maar ook nieuwe verkeersstromen op de wegen veroorzaken.

Deze gewijzigde verkeersstromen geven geen aanleiding tot specifieke maatregelen op het vlak van het gebruik van de open ruimte, noch inzake aanbodintensiteit van deze interne

verkeersinfrastructuur. Het betreft hier in se het internationaal verkeer.

Door de uitbouw van de SST wordt de infrastructuur van het huidige spoorwegnet verbeterd. Voorzitter Geens heeft terecht onze aandacht getrokken op een aantal tracés waarin de winst van het SST-project zich zal situeren; bij voorbeeld het traject tussen Brussel en Berchem dat geschikt wordt gemaakt voor snelheden tot 160 km per uur. Het aantal sporen tussen Brussel en Leuven wordt van 2 op 4 gebracht en de maximale snelheid opgetrokken tot 200 km per uur. Dat zijn substantiële verbeteringen van het binnenlandse spoorwegennet, die ook deel uitmaken van de prioriteiten van het tienjarenplan en het plan STAR 21.

De verbouwing van Antwerpen-Centraal en de Antwerpse Noord-Zuidverbinding zal ten goede komen aan het regionale spoorverkeer en aan het voorstedelijk verkeer voor afstanden tot ongeveer 30 kilometer. Het aanbod van de spoorweginfrastructuur wordt verbeterd en de kans op een toename van het gebruik wordt daardoor verhoogd.

In het huidige stadium zijn er geen studies die de exacte invloed becijferen op het binnenlandse spoorwegnet en op de andere vormen van openbaar vervoer, vooral dan het stads- en streekvervoer in de buurt van de SST-stations. Tot slot wijs ik op de invloed die het bouwen, het verbouwen of het afbreken van bepaalde kunstwerken kan hebben op de binnenlandse verkeersstromen. Dat is een punt dat vanaf het begin onze aandacht heeft getrokken. Er bestaan nog geen concrete gegevens over deze weerslag, omdat het dossier in het huidige stadium nog geen definitief uitsluitsel geeft over de aanleg van de tracés. Bij de aanleg moeten wij positieve afgeleide effecten voor het binnenlandse verkeer nastreven. De aanleg mag in geen geval negatieve effecten veroorzaken op de interne verkeersstroom.

Het traject ten noorden van Antwerpen is volgens de beschikbare studies het minst rendabele gedeelte van het SST-project. Vorige week werd er

hier nog gesproken over de waterverdragen met Nederland. Vlaanderen moet Nederland duidelijk maken dat de Vlaamse opstelling in verband met de waterverdragen afhankelijk zal zijn van de soepelheid en de bereidwilligheid die Nederland aan de dag legt met betrekking tot, bijvoorbeeld, het voor Vlaanderen belangrijke dossier van de verdieping van de Schelde.

De Voorzitter : De heer Desutter, verslaggever betreffende de beleidsbrief Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen, verwijst naar zijn verslag.

De heer Schellens, eveneens verslaggever betreffende de beleidsbrief Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen, heeft het woord.

De heer A. Schellens, verslaggever, *(op de tribune* : Mijnheer de Voorzitter, aangezien mijn medeverslaggever, collega Desutter, in het buitenland is, zal ik verslag uitbrengen over de besprekingen aangaande de beleidsbrief Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen. De Commissie voor Openbare Werken en Vervoer heeft de beleidsbrief uitvoerig besproken tijdens de vergadering van 7 juni 1991. Ik dank de Gemeenschapsminister, de Voorzitter en de leden van de Commissie voor de open en opbouwende bespreking. Tevens dank ik in naam van alle commissieleden de commissiesecretaris en zijn medewerkers voor het gepresteerde werk.

Bij zijn inleiding tot de bespreking heeft de Gemeenschapsminister achtereenvolgens de algemene situering, de strategie en de prioriteiten van het Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen, het indicatief meerjarenprogramma, de financiële aspecten en het beleid inzake zeehavens en spoorwegen toegelicht. Van bij de aanvang van zijn mandaat is de Gemeenschapsminister nieuwe wegen ingeslagen. Hij heeft komaf gemaakt met een beleid dat vrijwel uitsluitend gericht was op het ongeremd uitbreiden van de infrastructuur. Een nieuw beleid en een nieuwe aanpak waren noodzakelijk. Hierbij dacht de Minister vooral aan de problemen inzake bereikbaarheid. De economische

Schellens

groei heeft voor zo'n verkeersgroei gezorgd dat in de grote steden congestieverschijnselen reeds voor economische en sociale schade zorgen. Ook moest er iets worden gedaan aan de aantasting van ons milieu en aan de leefbaarheid van onze woonkernen. Er is ook de toegenomen onveiligheid. De ongevallencijfers blijven dramatisch hoog. Bovendien zullen de Europese en internationale ontwikkelingen, de opening van de Europese grenzen en de ingebruikname van de kanaaltunnel, Vlaanderen meer dan ooit de rol van draaischijf toebedelen.

Het Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen is een eerste stap in de richting van een geïntegreerd mobiliteitsbeleid. De Gemeenschapsminister wenst de mobiliteit in Vlaanderen te optimaliseren. Hiervoor heeft hij een aantal prioriteiten vastgelegd. Zij hebben betrekking op het beheer van de bestaande infrastructuur, de verbetering van de verkeersleefbaarheid en van de verkeersveiligheid, de aanpak voor het langzaam verkeer, het openbaar vervoer en de binnenvaart. Voor dit alles werden de bedragen van de secties wegen en openbaar vervoer in de begroting van 1991 met 2 miljard opgetrokken. Op de begroting van 1992 zal nog eens 2 miljard frank extra worden uitgetrokken.

De Gemeenschapsminister heeft een driejarenprogramma voor de haveninfrastructuur aan de Vlaamse havencommissie bezorgd. Voor grote, nieuwe projecten, waarvan de voorbereidingsprocedure afgerond of lopend is, stelt de Commissie een faseering voor. Reeds nu is duidelijk dat Vlaanderen zijn inspanningen in de havensector moet vergroten. De schaalvergroting in de scheepvaart vraagt een voortdurende vernieuwing en aanpassing van de bestaande infrastructuur.

Wat de spoorwegen betreft legde de NMBS een tienjareninvesteringsplan in ontwerp voor. Als prioritaire investeringsprojecten zijn door de Gemeenschapsminister een aantal belangrijke aangewezen zoals de modernisering van de IJzeren Rijn, de aanleg van een nieuwe Scheldetunnel

voor goederenvervoer, de uitbouw van de Vlaamse dwarsas voor reizigersvervoer op de relatie Rijsel-Kortrijk-Gent en Antwerpen-Maastricht-Aken-Keulen, de realisatie van de SST-verbindingen volgens het voorziene tijdschema en de voorziene investeringen op de lijn Oostende-Brugge-Gent-Brussel.

Tot slot van zijn inleiding deelt de Gemeenschapsminister mee dat een consensus over de volgende punten dient te worden getroffen.

Ten eerste, het instellen van een planningsniveau van regionale vervoersgebieden, die in grote lijnen zullen samenvallen met de provinciegrenzen.

Ten tweede, overleg met de andere Gemeenschapsministers inzake het ruimtelijk ordeningsbeleid, het milieu-beleid en het energiebeleid.

Ten derde, de verdere uitwerking en invulling van een integraal verkeers- en vervoersmodel.

Ten vierde, de uitwerking van een instrumentarium om het gemeentelijke verkeersbeleid financieel te ondersteunen.

Ten vijfde, het instellen van een mobiliteitsfonds en een Vlaamse Adviesraad Verkeer en Vervoer.

De algemene bespreking van de beleidsbrief gaf aanleiding tot een aantal kritische beschouwingen en verschillende commissieleden stelden vragen, waarop de Gemeenschapsminister een antwoord formuleerde. De uiteenzettingen hadden vooral betrekking op de gemiste kansen om een globaal mobiliteitsplan op te stellen. Er zou meer aandacht dienen te worden besteed aan de veiligheid en de milieueisen. Volgens een lid moet eerst een analyse worden gemaakt van de gevolgen van het verder zetten van het huidig beleid. Dat is noodzakelijk om een juiste inschatting te geven van de financiële kosten en de middelen die daarvoor moeten worden gezocht. Het verhogen van de leefbaarheid van de gewestwegen moet worden gekoppeld aan een beleid inzake stadskernvernieuwing, dorpssherwaardering, parkeerbeleid

en groenvoorziening.

Verschillende leden drukken hun ongenoegen uit over de opcentiemen op de verkeersbelasting. Wanneer men wil inwerken op de kosten doet men dit best op de variabele kosten, en op hen die veel met de auto rijden. Tevens werd opgemerkt dat in de beleidsbrief twee grote elementen ontbreken. Men is alleen maar uitgegaan van het standpunt dat de ruimte bezet is en men dus moet afstappen van het bijbouwen van infrastructuur. Men dient een aantal bestaande infrastructuren te onderhouden en dit brengt minder kosten met zich mee.

Verschillende leden stellen concrete vragen inzake de gewestwegen, die in Vlaanderen de woonwijken en dorpskernen doorkruisen.

De gemeentebesturen blijven verantwoordelijk voor de rioleringen, fietspaden en voetpaden. Een degelijke planning in overleg met het departement van Openbare Werken is noodzakelijk om in de context van de budgettaire ruimte werken te laten uitvoeren.

Een lid merkt op dat het debat zeer nuttig is, maar het moet vooral gevoerd worden tussen de Gewesten en de nationale Regering.

Het is duidelijk dat de aanpak, wegens de beperkte middelen, niet wendbaar is. De Gemeenschapsminister had een drietal prioriteiten dienen aan te duiden, die hij dan ook werkelijk had kunnen realiseren. Een ander lid betreurt dat het debat enigszins negatief verloopt. Nochtans kunnen er enkele positieve kanteekeningen bij gemaakt worden. Het is duidelijk dat de Gemeenschapsminister heeft aangegeven dat nieuwe middelen moeten worden gezocht. Er zal in de toekomst meer geld in het verkeer dienen te worden geïnvesteerd, dan nu het geval is. In de toekomst dient rekening te worden gehouden met de huisvesting en dan meer bepaald met de steeds grotere afstanden die een werknemer naar Brussel moet afleggen. Voor de modale ambtenaar is wonen in Brussel gewoon onbetaalbaar geworden en dit geeft inderdaad steeds grotere verplaatsingen.

Schellens

In zijn antwoord stelt de Gemeenschapsminister dat, alhoewel velen zeggen dat het geen plan is, het toch voor het eerst is dat een geglobaliseerd mobiliteitsdebat in de Vlaamse Raad mogelijk is.

Wat de regionale verkeersregio's betreft wenst hij verantwoordelijkheden te delegeren, omdat men het geheel onmogelijk kan sturen vanuit centralistische gegevens. In de nieuwe Vlaamse administratie krijgen de provinciale structuren van het bestuur van de wegen eenheid en eenvormigheid.

Wat de SST betreft zal deze geen daling met zich meebrengen voor het binnenlandse autoverkeer, integendeel, het zal een aantal autostromen genereren naar de opstapplaatsen van de SST toe.

In verband met de wetenschappelijke onderbouw stelt de Gemeenschapsminister dat hij vertrouwt op zijn medewerkers en hij meent dat de stellingen realistisch zijn.

Het Verkeers- en vervoersplan bevat een aantal maatregelen die op dit ogenblik in voorbereiding zijn, terwijl anderen reeds werden afgewerkt. Op basis van geactualiseerde gegevens, bij voorbeeld ongevallenstatistieken, werd het fysische programma reeds aangepast.

Vooraleer mijn uiteenzetting te beëindigen wens ik de opmerking te herhalen die door andere leden van de Commissie Openbare Werken en Verkeer wordt bijgetreden over de beslissing van het Bureau van de Vlaamse Raad van 15 mei 1991 om het debat voor de mobiliteitsproblemen te koppelen aan het SST-debat en het STAR 21-plan van de NMBS. Ik betreur dat wij de kans hebben gemist om voorafgaandelijk in de bevoegde Commissies te debatteren over een advies dat door de Vlaamse Executieve aan de Minister van Verkeerswezen moet worden geformuleerd. **(Applaus)**

De Voorzitter : Dan vangen wij nu aan met de algemene problematiek.

De heer Geysels heeft het woord.

De heer J. Geysels (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, heren Ministers, collega's, ik zal in mijn korte uiteenzetting een aantal bedenkingen van mijn fractie formuleren over de discussie over de SST zoals die zich de jongste jaren heeft ontwikkeld. **(Onderbreking door de heer J. De Seranno)**

Mijnheer De Seranno, ik heb samen met u heel wat betogingen tegen de SST achter de rug. Ik zal daarop terugkomen wanneer ik het heb over uw collega's die hun standpunt hebben verlaten.

Andere leden van AGALEV zullen ingaan op het Verkeers- en vervoersplan van de heer Sauwens en het STAR 21-plan.

Dit debat is een schitterende aanleiding om een uitvoerige bloemlezing te houden van alle krachtige uitspraken, alle plechtige beloften die de afgelopen jaren door parlementsleden, nu Minister of Voorzitter van de Executieve, werden afgelegd over het SST-project, de mobiliteit en het openbaar vervoer. Ik zal dat niet doen omdat ik ervan overtuigd ben dat de talloze comités die jarenlang het SST-project hebben bevochten, die uitspraken in hun documentatie-map hebben verzameld. Zij zullen zich herinneren wat het verschil is tussen de uitspraken vóór de verkiezingen van 1987 en de daden na 1987. Tussen woord en daad is er een groot verschil. Tussen woord en daad is er een SST !

In ieder geval, wij hebben de indruk dat de eertijds gebruikte krachttermen nu met een krachtig bleekmiddel zijn bewerkt. Wat overblijft is een drie bladzijden tellend perscommuniqué van de Vlaamse Executieve met een ontwerp van beslissing, daaraan gehecht een beleidsplan van Minister Sauwens, dat niet spreekt over de SST, met op de achtergrond een STAR 21-plan van de nationale Minister Dehaene, waarover diverse instanties op Vlaams niveau ook zware bedenkingen formuleerden.

Hier ligt dus geen geïntegreerd plan van de Executieve over de oplossingen voor het vraagstuk van de mobiliteit, van het verkeer, van de rol van

het openbaar vervoer. Wat overblijft is een summier verantwoordelijkheid voor het ja-woord van de Vlaamse Executieve aan de nationale Regering. Wat overblijft is het verslag van de sluipende en ondoorzichtige besluitvorming, van de misleiding van de betrokken bevolking en soms ook het verslag van een communautaire koehandel.

Om de heer De Croo te plezieren zal ik dan toch even citeren. Op 13 mei 1987 verklaarde Louis Tobback in het weekblad **Knack** — het voorbeeld is willekeurig gekozen, ik zou evengoed de woordvoerders van andere partijen die nu in de meerderheid zitten kunnen citeren — : ik kan mij van de indruk ontdoen dat als het TGV-project voor elkaar komt de rol van het openbaar vervoer wordt gedegradeerd. Dan rijden we terug met de boerentram. Einde citaat. In hetzelfde weekblad antwoordde de toenmalige Minister van Verkeer de heer De Croo tegens wiens beleid we destijds met zijn allen zijn gaan betogen dat hij met de TGV een kwalitatieve verbetering nastreefde van het binnenlandse net. Niemand in de oppositie hechtte toen geloof aan deze profetie. De ironie is wel groot, want we moeten vaststellen dat de meerderheidspartijen de redenering van de heer De Croo ter verdediging van het TGV-project nu overnemen, hoewel ze die vroeger hebben bestreden.

De heer H. De Croo : Ik had dus gelijk.

De heer J. Geysels : Dit is niet rijden met de boerentram collega's, dit is boerenbedrog.

De heer H. De Croo : Zelf ben ik nooit van gedacht veranderd.

De heer J. Geysels : In dit boerenbedrog kan de Vlaamse Raad moeilijk meespelen. Op 23 maart 1989 na een interpellatie van onze collega Janzegers, nam deze Raad een motie aan waarin bepaald werd dat een beslissing van de Executieve afhankelijk was van een voorafgaand debat in de Raad. Als we de mededeling van de Executieve nu lezen dan kunnen we niet anders dan besluiten dat we in geen geval beschikken over alle elementen om dit fundamenteel debat

Geysels

te voeren, laat staan af te ronden en om de Executieve een vrijbrief te geven om het lopende dossier van de TGV af te handelen. Zo spreekt de Executieve over de noodzaak voor bijkomende MERs. Ze somt knelpunten op. Het tracé ten noorden van Antwerpen is nog niet gekend. Er zijn ook nog altijd geen sluitende financiële garanties voor de begeleidende milieumaatregelen. Evenmin is geweten wat de effecten van de investeringen voor het binnenlands net zullen zijn. Kortom, dit dossier is niet af. En waar het geïntegreerde plan van de Executieve dat was aangekondigd blijft, is ons een raadsel.

Dat de Vlaamse Executieve zich inzake timing in het keurslijf van de nationale Regering laat persen is haar verantwoordelijkheid. Voor de Vlaamse Raad kan dit echter geen aanleiding zijn om op basis van dit dossier een volmacht te geven aan de Executieve of om reeds genomen beslissingen te legitimeren.

Het standpunt van de Groenen over de SST is niet veranderd. Wij blijven gekant tegen dit project omdat het geen wezenlijke bijdrage levert voor de fundamentele oplossingen voor het mobiliteitsvraagstuk. Het bedreigt de schaarse open ruimte in Vlaanderen en legt een hypotheek op de uitbouw van het openbaar vervoer, het vergroot het aandeel van het spoor in het vervoer niet en het zal een bedenkelijke economische en financiële rendabiliteit hebben. Andere collega's van onze fractie zullen deze argumenten verder toelichten in de loop van dit debat.

Vanuit deze fundamentele bedenkingen op het project zelf en op de gevolgde ondemocratische beslissingsprocedure, vragen wij de leden van deze Raad niet alleen dat zij een aantal uitspraken die zij een aantal jaren geleden zelf hebben gedaan zich nogmaals zouden herinneren, maar ook dat zij de Executieve zouden vragen niet alleen haar huiswerk over te doen en in geen enkel geval, op basis van de mededeling van de Executieve, de Executieve een volmacht en/of een vrijbrief te geven. Als wij dat doen wordt voor dit dossier hetzelfde

cynische spel opgevoerd dat sommigen nog zullen kennen inzake de besluitvorming over het dossier van de raketten. Toen vlogen bij wijze van spreken de raketten over Brussel toen het debat hier plaatsvond. Als wij deze discussie op die manier voeren, maakt de Vlaamse Raad zichzelf belachelijk.

De Voorzitter : De heer Hancké heeft het woord.

De heer L. Hancké (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, heren Ministers, geachte collega's, ik zou ter inleiding van dit debat een zestal bedenkingen willen maken. Ten eerste, om te beginnen zal ik dit debat situeren tegen een historische achtergrond. Ik heb de vergelijking gemaakt van het aandeel van het spoor voor de opbrengsten van deze eeuw en vandaag. In 1901 bedroeg de rijksmiddelenbegroting niet eens 500 miljoen frank, waarvan 232 miljoen werd opgebracht door de staatsregieën, met andere woorden, de spoorwegen, de post en de telegrafie. Op die 232 miljoen ontvangsten waren er uitgaven ten belope van ongeveer 120 miljoen. Dit maakt duidelijk dat de ontvangsten van de staat voor ongeveer één zevende alleen uit het spoor voortvloeden. Dat is een merkwaardige vaststelling. Ongeveer de helft van wat de staat toen had kwam uit de diensten die de staat zelf commercieel kon beheren en exploiteren. Toen nam het spoor natuurlijk een monopoliepositie in inzake de mobiliteit. Nadien kwamen er auto's, vrachtwagens en het luchtverkeer. Kanalen bestonden toen ook reeds. Als men de structuur bekijkt van de ontwikkeling sedert 1901, blijkt duidelijk dat er niet alleen gediversifieerde verkeersmodi zijn ontstaan maar dat de staat, als beheerder van de spoorwegen, ook heeft toegelaten dat zijn concurrenten op een goedkopere wijze gebruik konden maken van zijn investeringen, tegen een hogere prijs dan hijzelf moest betalen voor de uitbating van zijn eigen spoorwegnet. Een spectaculaire en fenomenale ontwikkeling van het autoverkeer in de laatste 30 jaar is een vaststaand feit. In 1900 waren er 800 auto's. Kort na 1960 werd het eerste miljoen bereikt. Er waren 2 miljoen

auto's in 1970, ruim 3 miljoen in 1980 en op dit ogenblik zijn er meer dan 3,7 miljoen. De verwachtingen zijn dat er nogmaals 40 ten honderd zullen bijkomen tegen het jaar 2005.

Het totale wagenpark met inbegrip van de vrachtwagens en de autobussen belooft 4,2 miljoen. Wij hebben nu 385 wagens per duizend inwoners en de verwachting is dat wij evolueren naar 500 of 600 per duizend. Ook de verkeersdichtheid is tussen 1985 en 1989 sterk gestegen met 40 ten honderd op de autowegen en 20 ten honderd op de gewestwegen. Ik vertel u ongetwijfeld niets nieuws. De verwachtingen zijn des te alarmerender als we rekening houden met de moeilijkheden die de mobiliteit op het ogenblik al creëert.

Tweede bedenking. Even belangrijk is ook de vraag naar de budgettaire weerslag voor de gemeenschap en de vergelijking ervan met de situatie van 80 of 90 jaar geleden. Toen haalde de staat uit zijn investeringen voor de spoorwegen een aanwijsbare winst. Nu betalen wij voor de mobiliteit. In het wegennet hebben wij in dertig jaar meer dan 600 miljard geïnvesteerd en de financiële lasten daarvan lopen op tot boven de 1.000 miljard. Als wij tussen 1990 en 1997 nog voor 18 miljard investeren op Belgisch vlak, staan wij in 1991 voor een aflossing van kapitaal en interest ten belope van 190 miljard, uitsluitend voor het Wegenfonds en voor de intercommunales die wegen hebben aangelegd. In 1994 zal dit minimum 136 miljard bedragen. Op 7 jaar tijd wordt dit dus meer dan 1.000 miljard. In de plaats van een aanwijsbare winst te halen uit de spoorwegen, moeten wij thans ongeveer 8 miljard per jaar bijleggen om het tekort in de werkingskosten te dekken. Bovendien moeten investeringen worden gedaan ten belope van 15 miljard vanaf 1992. Daarin is de SST niet meegerekend. Voor de kanalen is er een programma van minimum 5 tot 6 miljard per jaar. Het is voldoende te kijken naar de moeilijkheden met SABENA om te weten hoezeer ook de luchthavens op ons budget wegen. Daarom hebben wij ons ook verzet tegen de uitbouw van de regionale luchthaven in Antwerpen. De ver-

Hancké

schillende vervoersmodi brengen dus enorm zware onderhouds- en investeringskosten met zich. Derde bedenking. Daarbij komt nog de rekening van de verkeersongevallen, die zo wat 120 miljard per jaar beloopt. Het aantal verkeersongevallen neemt opnieuw toe en ik kom daarop nog terug. In verband met de milieuoverlast zijn er zeer weinig cijfers beschikbaar, maar ook deze factuur loopt zeer hoog op. Men krijgt in deze wereld niets voor niets, maar wij betalen onze mobiliteit toch wel zeer duur, zowel op het gebied van investeringen, onderhoud, veiligheid en aantasting van het milieu, als op het gebied van wat terecht de leefbaarheid wordt genoemd. Wij weten ook dat de individuele burger zijn eigen mobiliteitsfactuur helemaal anders ervaart, omdat hij de vaste kosten gewoonlijk niet meerekent. Bepaalde onderzoeken hebben echter aange- toond dat de auto gemiddeld 11 à 13 ten honderd van het inkomen opslorpt. Hiermee zijn in het kort toch weer een paar gegevens aangehaald die het beeld van de kostprijs van de mobiliteit in onze samenleving wat beter in de verf zetten. Mobiliteit is op zichzelf een groot goed, maar de geschetste factuur geeft toch ook een grens aan voor de ontwikkeling in de toekomst. Zij kan niet verder oplopen en wij moeten streven naar een duidelijke breuk in de huidige tendensen.

Wanneer wij spreken over de prijs moeten wij ook het aantal ongevallen in rekening nemen. Wij komen van 108.000 doden en gewonden in 1978, via 76.000 in 1985 tot alweer ruim 90.000 vorig jaar. Het aantal verkeersdoden bedroeg 3.000 in 1970, liep terug tot 1.700 in 1985 en is nu opnieuw opgeklommen tot meer dan 2.000. Vorig jaar kenden wij een stijging van 118 verkeersdoden in België, waardoor wij in vergelijking met andere Europese landen een erg hoge ratio kennen. Dit belangrijk gegeven moet al een voldoende reden zijn om ernstig na te gaan hoe de andere Europese landen die betere cijfers halen en waarom wij niet vooraan in het peloton voorkomen. Bij de verkeersinstituten zijn

hierover ongetwijfeld een aantal gegevens bekend.

Minister J. Sauwens : Vooral de ruimtelijke ordening speelt hierin een rol.

De heer L. Hancké : Inderdaad, en daarover zal ik het zo dadelijk hebben.

Een Amerikaans socioloog heeft ooit kernachtig gezegd dat waar de controle van de natuur wegvalt, de controle door de mens moet worden versterkt. Ik pas dit principe toe op het verkeer : met de slechte wegen van honderd jaar geleden gebeurden er weinig ongevallen, met de uitstekende wegen van vandaag is het risico veel groter. In de jaren zestig en zeventig hebben wij zonder enige twijfel fouten gemaakt door autowegen tot in de kern van de steden door te trekken. In mijn gemeente Berchem hebben wij toen de Grote Steenweg tussen Mechelen en Antwerpen omgebouwd tot een autoweg. Van de 22 verkeersdoden in Berchem in 1972, vielen er liefst 20 op deze baan. Vanuit die vaststelling heb ik als schepen ooit geweigerd een weg te verbreden, omdat het toenmalige en nog steeds bestaande profiel zo ongelukkig was dat het risico op ongelukken zeer minniem was : de rijstrook was zeer smal en langs beide zijden stonden auto's geparkeerd, zodat elke bestuurder zijn snelheid wel moest drukken. De stelling van de Amerikaanse socioloog is correct en wij moeten ze leren doortrekken op het vlak van de verkeersveiligheid.

Een berekening van de kosten voor het leefmilieu is uiterst moeilijk en nog niet becijferd, maar de schade zowel aan de leefbaarheid van de kernen van onze dorpen en steden en van het leefmilieu in het algemeen loopt in elk geval zeer hoog op. In de stad Athene bijvoorbeeld heeft men een groot gedeelte van het verkeer reeds moeten bannen alleen al om een verder aanvreten van het Parthenon te voorkomen. Zoiets spreekt boekdelen over de kosten van het autoverkeer voor het leefmilieu.

Mijn vierde overweging betreft de bereikbaarheid en de ruimtelijke ordening. De ongebreidelde versnippe-

ring van woonuitbreidingszones, waardoor zowel de industrie als de woonzones zeer ver van verkeersassen kwamen te liggen en geen aansluiting meer vonden op het openbaar vervoer, zijn mede verantwoordelijk voor de gigantische stijging van de automobilititeit. Op dat vlak dienen dringend een aantal maatregelen te worden genomen. Het spijt mij dat de Minister van Ruimtelijke Ordening de vergadering verlaat. Hij zal mij evenwel niet ten kwade duiden indien ik blijf hameren op het feit dat aan dit beleid tot beperking van woonuitbreidingszones onvoldoende halt is toegeroepen. In de omgeving van Antwerpen, die ik bijzonder goed ken, constateer ik dat op een vijftal plaatsen nieuwe woonuitbreidingszones zijn geopend en dat het inbreidingsbeleid in de steden zelf daarentegen slechts met mondjesmaat kan worden verwezenlijkt.

Mijnheer de Minister, ik weet dat er budgettaire problemen zijn. Ik weet ook dat u bij meer dan één gelegenheid heeft herhaald dat dit de optie is van uw beleid maar u mag het mij niet kwalijk nemen als ik u doe opmerken dat er rond Antwerpen, onder meer in Rumst, Vremde en Stabroek woonuitbreidingsgebieden tot stand komen, die het patroon dat zo gewenst zou zijn voor het in de hand houden van de mobiliteit, grondig verstoren.

Vijfde en laatste bemerking. Ik wil het nog even hebben over de stelling die door onze liberale collega's in de Commissie werd ingenomen bij monde van de heer Beysen. Hij verklaarde dat hij dit debat wil bekijken vanuit het standpunt van de vrije burger, die in de mogelijkheid moet worden gesteld individueel te handelen. Vanuit dit oogpunt is het gewettigd enig voorbehoud te koesteren tegenover de inhoud van deze beleidsbrief. Zowel de Executieve als de nationale Regering voert een politiek van beknutting van de vrijheid van de burger. Deze beleidsbrief is daarvan een weerspiegeling. De spreker vraagt zich af waar hij nog vrij kan handelen zonder ingrijpen van de overheid. Verder pleit hij nog voor de uitbouw van nieuwe wegen en voor de uitbreiding van de havens. Tot zover de

Hancké

heer Beysen.

Deze gedachtengang dient kritisch te worden bekeken. Het spijt mij dat de heer Beysen niet aanwezig is, maar zijn visie is bij wijze van spreken prometheïsch van toon terwijl degenen die sociale oogmerken aan het mobiliteitsbeleid willen schenken, meer een harmoniemodel op het oog hebben. Het beleid dat de heer Beysen hier voorstaat is het beleid van de afgelopen veertig jaar. Dat heeft geleid tot het dichtslibben van onze wegen en van onze steden. Wij weten dat daaraan geen einde komt. Ik heb vanuit het beleid mee beleefd dat gedacht werd dat aan deze ontwikkeling ooit een einde zou komen. Welnu, de cijfers tonen aan dat aan het autobezit en aan de nood aan parkeerruimte en aan nieuwe wegen geen einde komt. Wij kunnen een mobiliteitsbevorderend beleid voeren dat ons alleen maar in nieuwe moeilijkheden kan brengen. Bovendien is het ook duidelijk dat er op deze wijze een verhoging gebeurt van sociale kosten die ten behoeve van het individu worden veroorzaakt. Zij zullen ten laste vallen van de collectiviteit, die voor de mobiliteitsbevordering een groot deel van haar financiële middelen zal moeten aanspreken.

Hier hebben we een fundamentele tegenstelling tussen een bepaald liberaal standpunt want ik kan mij zelfs niet voorstellen, mijnheer De Croo, dat dit het standpunt is van de hele liberale familie en de standpunten van andere partijen. We hebben hier een confrontatie tussen dat soort liberalisme en het standpunt van andere partijen die aan het mobiliteitsbeleid sociale aspecten koppelen. Er wordt daarbij aandacht besteed aan de veiligheid, de bereikbaarheid, de leefbaarheid en aan het milieu. Dat bepaald liberaal standpunt gaat ervan uit dat de zondvloed na ons kan komen. Het mobiliteitsbeleid moet dringend worden omgebogen. Ik stel vast dat de heer Beysen in Antwerpen een kiescampagne is begonnen met de leuze Reken erop. Ik zou dit als kiezer niet vertrouwen want de heer Beysen kan kennelijk slecht uit-

rekenen wat dit hele mobiliteitsbeleid kost. De kiezer zal het in zijn plaats moeten doen.

Mijnheer de Voorzitter, wij zullen in dit debat met een achttal sprekers nader ingaan op de diverse delen van het rapport. Dat is tamelijk veel voor één fractie, maar daarmee onderstrepen wij ook het gewicht dat wij aan dit debat hechten. Ik stel vast dat er tussen ons uitgangspunt en de nota van de Minister van Openbare Werken en Verkeer een grote convergentie is. Ik kan deze als volgt omschrijven : er is enerzijds een convergentie op het inzicht dat er moet worden ingegrepen en dat het mobiliteitsbeleid moet worden omgebogen naar een trendbreuk met de sociale en milieu-oogmerken voorop. Ten tweede moeten deze laatste oogmerken ook kunnen worden verzoend met een grote mate van individuele vrijheid. Wij zullen dus niet eisen dat de auto niet meer op straat mag komen of dat er autoloze zondagen worden ingevoerd zodat iedereen van het openbaar vervoer gebruik moet maken. De individuele vrijheid moet blijven, maar er moet wel een bewustwordingsproces op gang worden gebracht en het beleid moet veranderen.

Wij hebben ook kritiek op het feit dat u een plan opstelt dat ongetwijfeld realistisch is, maar waarbij wij ons afvragen of dat realisme niet een beetje zwak uitvalt. De oogmerken die erin zijn vervat zijn zo opgevat dat ze wellicht nooit zullen kunnen worden bereikt omdat er te weinig beroep wordt gedaan op wat meer stringente maatregelen.

Ook op andere belangrijke delen hebben wij kritische opmerkingen, zoals wellicht ook andere fracties.

Ik zou het tenslotte erg appreciëren mocht de Executieve de afspraken die de Voorzitter van de Executieve zoëven heeft geformuleerd volkomen naleven. Hij beloofde dat er aandachtig zou worden geluisterd naar de opmerkingen die zouden worden geformuleerd en dat de Executieve aan de hand van die opmerkingen de beleidsbrief en de keuzen die daarin worden gemaakt zal aanpassen. **(Applaus)**

De Voorzitter : De heer Candries heeft het woord.

De heer H. Candries (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Voorzitter van de Executieve, mijnheer de Minister, collega's, de nieuwste technologische mogelijkheden hebben de traditionele betekenis, de relativiteit bijna, van tijd en ruimte gewijzigd. Telecommunicatie laat wereldwijde aanwezigheid en contact toe, van minuut tot minuut, auditief en visueel. Ook de fysieke mobiliteit krijgt nieuwe kansen, maar zijervaart ook nieuwe problemen en grote uitdagingen.

Over die kansen, over die problemen, wil ik het even hebben.

Ik zal bondig zijn omdat een aantal leden van onze fractie een aantal onderdelen van dit dossier zullen behandelen. Toch wil ik tussenbeide komen om de in Commissie superkritische collega Ansoms bij te treden, tegen te spreken en te relativiseren.

Het is juist dat in dit Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen niet alles werd voorzien, niet voor alle problemen een oplossing werd uitgetekend en niet voor alle wenselijke oplossingen de nodige kredieten werden geprogrammeerd. Maar kon dit wel ?

Eerst moest worden ingegaan tegen de kostenverslindende inertie van het verleden, daartoe biedt de staatshervorming een kans. Maar, de overgang van centralistische aanpak en structuur naar de huidige bevoegdheidsverdeling gebeurt niet zo maar in een handomdraai. Men zou kunnen stellen dat de echte start pas nu wordt gegeven. Bijgevolg zal moeten worden bewezen dat wat we zelf doen wij ook beter doen.

De overheveling van de bevoegdheden inzake wegen, waterwegen, havens, regionale luchthavens, het stads- en streekvervoer, biedt inderdaad een unieke kans een eigen Vlaams verkeers- en vervoersbeleid uit te stippelen.

Dit beleid, hoe goed ook geformuleerd, welke middelen men er ook zou voor uittrekken, zal geen totale oplossing bieden indien het geen in-

Candries

tegrerend deel uitmaakt van het algemeen, een globaal beleid, indien het niet gedragen wordt door een grondige mentaliteitswijziging. Dit is een langzaam proces dat toch kan worden geactiveerd door de nieuwste technologische mogelijkheden. Bij de studie hiervan valt de intense verwevenheid op van een niet te overzien aantal factoren, met soms zeer tegenstrijdige impacten. Beheer en beheersing van al deze factoren overschrijden meermaals de bevoegdheid van het departement voor de openbare werken en verkeer, zelfs die van de Executieve. Immers, een aantal aspecten van deze problematiek liggen buiten de bevoegdheid van de overheid, op welk niveau zij zich ook mogen bevinden. De slogan mijn auto, mijn vrijheid zit zeker veel dieper dan een publicitair etiket.

De nieuwste technologische en daardoor ook maatschappelijke vooruitgang, inzonderheid wanneer ze de groei van kennen en kunnen betreffen, hebben een nieuw menselijk verwachtingspatroon tot gevolg. Dit heeft geleid tot een soms eerder egoïstische eis naar de totale bewegingsvrijheid. Dit leidt tot de vraag of dit maatschappelijk en technisch haalbaar blijft.

Ik ben ervan overtuigd dat dit inderdaad niet wordt opgelost door een tegemoetkoming aan alleen maar verkeerstechnische eisen. Er is immers nood aan een geïntegreerde aanpak op alle niveaus, van alle verkeersmiddelen en systemen. Dit plan stuurt in die richting, wat ons moet verheugen.

Er is nood aan verzoening tussen de aanpassing aan de grootschaligheid en de multinationalisering, met een aantal Europese ontwikkelingen als de ontgrenzing en de deregulering, alsook aan de aanpassing aan een steeds meer eisende kleinschaligheid, die veiligheid moet bieden aan de zwakke weggebruikers en aan de leefbaarheid in onze dorpen en steden. Deze verzoening zal moeten blijken uit de relatie tussen snel-, streek- en bebouwde kom-wegen en uit de vlotheid van hun complementariteit en van de overgangsmogelijk-

heden van het ene wegsysteem naar het andere.

Wij moeten durven rekening houden met een nog groeiende mobiliteitsbehoefte. Dit mag niet uitmonden in een wildgroei, maar moet selectief kunnen en willen groeien. Dit is mogelijk door een optimalisering van de complementariteit van de vervoersmiddelen te land, in de lucht en te water. De aanzet hiertoe zit ook in dit plan, maar hiervan onmiddellijk spectaculaire oplossingen verwachten, is uiteraard te ver gezocht. Dit plan is een aanzet, het duidt een richting aan, het zet de eerste stap. Ook de relatie tussen particulier, gemeenschappelijk en openbaar vervoer moet worden herzien, teneinde de rationalisering van de mobiliteit een kans te geven. Collega's van mijn fractie zullen hierop in detail terugkomen.

Ik kom nog even terug op mijn uitgangspunt. Het menselijk verwachtingspatroon verandert, meer aandacht gaat naar meer vrijheid. Dit brengt ons weer bij de slogan Mijn auto mijn vrijheid want dit wordt de grootste handicap voor het openbaar vervoer. Hoe kan dit openbaar vervoer trouwens aan het gevoel van onvrijheid of minder vrijheid verhelpen? Routes, uurregelingen en het gemeenschappelijke van het dienstaanbod zullen de volledig particuliere vrijheid steeds in de weg staan. Toch kan daarop worden ingespeeld door de communicatiemogelijkheden vanuit het openbaar vervoer te verhogen, door radio- en telefoonverbindingen meer kansen te geven, door faxfaciliteiten, door toegang tot de media. Ook moet de reiziger de kans krijgen om zijn tijd nuttig te gebruiken, daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan cursussen. Comfort, service en onthaal zijn factoren die een rol zullen spelen, evenals de overstapmogelijkheden tussen wegen en spoorwegvervoer, van het ene systeem vlot overstappen naar het andere.

Ook zal moeten worden geijverd voor een beter gebruik van de mogelijkheid van de glijdende werktijden, van de spreiding van vakantietijden, enzovoort. Dit geldt ook voor de

kansen voor het werken op afstand. De nieuwste technologische mogelijkheden laten inderdaad toe op afstand te werken, de fysische aanwezigheid in het arbeidsproces te herzien. Onder meer teleconferentie, stand-off-systemen, met toegang tot databanken en de modernste communicatienetwerk-mogelijkheden, bieden heel wat kansen tot alternatieven voor de traditionele verplaatsing. Wij moeten daarvoor stimuli geven die uiteraard niet alleen kunnen en moeten komen vanuit dit departement, een algemene aanpak is noodzakelijk.

Meer specifiek voor dit departement pleit ik voor de optimalisering van het rendement van de infrastructuur. Ik heb vroeger gesproken over een intelligente wegeninfrastructuur, waar men eigenlijk inspeelt op de vlotheid van het verkeer, op de veiligheid en dergelijke. Ik meen dat wij dit gegeven wetenschappelijk moeten ondersteunen. Ik pleit voor een belangrijke inspanning op het vlak van de RER teneinde te stimuleren, teneinde een hele beweging op gang te brengen, zowel vanuit de industriële, wetenschappelijke als vanuit de bewegingssector opdat er zou worden gedacht aan het optimaliseren van de infrastructuur.

Tot slot verheugt het mij dat dit debat op deze manier kan plaatsgrijpen. Het is kritisch, het is open, het wordt gevoerd met de algemene zorg, het Verkeers- en vervoersplan te optimaliseren. Dit is een ingewikkeld proces. Niemand heeft helemaal gelijk, ook de bevoegde Minister niet, maar ook niemand heeft helemaal ongelijk, ook de bevoegde Minister niet. De grote verdienste van de Executieve en de bevoegde Minister is het bestaan van dit plan. Aan dit plan zal ongetwijfeld nog vaak worden gesleuteld, maar het breekt, gelukkig maar, met het verleden en het opent nieuwe perspectieven voor een algemene mobiliteitsaanpak die meer respect opbrengt voor mens en milieu, die welvaart, welzijn en culturele bloei in Vlaanderen kan ondersteunen. **(Applaus)**

De Voorzitter : De heer Olivier heeft het woord.

Olivier

De heer M. Olivier (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Voorzitter van de Executieve, mijnheer de Minister, geachte collega's, op mijn beurt houd ik eraan de verslaggevers de heren Schellens en Desutter, te bedanken voor het uitvoerig verslag van de bespreking in de Commissie.

Het Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen lost niet alles op en heeft ook niet de bedoeling alle aspecten te belichten. Op elk plan kan kritiek worden geleverd. Belangrijk is dat men in de Vlaamse Raad discussieert over problemen van vervoer, verkeer en mobiliteit en over de bijzonder actuele dossiers van de SST en het plan STAR 21. De SST zal, gezien zijn internationaal karakter, weinig weer- slag hebben op het vervoers- en verkeersbeleid in ons land ; het STAR 21-plan beoogt precies de bestaande structuren te verbeteren en een beter gebruik van het openbaar vervoer na te streven.

In de beleidsbrief ligt de klemtoon op een geïntegreerd beleid ; men ziet het mobiliteitsbeleid als een gegeven dat kadert binnen een ruimer geheel en rekening houdt met zowel sociale, economische, ecologische, milieu-hygiënische als ruimtelijke aspecten. Men wil de mens zien in zijn verhouding tot het wonen, het werken en het besteden van zijn vrije tijd. De verwezenlijking van de globale sociaal-economische en maatschappelijke doelstellingen zal worden ondersteund door een samenhangend en geïntegreerd vervoers- en infrastructuurbeleid, afgestemd op de reële behoefte en conform de vooropgestelde beleidsprioriteiten inzake mobiliteit. De bedoeling van de Minister is : de mobiliteit in Vlaanderen te optimaliseren en dit door een beheersgericht en procesmatig beleid te voeren dat de leefbaarheid in acht neemt, de bereikbaarheid van de gewenste bestemmingen garandeert, de mobiliteit betaalbaar houdt en rekening houdt met de individuele keuzevrijheid. Einde citaat. De hele opdracht wordt hierdoor op een kernachtige wijze samengevat.

De uitdagingen worden nog groter,

de oplossingen nog ingewikkelder als we de situatie in Vlaanderen onder ogen nemen. Vlaanderen zal als draaischijf van Europa nog aan belang winnen wanneer Engeland rechtstreeks wordt verbonden met Europa via de Chunnel en de Euregio's een verdere ontwikkeling kennen. Vlaanderen heeft het dichtste wegennet van Europa en de grootste bevolkingsconcentratie. Het aantal wagens neemt nog altijd toe en het leefmilieu verloedert hierdoor verder. Dit heeft een weerslag op de gezondheid van de mens, het onderhoud van de infrastructuur en de verloedering van ons patrimonium.

We staan als het ware voor een onoverkomelijk probleem. Zo kan het niet verder. Het heeft geen zin door de aanleg van nieuwe wegen nieuwe verkeersstromen te creëren, de uitlaat van onze wagens verplicht te verbeteren, het autovervoer aan te moedigen door het behouden van fiscale aftrekken, of allerlei commissies en fondsen op te richten, als onze houding en leefgewoonten niet veranderen. Het probleem moet in zijn oorzaken grondig worden aangepakt en niet in zijn gevolgen.

Met betrekking tot de mobiliteit streven wij volgende doeleinden na. Ten eerste willen wij een optimale bereikbaarheid om economische redenen, dus voor de verplaatsingen tussen wonen en werken, en om sociale redenen, meer bepaald de bereikbaarheid van zwakke bevolkingsgroepen. Ten tweede willen wij een maximale veiligheid ten einde levens te sparen en zoveel mogelijk lichamelijke, morele en materiële schade te voorkomen. Ten derde vragen wij een maximale leefbaarheid voor de oude woonkernen, teneinde de verblijfskwaliteit te optimaliseren, de schaarse open en groene ruimten te beschermen en de verdere aangroei van het gemotoriseerd verkeer te vermijden. Ten vierde willen wij een betekenisvolle verbetering nastreven van de milieukwaliteit, die door het wegverkeer steeds meer wordt bedreigd.

Het verkeersvolume op onze wegen moet worden afgeremd en zelfs worden teruggedrongen. Dit moet niet gebeuren door de automobilisten een

kilometerbeperking op te leggen en aldus hun vrijheid te beperken, maar er moet worden ingegrepen op de factoren die de explosieve toename van het gemotoriseerd wegverkeer veroorzaken.

Ons mobiliteitsbeleid moet kaderen in een totaal herdenken van ons verkeers- en vervoersmodel aan de hand van wetenschappelijke studies. Naar ik verneem werd door de Staatssecretaris voor Wetenschapsbeleid een bedrag van 275 miljoen vrijgemaakt voor de financiering van 22 projecten in het kader van het onderzoeksprogramma Transport en Mobiliteit. Was de Vlaamse Executieve bij de voorbereiding van dit opzet betrokken en zal zij bij haar studies rekening houden met de voor Vlaanderen nuttige resultaten van dit wetenschappelijk onderzoek ?

De resultaten van deze studies zullen nergens toe leiden wanneer ieder van ons zijn houding niet heroriënteert. Dit moet gebeuren via het opzetten van informatie en via het bewerken van een bewustwordingsproces langs de media en ons onderwijssysteem. Thans maakt men kinderen warm voor het milieubehoud, maar er wordt hen veel te weinig gezegd over onze verkeersproblemen.

Bij de aanpak van een verkeers- en vervoersbeleid moeten een aantal principes worden toegepast. De verplaatsingen die gedaan worden in de context van maatschappelijk onontkoombare mobiliteit, moeten zoveel mogelijk overbodig worden gemaakt door, bijvoorbeeld, moderne communicatie en telematica. Indien dit soort van verplaatsingen niet kan worden uitgeschakeld, dan moeten wij trachten ze zoveel mogelijk in te korten door in te werken op de ruimtelijke structuren, bijvoorbeeld de organisatie van het wegennet, en door de keuze van vestigingsplaatsen, zowel woonzones, industriezones als handelszones, te beïnvloeden. Verplaatsingen in het kader van maatschappelijk onomkoombare activiteiten of van de recreatieve mobiliteit moeten zoveel mogelijk gebeuren met andere vervoersmodi, zoals het openbaar vervoer en andere vormen van gemeenschappelijk vervoer, en

Olivier

door gebruik te maken van het langzaam verkeer.

Men zal vaststellen dat er in de steden hoe langer hoe minder plaats is voor privé-vervoer. Het vestigingsbeleid van woon-, werk- en recreatiegebieden zal moeten gebeuren in functie van de bereikbaarheid. Een andere tijdsordening, door bijvoorbeeld het afzwakken van piekmomenten door glijdende werkuren, en een herorganisatie van het werk, door bijvoorbeeld meer thuiswerk, zijn enkel sleutels voor een leefbare oplossing. Ook de problematiek van het verkeer tussen woonplaats en school moet in het debat worden opgenomen.

Als CVP willen wij het bezit van een wagen niet bestraffen. In veel gevallen, zoals voor gebruikers in landelijke gebieden, voor personen met een handicap, enz., gaat het om een onmisbaar instrument van mobiliteit en op die manier van vrijheid. Wij geloven in de maatregelen, die een verstandig gebruik van de wagen stimuleren, maar de aanpak moet positief zijn. De kansen de wagen niet te gebruiken moeten worden verhoogd teneinde voor een alternatief te kiezen. In dat verband moet resoluut worden gekozen voor het gebruik van milieuschone wagens. Wij zullen dan ook resoluut meer beroep moeten doen op het gemeenschappelijk vervoer, zowel het openbaar als het andere gemeenschappelijk vervoer, georganiseerd door scholen, werkgevers of de gebruikers zelf, door carpooling. Deze vormen van vervoer kunnen enkel worden aangemoedigd door het fiscaal bevoordelen van het woon-werkverkeer via het openbaar vervoer, het bevorderen van het sociaal abonnement, het verbeteren van het aanbod aan openbaar vervoer, door betere uurregelingen, het op elkaar inspelen van trein- en busvervoer, enzovoort, het belonen van het zelfstandig samenrijden, de zogenaamde car-pooling en een ingrijpende aanpak — die een fysisch zichtbare weerslag zou hebben tegenover de weggebruiker — ligt in het voorbehouden, althans op bepaalde wegen, van een baanvak voor wagens met minimaal drie inzittenden, alsook, het

voorbehouden van speciale rijstroken voor het openbaar vervoer. Op deze manier zullen wij het vervelend probleem van de filevorming voor een groot deel oplossen. De filevorming is voornamelijk te wijten aan een overconcentratie van woon- en werkverkeer voor 47 ten honderd en zake-lijk verkeer voor 11 ten honderd. Bij het woonwerkverkeer staan 25 ten honderd van de pendelaars dagelijks 20,6 minuten in een file. Wij moeten niet onderstrepen wat de gevolgen zijn, onder meer hogere kosten, stress, te laat komen op het werk, minder tijd voor het gezin met als gevolg ook sneller rijden. Het fileprobleem kan niet worden opgelost door het autorijden duurder te maken. Men is niet bereid meer te betalen voor een vlotter autoverkeer. Trouwens, uit een enquête van FEBIAC is gebleken dat, niettegenstaande de brandstofprijzen duur zijn, het verkeer blijft toenemen en de files niet verdwijnen. Ook in dat verband kan met het zogenaamde road pricing, waardoor het economisch onnuttig verkeer uit de files moet worden geweerd door middel van heffingen, die evenredig toenemen met de congestie van de gebruikte wegen, geen oplossing geven. Dit systeem heeft nergens tot een substantiële vermindering van de verkeersintensiteit geleid.

Tot slot van mijn uiteenzetting wijs ik erop dat wij tot een herverdeling zullen moeten komen, met andere woorden, een herverkaveling van het globaal vervoersaanbod over de verschillende vervoersmogelijkheden via het vervoer op de weg, via het spoor, op de waterwegen en via het luchtverkeer.

Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, geachte collega's, thans wil ik enkele regionale aspecten naar voren brengen. Ik wil deze inschuiven bij de prioriteiten die u in uw inleidende uiteenzetting hebt gegeven.

Ten eerste, het beheer van de bestaande infrastructuur. Hierin ziet u een accentverschuiving van de uitbouw van de infrastructuur naar het onderhoud van de wegen en het stopzetten van de ongebreidelde groei van het bestaande hoofdwegenet.

Wij kunnen hiermee akkoord gaan op voorwaarde dat belangrijke reeds begonnen infrastructuurwerken worden afgewerkt. Er zijn in West-Vlaanderen nog tal van belangrijke werken die op een voltooiing wachten. Ik citeer onder meer de afwerking van het ontbrekende sluitstuk op de A17 te Dottenijs en Henegouwen, met een lengte van circa 2,5 kilometer, waardoor de sectie Kortrijk k-Henegouwse grens, met een lengte van circa 6 kilometer, sinds meerdere jaren niet kan worden gebruikt. Verder zijn er de afwerking van de ring rond Kortrijk, Oostende en Waregem, de aansluiting van Torhout - de R34 - en Roeselare - de R32 - op de A17, de omleiding van Ingelmunster - de N 50 - en Lichtervelde - de N35 - ; de aanpassing van de weg Tielt-Aalter - de N 37 - en Roeselare-Diksmuide - de N 35 en N 36 - het begin van de zo noodzakelijke westelijke omleiding rond Menen, de weg Kortrijk-Avelgem en de afwerking van de N36, afrit E17 Deerlijk-Roeselare.

Ten tweede, de verbetering van de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid met onder meer de aanpak van onveilige kruispunten, baanvakken en gemeenten met daarenboven extra aandacht voor de zwakke weggebruikers. De projecten die in West-Vlaanderen op een oplossing wachten zijn voldoende gekend.

Zo zou men de huidige gewestwegen kunnen versmallen en voldoende uitrusten met afgetekende fietspaden. Ik dank de Minister en zijn diensten voor de aanpassingen die de jongste weken in de stad Kortrijk aangebracht werden. Nu reeds worden bijzonder goede resultaten geboekt. Een dergelijke, eerder goedkope ingreep sleept echter nog te lang aan. Het plan is tien jaar oud en er moesten slechts bepaalde markeringen worden aangebracht. Wij kunnen niet genoeg benadrukken hoe dank zij weliswaar beperkte investeringen de verkeersleefbaarheid en -veiligheid kan worden verhoogd.

De overheid wenst ook het openbaar vervoer ruimere faciliteiten te bieden en het als alternatief voor de auto te stimuleren. Uit de door de Minister

Olivier

opgegeven tabel in verband met het verkeer rond de grensovergangen blijkt dat in oktober 1990 aan de grensovergang in Rekkem 16.756 wagens werden geteld. Dit heeft ongetwijfeld een globale weerslag op het verkeer in de streek. Over 24 uur berekend waren er 18.618 voertuigen waarvan 8.882 vrachtwagens of 48 ten honderd. Met andere woorden, Rekkem vormt de belangrijkste grensovergang van het hele land. Het verwondert mij dan ook enigszins dat — misschien was dit te wijten aan het feit dat wij ons ook moesten buigen over andere problemen — weinig aandacht aan deze problematiek van West-Vlaanderen werd besteed.

Mijnheer de Minister, ik kan niet anders dan akkoord gaan met uw pleidooi van vanmorgen voor snellere spoorverbindingen tussen Kortrijk en Rijsel. Enkele jongeren hebben vorige week ervaren dat de rit van Kortrijk naar Rijsel 35 minuten in beslag neemt, terwijl een ticket 300 frank kost, hoewel het om een afstand van slechts enkele kilometers gaat. De afstand Kortrijk-Gent, 45 kilometer, wordt daarentegen afgelegd in 21 minuten en het heen- en terugkaartje kost amper 200 frank. Ik pleit dus inderdaad voor snellere en rechtstreekse verbindingen, dus geen stop-treinen, tussen Kortrijk en Rijsel. Dat u in uw nota daarop bij de NMBS aandringt, verheugt mij ten zeerste.

Wij feliciteren de Executieve om haar duidelijke stellingname tegenover de NMBS die het goederen-transport op de as Rijsel-Antwerpen met alle mogelijke middelen via Wal-

lonië wil laten verlopen.

De Minister zal ook aandacht besteden aan de verdere uitbouw van het geïntegreerd transportcentrum van de LAR teneinde het goederenvervoer te heroriënteren en het beter op af te stemmen op het bestaande streekvervoer.

Dan wil ik nog prioriteit vragen voor de binnenvaart. Het stimuleren van de binnenvaart als alternatief voor het goederenverkeer is uiteraard een bijzonder goede oplossing. Ook in dit verband schrijft mijn streek zich in in het beleid van de Minister. Het goederenverkeer via de waterwegen is een belangrijk alternatief en de enige mogelijkheid om het zware verkeer uit de regio te bannen. Onverwijld moeten er méér kapitalen worden vrijgemaakt om de Leie over haar totale lengte op een tonnenmaat van 1.350 ton te brengen. De Minister heeft daartoe reeds 250 miljoen frank voorzien. De doortocht van de Leie te Kortrijk moet op een toekomstgerichte manier aangepast worden, zodat het kanaal Ooigem-Roeselare en het kanaal Kortrijk-Bossuit ten volle kunnen renderen. In dezelfde context wil ik ook nog het belang onderstrepen van de overslaghaven in Avelgem. Het is een belangrijke tussenschakel in het verkeer tussen Rotterdam en Rijsel. Wie had ooit gedacht dat Avelgem zo'n kans zou hebben gehad. De start was enigszins moeilijk, maar eens deze haven wat meer bekendheid krijgt, zal ook deze tussenschakel het verkeersprobleem helpen oplossen.

Ingevolge de beleidsopties genomen voor Zaventem, kan de regionale luchthaven van Oostende nieuwe

kansen krijgen. Ik durf ook aandringen op middelen voor de regionale luchthaven van Wevelgem. De goede en winstgevendende exploitatie verdient beter. Beide luchthavens hebben volgens mij een rol te spelen en kunnen, zij het in beperkte mate, een bijdrage leveren tot het oplossen van het verkeersprobleem.

Ik hoop dan ook, mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, dat professor Georges Allaert van de Gentse Rijksuniversiteit gelijk heeft. Wanneer hij op dinsdag 18 juni jongstleden aan Het Volk het volgende verklaarde : Een onmiddellijk gevaar dreigt er niet, maar indien het beleid niet dringend werk gaat maken van een geïntegreerde aanpak van het verkeer over het water, via het spoor en langs de weg, dan slijbt de autoweg E17 dicht en krijgt Kortrijk tegen 1995 gegarandeerd een verkeersinfarct . (**Applaus**)

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De Voorzitter : Dames en heren, ik stel de Raad voor hier zijn werkzaamheden op te schorten tot 14 uur stipt.

De vergadering is gesloten.

– **De vergadering wordt gesloten om 14.45 uur.**
