



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-oeveren, 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. Gevssels, 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 ter tafel gelegd.*

— *De vergadering wordt geopend om 14.02 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 (Voortzetting)

De Voorzitter : Aan de orde is de

mededeling van de Vlaamse Executieve betreffende het verkeers- en het vervoerswezen.

De heer De Croo heeft het woord.

De heer H. De Croo(op *de tribune*) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, geachte collega's, dit debat, dat deze namiddag blijkbaar een ruime belangstelling geniet, is niet van belang ontbloot. De collega's van mijn fractie zullen op een aantal deelaspecten van de problematiek, namelijk mobiliteit, SST en STAR 21, dieper ingaan. Sta mij toe een aantal beschouwingen te maken inzake mobiliteit in het algemeen. Daarover wordt veel gesproken en geschreven. Morgen brengt FEBIAC een mobilisprogramma uit ; het VEV houdt er een congres over, in regeringskringen en andere, ook binnen de Europese Gemeenschap, werd er reeds veel over gesproken, zodat het ook de Vlaamse Executieve niet vreemd was hieromtrent een document op te stellen.

Sta mij toe eerst enkele beschouwingen te maken om daarna enkele verbeeldingsrijke pistes te ontginnen, waarover later kan worden nagedacht en waarnaar kan worden gewerkt.

Ik heb mobiliteit geresumeerd in enkele sleutelwoorden : vanwaar, waarheen, wanneer en hoe, met als postscriptum waarom. Het hartje van Europa, België en Vlaanderen, is zeer dicht bebouwd. Uit een studie van de evolutie van de persoonlijke mobiliteit blijkt dat personen zich meestal verplaatsen vanuit een vast punt, gewoonlijk hun woonplaats, naar een

plaats, de plaats waar school wordt gelopen, de plaats van vrije tijd, de plaats waar men verplicht is te gaan voor dienstverlening, hetzij in ambtelijke stijl, hetzij voor geneeskundige verzorging, hetzij voor het winkelen. Deze verplaatsingen worden uitgevoerd op een wijze die zeer snel is geëvolueerd.

Collega Hancké heeft daarstraks nog opgemerkt hoe belangrijk de spoorwegen destijds waren. Tot in 1955 verplaatsten 60 ten honderd van de werknemers zich met de trein. Vandaag is dat nog 8 à 9 ten honderd. De factor vanwaar wijzigt ook. Men woont niet meer waar men vroeger woonde. Men woont nu verder van de stations. Waarheen men vroeger ging, gaat men vandaag ook niet meer. Deze hele evolutie die zich snel voltrekt en blijft voltrekken, is een van de belangrijke hypothesen op de mobiliteit van personen. Men werkt niet meer waar men vroeger werkte en de plaatsen waar men werkt zijn spoor-loos geworden. Uitzonderingen zijn de Vlaamse Executieve in de hoofdstad en enkele ambtelijke vestigingen. Alle andere tewerkstellingsplaatsen, zowel op het vlak van industrie als van dienstverlening, bevinden zich in de buurt van de ring rond de grote steden. Meer nog, zij worden steeds vaker gevestigd aan autowegen. Ook de scholen liggen op andere plaatsen en beschikken steeds vaker over eigen collectief vervoer. De vrije tijd wordt op een andere plaats besteed dan vroeger en zelfs het winkelen en de ambtelijke bedrijvigheden vinden we niet op dezelfde plaatsen als vroeger. Het vanwaar naar waarheen is in de jongste

De Croo

decennia dus fors veranderd. Erger is dat deze verandering samengaat met een enorme stijging van de mobiliteit. Ik heb een aantal plannen bij mij. In het STAR 21-plan is er bijvoorbeeld sprake van een stijging van de mobiliteit met 35 ten honderd in dertig jaar. Anderen spreken zelfs van 70 ten honderd. Kortom, de afgelegde weg verandert en de densiteit stijgt. Ook het wanneer verandert. Dit gaat uiteraard over de korte tijdspanne waarbinnen het grootste deel van het verkeer valt, namelijk de piekuren met de gekende filevorming tot gevolg. Brussel met zijn 300.000 pendelaars allerhande is daarvan een voorbeeld en zelfs een symbool. Het hoe, de wijze waarop personen zich verplaatsen, blijft evenmin hetzelfde. De verplaatsing met de spoorwegen en het overige openbaar vervoer is in feite vervangen door het vervoer met de wagen, hetzij individueel, hetzij met het systeem van **carpooling** of andere meer collectieve manieren om zich te verplaatsen. Niet alleen de verplaatsing van personen is enorm veranderd, ook de goederen worden op een andere wijze vervoerd. Dit laatste wordt eveneens beïnvloed door de elementen waar, waarheen en wanneer. De goederen komen niet meer uit de plaatsen van weleer - ik denk aan kolen en staal bijvoorbeeld - en gaan niet meer naar de plaatsen van weleer. De hoge concentratie van verwerkende industrieën vinden wij niet meer in de nabijheid van stations. Ook dit beïnvloedt meer en meer de mobiliteit. Op dit gebied kunnen een aantal gedurfde ideeën naar voren worden gebracht, maar ik kom daarop nog terug.

Hiervoor kunnen zeker heel wat gedurfde ideeën naar voren worden gebracht. Gelukkig gebeurt het goederenvervoer niet alleen via de meestal grensoverschrijdende waterwegen, maar is er ook het evenzeer grensoverschrijdende vervoer per spoor. Zestig ten honderd van het NMBS goederenvervoer loopt over de grenzen heen en het is grotendeels een aftapping van de haventrafiek. Er is gelukkig ook het vervoer van energie via pijpleidingen en hoogspannings-

kabels, dat zeer omvangrijk is en veel te weinig aandacht krijgt. En tenslotte is er, subtieler en geraffineerder, het vervoer van gegevens, dat misschien meer en meer een stabilisering van de mobiliteit met zich mee kan brengen, omdat het het vervoer van personen en goederen kan beperken.

Het wanneer van de verplaatsingen en de tijd en ruimte die zij innemen worden heel belangrijke elementen in onze mobiliteitsoverwegingen. De tijdspanne gedurende dewelke al deze verplaatsingspatronen zich realiseren wordt benauwend versmald: men heeft minder en minder tijd om meer en meer goederen en personen te verplaatsen.

Bij de factor tijd wil ik volgende ideeën naar voren brengen. Het zijn misschien wat uitdagende gedachten en misschien doen zij niet meer dan een open deur instampen, maar waarom zouden wij in onze overwegingen bij de factor tijd de 24 uren die er per dag beschikbaar zijn niet anders gaan benutten. Vrije tijd en sport gebeuren gelukkig niet op de piekuren van de werk- en schoolverplaatsingen, maar op een andere dag van de week en op een ander uur van de dag. Waarom zou winkelen niet op een ander moment van de dag kunnen gebeuren, eventueel op een andere dag van de week? Dit gebeurt nu al zelfregulerend. Waarom kunnen onze scholen niet op een ander moment van de dag open en dicht gaan? Waarom kan het vervoer van goederen ook niet gebeuren buiten de bekende piekuren, uit zuivere zelfregulering het personenvervoer vermijden en alleen 's nachts gebeuren? Een zelfde tijdsbenutting is ook mogelijk in de bevoorrading van ons distributienet, in het gebruik en het herstel van onze wegen of op zijn minst op de knelpunten ervan. De dimensie tijd moet alleszins grondig worden herbekeken om de piekuren af te vlakken, om te ontpieken.

Ook de ruimte met de daaraan gebonden stedenbouwkundige elementen kan anders worden geordend. Jaren geleden heb ik hiervoor reeds gepleit en ik heb voor deze gelegenheid mijn nota's hierover opgedolven. Waarom bouwt men in steden als

Brussel, Antwerpen of Gent niet boven spoorweglijnen? Waarom benutten niet de ruimte boven de autosnelwegen en de verkeerswisselaars, waar men zonder gebruik van nieuwe grond, infrastructuur kan opzetten voor allerlei gebruik zoals vrije tijd, ambtelijke diensten, hospitalen enzovoort. Met enige verbeelding is de realisatie van dergelijke vestigingsplaatsen boven ijzeren en betonnen wegen mogelijk. De relokatie van de industrie, die vroeger erg **spoorweg**gebonden was en nu veel ruimte heeft opengemaakt, maakt het mogelijk dat de NMBS samen met de privé-sector spoorwegstationbelendende vestigingen tot stand brengt, waar dienstverlening, tewerkstelling, service en industrie opnieuw een plaats kunnen vinden. Deze idee heb ik al lang geleden naar voren gebracht en collega Dehaene heeft ze blijkbaar geconcretiseerd en tot een eigen immobiliënpolitiek van de NMBS uitgewerkt.

In dat perspectief moet de mobiliteit met alle elementen die daarbij thuis horen, zoals energieverstopping, veiligheidsbeperking, milieubelastende technologie enzovoort, veel ruimer worden bekeken dan nu het geval is. Precies daarom worden die zaken allemaal stedenbouwkundig benaderd en zitten zij verweven in gedragspatronen, in de vrijheid van verplaatsingskeuze die wij wensen te behouden. Mijnheer de Minister, dit alles is zo complex dat het niet alleen onder uw bevoegdheid kan ressorteren. U is niet alleen gewestgrensbelemmerd, als ik het zo mag uitdrukken, maar ook nationaal en internationaal heeft u af te rekenen met de doorstroming van personen: SST, luchtvaart, autoverkeer - en goederen - spoorweg, binnenvaart, havens en uiteraard vervoer op wielen. Tevens wordt u geconfronteerd met nieuwe technieken waarbij het vervoer meer dient als een stockeerplaats dan als verplaatsingsmiddel. Wij wensen daarvoor evenwel geen penale benadering op zijn Nederlands, waar binnenkort accijnsverhogingen eens te meer een asociale politiek gaan inluiden. Degene die een aftrekbaarheidstechnologie kan ontwikkelen of die bemiddeld is zal niet belemmerd worden door een eventuele forse stij-

De Croo

ging van de individueel gekozen verplaatsingskosten. In sommige geesten rijpt de idee — en ik ben daar ten zeerste tegen gekant — een soort tolrecht te vragen, zodat een persoon die met de wagen op een bepaald uur op een bepaalde plaats, zij het dan met te weinig passagiers, voorbij komt penaal, fiscaal of monetair zou worden gepenaliseerd. Volgens ons is dit een verschuiven van het probleem. Men zou aldus onvoldoende rekening houden met mijn voorbeelden inzake spreiding in de tijd en in de ruimte. Wij moeten blijven hameren op dezelfde ideeën wil men ze uiteindelijk waarmaken. Ik blijf hameren op een zo efficiënt mogelijk collectief vervoer, dat ook de soepelheid van de demonopolisering zal bevatten.

Wij zullen binnenkort voorstellen formuleren om de monopoliepositie van De Lijn in Vlaanderen af te schaffen zodat gelijk wie op eigen risico, uiteraard met inachtneming van de veiligheid, en gelijkberecht ook op het vlak van fiscaliteit en BTW, collectief en privé-vervoer zal kunnen organiseren. Onze voorstellen strekken ertoe industrieën op eenzelfde industrieterrein, behorend tot verschillende juridische entiteiten niet meer onder het vetorecht te laten vallen van een of andere verkrampte vrees die het collectief openbaar vervoer koestert ten opzichte van de concurrentie. Wij streven naar het aanleggen, in samenwerking met steden, gemeenten of Gewesten, het is mij allemaal om het even, van opzui-gingsplaatsen, naar parkings zodat een snel collectief privé-vervoer sommige bestemmingen kunnen verbinden. Al deze ideeën die aan het gisten zijn moeten verder worden ontwikkeld, uiteindelijk tot stand worden gebracht en uitgetest, om te zien op welke wijze wij de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid kunnen waarborgen.

Ik had gezegd de vanwaar, waarheen, wanneer, hoe en in zekere mate ook waarom. Waarom een individueel, soms vertragend gevaarlijk vervoermiddel ? Waarom zijn mensen alleen maar door een stijgende

mogelijke zelfregulering te overtuigen daarvan gedeeltelijk af te stappen ? Zij weten of voelen namelijk, misschien ook vanwege de publiciteit en het comfort van een individueel verplaatsingsmiddel, dat er een psychologische onderbouw schuilt in de wijze waarop men zich met eigen vervoermiddelen verplaatst.

Minister J. Sauwens : Mijnheer De Croo, uit een aantal studies blijkt dat de mens zich door de eeuwen heen gemiddeld 12 ten honderd van de dag verplaatst. Vroeger ging dat heel traag, te voet. Nadien te paard of wat sneller met de fiets. In het begin van deze eeuw kwam de auto, wat nog vrij traag ging. De trein was het snelle vervoermiddel van die tijd. Alles is dan sneller en sneller gegaan. In heel de evolutie van techniek en technologie is de mens erin geslaagd om in een kort tijdsbestek verre afstanden af te leggen. Het enige constante gegeven in heel de evolutie is de aardoppervlakte. Daarom wordt er in de huidige beleidsvoering en de besluitvoering meer aandacht gevraagd voor de kwaliteit. Mensen gaan immers, bij verkorting van arbeidsduur, in hun vrije tijd nog nieuwe verplaatsingen maken. De tijd die vrijkomt door telebanking, homebanking en een aantal verplaatsingen die men kan uitschakelen wordt vervangen door nieuwe verplaatsingen in de recreatieve sfeer. Het vraagt een inzet van alle middelen op de verschillende beleidsniveaus en een maturiteit van de burger zelf om dat geheel beheersbaar en vooral leefbaar te houden.

De heer H. De Croo : Mijnheer de Minister, u brengt water aan mijn molen. Ik zeg dat de sociale en maatschappelijke elementen van die aard zijn dat ze haast alle plannen van infrastructuur en transportmogelijkheden voorbijsteken. Als de aardbol te klein wordt is er misschien nog een of ander uitvlucht naar het heelal maar dat laat ik over aan een nieuwe mobiliteitsstudie van uwentwege. De verplaatsingsbehoefte is hoe dan ook ingebakken en met nog meer vrije tijd zal men zich nog meer verplaatsen, waarbij dan weer een aantal vragen rijzen.

Kortom, mijnheer de Voorzitter, één van deze elementen van verplaatsing, dat collectief een belangrijk aspect inhoudt, zijn ook de spoorwegen. Er zijn ter zake een aantal plannen, onder meer STAR 21, dat een dertigjarenplan was en dat leidt naar een tienjaren investeringsplan, waarvoor meer dan 25 miljard per jaar moet worden uitgetrokken. Ten einde de ambitie van de spoorweg in te vullen, wordt het volgende geraamd : 50 ten honderd meer reizigers voor de spoorweg ingevolge een investering van 25 miljard per jaar, wat een minimale globale verhoging van 35 ten honderd van de mobiliteit zou moeten opleveren. Alles samen zouden de spoorwegen in het jaar 2000 11 ten honderd van de bevolking vervoeren ; 89 ten honderd van de bevolking zou dus een ander vervoermiddel gebruiken. Voor dit alles zou een investering van 25 miljard vereist zijn. Ik meen dat men goed moet nadenken of dit wel de beste investering is, wetende dat één van de ambities van dit plan het RER is, de bediening van Brussel en rondom Brussel door treinen om de vijf minuten op lijnen met vier sporen. Dit vergt dus enorme investeringen en kosten. Men weet daarbij niet — maar ik ben ervan overtuigd dat het zo niet zal zijn — of het renderend is om de mobiliteit te begunstigen en de filevorming te vermijden.

Het spoor heeft reeds verschillende beslissingen gekend, er werden er ook gerealiseerd, onder meer de afschaffing van een tweehonderdtal stationnetjes, in het kader van het ICIR-plan.

Minister J. Sauwens : Er werden ook andere beslissingen genomen !

De heer H. De Croo : Wij hebben reeds vastgesteld dat men deze logge maatschappij kon runnen met meer dan 20.000 tewerkgestelden minder ; vandaag, na de zwarte vlaggen en de protesten van de jaren 1984-1985, zijn wij van 68.000 eenheden tot 48.000 eenheden gegaan en doet men een afslankingstechnologie. Wie het ook deed, nationaal of op een ander niveau, de Vlaamse Gemeenschap zal toch ook haar bijdrage van 60 ten honderd in de kosten, de sub-

De Croo

sidiëring en de investeringen van dit belangrijk net moeten leveren. Mijns inziens heeft dit net maar toekomst op afstanden van binnenverkeer van 30, 50, 60 kilometer. Ik geloof niet in het RER-verkeer in de omgeving van Brussel, in dit soort **plattelandsmetro**, want dit heeft ook zijn toekomst in het fameuze TGV-plan.

Een van de collega's van AGALEV heeft deze morgen collega Denys, u was toen even afwezig - de bloemlezing gedaan van al degenen die in deze Raad fundamenteel tegen dit TGV-project gekant waren, onder meer collega Tobback op kop. Hij zegde dat de TGV nooit de gekende en gebruikte lijnen voor Tienen zou verlaten. Vandaag slikt ook hij het gehele plan. Wij zijn overtuigd dat andere methodes mogelijk waren, die veel minder belastend zijn voor het leefmilieu, meer opbrengen en dus macro-economisch haalbaar zijn en die een aantal milieuhinderpalen kunnen wegwerken. Wij menen dat zowel STAR 21, nu tienjarenplan geworden, en de manier waarop het TGV-dossier wordt benaderd, niet bevorderlijk zijn voor de mobiliteit waarover wij het hebben.

Mijnheer de Voorzitter, in deze ruime context is het enigszins opvallend - en ik begrijp de bemerkingen van collega Ansoms zeer goed dat uit de beleidsbrief waarover wij het hebben en de zijdelingse benadering van de TGV, alsook het STAR 21-plan, blijkt dat iedereen probeert, via een ruimere spoorinfrastructuur, klanten te winnen, en het aantal treinen te verhogen. Dit is echter niet bewezen. Integendeel, het is zoals met wat gebeurde tijdens het beleid van collega Chabert in de jaren 1975-1979. Inderdaad, toen had men met een aanbod van een derde meer treinen veel minder reizigers, omdat men niet had nagedacht over de wijze waarop en de tijdspanne waarin de gebruikers zich wensten te verplaatsen.

Minister J. Sauwens : Indien ik u goed begrijp, pleit u voor de SST, maar hebt u grote twijfels over het STAR 21-plan.

De heer H. De Croo : Ik heb twijfels

over het STAR 21-plan inzake twee punten. Ik geloof niet dat STAR 21, in vergelijking met de zware investeringen, in zijn regionale **expresstechnologie**, in zijn bediening van in en rondom Brussel, op 10, 15 à 20 kilometer, enig succes zal hebben pro rata de investeringen die daarvoor zijn vereist. Ik geloof in een spoorweg die met commerciële inzet, met aantrekkelijke stations, met parkeerplaatsen die uitgebreid en praktisch zijn, een binnenlandse afstand van 30, 50 à 60 kilometer kan waarmaken, en die er mede ervoor zal zorgen dat de onderbreking van het traject wordt beperkt. Eén van de drama's en van de kortsluitingen die de wagen vormt, is dat men geen A-Z-traject kan maken. Tussen het vertrekpunt en de eindbestemming met het openbaar vervoer, zijn er één, twee of soms meer onderbrekingen. Het punt Z, het eindstation, de eindbestemming brengen waar de trein stopt - vandaar mijn idee te bouwen boven de spoorwegen - , is één van de wijzen om het geheel aantrekkelijker te maken. Een praktisch station, haalbare parkeerterreinen zijn goede elementen, maar ik geloof niet in een **plattelandsmetro** die een combinatie zou zijn van het openbaar vervoer van het gewest Brussel, bijvoorbeeld tot en met Leuven.

Minister J. Sauwens : U geeft toch toe dat de capaciteit, de snelheid en de frequentie op een aantal hoofdasen moet worden vergroot ?

De heer H. De Croo : Dat is het geval voor afstanden van 30, 50, 60 tot 100 kilometer.

Minister J. Sauwens : Dat staat onder meer in het plan STAR 21.

De heer H. De Croo : Dat is één van de aspecten. U hebt mij gevraagd welk aspect in het STAR 21-plan ik niet praktisch vond. Ik heb u de RER aangegeven, die ik te duur vind in verhouding tot het rendement.

Minister J. Sauwens : Ik zal enkele van uw woorden gebruiken, waarvan ik er een aantal heb genoteerd, — u bent trouwens vandaag in topvorm — : milieubelabberde aftrektechnologie en ook het woord piekaftoppend. Wanneer 320.000 pendelaars dage-

lijks in Brussel komen werken, waarvan er 200.000 wonen in een straal van 30 kilometer, een Stratex-studie heeft dit trouwens bewezen, en wanneer het aandeel van het openbaar vervoer in die pendelbeweging minimaal, bijna te verwaarlozen is, dan is het toch duidelijk dat een versterking van de mobiliteitsassen tussen dat woongebied en de werkplaats in de metropool een goede zaak is. Er was de Kraainem-psychose, waar op een bepaald ogenblik, als gevolg van de mediabelangstelling rond werken in Kraainem, honderden mensen op hetzelfde moment een ander vervoermiddel kozen. Er waren 600 opstappers meer in het station Leuven, en de file was onmiddellijk opgelost.

De heer H. De Croo : Ik was zes jaar voorzitter van de Raad van Beheer van de NMBS. Er zijn wel degelijk argumenten voor zwaardere investeringskredieten. Er wordt beweerd dat het verkeer naar Brussel nog zal toenemen en dat die toename vanuit bepaalde regio's zal komen. De NMBS vraagt dat wij haar hierin een rol zouden toebedelen en vraagt de mogelijkheid om de tien à vijftien minuten, door middel van vier sporen, deze aftapping waar te maken. Dit is het behandelen van een symptoom, niet het aanpakken van de oorzaak. Het houdt geen rekening met ruimte- of tijdspreiding, met pieken of met ontpieking, met nieuwe investeringen, met bouw of ligging boven de sporen. Het is een statische benadering, die probeert een kwaal op te lossen, zonder aan de oorzaak te werken. Het spijt mij dat u in deze technologie van het verkrijgen van centen, die de spoorwegen reeds jaren met maestro bespelen, gelooft. Indien de spoorwegen, quod non, 25 miljard per jaar zouden krijgen om deze uitbouw van belendende ophaling waar te maken, dan nog zou dit maar kortstondig soelaas brengen, voor de compacte verkeerspatronen. De reizigers die in een bepaald station aankomen, werken daar niet noodzakelijk en men wordt ook niet opgehaald waar men woont. Het is immers onmogelijk in Brussel 35 lijnen bij te leggen teneinde alle kleine deelgemeenten te bedienen. U geeft hiervoor geen oplossing omdat u geen verandering brengt in de fenome-

De Croo

menen ruimte en tijd. Ik meen dat te gepasten tijde overleg moet plaatsvinden tussen de Gewesten, Stedebouw, Verkeer, Infrastructuur en Onderwijs - want de heer Coens, in zijn alwetendheid, heeft reeds de uren, zelfs de vakantiedagen voor de 21ste eeuw vastgelegd — arrogance of power — en een zekere flexibiliteit aan de dag moet worden gelegd en een levensbeschouwelijk debat gevoerd.

Wat de spoorwegen doen is alleen maar profiteren van de spanning op de verplaatsingsmarkt om op een nieuwe manier nieuwe kredieten los te weken.

Ik ben ervan overtuigd dat het verhogen van de frequentie van treinen rondom Brussel slechts kortstondig soelaas zal brengen. Ik breng de cijfers kort in herinnering ; het loont inderdaad de moeite dat de Vlaamse Raad deze cijfers kent aangezien wij hierin toch een fors deel zullen betalen. De spoorwegen hebben behoefte aan een bedrag van 201 miljard om de mobiliteit met 50 ten honderd te verhogen, in een aandeel dat globaal slechts met 35 ten honderd zou stijgen. 11 ten honderd van de bevolking verplaatsen na 1 miljard te hebben geïnvesteerd, blijkt mij niet een juiste balans te zijn tussen middelen en resultaten.

Mijnheer de Voorzitter, ik zal nu eindigen om de tijd van mijn collega's niet in het gedrang te brengen. Deze beleidsbrief is maar een druppeltje op de hete plaat voor de vele overwegingen die ons worden voorgeschoteld. Hij maakt deel uit van de studie, de technologie en van een waaier van rapporten, witboeken en andere. Het is bijna de Hollandse ziekte die ook naar dit departement is overgewaaid. Het is geen vervoerplan, het is geen infrastructuurplan - en ik weet, mijnheer Ansoms, dat u in de Commissie met veel talent hiervan de demonstratie hebt trachten te geven - het is in een zekere mate een doekje voor het bloeden. Het geeft illusies zoals zij in sommige kerken in Vlaanderen worden gepredikt : Werp uw kommer op de Heer. Vertrouw u toe aan het openbaar vervoer. Dat is de slo-

gan van vandaag en de zaken zullen beter, vlugger, zuiniger en veiliger gaan !

Mijnheer de Voorzitter, onze fractie zal nog enkele woordvoerders naar de tribune sturen om hun opvattingen in detail toe te lichten over de mobiliteit, ook over de SST en over het STAR 21-plan waarvoor deze Raad slechts gedeeltelijk bevoegd is, en wij zullen een motie indienen.

In verband met de SST zijn wij de enige fractie die niet van gedachten is veranderd, geen enkele andere fractie in de Vlaamse Raad kan dat zeggen. Het loont de moeite om dat te onderstrepen.

Ik heb maar één zorg, het beter te doen als wij het zelf doen. De mobiliteit is zo een complex probleem dat de kleine stap die wij moeten zetten om ze meer leefbaar, veilig en milieuvriendelijk te maken, zo'n grote uitdaging is voor onze rede dat we veel eerder een beroep moeten doen op onze verbeeldingskracht. Ik heb enkele denkpijpen aangetoond en hoop dat ze niet in de brouse van uw analyses doodlopen. Ik hoop dat iedereen van goede wil zich zal inzetten opdat onze nalatenschap aan onze kinderen en kleinkinderen nog een leefbare, mobiele en vrije maatschappij zou zijn. *(Applaus)*

De Voorzitter : Vraagt nog iemand het woord ? *(Nee)*

Dan gaan wij nu over tot de bespreking van het onderdeel mobiliteit.

De heer Beysen heeft het woord.

De heer E. Beysen (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, het liberale ideeëngoed omtrent de mobiliteit wordt meteen over u heen gestrooid, in de hoop dat de Minister er enigszins door bevrucht zou worden. Het verschil tussen mijn goede collega en vriend Herman De Croo en mijzelf is enkel in het woordgebruik te vinden. Ik zal mij dan ook houden aan een meer klassieke terminologie. Eerst enkele beschouwingen over de mobiliteit vanuit de principiële stellingname dat de vrije burger hoofdzakelijk individueel wil handelen, en hij bewijst ook dagelijks dat hij dat doet. De vrije burger moet uiteraard ook

rekening houden met wat gemeenzaam het algemeen belang wordt genoemd. Hiermee antwoord ik op de opmerkingen van collega Van Grembergen in de Commissie.

Wanneer we het complexe probleem van de mobiliteit benaderen moeten wij eerst het individueel recht van de vrije burger maximaal vrijwaren. De overheid kan hierbij een belangrijke rol spelen, vooral dan inzake informatieverstrekking, voorlichting en sensibilisering van de burger zodat die laatste zich kan schikken naar een aantal nieuwe ontwikkelingen.

Dat gebeurt niet door betuttelend en beknottend optreden, wat de overheid de jongste tijd al te vaak deed. Een illustratie hiervan is het bericht van gisteren dat de snelheid zou worden beperkt tot 50 kilometer in de bebouwde kommen en tot 90 kilometer op de express-wegen. Wij spreken ons niet a fortiori uit tegen snelheidsverlaging, maar ik denk dat hier weer eens naar de gemakkelijksoplossing is gegrepen. Men weet goed dat zelfs het verlagen van de snelheid de problemen niet oplost als er geen instrumenten zijn om te controleren. Indien door permanente controlemaatregelen zou zijn bewezen dat de huidige snelheidsbeperkingen niet voldoende zijn, zouden de nieuwe maatregelen efficiënt kunnen zijn. Wat nu gebeurt is eerder een beetje toegeven aan loze kreten en inspelen op omstandigheden die niet zijn uitgetest.

Minister J. Sauwens : Mijnheer Beysen, beweert u dat een bijkomende verkeersreglementering geen zin heeft omdat de burger zich daar toch niet aan houdt ? Pleit u dan voor strengere controlemaatregelen ?

De heer E. Beysen : U weet zeer goed dat de verkeersreglementering niet 100 ten honderd wordt toegepast. Ik vind dat maatregelen maar mogen worden getroffen wanneer men er zeker van is over voldoende instrumenten te beschikken om de toepassing ervan maximaal te garanderen. Dat is eens te meer niet het geval. Deze maatregelen werden volgens mij in het wilde weg genomen.

Minister J. Sauwens : Zeker niet.

De heer E. Beysen : Nu een tweede beschouwing in dit mobiliteitsdebat. Mobiliteit is in belangrijke mate een probleem van ruimtelijke ordening. Dat probleem is reeds vele jaren geleden ontstaan, vooral in de periode dat de modetrend was de stad te verlaten en zich te gaan vestigen in de groene gordel rond steden en grote centra. Dat had tot gevolg dat een groot deel van onze open ruimten systematisch werd ingenomen door nieuwe woningen. Daardoor werden nieuwe mobiliteitsproblemen gecreëerd.

Het aansnijden van nieuwe woongebieden, inzonderheid nieuwe woonuitbreidingsgebieden heeft zeer ingrijpende gevolgen gehad voor de mobiliteit. De vlucht uit de stad is daar een van de grote naweëen van. Die vlucht had niet alleen gevolgen op het vlak van de mobiliteit, maar ook op het vlak van het beheer. De steden zijn verarmd en de rand is welvarender geworden.

Het is dan ook heel merkwaardig dat wij nu geconfronteerd worden met een nieuwe probleemstelling op het vlak van de mobiliteit. Die duizenden mensen die de stad ontvlucht zijn, willen immers nu juist beletten dat de stad voldoende zuurstof krijgt, ook op het vlak van de mobiliteit. Zij pleiten ervoor geen nieuwe invalswegen naar de steden meer aan te leggen.

Welnu, ik wil mij als inwoner van een stad niet de gijzelaar voelen van randstadbewoners. Men moet leven en laten leven. Zowel de stadsbewoners als de randstadbewoners moeten elkaars behoeften leren kennen.

Mijnheer de Voorzitter, eerder dan een debat, had dit eigenlijk een groot moment van bezinning moeten zijn. Ondanks het vele studiewerk over de mobiliteit, zijn wij immers nog niet klaar met een algemene visie. Een doelgerichte verwerking van de studieresultaten ontbreekt tot nog toe. Wij moeten ons ter zake nog verder beraden.

Het is goed dit debat vandaag in de

Vlaamse Raad te voeren, maar eigenlijk had dit debat een confrontatie moeten zijn tussen het nationale Parlement en de deelraden. Men kan natuurlijk doen opmerken dat er in feite geen probleem, is vermits wij allen toch nog twee petten dragen. Zolang wij die confrontatie echter, ook om institutionele redenen, niet kunnen aangaan, kunnen wij geen algemeen inzicht verwerven in de mobiliteitsproblematiek. Deze problematiek is immers gewestgrensoverschrijdend.

Thans wil ik het mobiliteitsprobleem schetsen aan de hand van een aantal voorbeelden.

Ik wil even de verplaatsingsmogelijkheden naar voren brengen, onder meer te voet, per fiets, met de wagen, per schip en met het vliegtuig. Zowel vanuit de visie van de andere collega's als vanuit mijn visie denk ik dat op elk van deze terreinen suggesties kunnen worden gedaan, die het overwegen waard zijn en ook praktisch gericht zijn, zodat er, weze het niet op korte termijn, dan toch op middellange termijn iets kan worden ondernomen.

Voetgangers worden door allerlei obstakels, die zich op het voetpad bevinden, gehinderd. Deze obstakels kunnen worden gevormd door de signalisatie of door particulieren zijn aangebracht. Toen ik, gevolgsgevend aan een initiatief van een bepaalde actiegroep, geblinddoekt door de straten van Brussel heb gelopen, heb ik ervaren hoe beangstigend een dergelijke situatie is. Mijnheer de Minister, ik denk dat ook u reeds een dergelijke ervaring heeft opgedaan. Het moet toch mogelijk zijn met de medewerking van de gemeentebesturen te onderzoeken op welke manier zoveel mogelijk van deze obstakels kunnen worden vermeden. Vanuit mijn reeds geciteerde ervaring weet ik dat het zowel voor mindervaliden, bijvoorbeeld voor blinden, als voor valide personen, bijzonder moeilijk is langs de straten te lopen, vermits men zeer vaak het voetpad moet verlaten en gewoon op de straat moet lopen. Hieraan kan in samenwerking met de gemeentebesturen worden verholpen.

In verband met de verplaatsingen per

fiets verwijs ik naar een aantal maatregelen, die zeer recent door uw collega in de nationale Regering werden genomen. Samen met vele andere collega's plaats ik toch vraagtekens bij de opportuniteit van deze maatregelen, zoals de toelating naast mekaar te rijden en de toelating in straten met éénrichtingsverkeer in de tegenovergestelde richting te rijden.

Met betrekking tot de mobiliteit per wagen kan ik mij niet van de indruk ontdoen dat het beleid op verschillende niveaus erop gericht is de automobilist zoveel mogelijk te ontmoedigen. Gelet op mijn uitgangspunten meen ik dat men er moet naar streven het rijcomfort van de automobilist zoveel mogelijk te bevorderen. Bovendien mag men niet de indruk wekken dat de automobilist de boeman zou zijn van het mobiliteitsprobleem. Natuurlijk is hij er in belangrijke mate mede de oorzaak van, maar schieten op de pianist, hier de automobilist, is volgens mij niet het juiste middel om het mobiliteitsprobleem trachten op te lossen.

Steeds meer horen wij stemmen opgaan dat er van de aanleg van nieuwe wegen geen sprake kan zijn, wat mijns inziens dwaas is. Immers, rekening houdend met de prognoses, volgens dewelke er in tien jaar tijd een vervoerstoename zou zijn van 40 ten honderd, spreekt het van zelf dat een dergelijke uitspraak geen zin heeft. Ik herhaal het nog eens : de problemen op de Antwerpse grote ring bijvoorbeeld worden zo groot dat men deze toestand toch niet kan laten zoals hij is. Men moet dringend een oplossing vinden voor een vierde Schelde-oeververbinding. En het spreekt vanzelf dat er geen 23 mogelijke oplossingen zijn. Sommigen menen dat de grote ring de boeman is waartegen absoluut moet worden geageerd. Aan die collega's zeg ik dat er geen andere alternatieven zijn. De problemen met de grote ring zijn vooral het gevolg van het feit dat woonuitbreidingsgebieden werden aangesneden die zich situeren vlak naast de reservatiestrook die inder tijd werd vastgelegd.

Minister J. Sauwens : Wie heeft de voorbije tien jaar het beleid inzake

Sauwens

ruimtelijke ordening bepaald ? Waren dat niet meestal liberale Ministers ?

De **heer E. Beysen** : Dat is maar gedeeltelijk juist, aangezien de gewestplannen dateren van voor de periode dat de liberale Ministers deelnamen aan het beleid. De toestand zou er anders uitgezien hebben indien wij vroeger de gelegenheid hadden gekregen er iets aan te doen.

Ik wil trouwens nog eens onderstrepen — het werd hier voor veertien dagen reeds gezegd — hoe groot het belang is van een regio met een haven ; dit geldt ook voor Gent en Zeebrugge. Deze regio's hebben een enorme economische betekenis. Vooral nu in de nabije toekomst de grenzen zullen wegvallen, worden wij voor een uiterst grote uitdaging geplaatst die moet worden opgevangen met een aanpassing en een uitbreiding, in een beperkte mate vanzelfsprekend, van de wegeninfrastructuur. Indien dit niet gebeurt zullen wij stikken in de uitlaatgassen van de kilometerslange files, die nu al dagelijks voorkomen.

Ik zal zeer in het kort nog de twee andere punten bespreken. De mobiliteit per schip is ook een niet onbelangrijke factor. Ik meen dat men al de middelen optimaal moet kunnen inschakelen teneinde wat soelaas te brengen in het algemene verkeersprobleem. Ik meen dat in de beleidsnota veel te weinig aandacht werd besteed aan de havens en de omgeving van de havens op het vlak van de infrastructuur. Misschien krijgen wij nog de gelegenheid daarover een discussie aan te gaan. Gelet op de enorme impact van de havenactiviteit, lijkt het mij gewenst daaraan de nodige aandacht te besteden en vanzelfsprekend ook aan de toegankelijkheid van de havens.

In verband met de toegankelijkheid van de Antwerpse haven, kijk ik met gemengde gevoelens uit naar de afwikkeling van het dossier over de waterverdragen. Ik weet dat er op het ogenblik weer wat schot komt in dat dossier, maar ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat wij hoe langer

hoe meer terechtkomen in een processie van Echternach. Telkens wordt aan de vooravond van verkiezingen weer wat hoop gegeven en wordt er beweerd dat er uiteindelijk een gunstig signaal uit het Noorden zou komen. We moeten er blijven op aandringen dat dit onze grootste prioriteit is.

Wij hebben al gesproken over mobiliteit per vliegtuig ter gelegenheid van de discussie over de beleidsbrief over de regionale luchthavens. Gelet op de ontwikkelingen in de luchtvaart, moet ten eerste worden gepleit voor eerlijke kansen voor de regionale luchthavens met de zorg voor ogen het leefmilieu minimaal te bezwaren.

Ik zal ook in telegramstijl enkele bedenkingen bij het openbaar vervoer formuleren. Hier moet worden aangedrongen op een realistische aanpak die er, mijns inziens, allereerst in bestaat te zorgen voor het comfort van de reiziger alvorens andere belangrijke investeringen te overwegen.

De versterking van de aantrekkingskracht van het openbaar vervoer kan echter niet alleen door een verhoging van het comfort. Er moet ook worden gedacht aan de herschikking van de bestemmingen. Sommige zuilen moeten worden afgeschaft en vervangen door andere, precies gelet op de evolutie van de mobiliteit en het woon-werk-verkeer in de jongste vijftien jaar. Een grondige bespreking dringt zich op.

De investeringen moeten naargelang de behoefte worden onderzocht. Ik illustreer dit aan de hand van het voorbeeld van het Antwerpse pre-metro. Deze biedt meer mogelijkheden dan vandaag wordt verondersteld. Bij de beoordeling van de Antwerpse pre-metro moet ook rekening worden gehouden met de jongste investering, namelijk de bouw van de Brabotunnel onder de Schelde. Men kan hier zelfs gewagen van een schot in de roos. Hieruit blijkt dat de uitbouw van de pre-metro zoals oorspronkelijk voorzien, toch nuttiger blijkt dan oorspronkelijk gedacht.

Het is eigenlijk een kwestie van prioriteiten en van opportuniteiten. Ik

heb altijd verklaard dat de pre-metro in Antwerpen aan veel kritiek zou blijven blootstaan zolang men geen grote lijn Oost-West, tussen de linkerover en het Sportpaleis zou aanleggen, waarna pas een waardeoordeel kan worden geveld over het nut van een dergelijke investering. Ik ben er zeker van dat er, gelet op de resultaten met de Brabotunnel, meer in de Antwerpse pre-metro inzet.

De miljarden investeringen in het ondergrondse project zouden in de kortst mogelijke tijd rendabeler kunnen worden gemaakt. U weet dat ik eerder voorstander ben van de uitbouw van de pre-metro dan van de aanleg van een snelspoor van Mortsel naar Antwerpen. Volgens CVP-kringen moet dit snelspoor zelfs naar Boechout leiden. Aangezien het station in Mortsel een totale verandering moet ondergaan voor het doortrekken van de SST-lijn, vraag ik mij af of die toch wel belangrijke investering van 450 miljoen voor een tijds-winst van amper 4 à 5 minuten niet beter kan worden aangewend voor een ander project.

Ten slotte — ik beëindig nu echt mijn uiteenzetting ; in het vuur van mijn betoog ben ik helemaal het rode lichtje vergeten — onderstreep ik dat dit debat slechts een aanhef is. Wij zullen deze denkoefening in alle openheid, permanent moeten voortzetten en blijven streven naar een evenwicht waarbij de economische expansie en ontwikkeling van de regio's niet worden belet en waarbij terzelfdertijd de druk op het milieu zo laag mogelijk wordt gehouden.

De Voorzitter : De heer Ansoms heeft het woord.

De heer J. Ansoms (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, geachte collega's, vooraf wens ik namens de CVP-fractie haar waardering uit te spreken voor de wijze waarop dit debat in de Vlaamse Raad is georganiseerd. Door het STT-debat te koppelen aan de bespreking van de beleidsbrief Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen krijgt het de Raad de kans een globale evaluatie te maken van de doelstellingen en prioriteiten die de Vlaamse Executieve zich stelt om een ant-

Ansoms

woord te formuleren op één van de grootste uitdagingen waarmee wij de volgende decennia worden geconfronteerd, namelijk de mobiliteitscrisis.

Onze fractie heeft dit debat goed voorbereid. Dat is normaal, want zelden werd een beleidsbrief zo langdurig en zo openbaar voorbereid als de beslissing over de SST. In de beoordeling van het ontwerp-standpunt van de Vlaamse Executieve heeft de CVP vier vragen gesteld die zij op een eerlijke en gefundeerde manier zal trachten te beantwoorden. Het is op basis van deze antwoorden dat wij onze houding ten aanzien van het ontwerp-standpunt zullen bepalen.

Ten eerste, dient de eventuele aansluiting op het STT-net het Vlaams algemeen belang? Of, anders gezegd, kan Vlaanderen zich veroorloven om niet aan te sluiten op het Europese spoorwegennet?

Ten tweede, indien men positief antwoordt op de eerste vraag moet men

zich afvragen welk soort SST we in Vlaanderen wensen. Houdt dit project voldoende rekening met de Vlaamse ruimtelijke mogelijkheden en milieurealiteiten? Er is in Vlaanderen geen plaats voor om het even welk SST-project.

Ten derde, wij dienen na te gaan in hoeverre het SST-project past in de beleidsvisie die wordt ontwikkeld in het Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen. Is het SST-project een wezenlijke bijdrage tot de kwalitatieve optimalisering van de Vlaamse mobiliteit?

Ten vierde, wij moeten de juiste inpassing van deze nieuwe spoorinfrastructuur op het microvlak evalueren. Gebeurde dit met de nodige zorg voor de omgeving? Ook de Vlamingen die in de nabijheid van de tracés wonen hebben hun rechtmatige eisen.

Voor de helderheid van het debat wens ik eerst een aantal randbemerkingen te maken. Als ik hier spreek over het SST-project, heb ik het over het project Dehaene en niet over het

project De Croo dat daaraan voorafging. Het project De Croo zou inderdaad enorm veel ruimte in beslag hebben genomen; het zou Vlaanderen geen enkele stopplaats hebben gegeven; het zou alleen aangestuurd hebben op een zeer schamele tijds-winst en het binnenlandse spoorverkeer zou er helemaal geen baat bij gevonden hebben. Tegen deze plannen heeft zowat heel Vlaanderen geprotesteerd, en terecht. Voor een dergelijk net was en is er in Vlaanderen geen plaats. Om dit project tegen te houden heeft een voormalig fractieleider er zelfs mee bedreigd op het spoor te gaan liggen.

Toch trachten nog steeds bepaalde politici — ik denk vooral aan de Groenen — om demagogische en electorale redenen dit SST-project als een monster voor te stellen. De oranje SST van Jean-Luc Dehaene, die 160 kilometer per uur rijdt wordt naar hel gewenst en de groene Intercity wordt tegen 200 kilometer per uur de hemel in geprezen. Aan een dergelijke demagogie wensen wij niet te doen.

Een tweede randbemerking is dat wij onze uiteenzetting beperken tot de globale afweging van het project en de concrete uitvoering tot voor Antwerpen. De verbinding in en voorbij Antwerpen is bij gebrek aan een beslissing vandaag nog niet bespreekbaar op het microvlak.

Ik kom terug tot onze vier vragen: ten eerste, kan Vlaanderen zich veroorloven niet aan te sluiten op het SST-net? Voor het beantwoorden van deze vraag moet men vertrekken vanuit de huidige en toekomstige mobiliteitsproblematiek. Het is duidelijk dat het belang van de SST samenhangt met de groeiende mobiliteitscrisis, die op haar beurt verband houdt met een aantal geografische en economische ontwikkelingen en politieke keuzen. Immers, de wereld buiten Europa zoekt uit welke de toegangspoort tot het Europa van morgen zal zijn. Vanzelfsprekend heeft de zogenaamde Euregio Rotterdam-Antwerpen — een begrip dat afkomstig is van het Nederlandse Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer — alle kansen. Maar, zo zeker



In het kader van het verkeers- en vervoersdebat verdedigde Raadslid J. Ansoms (CVP) de stelling dat Vlaanderen zich in het licht van de huidige en toekomstige mobiliteitsproblematiek en omwille van zijn strategische ligging in Europa niet kan veroorloven neen te zeggen tegen de SST

Ansoms

is dat niet. Ook het zuiden zou metertijd de toegangspoort kunnen worden. Welnu, deze kwestie is van levensbelang voor Vlaanderen, want de Antwerpse regio met zijn havengebied is het economische hart van Vlaanderen. Geografisch hebben wij in Europa belangrijke troeven, maar wij moeten ze goed uitspelen.

Een tweede vaststelling is dat de regio Londen-Parijs-Brussel-Amsterdam-Keulen, het zogenaamde Europese kerngebied, niet meer het exclusieve economische zwaartepunt van Europa is. In Europa maken wij een soort verzuidelijking mee van de economie, met de opkomst van regio's zoals Rhône-Alpen, Catalonië, Noord-Italië en Beieren. Wij hebben er in elk geval belang bij deze regio's vlot te kunnen bereiken.

Een derde uitdaging heeft te maken met het wegvallen van het IJzeren Gordijn en het uitdeinen van Europa in oostelijke richting. Goede verbindingen in die richting zijn van zeer groot belang.

Tenslotte moeten wij ons afvragen of wij van Brussel werkelijk de hoofdstad van Europa willen maken. Voor de CVP is het antwoord positief. Wij aanvaarden daar dan ook de consequentie van dat Brussel goed bereikbaar moet zijn.

Kortom, in Europa doen zich een aantal ontwikkelingen voor die politieke keuzen noodzakelijk maken en die belangrijke consequenties zullen hebben voor het vlot vervoer van personen en goederen. Een regio die ruimtelijk en economisch een centrale rol wil spelen in het Europa van morgen kan deze doelstelling echter dadelijk opbergen in de kast van de illusies als ze moeilijk bereikbaar blijft. Ik hoef niet te vertellen dat er in dit verband reeds grote problemen zijn. Bovendien zijn de prognoses over de aangroei van het verkeer tot het jaar 2010 bekend. Er wordt een toename met minstens 40 ten honderd verwacht tegen het jaar 2000 en sommigen spreken van een aangroei van 70 ten honderd tegen het jaar 2010. Als deze prognoses werkelijkheid worden dan gaan wij naar een

regelrechte chaos. Ik meen overigens dat velen nog altijd onvoldoende beseffen wat zulke explosieve aangroei betekent. Laten wij er in elk geval rekening mee houden dat als de situatie in die zin evolueert wij over een tiental jaren, wanneer wij thuis met de auto vertrekken, wij onmiddellijk in de file zullen staan. Een verkeer dat zich vastrijdt betekent een grote bedreiging voor onze welvaart, voor ons milieu, voor het leven in de woonkernen en ook voor de verkeersveiligheid.

In heel de mobiliteitsproblematiek speelt het internationale autoverkeer een grote rol. Over afstanden van ongeveer 600 kilometer bedraagt het marktaandeel van de auto ongeveer 80 ten honderd terwijl het openbaar vervoer en het luchtverkeer elk 10 ten honderd voor hun rekening nemen. Door de voortschrijdende europeanisering van onze samenleving zullen de internationale verplaatsingen nog toenemen.

Niet alleen het wegverkeer geraakt in de knoop, ook het luchtverkeer heeft met zware problemen te kampen. Vele Europese luchthavens, ook Zaventem, bereiken stilaan een saturatiepunt omwille van structurele problemen. Sommige prognoses stellen een verdubbeling van het luchtverkeer tegen het jaar 2000 in het vooruitzicht. Dat betekent dus structurele files in de lucht en op de startbanen. Ik kan mij voorstellen dat de bevolking van Zaventem en omstreken niet gelukkig is met dit vooruitzicht.

Sinds enkele jaren al stellen wij dat de oplossing van het mobiliteitsprobleem gevonden kan worden in het terugdringen van het individueel autogebruik en van het goederentransport langs de weg. Dit kan maar door het aanbieden van een alternatieve oplossing die bestaat in het promoten van langzaam verkeer en in het steeds meer overschakelen op gemeenschappelijk vervoer.

Voor het personenvervoer kan de SST hierin een belangrijke rol spelen. De studie die de VZW Mens en Ruimte in opdracht van de NMBS heeft gemaakt stelt duidelijk dat iets meer dan de helft van de SST-reizi-

gers in het jaar 2000 zou bestaan uit mensen die de auto in de garage hebben laten staan of die de SST hebben verkozen boven het vliegtuig. In de corridor Parijs-Londen-Brussel-Keulen-Amsterdam zouden er jaarlijks 1,8 miljoen reizigers hun auto laten staan om de SST te gebruiken. Als men bovendien bedenkt dat het huidige SST-project deel uitmaakt van een waarachtig Europees net met verbindingen zowel naar het zuiden als naar het oosten van Europa toe, dan is het duidelijk dat de SST een belangrijk alternatief is voor de auto en het vliegtuig.

Wie het openbaar vervoer belangrijk vindt voor de mobiliteit kan dan ook niet anders dan dit SST-project steunen.

Het benieuwt de christendemocraten te weten welk standpunt de Groenen in dit debat zullen innemen. Als zij zich verzetten tegen de SST dan is al hun gepraat over het terugdringen van de auto en over de promotie van het openbaar vervoer niets anders dan show voor de galerij. Want op het ogenblik dat een project voor openbaar vervoer wordt aangeboden dat daartoe een belangrijke bijdrage kan leveren, zouden zij opeens niet meer meespelen, integendeel zelfs, dan zouden zij de hele discussie herleiden tot een aangelegenheid van lokaal belang. Ik herhaal nogmaals dat de CVP helemaal niet blind is voor deze plaatselijke micro-problemen en dat deze lokale moeilijkheden voor de betrokkenen zo gunstig mogelijk dienen te worden opgelost. Wij weigeren mee te doen aan de demagogie alsof de SST een boeman zou zijn die alleen maar negatieve gevolgen heeft voor de kleine man. De CVP vraagt zich af hoe een echt voorstander van het openbaar vervoer zich tegen de SST kan verzetten, als deze SST het marktaandeel van het spoorverkeer over langere afstanden doet toenemen van 10 ten honderd naar 43 ten honderd, zoals de STRATEC-studie in het kader van STAR 21 heeft uitgewezen.

In het licht van de huidige en toekomstige mobiliteitsproblematiek en omwille van onze strategische ligging in een uitdeinend Europa kan Vlaan-

Ansoms

deren zich niet veroorloven neen te zeggen tegen het Europees SST-net. Zich inschrijven in dit project dient het algemeen Vlaams belang en dat is waar de CVP voor staat.

Nu wij de eerste vraag positief beantwoord hebben, rijst de vraag wat voor soort SST wij in Vlaanderen wensen. De CVP heeft altijd gepleit voor een SST die maximaal ingepast wordt in het binnenlands spoorweg-net, zodat de milieuschade minimaal is en er nieuwe kansen gecreëerd worden voor het binnenlands spoorverkeer. Volgens onze fractie voldoet dit project aan deze twee voorwaarden. Dat de SST ook gevolgen heeft voor de binnenlandse mobiliteit is duidelijk. Weliswaar zullen er meer verkeersstromen ontstaan — de Minister heeft er daarstraks ook naar verwezen — in het binnenland met betrekking tot het voor- en natransport naar de SST-opstapplaatsen, maar dit voor- en natransport kan in belangrijke mate met het openbaar vervoer gebeuren. De STRATEC-studie die ik reeds heb vermeld verwacht dat de auto slechts 16 ten honderd van het voor- en natransport voor zijn rekening zal nemen. Dat gegeven betekent op zich reeds een ernstige verbetering van het rendement van het binnenlands spoorweg-net. Veel belangrijker is echter dat het SST-project, zeker voor Vlaanderen, gecombineerd met STAR 21, een hefboom wordt om de rol van de spoorwegen in de aanpak van de mobiliteitscrisis op te krikken. Ik geef hiervan slechts twee frappante voorbeelden. De nieuwe zuid-noord tunnel onder Antwerpen maakt een einde aan het Antwerps kopstation dat Antwerpen-Centraal is. Dat betekent een verdubbeling van de capaciteit met een belangrijke tijdsinstroom, een grotere regelmaat voor de treinen en nieuwe mogelijkheden voor het voorstedelijk spoorverkeer. Tevens geeft deze ondertunneling van Antwerpen de mogelijkheid om het Schakelplan uit te voeren in functie van de Vlaamse spooras Kortrijk-Gent-Antwerpen-Hasselt-Maastricht. Als dat geen belangrijke bijdrage mag heten voor de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem van het Antwerpse, dan

weet ik het niet meer.

Een tweede voorbeeld is het baanvak Leuven-Schaarbeek dat momenteel geen capaciteitsuitbreiding toelaat. Het SST-project zal hier echter een meer dan helpende hand reiken. In die zin is de SST ook een belangrijke onrechtstreekse bijdrage tot de oplossing van het voorstedelijk mobiliteitsprobleem tussen Leuven en Brussel waar de E40 momenteel stikt van de files. Ook de Limburgers zullen er mee van profiteren want de capaciteitsuitbreiding op het baanvak Leuven-Brussel is een essentiële voorwaarde voor een intensere exploitatie in de richting van Sint-Truiden en Alken, nadat de verbindingsocht te Landen en het tweede spoor tussen Sint-Truiden en Landen aangelegd zal zijn, in uitvoering van STAR 21.

De heer G. Janzegers : Daarvoor heeft men de SST niet nodig.

De heer J. Ansoms : De verdubbeling van de spoorcapaciteit, die noodzakelijk dient te gebeuren, zal nu vlugger gebeuren in het kader van deze werken.

In verband met de verhouding tussen de SST en het binnenlands spoorverkeer, heb ik echter een belangrijke opmerking die samenhangt met wat de Vlaamse Executieve zwaar heeft beklemtoond in haar advies betreffende STAR 21 en het daarmee samenhangende Tienjaren-programma van de NMBS. Ik heb het over de Vlaamse spooras Kortrijk-Gent-Antwerpen-Hasselt. Voor ons moet deze spooras op IC+-niveau worden gebracht, zonder enige overstapplaats. Zij betekent niet alleen een enorme kwaliteitsverbetering voor het spoorverkeer in Vlaanderen. Zij is ook een belangrijk element voor de verbetering van het voor- en natransport vanuit Vlaanderen naar de SST-halteplaats die Antwerpen-Centraal is. Wij begrijpen niet goed dat STAR 21 en de SST wel moeten verweven worden met betrekking tot het voor- en natransport op Brussel maar niet op Antwerpen. Wij willen dat niet aangaan en wensen de Vlaamse spooras ook ingeschakeld te zien in het voor- en natransport op Antwerpen.

Men heeft het SST-project afgedaan als een monster voor milieu en natuur. Dat kan waar zijn voor de oorspronkelijk geplande plannen van Minister De Croo, maar zeker niet voor het huidige project.

De heer A. Denys : U kan uw bocht niet op deze wijze uitleggen.

De heer J. Ansoms : De heer Van Rompuy heeft inderdaad verklaard dat er geen plaats was voor de TGV zoals hij oorspronkelijk was geconcipeerd door Minister De Croo. Dat was immers een TGV dwars door Vlaanderen, zonder ergens rekening mee te houden, in een eigen bedding, zonder enige stopplaats in Vlaanderen en zonder dat het binnenlands spoorverkeer er beter van werd. Daar was en is nog steeds geen plaats voor in Vlaanderen.

De TGV wordt nog steeds afgeschilderd als een monster voor milieu en natuur. Het Nederlands milieubeleidsplan, dat door de heren Geysels en Van Dienderen af en toe wordt aangehaald als zeer degelijk en positief, prijst de SST aan als een milieuvriendelijk vervoermiddel. Dat wordt ook overvloedig bewezen en bevestigd in de thematische studie Mens en Ruimte, die ik reeds heb vernoemd. Daaruit blijkt immers het volgende.

De heer G. Janzegers : Mijnheer Ansoms, mag ik erop wijzen dat er in Nederland geen ruimtelijke wanorde, maar ruimtelijke orde bestaat. Dankzij deze orde is er in Nederland inderdaad nog plaats voor een TGV, maar niet in Vlaanderen.

De heer J. Ansoms : Ik verwijs hier naar de discussie in Nederland over het tracé dat moet aansluiten op het Belgische tracé. Er is daar inderdaad nog veel plaats, maar de strijd op het vlak van milieu is zeker zo intens als in Vlaanderen. Ik ga ermee akkoord dat er in Vlaanderen inderdaad een ruimtelijke wanorde heerst, maar de keuze van het tracé van dergelijke belangrijke infrastructuurwerken is ook in Nederland een zeer moeizame aangelegenheid.

Ik geef een paar cijfers uit de thematische studie Mens en Ruimte.

Ansoms

De SST levert een betekenisvolle bijdrage in de strijd tegen de luchtverontreiniging. Tegen het jaar 2000 worden bijna 2 miljoen reizigers uit de auto gehaald en ook het luchtverkeer wordt afgeremd. Voor eenzelfde vervoersprestatie zal de SST in het jaar 2015 de lucht zevenmaal minder verontreinigen dan een vliegtuig en zelfs dertienmaal minder dan de technologisch geavanceerde auto van die tijd.

In verband met de geluidshinder wijst de studie erop dat de SST voor 3.000 landgenoten geluidshinder zal meebrengen, terwijl deze mensen zonder SST daarvan geen last zouden hebben. Ik wijs er ook op dat de SST in Vlaanderen slechts zelden meer dan 200 kilometer per uur zal rijden en met deze snelheid geluidsarmer is dan een gewoon treinstel van de NMBS dat 140 kilometer per uur rijdt. Ik richt mij dus tot de Groenen met de vraag of zij voor- of tegenstander zijn van het feit dat de snelheid van de treinen tussen Oostende en Brussel zal worden opgevoerd tot 200 km per uur, zoals opgenomen in het plan STAR 21. Als zij hiervan voorstander zijn, hebben zij geen enkel argument om de SST af te wijzen op grond van geluidshinder. Ik voeg hieraan eveneens toe dat de overlast en geluidshinder op Zaventem en de regionale luchthavens in Vlaanderen een flink stuk zwaarder zou worden, als de SST er niet komt. De STRATEC-studie beweert dat het aantal reizigers uit de ons omringende landen naar Zaventem dankzij de SST in het jaar 2000 zal dalen van 107.000 naar 81.000. Dat is toch een vermindering met ongeveer 25 ten honderd.

De thematische studie merkt op dat de invoering van de SST een globale daling van het energiegebruik voor personenvervoer zal meebrengen van jaarlijks 51 miljoen liter vanaf 2015.

In verband met ruimtebeslag zijn er eigenlijk nauwelijks problemen, vermits de SST in Vlaanderen nagenoeg helemaal over de bestaande bedding rijdt.

De mythe dat de SST een milieu-onvriendelijk monster zou zijn, wordt

dus met opzet in leven gehouden en strookt niet met de waarheid. Het spreekt vanzelf dat er lokale problemen zijn en de CVP verwacht hiervoor uiteraard een gunstige oplossing, maar in vergelijking met andere vervoersmodi, zoals weg- en luchtverkeer, scoort de SST op het vlak van milieu een gunstig resultaat, zeker wanneer hij, zoals in Vlaanderen, in een bestaande bedding rijdt.

Aan een dergelijke SST, ingepast in een binnenlands spoorwegnet, zegt de CVP ja.

Ten derde : past dit project in het Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen ? Tijdens de openbare commissievergadering van een tiental dagen geleden hebben wij namens de fractie een misschien iets te scherpe kritiek geuit op de beleidsbrief, maar wij handhaven de essentie ervan. Wij blijven dit plan een gemiste kans noemen op basis van het Vlaams regeerakkoord waarin immers letterlijk stond en ik citeer : het mobiliteitsbeleid dat het vervoer, de infrastructuur, de ruimtelijke ordening en het milieu geïntegreerd benadert zal gebaseerd zijn op een mobiliteitsplan. In uitvoering van het mobiliteitsplan zal een globaal Verkeers- en vervoersplan voor Vlaanderen opgesteld worden. Einde citaat.

De onderhavige tekst is dat verkeers- en vervoersplan en voorafgaandelijk werd er geen waarachtig mobiliteitsplan opgesteld. Men heeft als het ware de kar voor de paarden gespannen, of positief kan men zeggen dat Minister Sauwens vlugger heeft gewerkt dan de totaliteit van de Vlaamse Executieve, die heeft nagelaten een mobiliteitsplan uit te werken. Het is alleszins een feit dat in dit vervoersplan Vlaanderen geen relatie wordt gelegd naar andere beleidsdomeinen zoals de ruimtelijke ordening, de huisvesting en het leefmilieu, hoewel het essentieel is om het vooropgestelde doel te bereiken. Er is evenmin een relatie gelegd naar de andere Gewesten, het nationale of Europese niveau.

Minister J. Sauwens : Er is zeer duidelijk een band gelegd met de ruim-

telijke ordening en met de milieuzorg.

De heer J. Ansoms : Dat is wel gebeurd bij het formuleren van het doel, maar in de uitvoering van het plan ontbreken de relaties met bijvoorbeeld ruimtelijke ordening, men verkiest er nog steeds uitbreiding in plaats van inbreiding.

Minister J. Sauwens : Mijnheer Ansoms, zoals in de Commissie verwacht u het indicatief meerjarenprogramma met het mobiliteitsplan dat een lange termijn visie ontwikkelt. Wij moeten op korte termijn een antwoord bieden aan de grote maatschappelijke problemen inzake verkeersonveiligheid en onleefbaarheid en dat is onmogelijk met een nieuwe politiek inzake ruimtelijke ordening die pas op lange termijn zijn vruchten afwerpt. Ik ben het met u eens dat in het plan uitdrukkelijk vermeld staat dat ons beleid inzake ruimtelijke ordening veel stringenter moet worden gevoerd, onder meer vanuit mobiliteitsoogpunt, maar dit neemt niet weg dat wij ook op korte termijn een actieplan moeten kunnen en durven realiseren.

De heer J. Ansoms : Ik herhaal dat het volgens onze fractie geen mobiliteitsplan is en ik neem aan dat u het daarmee eens bent. Het is een Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen, maar dan slechts een onvolledig plan, omdat verschillende vervoersmodi er onvoldoende zijn uitgewerkt. Ik denk hierbij aan de verschillende modi van openbaar vervoer en meer specifiek aan het streekvervoer. Wat staat hierover grosso modo in het plan ? Het stedelijk vervoer in zes Vlaamse steden en een twaalfstal buslijnen moeten worden verbeterd ; een pilootproject in Antwerpen wordt aangekondigd, een vijftal studies zullen worden gemaakt, waaronder een studie over het plaatsen van fietsstallingen aan bushaltes. Dat deeltje streekvervoer is zwak uitgewerkt en steekt schril af tegen het uitgebreide deel van de weginfrastructuur. Daarom precies heb ik het een facetplan genoemd, dat vooral het facet veiligheid en leefbaarheid op het oog heeft. Die doelstelling vinden wij inderdaad in uw plan terug.

Ansoms

Vandaag stellen wij ons echter de vraag in hoeverre het SST-project past in het Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen. Van bij het begin heb ik de doelstellingen hiervan onderschreven en er een zevental aanknopingspunten gevonden waaruit blijkt dat de SST inderdaad past in dit VVPV.

Het VVPV wil dat onze ruimtelijke hoofdstructuur van Vlaanderen wordt versterkt en dat nieuwe initiatieven zoals de SST deze functie mede vervullen. Het plan verwijst hiervoor naar de as Brussel-Antwerpen-Rotterdam. Welnu, het is alsof deze tekst uit het VVPV het huidige SST-project op het lijf is geschreven.

Een tweede beleidsoptie van het plan bestaat erin de verkeersassen beter in te passen in de omgeving om afbreuk aan het landschap en aan de leefbaarheid van de omgeving in te dijken. Ik hoef u niet te vertellen dat het SST-fonds, dat minimaal 12,5 miljard zal bedragen juist deze doelstelling wil verwezenlijken.

Ten derde, de bereikbaarheid van de centra moet gegarandeerd worden en de verplaatsingsmogelijkheden op de hoofdassen moeten gevrijwaard worden van dichtslibben. Om dit in de toekomst nog mogelijk te maken zullen de verschillende vervoerswijzen als één geheel worden beschouwd en complementair ten opzichte van elkaar worden behandeld. De SST is een betekenisvolle bijdrage hierin vermits de SST jaarlijks bijna 2 miljoen internationale reizigers uit de auto zal weren en op zijn minst 30.000 uit het vliegtuig.

Ten vierde, het Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen wil een grote verkeersveiligheid, ook op de grote internationale autosnelwegen in Vlaanderen. De gewone trein is reeds 25 maal veiliger dan de auto en de SST is bovendien nog veiliger. Wij kunnen er dus van uit gaan dat het SST-project tegemoet komt aan de veiligheidsdoelstellingen van het plan.

Ten vijfde, het Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen is ook erg ambitieus op milieuvlak. De doelstellingen met betrekking tot de luchtver-

ontreiniging van het MINA-plan moeten worden gehaald. Vermits de SST 13 maal minder vervuult dan de auto voor dezelfde vervoerprestatie, past dit project helemaal in de doelstellingen van dat plan. Wij mogen niet vergeten dat de SST jaarlijks bijna 2 miljoen reizigers uit de auto zal halen.

Ten zesde, het Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen verzet zich tegen een verdere versnippering van Vlaanderen door nieuwe verkeersinfrastructuur. De SST zal deze versnippering zeker niet verder in de hand werken vermits hij in Vlaanderen quasi totaal in bestaande beddingen zal rijden.

Ten zevende, volgens het vervoersplan moeten verkeer en vervoer hun onontbeerlijk logistieke functie voor de economie optimaal vervullen. Met andere woorden, de economisch wenselijke verplaatsingen moeten worden gegarandeerd. Na al wat ik in het begin heb gezegd over de verdere Europeanisering van onze economie en over de nood aan goede Europese bereikbaarheid, is het nogal duidelijk dat de SST ook in deze economische doelstelling van het Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen past.

Uit al deze punten blijkt dus duidelijk dat het SST-project helemaal past in de doelstellingen die Gemeenschapsminister Sauwens in het vervoersplan heeft geformuleerd.

Ik kom nu tot de vierde en misschien meest delicate vraag en die willen wij niet uit de weg gaan : gebeurde de inpassing van de SST met voldoende zorg voor de omgeving ?

De komst van de SST mag dan wel het Vlaamse algemeen belang dienen en het mag dan ingepast zijn in het binnenlands spoorwegnet en tegemoet komen aan de doelstellingen van het Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen, de aanleg van de SST blijft een ernstige ingreep op het micro-vlak. Wij zegden het reeds, ook de Vlamingen die langs de gekozen tracés wonen, hebben hun rechtmatige eisen. Wij durven stellen dat de vooropgestelde tracés de minst schadelijke zijn voor de volgende overwegingen.

Het is opvallend dat er in het dossier relatief weinig individuele bezwaarschriften werden ingediend, dit niettegenstaande de grote omvang van het werk en de ruime ruchtbaarheid die eraan gegeven werd. Zelden werd omtrent een dossier zoveel politieke actie gevoerd. Zelden kreeg een dossier zoveel aandacht in de media, tot en met specials op televisie en in de kranten. Bijna 600 individuele bezwaarschriften, waarvan de helft in petitievorm, is een belangrijk signaal, maar nog relatief zwak in vergelijking met bijvoorbeeld de 7.000 bezwaarschriften die onlangs nog werden ingediend tegen de uitbreiding van de luchthaven van Beek in Limburg. De meeste burgemeesters en schepenen weten dat er, wanneer een openbaar onderzoek wordt gedaan in hun gemeente voor infrastructuurwerken van een kleinere omvang, honderden bezwaarschriften worden ingediend. Het is opvallend dat er, niettegenstaande de grote openbaarheid en de politieke acties, niet meer bezwaarschriften zijn ingediend.

Het is eveneens opvallend dat alle streekcommissies en de meeste gemeentebesturen een gunstig advies hebben uitgebracht. Hun specifieke invalshoek was toch de concrete inpassing van dit belangrijk **infrastructuurwerk** in de plaatselijke omgeving.

Beide vaststellingen wijzen er toch op dat de NMBS en de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer wel degelijk inspanningen hebben geleverd om maximaal rekening te houden met de plaatselijke verzuchtingen. Dat sterkt ons in de overtuiging dat zij voor de overblijvende knelpunten bij de behandeling van de bouwaanvraag nog bijkomende inspanningen zullen leveren om de negatieve effecten zoveel mogelijk weg te werken.

Het SST-fonds van 12,5 miljard frank, een bedrag dat zeker geen absoluut plafond is, zal toelaten om bijkomende aanpassingen uit te voeren. Onze fractie is immers niet blind voor enkele knelpunten. Enkele partijgenoten zullen in dit verband trouwens nog suggesties en bedenkingen formuleren. Samen met de Vlaamse

Ansoms

Executieve stellen wij vast dat er tracés gekozen werden die een minimaal milieu-effect teweeg brengen. Wel vragen wij de Vlaamse Executieve erover te waken dat de concrete bouwrealisaties het oorspronkelijk landschappelijk en stedelijk karakter zo optimaal mogelijk herstellen. Op het plaatselijk vlak zal immers de proef op de som geleverd worden en dat is wat de omwonenden interesseert.

Mijnheer de Minister, de CVP-fractie zal het standpunt van de Vlaamse Executieve goedkeuren, en wel om volgende redenen.

Vanuit het algemeen Vlaams belang kunnen wij het ons niet veroorloven niet in te passen in dit nieuw Europees spoorwegnet in wording. Vanuit economisch oogpunt moeten wij onze strategische ligging in Europa verzilveren en vanuit mobiliteitsoogpunt is de SST een belangrijke bijdrage tot het terugdringen van het autogebruik voor langere internationale afstanden. Bovendien zorgt de SST voor een belangrijke ontlasting van de nationale luchthaven in Zaventem en van de regionale luchthavens in Vlaanderen.

Het SST-project waarover ons oordeel wordt gevraagd is een project dat rekening houdt met de Vlaamse ruimtelijke realiteit. Daarom werd het maximaal ingepast in het binnenlands spoorwegnet en is de SST een belangrijke hefboom om de rol van het spoorwegverkeer in de binnenlandse mobiliteit te verstevigen. Bovendien is de SST een milieuvriendelijk alternatief voor het autoverbruik en voor het luchtverkeer.

De heer A. Denys : Er wordt ons gevraagd het standpunt van de Vlaamse Executieve goed te keuren. Ik stel echter vast dat er in het standpunt van de Vlaamse Executieve geen uitspraak wordt gedaan over het tracé van het Noorden. Betekent dit dat de Executieve voor dat bepaald deel moet terugkomen naar de Vlaamse Raad met een standpunt hieromtrent of kunnen zij na de goedkeuring van vandaag ook daaromtrent beslissingen nemen ?

De heer J. Ansoms : Mijnheer Denys, ik heb in mijn inleiding gezegd dat ik in mijn uiteenzetting een globale appreciatie zou geven over het project. Moeten wij daaraan meedoen of niet, en zo ja op welke wijze ? Ik vat dit nu samen. Vandaag spreken wij ons uit over wat voorligt, namelijk tot Duffel.

De heer A. Denys : Mijnheer Ansoms, kan de Vlaamse Executieve, volgens uw interpretatie, beslissen over het deel ten Noorden van Duffel ? Moeten zij met hun standpunt daarover eerst naar de Vlaamse Raad komen en moet daarover een debat worden gevoerd ?

De heer J. Ansoms : Mijnheer Denys, ik meen dat in punt 3 is vermeld dat de Vlaamse Executieve erover zal waken dat de toekomstige tracés op de juiste wijze zullen worden ingepast. Ik schenk hen daarvoor vertrouwen.

De heer A. Denys : Er komt daarover dus geen afzonderlijk debat meer ?

De heer J. Ansoms : De SST past in de doelstellingen van het Vlaamse Verkeers- en vervoersbeleid.

Ten vierde blijft de CVP erbij dat de SST ook op milieuvriendelijke wijze wordt ingepast in de Vlaamse ruimte. Op dat vlak hebben wij het volste vertrouwen in verkeersminister Dehaene, die voor het SST-fonds minimum 12,4 miljard frank voorziet, om bij de concrete uitvoering zo optimaal mogelijk het oorspronkelijk landschappelijk en stedelijk karakter te herstellen.

Ik besluit met een drietal bedenkingen :

De Vlaamse christendemocraten hebben alle waardering voor hun partijgenoot en Verkeersminister Jean-Luc Dehaene, die dit moeilijke dossier met zijn gekende doorzicht en doorzettingsvermogen in de goede richting heeft bijgestuurd. Wat hier is gebeurd, is geen alledaagse prestatie.

Wij hebben in onze parlementaire democratie weinig fundamentele debatten. De CVP heeft deze discussie ten gronde willen voeren. Voor de

Vlaamse christendemocraten is er een duidelijk verband tussen de SST en de enorme maatschappelijke uitdagingen waarvoor wij staan. Wij hopen dat de andere Vlaamse partijen hun standpunt op een zelfde grondige wijze zullen verduidelijken. Op deze wijze zal dit debat voor de bevolking verduidelijken welk maatschappijmodel iedere partij voorstaat. Voor de CVP is dat duidelijk het model van de sociaal- en ecologisch gecorrigeerde markteconomie. Het huidige SST-project kadert daar volledig in, omdat het onze economische kansen in Europese context helpt gaaf te houden en tegelijkertijd ons leefmilieu positief bevordert.

Tenslotte zouden wij nu reeds durven vragen om kortelings eenzelfde globale debat te organiseren omtrent de internationalisering van het goedertransport en de consequenties hiervan naar de bereikbaarheid en het milieu. Noodgedwongen hebben wij ons moeten beperken tot het personenvervoer. Maar ik meen dat het goedertransport voor Vlaanderen een even zo grote, zonet een belangrijker uitdaging is. Nu er op Europees vlak plannen gesmeed worden voor een snelle Europese spoorweggoederenas, nu de Antwerpse haven de kaap van de 100 miljoen ton ruimschoots overschreden heeft, dringt zich een zelfde fundamenteel debat op als omtrent de SST. Ik hoop, Mijnheer de Voorzitter, dat dit debat ook hier zal gevoerd worden. (**Applaus**)

De Voorzitter : De heer Van Dienderen heeft het woord.

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, collega's, AGALEV viert zaterdag tien jaar aanwezigheid in het Parlement. Maar al jaren was AGALEV voordien actief als politieke uitdrukking van de herlevingsbeweging Anders gaan leven en van de Groene Fietsers. Van bij het begin hield de Groene Beweging zich met de mobiliteitsproblematiek bezig.

In het jaar van de eerste oliecrisis in 1973, één jaar na het eerste rapport van de Club van Rome, schreef de Jezuïet Luc Versteylen het eerste AGALEV-manifest. Hij mijmert

Van Dienderen

daarin over de autoloze zondagen en zegt dat zij voor velen een licht hebbendoenopgaan : De aanleg van alsmaar meer autostrades, het graven van alsmaar meer kanalen, het verminken van alsmaar meer oude stadskernen, het inplanten van alsmaar meer industriezones en grootwarenhuiscomplexen, het aanleggen van alsmaar meer metro's, havens, vliegvelden en kerncentrales. Dit is niet meer te zien als een weldaad voor de bevolking, maar als een aanslag op haar allerlaatste levenskansen. Totdaar Luc Versteyleen.

Heeft het beleid dit nu achttien jaar later begrepen en zijn de Groenen bijgevolg overbodig geworden ? De traditionele partijen suggereren dat met hun milieucongressen, met groene affiches, met groene sjaaltjes. Opervlakkig gezien is er inzake mobiliteit wat veranderd.

Minister Sauwens, u wil nu de burger laten kiezen tussen de auto, de fiets of het openbaar vervoer. U beklemmt dit zeer sterk in uw Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen. U hebt blijkbaar niet begrepen dat dit niet kan. De Groenen willen hier zeer klaar en duidelijk zeggen dat het autoverkeer, zowel van de personenwagens als van de vrachtwagens, moet dalen. Het beleid moet dus de keuze voor de auto ontraden en de keuze voor de alternatieve middelen aanmoedigen. Het beleid doet dit niet. Dit blijkt uit het Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen, dat alleen wat meer openbaar vervoer rond Antwerpen en Gent wil om de files weg te werken. Dat is dus prioriteit, een prioriteit ten dienste van koning auto. Dat blijkt ook uit de keuze voor de SST, de rijkemensentrein, die het weinige geld dat er voor het openbaar vervoer voorhanden is, opsloopt en nauwelijks iets overlaat voor het gewone openbaar vervoer dat dus geen alternatief kan worden voor de auto.

Ik zal eerst spreken over het Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen. Hierin wordt geschat dat de mobiliteit tegen het jaar 2000 ten opzichte van 1986 met 40 ten honderd zal toenemen. Mijnheer de Minister, u besluit daaruit dat het weggennet alleen

maar moet worden voltooid, met een Havenweg ten noorden van Antwerpen die Berendrecht en Zandvliet van de rest van Vlaanderen afsnijdt, en met bijvoorbeeld de A18 van Veurne naar de Franse grens die dwars door het natuurgebied de Moeren zal lopen. De ring rond Antwerpen en de ring rond Brussel moeten dan alleen nog worden verbreed ! U kan neen zeggen tegen de grote ring rond Antwerpen, als u kiest voor het scenario van 40 ten honderd, maar dit is struisvogelpolitiek, want in de periode tussen 1985 en 1990, is de auto-mobiliteit reeds met 30 ten honderd toegenomen.

Minister J. Sauwens : Mijnheer Van Dienderen, ik denk dat het goed is bij het begin van uw uiteenzetting de gegevens in de juiste context te plaatsen. Uit een aantal wetenschappelijke vaststellingen blijkt dat bij een ongewijzigd beleid, het autoverkeer tegen het begin van de volgende eeuw met 40 ten honderd zal toenemen en het vrachtvervoer langs de weg met 60 ten honderd. Dat zijn de uitgangspunten. Op basis hiervan moet worden ingegrepen, met diverse middelen en op alle terreinen. Wij leggen ons dus niet zonder meer bij dit scenario neer, integendeel, wij nemen dit als uitgangspunt. Hieruit volgt dat er minder voorrang moet worden gegeven aan de auto, dat wij meer aandacht moeten besteden aan het openbaar vervoer, aan het langzaam verkeer, aan het spoor en aan de binnenvaart. Dat zijn de krachtlijnen. Hierin verschillen wij van mening. Wij doen dit vanuit een vrije keuze voor de samenleving en wij streven juist een gelijkwaardigheid in de keuze tussen de alternatieven na. Vandaar komen er in het indicatief meerjarenprogramma een aantal zeer concrete maatregelen voor en een actieplan op korte en langere termijn voor de overheid.

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer de Minister, u herhaalt punten die in uw vervoersplan staan, maar waarvoor u niet de concrete maatregelen opsomt in uw indicatief meerjarenprogramma. Met uw beleidsbeslissingen legt u de auto geen haarsbreed in de weg. Dat is niet alleen de mening van de Groene Beweging,

ook de Bond van Grote en Jonge Gezinnen bijvoorbeeld stelt dat in uw plan zeer duidelijke maatregelen voor de beperking van de auto-mobiliteit ontbreken.

Mijnheer de Minister, Edwin Jacobs van de Nationale Confederatie van het Bouwbedrijf kan wel eens gelijk hebben met zijn scenario van 70 ten honderd. Als dit uitkomt, is het weggennet dan echt te klein. Dan moet er een nieuwe verbinding komen ten noorden van Brussel, alsook een grote ring rond Antwerpen. Op dat moment zullen velen het pleidooi van collega Beysen beamen. De oorzaak hiervan is dat u zegt dat er een ontradringsbeleid moet komen, maar u laat na dat ontradringsbeleid, dat bevorderingsbeleid van de alternatieven, ernstige kansen te geven.

Mijnheer de Minister, zelfs bij een toename van 40 ten honderd zijn maatregelen noodzakelijk. De gevolgen voor de mens en het milieu, de luchtverontreiniging, het broeikas-effect en de verzuring vragen om een ernstige daling van de auto-mobiliteit. Niet alleen de Bond van Grote en Jonge Gezinnen, maar ook de Sociaal Economische Raad van Vlaanderen merkten op dat u geen maatregelen neemt teneinde de luchtverontreiniging terug te dringen. In uw plan citeert u inderdaad de normen van het MINA-plan, maar u geeft niet aan hoe u die normen zult bereiken. Op bladzijde 420 van uw plan geeft u toe dat de gewenste reducties van het MINA-plan op korte termijn niet zullen worden gehaald. Vervolgens filosofeert u dat er moet worden gedacht aan maatregelen waarvan u er twee opsomt. In de eerste plaats gelooft u blijkbaar in de mythe van de schone auto. Er moet een versnelde introductie komen van personenauto's die voldoen aan de US-1983 eisen. Ook moet er een schone vrachtwagen komen. Welnu, de Verenigde Staten van Amerika hebben ervaring in dit verband. Sinds 1968 hebben zij reeds een clean air act en kennen zeer strenge bepalingen, die onlangs trouwens nog werden verscherpt. Daar werd ook vastgesteld dat, ook al beginnen sommige auto's een katalysator te gebruiken, in vele gevallen deze katalysator niet goed is afge-

Van Dienderen

steld, dat er steeds meer auto's komen en dat de auto's steeds meer kilometers rijden. Aldus worden de gestelde doelstellingen in de Verenigde Staten met technische maatregelen, met verbeteringen aan de auto, niet gehaald.

Een tweede soort maatregelen dat u hier als het ware terloops in een reactie vermeldt, is het tegengaan van wat u noemt een onnodige verkeersgroei, door een gemeentelijk parkeerbeleid, extra investeringen in het openbaar vervoer, enzovoort. U zelf bent niet onmiddellijk verantwoordelijk voor een gemeentelijk parkeerbeleid en u zegt ook niet hoe u de gemeenten daartoe gaat brengen. U vermeldt hier bijvoorbeeld niet dat de Vlaamse Regering een belangrijke hefboom in handen heeft, met name de omzendbrief die de gemeenten en andere bouwheren verplicht een aantal parkeervoorzieningen te treffen. De Vlaamse Executieve kan die omzendbrief intrekken of wijzigen en daarmee het aantal parkeergelegenheden in de centra in de toekomst drastisch naar beneden halen. U doet dit niet. U zegt zelfs niet van plan te zijn dit te doen.

Samen met de Vlaamse Hoge Raad voor Natuurbehoud missen wij in uw plan ook aandacht voor de inschakeling van bermen en waterlopen in het landschapsecologisch netwerk. Niet alleen wij zeggen dat u te weinig aandacht heeft voor de alternatieven. U werpt zich via de media wel op als de grote pleitbezorger van de fietsers, maar als u voortgaat in het ritme van de twee vorige jaren om de fietsers veiliger, dus vrij liggende fietspaden te geven, dan moeten wij nog wachten tot in het jaar 2030 vooraleer de 5.000 kilometer Vlaamse gewestwegen een veilig en vrijliggend fietspad hebben.

Ook wat het openbaar vervoer betreft bent u bijzonder weinig ambitieus. Indien u het aantal gebruikers van het openbaar vervoer wil verdubbelen — en dat zeggen vele experts waaronder Edwin Jacobs — dan moet niet alleen de capaciteit worden opgetrokken of niet enkele kilometer tramspoor in Antwerpen of in Gent

vermeerderen, maar dan moet u de huidige capaciteit gewoon verdubbelen. Door de verdubbeling van de capaciteit en van het aantal gebruikers van het openbaar vervoer vermindert men het aantal vervuilende autokilometers maar met 10 ten honderd. Een verdubbeling is dus zelfs veel te bescheiden. De Minister denkt evenwel helemaal niet aan een verdubbeling. Op bladzijde 424 geeft hij dat gedetailleerd weer : Het gestelde doel is niet om in de totaliteit 20 ten honderd meer reizigers aan te trekken ; het doel is op bepaalde voorstedelijke lijnen 20 ten honderd meer reizigers aan te trekken. Het gaat hierbij met name om relaties waar het autoverkeer met vertraging wordt geconfronteerd, waardoor het openbaar vervoer een tijdsvoordeel kan behalen mits de files voorbij kunnen worden gereden.

Hier laat de Minister in zijn kaarten kijken ; het gaat hem niet om een globale aanpak tot drastische vermindering van het autoverkeer, hij wil enkel de doorstromingsproblemen in sommige gebieden rond de grote centra oplossen. Alleen om het fileprobleem uit te weg te helpen mogen enkel bescheiden investeringen in het openbaar vervoer gebeuren.

Ik begrijp dat de Minister niet meer ambitieuze bedoelingen tentoon kan spreiden ; hij beschikt daarvoor over te weinig geld. Ook de nationale Minister beschikt niet over voldoende middelen. Hij reserveert op het ogenblik miljarden voor de TGV. Het binnenlandse vervoer wordt enkel op die plaatsen verbeterd waar dat nodig is voor de rijkemanstrein. Zowat alle verbeteringen voor de volgende tien jaar, volgens het STAR 21-plan, zijn gericht op de rijkemanstrein.

De heer J. Ansoms : Wanneer die 1,8 miljoen rijke mensen dan kiezen met een auto te rijden, mijnheer Van Dienderen, wat antwoordt u dan ?

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer Ansoms, de Vlaamse Executieve zelf moet vaststellen dat een reeks van haar prioriteiten voor de spoorwegen het moeten afleggen tegen de TGV-prioriteiten. Voor de Vlaamse dwarsas, die u reeds heeft bepleit is

geen geld beschikbaar. De aansluitingen van de lijn Antwerpen-Neerpelt via Weert op het Nederlandse spoorwegennet, voor een snelle verbinding tussen Genk en Brussel, voorstedelijke spoorverbindingen rond tussen Antwerpen en Gent, al deze projecten kunnen niet worden gerealiseerd omdat er geen geld voor is. Er is alleen geld voor de enkele verbeteringen op het binnenlandse net, tussen Brussel en Leuven, bijvoorbeeld die noodzakelijk zijn voor de aanleg van de TGV. De miljarden die nodig zijn voor de broodnodige verbeteringen aan het binnenlandse net worden allemaal afgeleid naar het snelheidsmonster.

Niet alleen aan de eisen van de Vlaamse Executieve kan niet tegemoet worden gekomen, ook de Bond van Tram-, Trein- en Busgebruikers blijft in de kou staan. Deze Bond heeft nog heel wat meer op zijn verlanglijstje staan dan de Vlaamse Executieve en pleit ook voor het heropenen van vroeger onterecht afgeschafte verbindingen. Zo is er voor de 1.500 gebruikers van de lijn Zottegem-Ronse geen spoorverbinding meer.

Als we de auto en al de negatieve gevolgen van zijn gebruik willen terugdringen dan moeten we voorrang verlenen aan zo'n projecten. De absolute prioriteit voor de TGV maakt dit onmogelijk. Daarom zijn wij resolute tegenstanders van de TGV ; de TGV komt alleen een zeer beperkte groep van de bevolking ten goede. Het TGV-project belet ons dus het weinige beschikbare overheidsgeld te investeren in het echte binnenlandse spoorverkeer en dat uit te werken tot een volwaardig alternatief voor het autoverkeer. Daarnaast brengt de TGV heel wat miserie met zich mee voor mens en milieu. Volgens voorlopige plannen komt de rijkemansen-trein in Antwerpen boven rond het Damplein.

Collega Ansoms, niet wij Groenen sommen daarvan de nadelige gevolgen op. Ik citeer uit het officiële milieueffectrapport : het Damplein verliest een deel van zijn pleinfunctie door een verlies van openbare ruimte, drukker verkeer en een geringere

Van Dienderen

bereikbaarheid vanuit de westelijk gelegen woonstraten. Fietsers en auto's moeten omrijden. Door de geplande ingrepen ontstaan verschillende doodlopende straten. De ruimte wordt versnipperd door het doorsnijden van bestaande bouwblokken. Onteigeningen van woningen, bedrijven en magazijnen zijn noodzakelijk. De negatieve effecten worden te groot geacht om nog voor verbeteringen in aanmerking te kunnen komen. Dit zijn dus geen demagogische aanvallen van de Groenen ! Toch moet de TGV er komen voor tijdswinst van enkele zakenlieden. Daarvoor moet de buurt de prijs betalen.

De heer J. Ansoms : Mijnheer Van Dienderen, gaat u ermee akkoord dat het verdubbelen van de capaciteit van het kopstation in Antwerpen mogelijkheden biedt voor het schakelplan om bijvoorbeeld de Vlaamse as te kunnen realiseren ? Gaat u ermee akkoord dat hierdoor bepaalde lijnen zoals naar Boom, Lier, of Essen in het stadsspoorverkeer kunnen worden opgenomen ? Hoe zal u het openbaar vervoer rond Antwerpen anders organiseren ?

De heer H. Van Dienderen : Wij stellen vast dat u helemaal niet denkt aan een voorstedelijk net en wij zijn gekant tegen verbeteringen waarvoor de mensen een prijs moeten betalen die in het MER wordt beschreven.

Niet alleen de Groenen zien een TGV op spoor 12 tussen Antwerpen en Nederland niet zitten. Uw partijvrienden, bijvoorbeeld die uit de gemeenteraad van Kalmthout, hebben zich op 14 maart voor de zoveelste keer unaniem negatief uitgesproken in een motie tegen de TGV : De gemeenteraad van Kalmthout is formeel en ondubbelzinnig tegen de plannen van de Belgische Regering om de bestaande spoorlijn 12 om te vormen tot TGV-tracé richting Nederland ... De aanpassingswerken aan de spoorlijn en de herinrichting van de overwegen zal op een voor Kalmthout totaal onduidelijke wijze het evenwicht verstoren dat gedurende vele tientallen jaren tussen de woon- en leefgemeenschap en de spoorlijn is gegroeid.

Het favoriete tracé, van de TGV van Antwerpen naar Nederland wordt door uw partijgenoten, collega Ansoms, op heel klare wijze van de hand gewezen.

Het openbaar vervoer kan dus niet worden ontwikkeld als het beleid de voorrang geeft aan de TGV. Daarom roepen de Groenen de Vlaamse Raad in dit debat op tot bezinning.

Om die stelling kracht bij te zetten kunnen wij ook een beroep doen op de woorden van vooraanstaande leden van de meerderheid. Vooraleer definitieve en onherroepelijke beslissingen te nemen is het goed de woorden van Voorzitter Geens nog eens tot ons te laten komen. Begin december 1987 zegde hij : Er is in Vlaanderen geen plaats voor snelspoortreinen in een eigen bedding. Wij willen ons mooie landschap niet laten doorkeren door een nieuw spoorwegtracé dat talrijke gezinnen grote hinder bezorgt, onze steden en dorpen uit mekaar rukt, onteigeningen en vernielingen meebrengt en nutteloos vele gronden aan land- en tuinbouw onttrekt. Einde citaat. Wij hebben een collage gemaakt van dergelijke uitspraken en collega Janzegers zal die nu overhandigen. Minister Geens, wij vragen u deze collage over het snelheidsmonster in ontvangst te nemen. Als u ze wil meenemen en tonen aan uw collega's in de Executieve zouden wij u dankbaar zijn (**Applaus bij AGALEV**).

- De heer G. Janzegers overhandigt de feestelijk ingepakte collage aan Minister G. Geens. De verpakking wordt verwijderd en de collage wordt getoond aan de Vergadering.

De heer P. Van Grembergen : De AGALEV-fractie blijft in de Commissie afwezig, maar moet zo nodig hier een nummertje opvoeren !

De heer H. Van Dienderen : Met 9 leden, 5 % van het totaal, neemt de Groene fractie 20 % , één vijfde, van het controlewerk van de Vlaamse Raad via interpellaties en vragen voor zijn rekening.

De Voorzitter : De heer Bartholomeeussen heeft het woord.

De heer M. Bartholomeeussen (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter,

mobiliteit is een belangrijke sociale verworvenheid. De wonderbaarlijke uitvinding en de massale verspreiding van het ding dat uit zichzelf kan voortbewegen geeft ons het instrument in handen om van de individuele vrijheid te proeven, maar niet altijd te genieten.

Het steeds toenemend aantal verplaatsingen van mensen en goederen heeft een aantal negatieve effecten gecreëerd, zelfs in die mate dat mobiliteit zelf een probleem is geworden.

Mobiliteit is een collectieve gebeurtenis geworden. Wanneer wij met zijn allen op hetzelfde moment naar dezelfde plaats willen en wij dat nog willen of moeten doen met ons eigen geliefde instrument, dan rijdt onze individuele vrijheid zich onherroepelijk klem.

Het juiste evenwicht vinden tussen de individuele behoeften en het collectieve gebeuren, dat is de opdracht voor eenieder die een mobiliteitsbeleid wil opzetten. Het Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen heeft als grote verdienste dat er voor de eerste keer op Vlaams niveau getracht wordt een geïntegreerd beleidsplan uit te werken. Het Verkeers- en vervoersplan is evenwel geen plan. Daarvoor ontbreken er teveel elementen en wordt er te weinig beleidsmatig ingevuld. Het kan hooguit een aanzet tot een plan worden genoemd. De analyse en de beschrijving van de problemen is uitstekend. De aangegeven oplossingen op theoretisch vlak zijn aanvaardbaar, maar wel fragmentair.

De voorgestelde beleidsmaatregelen zijn te beperkt. Er is ter zake geen algemene visie. De maatregelen blijven immers beperkt tot maatregelen inzake milieu en verkeersveiligheid, met alleen maar aandacht voor het autoverkeer, maar niet voor fietsers. De opsomming van de werken is eigenlijk voor elk wat wils. Men vindt er de klassieke recepten uit het verleden terug, maar wel met ecologische en veiligheidstabellen als verpakking.

Wij kunnen de algemene doelstellingen grotendeels onderschrijven. Het formuleren van beleidsdoelstellingen wordt echter verward met het inves-

Bartholomeeussen

teringsprogramma. Dit investeringsprogramma staat bovendien haaks op de doelstellingen. Het is eigenlijk niet meer dan de programma's die in de verschillende administraties reeds op tafel lagen. De sterke deelsectoren van Openbare Werken komen er veel meer aan bod dan de zwakke. Men kan dus moeilijk spreken van een trendbreuk.

Wat de algemene doelstellingen betreft, ligt de klemtoon teveel op de individuele keuzevrijheid. Aan die individuele keuzevrijheid moeten sterkere randvoorwaarden en beperkingen worden opgelegd. De hiërarchie tussen de verschillende doelstellingen wordt niet duidelijk aangegeven. Dit is des te merkwaardiger, omdat ook in het indicatief meerjarenplan elke aanduiding van prioriteit ontbreekt. Nu staan opties inzake openbaar vervoer of verkeersveiligheid naast opties om de doorstroming te verbeteren. De ervaring in het verleden heeft aangetoond dat men, wanneer opties zonder prioriteit naast elkaar worden gezet, komt tot projecten die afwijken van de hoofd-doelstellingen. Men kan niet tegelijkertijd én het aantal autokilometers willen afremmen én het autowegenet uitbreiden. Door het aanleggen van stukken autoweg hier en daar, komt men tot een nieuw autowegenet in Vlaanderen.

Minister J. Sauwens : Geef eens een voorbeeld.

De heer M. Bartholomeeussen : Ik heb de voorbeelden hier niet bij de hand.

Minister J. Sauwens : U kan toch één voorbeeld geven van een nutteloze investering.

De heer M. Bartholomeeussen : Ik wil nu enkele specifieke klemtonen leggen. Bijvoorbeeld het gemeenschappelijk vervoer. In het Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen ligt de klemtoon mijns inziens te sterk op de individuele keuzevrijheid, zonder randvoorwaarden aan te geven. Dit komt het best tot uiting in het ontbreken van een hiërarchie in de beleidsdoelstellingen.

De SP pleit voor een toekomstplan voor het streekvervoer naar analogie met STAR 21. In dit plan moeten de krachtlijnen van het stads- en streekvervoer worden aangegeven. De nadruk moet hierbij liggen op het aanbieden van een comfortabel en concurrentieel vervoermiddel. De samenwerking met de NMBS vormt hierin een essentieel gegeven. De lijnvoering moet geënt worden op nieuwe ruimtelijke patronen. Zeker inzake stadsverkeer moeten er plannen worden voorgelegd die de commerciële snelheid verhogen. De informatie aan het publiek moet klantvriendelijk worden, evenals de tarieven. Momenteel werkt men klantafstotend. De stelregel van het toekomstplan moet zijn dat men klanten moet werven. De maatschappij heeft als taak het vervoer van klanten tot tevredenheid van die klanten. Het aanbieden van een volwaardig vervoer moet een permanente zorg zijn van de maatschappij. Integrale kwaliteitszorg moet effectief in het beleid van de maatschappij aanwezig zijn.

Voor het opbouwen van een volwaardig mobiliteitsplan is het noodzakelijk dat Vlaanderen in vervoerregio's wordt opgesplitst. In elke vervoerregio moeten de verschillende vervoermodi op elkaar worden afgestemd. Deze vervoerregio's worden niet gekozen op basis van bestaande administratieve of politieke structuren, maar wel op basis van de homogene vervoerskenmerken en de vervoersrelaties. In een vervoersregio kan door het op mekaar afstemmen van de vervoersmodi op de huidige congestieproblemen een antwoord worden gegeven.

Voor de VVM-De Lijn zal het opbouwen van vervoerregio's een oplossing bieden om af te stappen van haar ondoorzichtige en in bepaalde gevallen klantafstotende tarieven.

De samenwerking tussen trein-streekvervoer en trein-individueel vervoer, zoals trein-auto, trein-fiets en gewone reizigers, komt onvoldoende aan bod. Hetzelfde geldt voor de vervoerscoördinatoren in bedrijven en bedrijfsterreinen. Carpooling en buspooling hebben pas succes wanneer zij vanuit de bedrijven wor-

den aangepakt en gestimuleerd. Ook hier kunnen vanuit de vervoerregio's de samenwerkingsverbanden mogelijk worden gemaakt.

Vervoerscoördinatoren zijn voor belangrijke bedrijfsterreinen noodzakelijk. Hun taak — dat betekent geenszins het creëren van nieuwe ambten — bestaat er vooral in het vervoersaanbod af te stemmen op de noden van de werknemers. Ook in de organisatie van het goedertransport kunnen gelijksoortige initiatieven worden genomen.

Minister J. Sauwens : De vervoerscoördinatoren zijn dus geen ambtenaren ?

De heer M. Bartholomeeussen : Neen.

Minister J. Sauwens : Wie zal hen dan betalen ?

De heer M. Bartholomeeussen : Mijnheer de Minister, dat kan in overleg met de regio worden bepaald.

Het is duidelijk dat de vervoerscoördinatoren de mogelijkheden van de verschillende vervoersmodi optimaal moeten aanwenden. In bepaalde gevallen heeft dit betrekking op het gemeenschappelijk vervoer, in andere gevallen zal dit op carpooling, buspooling, enzovoort, worden gericht.

Minister De Batselier heeft ter zake een aantal initiatieven klaar, maar deze vinden wij in dit plan niet terug.

In dit Verkeers- en vervoersplan wordt geponoerd dat over verkeersveiligheid niet valt te marchanderen. Niemand zal aan deze stelling afbreuk doen. Het is positief dat men via verkeersmaatregelen ook de subjectieve onveiligheid wil verminderen. Verkeersveiligheid moet in de relatie tot de mobiliteit precies zo volwaardig worden meegewogen als bereikbaarheid en milieu. De kernvoorwaarde voor het behalen van die doelstelling bestaat uit de erkenning van de ernst van het probleem en de verantwoordelijkheid van iedereen voor de oplossing ervan.

De vraag stelt zich of met het huidige

Bartholomeeussen

ritme van infrastructuurmaatregelen voor de zwakke weggebruiker de verkeersonveiligheid op korte termijn wordt weggenomen.

Alhoewel de verkeersleefbaarheid door de Minister wordt beleden en hij de verdienste mag opeisen dat hij op dit vlak de bedoeling heeft een trendbreuk te veroorzaken, is dit geenszins in zijn begroting zichtbaar. Met de beperkte bijdragen die op de begroting voor verkeersleefbaarheid worden uitgetrokken, zijn wij nog voor verschillende decennia zoet. De trendbreuk ten voordele van de verkeersleefbaarheid komt in de begroting onvoldoende tot uiting.

Streven naar een veilige mobiliteitsbeheersing betekent niet zomaar het beperken van het aantal kilometers met de auto. Die ritten zullen namelijk gedeeltelijk door minder veilig vervoer worden vervangen, onder meer door de fiets of te voet.

Bij het ontwikkelen van een mobiliteitsbeleid is het van groot belang dat uitdrukkelijk op de verkeersveiligheid wordt gelet. Het handelen van de verkeersdeelnemer wordt trouwens verregaand bepaald door de fysische omgeving waarin hij verkeert. Dit houdt in dat voor nieuwe ideeën, structuur en vormgeving van de wegen moet worden gezorgd.

In Nederland stelt men vanaf dit jaar een handboek met nieuwe veiligheidsideeën ter beschikking van de gemeenten en de provinciebesturen en van de andere wegbeheerders. Dat zou bij ons ook een goed idee zijn.

Het uitbouwen van een gemeentelijk veiligheidsbeleid vergt deskundigheid. Over het algemeen is deze professionele deskundigheid in de gemeenten zelden aanwezig. In het gemeentelijk personeelskader moet dan ook de mogelijkheid om verkeersdeskundigen aan te werven worden voorzien. In het plan wordt enkel het subsidiëren van een gemeentelijk verkeersplan vooropgesteld, maar de gemeenten en vooral de grote steden beschikken op dit ogenblik over onvoldoende middelen om een veilig-

heidsbeleid op korte termijn waar te maken.

Het volstaat niet om de opmaak van een gemeentelijk verkeersplan te subsidiëren wanneer de gemeente niet beschikt over voldoende middelen om de doelstellingen en de beleidsvoorstellen te realiseren.

Wanneer precies duidelijk wordt wat ieders rol in de beslissingsketen is in de nieuwe aanpak, moeten daar ook de financiële aspecten en verantwoordelijkheden naast gezet worden, zonder te vervallen in het oprichten van allerlei fondsen, waarvan wij verheugd zijn dat ze door het recent ontwerp op het bestuurlijk beleid werden afgeschaft.

Duidelijke haalbare en te verantwoorden financiële voorstellen ontbreken in dit plan. Belangrijke verschuivingen van prioriteiten in de begroting en de huidige budgettaire enveloppe van Openbare Werken zouden reeds heel wat perspectieven openen voor de realisatie van een plan.

De Vlaamse begroting stijgt jaarlijks met een groeipakket van ongeveer 25 miljard. Het moet mogelijk zijn ook daarvan een deel voor te behouden voor projecten die het mobiliteitsprobleem moet oplossen, op een duurzame wijze en niet langer dweilen met de kraan open.

Minister J. Sauwens : Wanneer u in de toelichting de tabellen bekijkt, zal u vaststellen welke belangrijke verschuivingen werden gerealiseerd. Er is een verdubbeling van de kredieten voor openbaar vervoer, een verdubbeling van de kredieten bestemd voor de aanpassingen inzake verkeersveiligheid, een verdubbeling van de kredieten voor het aanleggen van fietspaden. Het gaat om cijfers in de begroting die door de Executieve en door de Vlaamse Raad grondig werden besproken.

De heer M. Bartholomeeussen : Ik dank u voor deze toelichtingen, mijnheer de Minister.

Het gevolg van de beperkte budgetten is op het terrein maar al te goed merkbaar. Het schilderen van fiets-

paden op de gewestwegen is een maatregel die de verkeersveiligheid geenszins verhoogt. We pleiten er ook voor om de fragmentaire benadering, het aanleggen van fietspaden, te vervangen door doordachte, samenhangende verkeersleefbaarheidsprojecten. De doortochtenprojecten vormen hiervan een zeer goede illustratie. De middelen die hiervoor vrijgemaakt worden staan echter zeker niet in verhouding tot de problemen.

Ook op fiscaal vlak kan er wat veranderen. Momenteel is het fiscaal voordeliger om met de wagen te rijden en alle kosten in te brengen dan met het openbaar vervoer te rijden. Deze fiscale ongelijkheid is niet rechtvaardig en werkt niet ten voordele van de oplossing van het mobiliteitsprobleem.

Door de kostprijs van de trein- en buskaart bovenop het forfait als aftrek in te brengen, met eventueel een bepaalde plafonering, kan een vriendelijk beleid ten overstaan van de gebruiker van het openbaar vervoer ontstaan.

De relatie tussen ruimtelijke ordening en de mobiliteit wordt door elk- een erkend zonder dat hieruit concrete beleidsmaatregelen voortvloeien. Het verspreid wonen leidt tot een toename van de automobiliteit en tot een zeker moeilijk te organiseren streekvervoer. Men moet het verder uitdeinen van functies voorkomen.

De SP pleit voor het afschaffen van alle uitzonderingsmaatregelen en voor het niet-aansnijden van woonuitbreidingsgebieden. Het ruimtelijk en huisvestingsbeleid moet zich daadwerkelijk gaan richten op stadsvernieuwing en inbreiding.

Het vestigingsbeleid van bedrijven moet in dezelfde zin benaderd worden. Bedrijven moeten verplicht worden om een mobiliteitsplan voor te leggen. Het zou daarbij nuttig zijn om bij het vestigingsbeleid van bedrijven rekening te houden met de in Nederland gehanteerde ABC-locatiefactoren. Op basis van de noodzakelijke mobiliteit — personen en goederen — wordt de vestiging van bedrijven beoordeeld. In een ABC-be-

Bartholomeeussen

leid wenst men aan te geven dat het mobiliteitsprofiel van activiteiten en het bereikbaarheidsprofiel van locaties op elkaar moeten afgestemd worden. Het is duidelijk dat een ABC-beleid verder moet uitgewerkt worden in een strategisch plan voor de vervoerregio.

De internationalisering van de mobiliteit en vooral de rol van België als transitland verscherpt nog de mobiliteitsproblematiek. Het heeft voor Vlaanderen en België een enorm economisch belang. Vooral de Vlaamse havens vervullen hierin een belangrijke functie. Een studie van de Nationale Bank heeft onlangs nog uitgewezen welke voorname plaats Antwerpen en vooral de haven van Antwerpen hierbij inneemt. Wij moeten dus ruime aandacht besteden aan deze regio's die economisch zeer belangrijk zijn voor het Vlaams Gewest. Daar toont het mobiliteitsprobleem zich trouwens het scherpst.

Concreet betekent dit dat een valabele oplossing, rekening zal moeten houden met de reeds aangehaalde doelstellingen. Ons inziens moet maximaal gebruik worden gemaakt van het gecombineerd vervoer, trein-vrachtwagen of trein-waterwegen, wat tot nu toe al te weinig wordt benut. Complementariteit betekent het optimaal benutten van het gecombineerd vervoer, waar mogelijk, vooral bij goederenvervoer per spoor. Wij pleiten in dat opzicht voor de dringende noodzakelijke verbetering van nationale en internationale achterlandverbindingen voor havens en grote industrieterreinen, bijvoorbeeld door de ontsluiting van Antwerpen Linkeroever en de modernisering van de verbinding met het Ruhrgebied, de IJzeren Rijn. Ter zake dringt de SP absoluut op een positieve benadering door de NMBS. Mocht de NMBS niet wakker liggen van deze verbinding, dan is dit zeker het geval voor de Nederlandse en Duitse spoorwegen. De Nederlanders hebben zich trouwens reeds uitgesproken voor de Bethuwe-lijn waarlangs zij de verbinding met Duitsland en Oost-Europa leggen. Wij missen hier kansen.

Ook de binnenvaart speelt een belangrijke complementaire rol. De voltooiing van de belangrijkste internationale assen, het Albertkanaal, de verbinding Brussel-Rupel en de Schelde, en de rendabiliteitsverbetering van de Leie zijn van primordiaal belang.

De CVP stemt in met de in verband met de regionale luchthavens geformuleerde voorstellen voor Oostende en Grimbergen. Nochtans vernam ik graag wat bedoeld wordt met het verbeteren van veiligheidsvoorzieningen en verwijderen van hindernissen voor een optimaal gebruik van de bestaande infrastructuur van de luchthaven Deurne. Deze ligt dichtbij een stedelijk centrum. Tijdens de bespreking van de beleidsnota over de regionale luchthavens waarschuwden leden van de SP-fractie voor geluidshinder en drongen aan op de plaatsing van bestendige meetapparatuur om de geluidsoverlast vast te stellen. Zij hebben toen de standpunten van de SP duidelijk meegedeeld. Deze zijn ongewijzigd.

Dit Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen wordt terecht samen met de adviezen inzake de SST en het STAR 21-plan besproken. Deze twee materies maken integraal deel uit van een mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. Hoewel andere sprekers van de SP-fractie dieper zullen ingaan op de SST en op het tienjarenplan van de NMBS, wens ook ik ter zake toch enkele opmerkingen, meer in het bijzonder in verband met Antwerpen, te formuleren.

Antwerpen is vragende partij voor de aanleg van een spoortunnel voor het vervoer van goederen en reizigers ter hoogte van de Liefkenshoektunnel en voor de doortrekking van de Noord-Zuid-SST-tunnel met twee sporen tot Luchtbal. Deze moet uitkomen tussen lijn 12 en het havenspoor richting Liefkenshoektunnel, zodat op beide richtingen kan worden aangesloten. Die oplossing is terzelfdertijd een alternatief voor de bijkomende luxe investeringen zoals de schakeltunnel enkel bestemd voor reizigersvervoer, waarvan de voorstanders geen idee hebben van de ravage dat een dergelijk project in de

oude stad en op de Linkeroever zou veroorzaken en waarvan de baten niet in verhouding staan tot de kosten.

Ook voor de Vlaamse dwarsas zijn beide infrastructuren essentieel en logisch, omdat zij de spoorverbindingen van de havengebieden op de linker- en rechteroever met Gent en Duinkerken en met midden-Duitsland moeten verzekeren. De meeruitgaven voor deze infrastructuur worden ruimschoots terugverdiend door het opgeven van de voorgestelde losstaande initiatieven zoals de schakeltunnel, de ontubbeling van bruggen op spoorlijn 12 en de bouw van een nieuw ringspoor, de grote ring en door het rendabiliseren van vrijgekomen spoorweggronden op het eilandje en de wijk Dam in het kader van het gekende ontwikkelingsproject Stad aan de Stroom. Ik zal de Minister een uitgebreid plan over dit initiatief bezorgen.

Uit een verklaring van de NMBS gisteren aan de pers vernamen wij dat de vernieuwingswerken aan het vormingsstation Antwerpen-Noord volgens de vooropgestelde timing verloopt. Dit is verheugend nieuws. Toch maak ik mij zorgen of hierbij voldoende rekening werd gehouden met het vooropgestelde budget. In het tienjarenplan worden voor de periode tot 1995 en voor de periode 1996-2000 respectievelijk 1,530 miljard en 1,344 miljard vrijgemaakt. Dit lijkt aan de lage kant te zijn. Nu al is er voor de op stapel staande projecten 1,7 miljard nodig. Het bedrag voor 1996 tot 2000 is beslist te beperkt. Alleen voor de terminal gecombineerd vervoer, die ter hoogte van het vormingsstation Noord moet worden opgebouwd, is 700 miljoen nodig.

Momenteel wordt de Havenweg op één spoor gepland. Gelet op de rol van de Havenweg als alternatief voor het goederenvervoer, dat nu via de lijn 12 gaat, is een dubbel spoor nodig. Er is voor het enkel spoor 430 miljoen nodig en voor het dubbel spoor, de elektrificatie, de verbinding met Nederland en een bijkomend tractiestation 775 miljoen bijkomend noodzakelijk. Dit wijst erop dat we attent zullen moeten zijn, wil-

Bartholomeeussen

len we de prioriteit die aan de vormingsstations wordt gegeven in het plan, ook waarmaken.

Hoewel nog geen keuze werd gemaakt voor het deel Antwerpen-Nederlandse grens, meen ik dat voor de SST de lijn 12 het enige haalbare tracé is. Deze lijn kan worden ontlast indien het goederenverkeer via de Havenweg verloopt. Het bannen van het goederenverkeer van lijn 12 kan door het aanleggen van een verbindinglijn van ongeveer 6 kilometer, tussen BASF en de lijn Vlissingen-Roosendaal. Daarvoor zullen onderhandelingen met Nederland moeten worden gevoerd.

De optie om de SST langs de Havenweg te plannen, een keuze die de Executieve nog openlaat en verbindt aan een nieuwe MER, wordt door Nederland volstrekt afgewezen en Zou tevens ter hoogte van Ekeren voor onaanvaardbare hinder zorgen. Het E19-tracé stuit op praktische bezwaren en berokkent nadeel aan het milieu. Aan het eventueel gebruik van de lijn 12 door de SST dienen een aantal duidelijke voorwaarden te worden gekoppeld. Het zomaar afschaffen van een aantal overwegen en het vervangen ervan door enkele over- of onderbruggingen, is geen oplossing. Er dient geopteerd voor een oplossing die de leefomgeving ter hoogte van Kapellen en Kalmthout-Kijkuit niet aantast. Terzelfdertijd moet hier het probleem van de bedieningen worden gesteld. Het afschaffen van een aantal internationale treinen en het beperken van een aantal ICR-treinen — onder meer Oostende-Antwerpen-Essen-Roosdaal — tot Antwerpen verlaagt de kwaliteit van de bediening naar Antwerpen en Nederland. Het wegvallen van deze treinen moet worden gecompenseerd door bijkomende bedieningen.

Tot slot heb ik nog een vraag in verband met het Duwvaartkanaal. Onlangs heeft de Executieve beslist de gewestplannen in beperkte mate te wijzigen ter hoogte van de aansluiting van de Havenweg met Nederland voor de aanleg van een logistiek centrum. De bouw van dit logistiek centrum en distributiecentrum heeft tot

gevolg dat het Duwvaartkanaal alvast daar geen aansluiting meer kan krijgen met het Schelde-Rijnkanaal, zoals oorspronkelijk gepland.

De geplande aanleg van een wachtdok voor lichters naast het Delwaidedok geeft me evenwel de indruk dat de aansluiting van een eventueel Duwvaartkanaal met het Schelde-Rijnkanaal daar mogelijk wordt. De bedoeling zou zijn de aldaar gevestigde bedrijven ertsen en kolen rechtstreeks te laten overslaan in grote duwbakken en via het kanaal te transporteren.

Kan de Minister mij nader inlichten over deze plannen en mij verduidelijking geven omtrent de gissingen die van alle zijden op ons afkomen ?

De Voorzitter : De heer Verreycken heeft het woord.

De heer W. Verreycken (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, bij het doorlezen van de beleidsbrief, die de Minister ons bezorgde, valt toch op dat nog steeds de opmerking van vorige jaren toepasselijk is. De Minister is een politicus, en als een echt politicus komt hij ons eigenlijk vragen wat hij nog allemaal moet beloven om ons een plezier te doen.

Bij het doorlezen van het commissieverslag over deze beleidsbrief kan ook nog de vraag worden gesteld of de Minister wel tot de meerderheid behoort. Het is namelijk opvallend dat haast alle sprekers in de Commissie, ook van de meerderheid, kritiek uitoefenden. Waarbij ik ook onze opmerkingen moet voegen. Volgens mij is het duidelijk dat het vertrouwen in de Minister zoek is en dit omdat hij de problemen voor zich uitduwt en omdat hij onophoudelijk studies uitschrijft. Als voorbeeld moge ik hier de Deurnese luchthaven aanhalen waarover minstens vier verschillende studies de Ministers moesten informeren, sinds jaren reeds. Ondertussen mochten geen levensgevaarlijke obstakels worden gesnoeid en werd nog steeds niet gezorgd voor een degelijke bewegwijzering naar de Antwerpse luchthaven. Ondertussen ging Rotterdam wel met alle pluimen en met alle profijten lopen want daar werd verder gebouwd aan de zaken-

luchthaven van Zestienhoven, zonder studies echter. Met enkel de economische realiteit en met enkel het belang van de regio als parameter voor ogen.

Minister J. Sauwens : Ik heb bij een vorige gelegenheid reeds gezegd dat die signalisatie zal worden geplaatst samen met die van de Liefkenshoektunnel. Dat is nog maar een kwestie van enkele dagen.

De heer W. Verreycken : Wel, dat zal dan in Antwerpen worden toegejuicht. Dan zullen ze daar niet meer door de straten moeten rijden op zoek naar een luchthaven die al jaren bewegwijzerd moest zijn.

De regio Vlaanderen, met een taak en een opdracht in het grote Europa, zal na 1 januari 1993 een heel stukje kleiner worden door het wegvallen van de binnengrenzen. De stijging van de vervoersdichtheid die vermoedelijk met 40 procent zal toenemen, zal die taak voor een groot deel bepalen. Vooral echter heeft Vlaanderen een rol te spelen, bepaald door zijn bereikbaarheid. Daarom moet het goederenvervoer over de weg, via het spoor, via de binnenwateren, worden geoptimaliseerd. Het is inderdaad noodzakelijk dat het goederenvervoer waarvan de echte stromen buiten de kommen en kernen moeten worden gehouden, snel en probleemloos de doelgebieden kan bereiken. Ook het aantrekken van nieuwe vestigingen, het creëren van nieuwe industriële parken moet worden onderworpen aan de voorwaarde van de bereikbaarheid, bereikbaarheid via alle wegen van goederen- en personenvervoer. Het goederenvervoer via het spoor zal immers worden afgeremd als nieuwe industriegebieden uitsluitend langs autowegen worden gebouwd, wat al te vaak gebeurt.

Samen met een mobiliteitsplan moet dus een efficiëntieplan worden gemaakt. Een plan dat kan aantonen hoe en waar, zo doelgericht mogelijk het verbeteren van vervoersmogelijkheden kan inspelen op de uitbouw en op de groei van onze economische troeven. De bereikbaarheidsvoordelen van Vlaanderen zijn gekend. Zeehavens, luchthavens, autowegen, spoorlijnen zijn bestaande troeven

Verreycken

die enkel moeten worden aangepast aan de eisen van de nieuwe binnenmarkt van na 1993.

Het spreekt vanzelf dat ik de pleidooien voor het optimaliseren van het openbaar vervoer enkel kan bijvallen. Ik vraag mij echter wel af of enige compatibiliteit tussen de gerechtvaardigde eisen van de duizenden gebruikers van het openbaar vervoer enerzijds en van de duizenden vrijwillige filerijders anderzijds, niet mogelijk zou zijn. Indien overal snelbussen in eigen bedding konden rijden, zonder gehinderd te worden door gekende opstoppingen, dan zou reeds een eerste belangrijke stap zijn gezet naar het sympathieker maken van het openbaar vervoer. Daartoe is natuurlijk een volledige integratie van alle maatschappijen noodzakelijk. Een integratie die volgens mij alvast in Antwerpen nog niet werd gerealiseerd tussen stads- en streekvervoer of zou ik mij vergissen. Feit is dat het ontbreken van eigen bedding opstoppingen in de hand werkt wat net tegenovergesteld is aan de bedoeling van openbaar vervoer.

Er zijn verschillende maatschappijen die op dezelfde tijdstippen niet de vrije beddingen, maar de grote wegen gebruiken en daardoor het openbaar vervoer onsympathiek, antipathiek maken.

Minister J. Sauwens : Het is juist dat op de piekuren het openbaar vervoer zulk belangrijk deel van het vervoersgebeuren naar zich toe haalt, dat er opstoppingen en files zijn van bussen op bepaalde plaatsen. Dat is inderdaad zo. Eén van de voordelen van Antwerpen, Brussel en Gent is dat er nog een aanbod is van spoorvervoer dat meestal op vrije bedding een veel hogere capacitaire frequentie kan bieden dan het busvervoer. Het is wel een normaal gegeven in de steden. Wij zouden de ruimte voor het openbaar vervoer moeten kunnen vergroten door de ruimte voor de auto in de binnenstad te beperken.

De heer W. Verreycken : Het is dus duidelijk dat mijn pleidooi voor een eigen bedding een schot voor de boeg is van diegenen die iets tegen het on-

dergronds vervoer hebben. Ik kom daar nog op terug, want het zit in het totale pakket, zeker wanneer wij de Antwerpse situatie bekijken.

Een tweede klantvriendelijk kheid die volgens mij moet worden gerealiseerd is het maken van één abonnementsbewijs, geldig voor alle openbare vervoermiddelen in gans Vlaanderen. Ik bedoel daarmee tram, bus en trein. Het netabonnement dat de Minister gisteren via de pers aankondigde wordt alvast een eerste stap in die richting. Ik pleit voor een overleg tussen uw nationale collega's en uzelf ten einde tot één vervoerskaart te komen voor alle openbare vervoermiddelen, gelijk waar in Vlaanderen, onafgezien van de leeftijd.

Indien eindelijk een aanvang zal worden gemaakt met het rendabiliseren van sommige gedane investeringen, dan moet ik zeker voorrang vragen voor de gedane ondergrondse investeringen. In de steden waar een metro bestaat of een pre-metro wordt aangelegd, moet deze volwaardig worden benut. Het zou al te gek zijn al die miljardeninvesteringen te klasieren bij de ongebruikte bruggen waaraan Vlaanderen geen tekort heeft. Een metro kan een zeer degelijk snelspoornet onder de steden vormen, waarvoor automobilisten graag hun auto achterlaten. Dit kan natuurlijk op voorwaarde dat bewaakte randstadparkings voorhanden zijn. Dit is een noodzaak in Antwerpen omdat bijvoorbeeld de randstadparking bij Berchem-station geregeld door vandalen wordt bezocht, een fenomeen dat u bekend is. Ik pleit voor bewaakte randstadparkings om de metro mogelijk te maken. Wanneer een metrolijn volledig is afgewerkt - ik geef als voorbeeld de metrotunnel naar Antwerpen-Linkeroever, zal het publiek dat appreciëren door gebruik te maken van die metro, en de lijn optimaal te gebruiken en ze dus rendabel te maken. Wanneer andere lijnen, net zoals de lijn naar Antwerpen-Linkeroever, zouden worden afgewerkt, dan ben ik ervan overtuigd dat het publiek zou laten blijken dat zij dat goedkeurt. Daarvoor moet geen mobiliteitsfonds worden opgericht. De grote investeringen hiervoor zijn jaren

geleden reeds gedaan. Wat moet gebeuren is het afwerken van de aangevatte werken. Indien dan toch supplementair geld noodzakelijk is, dan pleit ik voor enige verschuivingen binnen uw budgetten. Er mag geen nieuw fonds komen, geen extra last op de Vlaamse belastingbetaler, er mag geen stijging komen van de schuldenlast, allemaal vooruitzichten die elk degelijk vervoersplan zullen bezwaren.

De specialisten van het Vlaams Economisch Verbond zijn ter zake duidelijk : de rendabilisering van het openbaar vervoer, het beperken van exploitatiesubsidies door moderne managementtechnieken, responsabilisering, privatisering, zullen reeds een pakket financiële middelen vrijmaken voor het voeren van een kwalitatief hoogstaand, marktgericht mobiliteitsbeleid. Het opzetten van een mobiliteitsfonds is niet opportuun. Einde citaat. In dit verband wijs ik er ook op dat de gelden die door de verkeersdeelnemers worden gegeneerd, ook moeten worden aangewend voor het verbeteren van de verkeersomstandigheden. Ik geef een voorbeeld. In een vraaggesprek dat Minister Dehaene aan het VBO weggaf in maart 1991, verklaarde hij dat nu maandelijks door een dertigtal controleurs 6,5 miljoen directe boetes worden geïnd van buitenlandse bestuurders. Enkel zij moeten immers onmiddellijk betalen. Het bedrag van boetes die niet onmiddellijk worden geïnd, moet nog een flink stuk hoger liggen. Het verbaast mij te lezen dat een Minister van Verkeerswezen boetes int, maar hij verklaarde dit zelf. Ik vraag mij echter af waar dit geld blijft. Krijgt de Executieve haar deel van dit geld dat wordt gegeneerd door verkeersdeelnemers op Vlaamse wegen ? Hoeveel procent van deze nationale geïnde boetes gaat er naar Vlaanderen ? Hoeveel procent van deze boetes wordt effectief gebruikt voor het verbeteren van de verkeersomstandigheden ? Geld van verkeersdeelnemers wordt duidelijk aan u, Minister Sauwens, onttrokken. Het zou dus niet slecht zijn met uw nationale collega een gesprek aan te knopen. Ik neem aan dat deze vragen buiten het bestek van dit debat vallen, maar

Verreycken

toch kunnen zij een aanzet vormen tot een gesprek tussen u en uw nationale collega over de bevoegdheidsverdeling en het samenstellen van een nieuw financieel pakket.

De moderne verkeersdeelnemer zal heel wat veiliger moeten leren rijden. Er moet iets worden gedaan aan de verschrikkelijke tol aan slachtoffers op de wegen. Vooral de jeugd die slachtoffer is van de onbezonnenheid die ons eigen was en hen eigen is, en tegelijkertijd slachtoffer van de roekeloosheid van anderen, moet worden beschermd, tegen zichzelf en tegen de dwaasheid van ouderen. Dit kan enkel gebeuren indien verkeersdiscipline een verplichte onderwijsaanvulling wordt. Misschien had de Minister zich nu beter laten vervangen door zijn collega van Onderwijs, maar hij kan bijvoorbeeld ook een gesprek voeren met Minister Coens. Deze kan tussen zijn gewone activiteiten van nivellering van elk onderwijs tijd maken om na te denken over het geven van verkeerslessen. Daardoor kan verkeersbewustzijn worden gecreëerd en kunnen jongeren interesse krijgen voor het veilig bewegen in het uiteraard gevaarlijk verkeerslandschap dat wij allen kennen. Ook moet de overheid haar functie als voorbeeld ernstig nemen. Er zijn Ministers die breedvoerig en met de armen zwaaiend praten over boeten en puntensystemen, maar tegelijkertijd met een overdreven snelheid over de wegen razen. Dat is schijnheilig en geeft onze jongeren een uitermate slecht voorbeeld. Dit fenomeen heet dehaenisme.

Mijnheer de Voorzitter, collega's, ik pleit voor een MER, een mobiliteits-effectrapport. Dit rapport moet opdracht kunnen geven tot het nemen van bindende maatregelen. Enkel een snel beleid ad rem, dat niet alleen ten overvloede studeert, maar ook iets doet, kan Vlaanderen voorbereiden op de vervoersperikelen die na 1993 op ons afkomen. Ik vat samen. De tijd van de studies moet voorbij zijn. De Antwerpse luchthaven moet worden geoptimaliseerd. Ik pleit voor een eigen bedding voor het stedelijk bovengronds vervoer. Ik

pleit voor het invoeren van één vervoerbewijs onafgezien van leeftijd. Ik vraag de Antwerpse ondergrondse te rendabiliseren.

Wat de SST betreft, waarover ik hier reeds enkele malen mijn opinie heb gegeven, moet ik toch reageren op de nota van de Vlaamse Executieve die ik vandaag op mijn bank vind en waarin zij drie parameters aanhaalt om de SST te bepleiten. De eerste is de Europese eenmaking en die kan ik aanvaarden. De tweede is de geografische positie van België. België ligt helemaal niet in het centrum van Europa, het is er ten hoogste het top punt van middelmatigheid, maar dat heeft hiermee niets te maken. België is niet het middelpunt van Europa en ik moet dus deze tweede parameter afwijzen. De derde parameter is de rol van Brussel als hoofdstad van Europa. Dat is nog helemaal niet zeker en ik stel dus voor om de huid van die beer nog niet te verkopen. Op de volgende bladzijde gaat de Vlaamse Executieve echter nog een veel gevaarlijker toer op, want daar spreekt zij over, en ik citeer : Een verbetering van het aanbod inzake hoofdstedelijk verkeer van de periferie van Brussel, Halle, Leuven en Mechelen. Einde citaat. De Vlaamse Executieve beklemtoont hier eenvoudigweg de verstedelijking, de noodzakelijke verbeulemansing van de hele streek tussen Halle, Leuven en Mechelen en stelt dat al die gebieden alleen maar moeten dienen om Brussel te voeden. De eis tot uitbreiding van de invloed van Brussel specifiek tot de drie steden Halle, Leuven en Mechelen is een vaak verwoorde eis van het FDF. Indien sommige leden van de Vlaamse Executieve van partij veranderen, maken zij dat best publiek. Deze eis is alleszins een eis van het FDF, die al meerdere malen in dit halfroond, maar dan onder een andere vlag, werd gepresenteerd. Indien Vlaanderen moet worden omgewoeld om Brusselse Europese ambities te dienen dan stel ik voor dat wij een Minister opzadelen met de opdracht zich op de sporen te leggen, hoewel dit ook de vorige keer slechts bij beloften is gebleven.

Ik begrijp dat een nieuwe visie op het treinvervoer noodzakelijk is en dat

wij niet kunnen blijven stilstaan. Ik zal mij dan ook zeker niet verzetten tegen een verbetering, een versnelling of een dringende modernisering van het spoorvervoer. Ik behoud mij echter met klem het recht voor om op elk ogenblik van de hele SST-discussie kritiek uit te oefenen, indien blijkt dat niet de Vlaamse mobiliteits-eisen worden gediend, maar wel de noden van enkele belanghebbenden uit de een of de andere lobby in Brussel. Ik verzet mij dus niet tegen de realisatie van een nieuw snelspoor-net, want dat is noodzakelijk om niet achterop te hinken in het Europa van na 1 januari 1993. Ik verzet mij wel tegen een lobbying die oogmerken zou dienen die met de modernisering en versnelling van het net niets te maken hebben.

Het is niet mijn bedoeling om naast de totale mobiliteitsproblematiek ook nog het hele hoofdstuk over het treinvervoer te behandelen. Via twee vragen aan de Minister wil ik mijn opinie duidelijk maken.

Ten eerste, wanneer wordt de realisatie van de IJzeren Rijn aangevat ? Met andere woorden, wanneer wordt eindelijk de dure omweg langs Luik afgeschaft ? Ik meen te weten dat de Belgische Spoorwegen aan die omweg enkel maar vasthouden omdat zo meer kilometers worden verreden over Belgisch grondgebied, waardoor ook een pak meer kan worden geïnd. Dat deze meerontvangsten eigenlijk een verlies betekenen, doordat klanten afhaken en voor wegvervoer opteren, is de overheid blijkbaar niet duidelijk. Mijn vraag heeft niet als bedoeling te weten te komen wanneer een studie bureau zal beginnen onderzoeken of de IJzeren Rijn wel rendabel zou kunnen zijn, maar wel wanneer de Minister effectief begint aan de realisatie van de rechtstreekse verbinding van Vlaanderen met het Ruhrgebied ?

Tweede vraag : in het kader van het veelbesproken STAR 21-plan, dat ongeveer een jaar geleden voor het eerst ter sprake kwam, werd meermaals geargumenteed dat Vlaanderen op een typisch Belgische wijze wordt benadeeld. De Minister zal niet verwachten dat ik hem overtuig

Verreycken

van de benadeling van Vlaanderen door een anti-Vlaamse spoorwegtop. Kan de Minister mij evenwel zeggen wat hij concreet gaat doen om de ongelijke behandeling van Vlaanderen en Wallonië in dit STAR 21-plan tegen te gaan.

De verklaring van de Voorzitter van de Vlaamse Executieve vanmorgen vind ik totaal ontoereikend. Hij zei dat de Vlaamse Executieve steeds heeft beklemtoond dat deze investeringen dienen verdeeld te worden volgens de werkelijke verkeersbehoeften en hij heeft in die zin voorbehoud gemaakt bij de onderhavige voorstellen.

Dat is een toppunt van moed : de Vlaamse Executieve durft voorbehoud te maken bij een nationale Minister ! De Vlaamse Executieve durft niet spreken over verzet, tegenstand, tegenvoorstel. Voorbehoud maken lijkt mij voor de Voorzitter van de Vlaamse Executieve al het uiterste dat hij hier heeft gedaan. Ik vind dat wij dit niet moeten aanvaarden. Wanneer Vlaanderen meer dan 60 ten honderd van de middelen voor dit plan ophoest, dan moeten wij de verkeersbehoeften van het buitenland niet als parameter nemen. Wij hebben het hier over de Vlaamse Executieve ; dus kunnen de verkeersbehoeften van Wallonië ons op geen enkele wijze beïnvloeden. Ik vind dat wij die verkeersbehoeften hier moeten schrappen. Vermits wij 60 ten honderd opbrengen dan moeten wij die ook in Vlaanderen kunnen gebruiken, onafgezien van de verkeersbehoeften van het buitenland.

Minister J. Sauwens : Wat als 70 ten honderd van de verkeersstroom zich hier ontwikkelt ?

De heer W. Verreycken : Mochten wij alleen al krijgen waar we recht op hebben, bijvoorbeeld de 260 miljard terugkrijgen die jaarlijks naar Wallonië vloeien, dan zou ik met dergelijk minimale gelijkenschakeling al tevreden zijn. Ik maak helemaal geen voorbehoud maar verzet mij tegen diefstal.

Minister J. Sauwens : Mijnheer Ver-

reycken, geef toe dat het de eerste maal is dat dit Vlaams Parlement in zijn huidige samenstelling, op zulke intensieve wijze over het nationaal spoorwegenbeleid kan discussiëren en er ook rechtstreeks kan op inwerken via de opgelegde overlegprocedure en via de afspraken die binnen de federale Regering zijn gemaakt. Dat is alleszins een pluspunt ten opzichte van de toestand vroeger, waar de unitaire structuur van de Belgische spoorwegen ertoe geleid heeft dat er zich een anti-Vlaamse politiek heeft doorgezet.

De heer W. Verreycken : Mijnheer de Minister, ik weet dat ik u daarvan niet moet overtuigen maar ik wil nogmaals beklemtonen dat niet de verkeersbehoeften een parameter mogen zijn maar wel de gegeneerde gelden. Wanneer een verkeersdeelnemer gelden genereert dan moeten zij door hem ook kunnen worden gebruikt. Er zijn in dit land legio voorbeelden waar dat niet het geval is. Zo komt bijvoorbeeld het door de belastingbetaler gestorte kijk- en luistergeld niet volledig ten goede aan de omroep. Dit mag geen gewoonte worden. Wanneer wij gelden opbrengen dan moeten die ook worden gebruikt voor degenen die ze hebben opgebracht.

Een allerlaatste vraag aan de Minister, en indien mogelijk zou ik daarop graag een schriftelijk antwoord krijgen, heeft betrekking op de verhoudingen tussen de verschillende mogelijkheden van goederenvervoer. Welk percentage wordt er in Vlaanderen in de sector van het goederenvervoer ingenomen door de trein, door het wegvervoer en door de scheepvaart ? Graag had ik de evolutie van deze cijfers over de jongste tien jaar gespreid.

Minister J. Sauwens : U vindt deze gegevens in het document dat ter beschikking is gesteld. De beleidsbrief bevat al deze inlichtingen.

De heer W. Verreycken : Het lijkt mij belangrijk over deze cijfers te beschikken om uit te maken waarop wij na 1 januari 1993 moeten werken en waaraan wij onze aandacht zullen moeten besteden. Ik vraag de Minister geen belofte om mijn vraag te be-

studeren, maar een concreet antwoord.

Minister J. Sauwens : Dat staat in de documenten.

De Voorzitter : De heer Hancké heeft het woord.

De heer L. Hancké : Mijnheer de Voorzitter, mede namens de heren Verhaegen en Van Grembergen kondig ik u aan dat er als besluit van dit debat een resolutie wordt ingediend. Ik wens hiervoor de hoogdringendheid in te roepen en de stemming te vragen donderdag.

De Voorzitter : De Heer Denys heeft het woord.

De heer A. Denys : Mijnheer de Voorzitter, men kan natuurlijk de dringendheid inroepen, maar daarover moet worden gestemd. Wanneer kunnen wij over deze dringendheid stemmen ? Wanneer zullen wij over de tekst van deze resolutie beschikken ? Een motie van aanbeveling laat ons toe ons daarbij binnen de 24 uur aan te sluiten en de stemming kan dan later gebeuren. Nu gaat het echter over een voorstel van resolutie, over drie belangrijke zaken. Ik meen toch dat wij de tekst vooraf moeten krijgen omdat wij daarover niet zomaar bij hoogdringendheid een discussie kunnen voeren. Ik pleit dus veeleer voor een motie van aanbeveling in plaats van een voorstel van resolutie. Het zou dus kunnen gaan om aanbevelingen vanuit de Raad naar de Executieve toe. De hoogdringendheid is een te gevaarlijke procedure. Wij zouden dit beter laten bezinken en dit bespreken bij een volgende Openbare Vergadering. Ik vraag geen commissiebespreking daarover, maar gewoon de nodige bezinningstijd.

De Voorzitter : De heer Hancké heeft het woord.

De heer L. Hancké : Mijnheer de Voorzitter, ik stel voor dat de resolutie waarvan ik de tekst zoëven heb ingediend nog vandaag zal worden rondgedeeld zodat de leden er kennis kunnen van nemen en er zich morgen met kennis van zaken kunnen over uitspreken.

De Voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer A. Denys : Mijnheer de Voorzitter, ik vraag dan dat de Raad zich eerst zou uitspreken over de noodzaak van hoogdringendheid.

De Voorzitter : Collega's, ik stel dus voor, gelet op het feit dat er een voorstel van resolutie is ingediend en gelet op het feit dat er hoogdringendheid is gevraagd in dat verband, en gehoord de heer Lode Hancké die ongetwijfeld heeft gesproken namens de heren Verhaegen en Van Grembergen, dat de tekst van de resolutie onverwijld wordt uitgedeeld en dat wij ons over de hoogdringendheid uitspreken morgen om 16 uur.

De heer Denys heeft het woord.

De heer A. Denys : Mijnheer de Voorzitter, ik begrijp de hoogdringendheid niet. Wij stellen vast dat er in de verklaring van de Executieve nog een groot deel ontbreekt, namelijk het traject ten Noorden van Antwerpen. Ik dacht dat de geest van de resolutie destijds was dat wij het standpunt moesten kennen van de Executieve over de totaliteit van het dossier. Waarom moeten wij daarover nu hoogdringend een uitspraak doen ? Laat ons de vroegere geest van de resolutie ter zake ook respecteren.

De Voorzitter : Wij zullen dus morgen een debat voeren over de hoogdringendheid en over de grond van de resolutie.

De heer Van Grembergen heeft het woord.

De heer P. Van Grembergen (up de tribune) :Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, ik zal bondig zijn gezien het afgesproken tijdsbestek in de verschillende fracties wat de tussenkomsten betreft. Heel wat leden van mijn fractie — wat trouwens ook een vaststelling is voor de andere fracties — willen tussenbeide komen in verband met deelaspecten, belangrijk voor hun streek of hun regio.

Mijnheer de Minister, ik wil — en ik

steun u daarvoor — de belangrijke maatschappelijke keuze die u in uw beleidsnota hebt gemaakt, beklemtonen. Jarenlang hebben wij Ministers van Openbare Werken gekend die groeiden in grandeur al naargelang de portefeuille waarmee zij openbare werken her en der konden inplanten. Dit was hun politieke visie en hun politieke beleidslijn. Ik ontken niet dat er ook noodwendigheden en behoeften waren, dit om te relativeren.

In het verleden hadden wij ook altijd Ministers van Verkeer die alleen maar in de sterkte van het wagenverkeer en de aangroei ervan geloofden. Uw beleidsnota ademt in haar totaliteit een volledige verandering. U hebt het over de zwakke weggebruiker, de gevaarlijke verkeerspunten, de oververzadiging, het gebrek aan ruimte dat wij in Vlaanderen hebben. Dit is dus totaal anders. Namens mijn groep steun ik die keuze voor honderd ten honderd. Ik merk trouwens dat ook in andere fracties in die richting wordt gesproken en gedacht. Moet ik er aan toevoegen dat het ook niet anders zal kunnen.

Voor zover pronostieken en studies juist zijn voor wat de toekomst betreft, zegt men ons dat voor het jaar 2010 het personenvervoer met 40 ten honderd, eventueel zelfs meer, zal aangroeien ; voor hetzelfde jaartal voorspelt men dat het goederenverkeer een aangroei van 70 ten honderd zal kennen.

Ik wijs er op dat wij weldra tot een verenigd Europa zullen behoren met 400 miljoen inwoners, die zich niet zullen schromen, bijvoorbeeld in Stockholm, om op een morgen op te staan en te zeggen dat zij naar het Zuiden van Italië wensen te rijden omdat zij daar zin in hebben en omgekeerd dat inwoners in Cathalonië op een morgen zullen opstaan en zeggen dat zij Brugge willen bezoeken.

Dit is dus het toekomstpatroon en het betekent dat wij hoe dan ook én voor de maatschappelijke én voor de politieke keuze staan : wij kunnen niet anders in een klein Europa, dat over weinig ruimte beschikt, dat on-eindig dicht bevolkt is, dat de vergelijking niet kan doorstaan met Zuid-

Amerika, Noord-Amerika, met de ruimten van Rusland, Afrika en Azië. Wij kunnen niet anders dan de keuze van het openbaar vervoer maken.

Ik weet dat dit belangrijke gevolgen zal hebben op ons financieel beleid, op onze weginfrastructuur. Hier wordt ofwel gezegd : er mogen geen nieuwe wegen bijkomen, wat dan het ene uiterste is ; anderen zeggen : er moeten nieuwe wegen bijkomen en dat is dan het andere uiterste. Wij pleiten noch voor het ene uiterste noch voor het andere. Het zal aan de hand van de noodwendigheden op het terrein, dag voor dag worden ingevuld. Wij zullen u daarin steunen. Uw beleidsnota is een goede aanzet voor de oplossing van de problemen in de toekomst.

Ik weet dat u niet beschikt over het totale budget van de Vlaamse Regering, hoewel u dit goed zou kunnen gebruiken. Rekening houdend met het beperkt budget waarover u beschikt zijn een goede organisatie en een goed overleg noodzakelijk. U hebt niet de totaliteit van het openbaar vervoer onder uw bevoegdheid, ook de federale Regering is ter zake bevoegd, Minister Dehaene of binnen enkele jaren een andere Minister. Het openbaar vervoer is niet gefederaliseerd, dat vereenvoudigt het probleem niet omdat er op het federale vlak uiteraard tegengestelde belangen zijn, tegengesteld ten opzichte van de Vlaamse belangen en ten opzichte van de keuzes die kunnen worden gemaakt.

Als het openbaar vervoer de keuze is — en er is trouwens geen andere mogelijkheid — impliceert dit een goed georganiseerd openbaar vervoer, een frequent openbaar vervoer, dat comfort verleent en toch goedkoop is. Hierin zijn tegenstellingen vervat die echter politiek moeten worden waargemaakt. Ook in dit kader situeert zich het SST-debat en het STAR 21-debat.

Waar ik voor het personenvervoer de oplossing in het openbaar vervoer zie, zie ik niet zomaar een oplossing voor de problemen inzake het vrachtvervoer. Er wordt gesproken over het vervoer te water, over een kana-

Van Grembergen

lisatie van het vrachtvervoer langs de spoorwegen, maar dat is een vereenvoudiging van het probleem. De oplossing hiervoor is niet gemakkelijk. Het grootste probleem lijkt mij niet de kanalisering van de individuele mens naar het openbaar vervoer, het grootste probleem voor de volgende jaren is het vrachtvervoer. Hiervoor zullen wij oplossingen moeten vinden.

Tot besluit enkele deelaspecten. Mijnheer de Minister, ik vraag uw aandacht voor de ring rond Gent. Antwerpen heeft zijn ring. Het gaat weliswaar om een kleine ring, maar hier is slechts een aanpassing noodzakelijk, het gaat niet over een nieuwe ring. Gent heeft geen ring, hoewel die dringend noodzakelijk is. Het is onnodig u de details van dit gegeven uit te leggen.

Ook is er het probleem van de doortocht te Eeklo, een belangrijk centrum waardoor per dag duizenden wagens doorrijden. Ook hier zou een ring moeten komen. Op het ogenblik wordt naar modaliteiten gezocht om dit probleem voorlopig op te lossen, maar ook de ring voor Eeklo is een essentieel gegeven.

De heer A. Denys : U neemt een bocht.

De heer P. Van Grembergen : Welke bocht neem ik ? Ik ben en was steeds voorstander van een ring rond Eeklo en ik blijf hiervoor pleiten.

Minister J. Sauwens : Inzake de 1.200 meter, die de verbinding tussen de bestaande weg Eeklo-Maldegem en de Expressweg moeten vormen en de stroom van het doorgaand verkeer in Eeklo-stad kunnen oplossen, is een beslissing in uitvoering.

De heer P. Van Grembergen : Dit zijn de twee deelaspecten die ik wilde aanhalen. De politieke keuze die u met uw beleidsnota hebt gemaakt heeft een totaal andere omvang dan vroeger, het is de juiste aanzet voor de toekomst. Rekening houdend met de bescheiden middelen en de beperkte bevoegdheid waarover u beschikt, menen wij dat u goed werk

hebt geleverd. Soms stelt men u immers verantwoordelijk voor het spoorwegvervoer in het algemeen, terwijl u deze verantwoordelijkheid niet hebt, u kan enkel een beslissing nemen in samenwerking met de federale Regering. Uw beleidsnota is een goede aanzet voor de nieuwe toon die in Vlaanderen, rekening houdend met onze ruimte, moet worden aangeslagen.

De Voorzitter : De heer Flamant heeft het woord.

De heer E. Flamant (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, collega's, dat de mobiliteitsproblematiek ook de provincie Oost-Vlaanderen in het algemeen en de stad Gent in het bijzonder niet onverschillig laat, is duidelijk gebleken toen wij op 12 juni laatstleden de provincie Oost-Vlaanderen hebben bezocht.

In het gespreksforum dat toen op gang werd gebracht werd ruimschoots aandacht besteed aan dit probleem en door de verschillende intervenanten werden duidelijke standpunten geformuleerd. De problemen die daar werden aangesneden en die hier vandaag het voorwerp uitmaken van het debat moeten worden gesitueerd in een ruimer debat dat nu op gang wordt gebracht omdat de mobiliteitsproblematiek, wellicht naast vele andere, ook één van die maatschappelijke uitdagingen zal zijn die de komende decennia aan bod zullen komen en die wellicht tot diep in de 21ste eeuw het beleid mede zullen bepalen.

Ik meen dat het goed is dat zich binnen de Vlaamse Raad een debat heeft ontwikkeld waarbij de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer met de voorliggende beleidsbrief inspeelt op het Verkeers- en vervoersplan terwijl ook de NMBS terecht met het STAR 21-plan voor de spoorwegen in dit debat, hoe kan het ook anders, een plaats opeist. Dit plan, dat uitspraken doet in verband met het reizigersverkeer, het goederenverkeer en het stukgoederenvervoer, kreeg op 13 maart laatstleden vanwege de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen een allesbehalve gunstig ad-

vies. Aangezien ik naar deze tribune ben gekomen in mijn hoedanigheid van Gentenaar, behorend tot hetzelfde arrondissement van collega Van Grembergen, meen ik duidelijk te mogen stellen dat ik als Gentenaar het advies van de SERV volledig onderschrijf. Ik wens dit enkel te benadrukken. Ik zal hierover niet in detail treden. Op het ogenblik liggen zowel Oost- als West-Vlaanderen goed ingekapseld in het internationaal reizigersnet. Wij weten allemaal dat met het operationeel worden van de SST en met de opening van de Chunnel in 1993 de kansen van Oost-Vlaanderen slechts gaaf gehouden kunnen worden door een vlotte aansluiting op het SST-net.

Ik vraag de Vlaamse Executieve alles in het werk te stellen om het door de SERV ingenomen standpunt waar te maken.

Het massatransport van reizigers in de stedelijke zones is voor de spoorwegen één van de kernactiviteiten. In dat opzicht is het misschien wel begrijpelijk dat STAR 21 onder meer als doel heeft de toenemende mobiliteit naar het spoorwegverkeer te trekken, zoals door voorstedelijke netten worden.

Sommige sprekers waren het niet altijd eens over het nut en de opportuniteit van de voorstedelijke netten. Om voor ons onaanvaardbare redenen valt in het STAR 21-plan het belangrijkste knooppunt voor reizigersverkeer in Vlaanderen, Gent-Sint-Pieters, buiten de prijzen. Zowel omwille van de ruimtelijke structuur als van het cliënteel komt het Sint-Pietersstation evenzeer in aanmerking voor een voorstedelijk net als andere steden, waarvoor zo'n net al een verworven zaak is. Gent vraagt naast de herwaardering van het Sint-Pietersstation ook de heropening van het station Sint-Denijs-Westrem, als bijkomende bediening van de zone Flanders expo. In het zuiden van Gent ontstaat immers vrij snel een nieuwe groeipool rond het E17-E40-gebied, dat zijn gunstige ligging dankt aan de nabijheid van grote verkeersassen en aan de bestaande economische — technologische — en

Flamant

sportinfrastructuur. Deze infrastructuur moet ook bereikbaar worden gemaakt per spoor. Het gehele Gentse stadsbestuur onderschrijft deze stellingname.

In de komende jaren zal het goederenvervoer sterk aan belang gaan winnen ; alle prognoses wijzen in die zin. De havens zullen daarin ongetwijfeld een belangrijk aandeel hebben. Hoe kan men in die context verklaren dat de provincie Oost-Vlaanderen met een zeehaven en tientallen transportbedrijven verstoken blijft van een terminal voor gecombineerd vervoer ? De vestiging ervan is van uitzonderlijk belang voor een optimale bediening van Gent door het spoorwegennet.

Ik wil deze gelegenheid te baat nemen om te wijzen op de onfaire, en stiefmoederlijke behandeling van Gent in het tienjarenplan. De haven krijgt uiteindelijk slechts 9 ten honderd van het totaal van de investeringen in de planperiode. Ook hier schijnt men het belang uit het oog te verliezen van de zogenaamde MIDA, Maritime Industrial Development Area.

Minister J. Sauwens : Hebt u het over haveninvesteringen, Mijnheer Flamant ?

De heer E. Flamant : In deze zone ten noorden van Gent is de produktie sterk internationaal georiënteerd en ook sterk gedifferentieerd. De havenactiviteiten in deze zone verschaffen aan ruim 50.000 personen direct of indirect werk. Niet alleen gaat maar 9 ten honderd van het totaal aan haveninvesteringen naar Gent, maar bovendien betreft het hier nog grotendeels investeringen op lange termijn.

Het NMBS-plan is dus allesbehalve gunstig voor Gent. En dan druk ik mij nog, met de bescheidenheid en voorzichtigheid mij soms eigen, zeer eufemistisch uit. Het NMBS-plan is vooral ongunstig met betrekking tot de vraag van Gent naar een SST-antenne. In het NMBS-plan komt de uitwaaiering van de SST-Noord naar Gent gewoon niet ter sprake. Dit is enigszins in tegenspraak met sommige positieve geluiden uit de voorbije

maanden. De federale Minister van Verkeer heeft weliswaar verklaard dat er in de beginfase geen rechtstreekse SST-lijn zou gaan naar Oost- of West-Vlaanderen. In een schrijven van december 1990, gericht aan het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent, deelde hij evenwel mee dat er met Frankrijk een akkoord was bereikt, waarbij het Franse deel van de lijn Rijsel-Kortrijk zou worden gemoderniseerd en waarbij bepaalde SST-ritten in afwachting van een eigen bedding langs Gent zouden passeren. De vraag van Gent naar een SST-antenne werd onderschreven door de SERV.

Mijnheer de Voorzitter, mijn bedenkingen over het tienjarenplan en over het investeringsplan van de NMBS zijn ingegeven door de overtuiging dat de welvaartsevolutie van een stad, in casu Gent, niet alleen afhangt van de lokale fiscaliteit, van de kwaliteit van de administratieve dienstverlening en van de ruimtelijke ordening, maar ook van de verkeersinfrastructuur, die de economische activiteit kan afremmen of bevorderen.

Het mobiliteitsprobleem moet een zeer belangrijke plaats innemen in de beleidsopties. Het gaat hier immers om de inschakeling van een stad in de economische kernregio van Europa. Dit kan alleen maar via de ontwikkeling van goede verkeersverbindingen met Rijsel, Kortrijk, Antwerpen, Brussel en Rotterdam. Daarom is er een aansluiting van Gent op het SST-net nodig. Daarom moeten ook de verkeerswegen in noordelijke en zuidelijke richting worden uitgebouwd. Er moet een gemakkelijke verbinding worden verwezenlijkt tussen de twee industriezones ten noorden en ten zuiden van Gent.

De grote ring van Gent moet worden doorgetrokken. Collega Van Grembergen heeft het hierover reeds gehad. Er moet ook een vaste oeververbinding komen over de Westerschelde. Ook de industriezone ten noorden van Gent moet verder worden uitgebouwd. Hiervoor zijn er infrastructuurwerken nodig aan de sluis van Terneuzen en moet er een nieuwe westelijke industrieweg komen. Er moet worden gewerkt aan het spoorwegtracé ten oosten van het kanaal. Er moet een samenwerking ko-

men met die streek met betrekking tot het milieubeleid en met betrekking tot voorzieningen voor een binnewaartse pendelbeweging.

Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, geachte collega's, ziedaar waarom het mij wenselijk voorkwam in de bespreking van de mobiliteitsproblematiek een Gentse stem te laten horen, vooral in verband met het investeringsplan van de NMBS. Ik kan mij immers niet van de indruk ontdoen dat talrijke aspecten van de Gentse belangen over het hoofd werden gezien. (**Applaus bij de PVV**)

De Voorzitter : Mevrouw De Meyer heeft het woord.

Mevrouw M. De Meyer (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, geachte collega's, ik zal de algemene en bijna filosofische beschouwingen betreffende de mobiliteit in Vlaanderen achterwege laten. Ik zal vier concrete knelpunten uit het Waasland naar voren brengen in het kader van het Verkeers- en vervoersplan voor Vlaanderen.

Ten eerste, de Expressweg Antwerpen-Zelzate. In het Waasland verheugen wij ons over de beslissing tot omvorming van de N49 in de autosnelweg All. Hierdoor zal de verkeersveiligheid in het algemeen toenemen. Dit zal evenwel repercussies hebben op lokaal vlak, met name in de gemeente Stekene, waar de noordelijke wijken Tronk, Hellestraat en Koewacht van de rest van de gemeente zullen worden afgesneden. Het actiecomité All heeft u in uw kabinet samen met het gemeentebestuur onlangs een bezoek gebracht teneinde dit prangende probleem van de gemeente te wijzigen. Ik houd hier een pleidooi voor een dubbele onder-tunneling van de gemeente Stekene op het vlak van de All. Ik zou dit vurige pleidooi ten volle willen steunen vanuit het standpunt van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid in Stekene zelf. Ik denk dat het allerminst verantwoord is omwille van de te verwachten verhoogde trafiek van zwaar en gevaarlijk vervoer via de Liefkenshoektunnel.

Ten tweede, een volgend knelpunt is de N41. Ik spreek daarbij over de twee stukken, enerzijds de bestaande verbinding Sint-Niklaas-Dendermon-

De Meyer

de en anderzijds de te realiseren verbinding tussen Sint-Niklaas en de Expressweg.

Wat de bestaande verbinding betreft is er nog altijd het gevaarlijke stuk tweevaksbaan tussen Sint-Niklaas en Elversele, met het gevaarlijke kruispunt Duivenhoek. De plannen voor de viervaksbaan zijn klaar en wachten op uitvoering, maar de aanpassing van het Duivenhoekkruispunt blijft volgens ons ondermaats. Wij pleiten te vaak voor een ondertunneling om de navelstreng tussen Temse en Elversele niet door te snijden.

Wat het ander stuk van de N41 betreft dat nog moet worden gerealiseerd tot aan de Expressweg, is het duidelijk dat het tracé zoals dat nu op het gewestplan is voorzien een ernstige vernietiging is van het milieu en het landschap en een opoffering van grote delen landbouwgrond.

De scheiding van gemeenten en deelgemeenten heeft met het bestaande tracé van de N41 negatieve gevolgen voor de woonomgeving in Stekene. Ook daar zou ik willen pleiten voor een alternatief tracé en dat kan worden gerealiseerd. Ik dring dus aan op een dergelijk alternatief tracé.

Ten derde, de N60 Sint-Niklaas-Breendonk is een gevaarlijke baan met twee verkeersgevaarlijke punten. Het eerste is het kruispunt van de Hoogkamerstraat te Temse met de N60. Dat is een levensgevaarlijk kruispunt. Ik heb de recente ongevalsstatistieken niet meegebracht maar deze cijfers liggen afschuwwekkend hoog. Wij vragen een dringende herinrichting van dit kruispunt, vooral omdat het aanpalende industrieterrein volledig in gebruik zal worden genomen via gelden van impulsgebieden en RENAVAL, wat de verkeersstroom aldaar nog zal opdrijven. De brug van Temse moet daarbij dienen als een natuurlijke verkeersrem. Wij pleiten dan ook voor het behoud van een tweevaksbaan op de brug en geen viervaksbaan, zoals door sommigen in de industrie wordt gevraagd. Mijn laatste en vierde punt is een pleidooi voor de tweede Schelde-oeververbinding. De te verwach-

ten verkeerstoename op de Linkeroever mag niet uitsluitend over de weg gebeuren. Dit zou een onaantvaardbare belasting betekenen van het milieu in het Waasland, naast het ontstaan van een onoplosbaar veiligheidsprobleem.

De verschillende industriële aansluitingen met de Linkeroever worden nu per trein bediend vanuit het vormingsstation Antwerpen-Noord. De afstand tussen het vormingsstation en de industriezones bevindt zich tussen 35 en 38 kilometer. Door de hellingen kunnen treinen tot maximaal 700 ton passeren. Wij pleiten voor een nieuwe rechtstreekse spoorverbinding tussen Antwerpen-Noord en de Linkerschelde-oever te verwezenlijken door het bouwen van een tweede tunnel.

Voor die tweede tunnel werden verschillende voorstellen geformuleerd. Wij pleiten voor een goederentunnel. Naar onze mening is de meest interessante oplossing een spoorwegtunnel naast de Liefkenshoek. Het tracé van de Liefkenshoektunnel voor een spoorwegtunnel heeft volgens ons een aantal voordelen, waarvan ik er zeven opsom.

Ten eerste, het traject tussen Antwerpen-Noord en de Waaslandhaven wordt daardoor ingekort van 35 kilometer tot 13 kilometer.

Ten tweede, de capaciteitsproblemen van het huidige project over Berchem en het ringspoor worden volledig opgelost voor het reizigersvervoer en voor het goederenvervoer.

Ten derde, de hellingen in het Liefkenshoektracé maken goederentransporten mogelijk tot 1.000 ton.

Ten vierde, uitsluitend bedoeld voor goederenverkeer is de Liefkenshoek gespecialiseerd voor dat vervoer, vooral voor gevaarlijke produkten, wat een dubbele beveiliging verzekert voor de Antwerpse agglomeratie.

Ten vijfde, de aanleg van een tweede Schelde-oeververbinding ter hoogte van Liefkenshoek vergt geen nieuwe belangrijke inname van terreinen en dus geen nieuwe bouwwerken in het midden van een stad of streek.

Ten zesde, bestaande voorzieningen, zoals de Beverentunnel onder het Waaslandkanaal, kunnen opnieuw worden benut.

Ten zevende, de bouw van de verbinding Liefkenshoek voor spoorverkeer beantwoordt voldoende en voor heel lang aan de te verwachten toename van het goederenverkeer in de Waaslandhaven. De te voorziene vervoersstromen vlot laten opvangen door het spoor is de enige mogelijkheid wil men de leefbaarheid in het Waasland beveiligen. Zowel voor de veiligheid als voor het leefmilieu en de economische ontwikkeling van de Waaslandhaven is de aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel een noodzaak geworden. Daarom menen wij dat deze tweede en misschien wel laatste kans niet mag verloren gaan.

De Voorzitter : Vraagt nog iemand het woord ? *(Neen)*

Tenslotte behandelen wij het onderdeel SST en STAR 21.

Mevrouw Neyts-Uyttebroeck heeft het woord.

Mevrouw A.-M. Neyts-Uyttebroeck (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, heren Ministers, collega's, andermaal sta ik, net zoals bij het debat over de aanbevelingen van het Adviescomité Brussel, met gemengde gevoelens op de tribune. Immers, als verkozenen van het arrondissement Brussel-Halle-Vilvoorde voel ik mij vanzelfsprekend betrokken bij dit debat dat handelt over de al dan niet aanvaarding van het tracé van een supersnelspoor en over de modaliteiten van aanleg ervan, zowel stroomop- als stroomafwaarts van mijn woonplaats in Brussel-Hoofdstad.

Precies omdat ik woon in Brussel-Hoofdstad, heb ik, net zoals mijn collega's van de Vlaamse Raad, inwoners van Brussel, geen stemrecht over deze aangelegenheid. Wij kunnen niet op het witte, rode of groene knopje duwen, eens over dit debat zal moeten worden gestemd. Het betreft hier immers een Vlaamse gewestelijke aangelegenheid waarover de in Brussel-Hoofdstad woonachtige leden van de Vlaamse Raad niet mogen stemmen. Het omgekeerde geldt ook : collega's uit dit halfmond kun-



Volksvertegenwoordiger A. Beckers gaf namens de SP-fractie een kritische evaluatie van het tienjarenplan van de NMBS

nen noch mogen meespreken over Brusselse gewestdossiers aangezien deze uitsluitend tot de bevoegdheid van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad behoren. Zelfs indien collega's woonachtig in mijn arrondissement intensief van het openbaar vervoer in het algemeen en van de Brusselse stations die toegang verlenen tot het voor internationaal openbaar vervoer in het bijzonder gebruik maken, is het hen onmogelijk hun institutionele stem te verheffen in het Brussel-kapittel van het SST-debat. Ik kan hieruit concluderen dat wij toch enigszins bevoorrecht zijn aangezien wij toch recht van spreken hebben, en dat is heel wat. **(Onderbreking)**

Minister Chabert heeft recht van spreken en stemmen in de Brusselse Raad, net zoals ik. Wat dat betreft staan wij op gelijke voet, wat niet voor alles zo is. Hij behoort eveneens tot de Vlaamse Gewestraad.

Mag ik echter verder gaan met de toelichting van het standpunt over de SST van de PVV-fractie, dat tevens

het mijne is.

Het is algemeen geweten dat de PVV-fractie resoluut voorstander is van de aanleg van een supersnelle treinverbinding in Vlaanderen omdat zij de mening is toegedaan dat de SST een beter aangepast antwoord op de mobiliteitsproblematiek biedt dan een ongebreidelde toename van het individuele verkeer of een verdere ontwikkeling van het korte afstand-luchtverkeer.

Ik kom nu tot de vraag naar de modaliteiten van de aanleg van een flits-treinnet doorheen Vlaanderen. Het is namelijk één zaak om ja te zeggen tegen de SST. Het is een andere zaak te zeggen hoe. Daarover zal ik het hier hebben.

Ik stamp open deuren in als ik in herinnering breng dat Vlaanderen een van de dichtst bewoonde gebieden van heel Europa is en dat het gebied Brussel-Halle-Vilvoorde op zijn beurt een van de dichtst bevolkte in Vlaanderen is. Daaruit volgt dat het bijzonder moeilijk, zometertijd onmogelijk is om nieuwe spoorlijnen door het landschap te trekken zonder schade voor het milieu. Het komt mij voor dat iedereen dit wel degelijk beseft en in grote mate aanvaardt. Maar — en dat wil ik heel duidelijk stellen — deze aanvaarding mag niet misbruikt worden om de modaliteiten van aanleg aan te houden die uitermate schadelijk zouden blijken voor mens en milieu. Want, laten we wel wezen, collega's, dit debat kan en mag niet beperkt blijven tot het tracé van de SST door Vlaanderen. Immers, wat is dat tracé? Wel, allen die gaan kijken zijn naar de ontwerpen van herziening van hun respectieve gewestplannen, weten dat het niet anders is dan een smalle gearceerde strook op de betrokken gewestplannen. Als dusdanig onthult die strook omzeggens niets over de precieze omvang van de oppervlakte-innemering, nodig voor het aanleggen van de SST en nog minder over de manier waarop de SST zal worden aangelegd.

In de nota van de Vlaamse Executieve lezen wij onder littera C het volgende. Ik citeer: De Vlaamse Executieve stelt vast dat de tot op heden door de NMBS voorgestelde definitieve opties beantwoorden aan het

beoogde criterium van geminimaliseerde milieu-effecten. Einde citaat. Collega's, ik wou dat het waar was. De Executieve schijnt er toch niet helemaal gerust in te zijn, want, ik citeer: ze acht een bijkomende studie aangewezen over de aangewende geluidsanalysemethode en over de vooropgestelde variëante te Bierbeek. Einde citaat. De Vlaamse Executieve is zelfs zo vermetel het volgende toe te voegen. Ik citeer opnieuw: De Vlaamse Executieve vraagt niettemin aandacht voor bepaalde knelpunten, welke de individuele belangen van de omwonenden overstijgen. Meer bepaald wijst zij op de knelpunten te Halle-Lembeek, te Zaventem en langs de lijn tot en met Leuven en in Antwerpen zo geopteerd wordt voor een tunnel tot Antwerpen-Dam. Einde citaat. Er wordt dan verder ingegaan op de problemen, geschapen door de doorsteek naar Nederland, maar de bespreking daarvan wil ik graag overlaten aan de collega's die er meer rechtstreeks bij betrokken zijn.

Mijnheer de Minister, collega's, wanneer zelfs de Vlaamse Executieve bijzondere aandacht vraagt voor Halle-Lembeek en voor Zaventem is dat een overduidelijk teken aan de wand dat zij voor deze beide knelpunten tot en met vandaag geen voldoende geruststelling heeft gekregen, want anders zou ze die passage niet hebben ingelast.

Collega's, de Zennevallei bezuiden Brussel en eigenlijk het ganse gebied tussen Brussel en Halle draagt nog steeds diepe sporen van een oude industrialisering en de bijhorende infrastructuurwerken die geen rekening hebben gehouden met de bestaande leefgemeenschap. Sint-Pieters-Leeuw en Ruisbroek zijn letterlijk uiteen gereten door de aanleg van wegen, kanalen en industrie. Lembeek werd meedogenloos in tweeën gesneden voor een verbreding van de spoorwegbedding. Ik zou nog een aantal andere verminkingen kunnen opnoemen die gepleegd zijn in de tijd dat men oog noch oor had voor het impact van de kwaliteit van de leefomgeving op de kwaliteit van het leven zelf. De littekens van vroeger zijn ver van verdwenen. Er zijn leefgemeenschappen in de geciteerde gemeenten die zich nooit helemaal heb-

Neyts-Uyttebroeck

ben hersteld van de blinde baldadigheden van vroeger. Dat mag echter geen reden zijn om dezelfde vergissingen te herhalen, om de fouten van degenen die ons zijn voorgegaan te verschonen. Wel integendeel, wij zouden eruit moeten leren en herstellen wat kan.

De aanleg van de supersnelle trein is ongetwijfeld een van de grootste, van de meest omvangrijkste, van de duurste investeringen van dit decennium en het prijskaartje is overeenkomstig indrukwekkend.

De gevolgen van de concrete aanleg zullen minstens even belangrijk en daarenboven zichtbaar zijn. Zij zullen ook nog voelbaar zijn als de investeringen al lang budgettair zijn afgeschreven. Dertig jaar geleden werd Lembeek voor het eerst uiteengeregen. Budgettair is die kost al lang afgeschreven, maar Lembeek is vandaag nog altijd even erg uiteengeregen als dertig jaar geleden. Dat soort schade wordt nooit afgeschreven. Velen onder u weten dat Lembeek wordt bedreigd door de mogelijke aanleg van een bijzonder spoorwegviaduct voor de SST. Velen weten ook dat het actiecomité Lembeek de aanleg van een tunnel en een gleuf voorstelt, wat wellicht duurder zal uitvallen dan het monsterviaduct voorgesteld door de NMBS. Voor buitenstaanders is het argument van de prijs voldoende om de verzuchtingen van Lembeek opzij te schuiven. Dat lijkt mij echter een al te kortzichtige redenering. Ongeacht de meerkost — wat nog niet zeker is — en ongeacht het bedrag ervan waarover serieus gediscussieerd kan worden — moeten de Vlaamse Raad en de Vlaamse Executieve goed beseffen dat hier de overleving van een Vlaams Brabantse gemeenschap op het spel staat, niet voor twintig jaar, de termijn voor een budgettaire afschrijving, maar voor vele jaren, tot diep in het volgende millennium.

Deze Raad en zijn Executieve beweren de hoeders te zijn van Vlaanderen, van zijn landschappen en van zijn leefgemeenschappen. Wij hebben hier niet zolang geleden naar aanleiding van een interpellatie van

een hier aanwezige collega een debat gehad over Vlaams Brabant, over zijn overlevings- en zijn groeikansen. Dat wij het echt menen met het behoud en de toekomstkansen van Vlaams Brabant, van zijn steden en gemeenten, kunnen wij bewijzen door van de NMBS en van haar nationale voogdijminister meer te eisen dan alleen maar aandacht voor wat vroom bepaalde knelpunten wordt genoemd. Wat bij ons heel dubbelzinnig overkomt is het feit dat een lid van de meerderheid in de Vlaamse Executieve, met name Minister De Wulf zich onthouden heeft over de nota betreffende de aanleg van de SST omdat hij onvoldoende gerustgesteld was, terwijl anderzijds zijn eigen fractie een ontwerp van resolutie ondertekent die de nota wel goedkeurt. Misschien, met de hete adem van de verkiezingen in de nek, zullen sommigen alsnog tot inkeer komen en van de Vlaamse Executieve, alsook van de nationale Regering meer vragen dan alleen maar aandacht voor bepaalde knelpunten.

De Voorzitter : De heer Cardoen heeft het woord.

De heer G. Cardoen (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Voorzitter van de Executieve, geachte collega's, ik zie dat de Minister van Openbare Werken afwezig is, maar toch zal ik vooraleer een aantal concrete knelpunten inzake het SST-dossier aan te halen, even stilstaan bij enkele vragen waarop ik in de Commissie onvoldoende antwoord heb gekregen en waarvan ik meen dat zij opnieuw van naderbij moeten worden bekeken.

Inzake de verkeersveiligheid heb ik onder meer in de Commissie benadrukt dat bijzonder veel verkeersongevallen hun oorzaak vinden in overdreven snelheid. Dat is trouwens niet nieuw. Elke maandagochtend slaan wij met angst de krant open om vast te stellen dat een aantal verkeersongevallen hun oorzaak vinden in een te hoge snelheid, zeker bij jongere mensen. In het kader van het mobiliteitsplan moeten wij de beschikbare gegevens en vaststellingen die door de rijkswacht en politie worden gemaakt benaderen. In diezelfde ge-

dachtengang heb ik de Minister van Openbare Werken gewezen op het feit dat de meeste ongevallen plaatsgrijpen op de N8, de Ninoofsesteenweg, de dodenweg in ons land en in Vlaanderen. De meeste accidenten geschieden meestal op momenten dat de verkeersdichtheid niet zeer hoog is. Minder verkeer mag uiteraard geen uitnodiging zijn tot de ontwikkeling van sneller autoverkeer. Ik heb trouwens via de krant mogen vernemen dat Gemeenschapsminister Sauwens een werkbezoek heeft gebracht aan het arrondissement Halle-Vilvoorde. Het heeft mij plezier gedaan dat de Minister op een vrij korte tijdsperiode tweemaal ons arrondissement heeft bezocht. Dat strekt hem tot eer. Ik betreur echter dat ik als lid van de Commissie voor Openbare Werken en Verkeer niet werd uitgenodigd. Alleen collega's van de eigen partij van de Minister van Openbare Werken waren bij dat werkbezoek aanwezig. Ikzelf, vanuit mijn parlementaire bezorgdheid in de Commissie, heb daartoe de kans niet gekregen. Ik betreur dat maar wens er niet te blijven bij stilstaan.

De kwaliteitsverbetering van het stedelijk openbaar vervoer in Brabant is een volgend punt dat ik wens te behandelen. De Voorzitter van de Executieve is een Leuenaar. Het project inzake kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer, gericht op de stad Leuven, is één van de knelpunten. Dat neemt niet weg dat Brabant een zeer speciale provincie is die als een slang rond de hoofdstad zit. De grote dagelijkse verkeersproblemen zijn meestal rond de hoofdstad Brussel te situeren. Ook deze problematiek zou naar mijn oordeel een degelijk onderzoek verdienen. Binnen Halle-Vilvoorde, zijn Halle en Vilvoorde de hoofdplaatsen. Daarop heeft de Minister mij in de Commissie geantwoord dat het uiteraard voor hem vrij moeilijk leek uit te maken wat nu het belangrijkste was, de stad Leuven of de gemeente Galmaarden. Ik betreur dat, maar het is naast de kwestie en ik laat het erbij.

Zo kom ik tot een vraag van de Vlaamse Regering met betrekking tot het SST-dossier.

Cardoen

Ik zal hier niet in detail treden. Mevrouw Neyts heeft overigens voldoende aangetoond hoe de situatie op het traject Lembeek-Brussel is ontstaan en gegroeid. Toch is het mijn plicht als vertegenwoordiger van dit arrondissement over de Lembeekse leefgemeenschap een paar bedenkingen te maken, meer bepaald omdat de Vlaamse Executieve in haar voorlopig standpunt op dit terrein eerder vaag is gebleven. Met recht en reden is hierover veel beroering ontstaan bij de betrokken bevolking en bij het bijzonder actief actiecomité. In tegenstelling tot de meeste actiecomités hebben deze mensen op een constructieve manier de problematiek benadert en de belangen van de bevolking behartigd. Ook de lokale, regionale en uiteraard nationale beleidsverantwoordelijken waren met dit probleem ten zeerste begaan.

De Vlaamse Regering heeft op 12 juni jongstleden een standpunt ingenomen in verband met de verdere uitvoering van het SST-project. Hierbij valt het mij op dat drie excellenties zich hebben onthouden. Van twee onder hen zijn wij dit reeds gewend, maar er was ook een SP-Minister bij en deze eigenaardige verdeeldheid in de Regering zijn wij niet gewend. Ik ben vooral bezorgd om één knelpunt in het SST-dossier, hoewel ik onmiddellijk toegeef dat er nog andere zijn. De problemen van het knelpunt Lembeek zijn iedereen voldoende bekend. Ik blijf opteren voor een tunnel om ze op te lossen. Wij zijn echter niet blind voor de zware financiële gevolgen van deze operatie, te meer omdat Lembeek geen alleenstaand geval is en mogelijk een domino-effect teweegbrengt. Ik denk dan vooral aan Zaventem, Herent en Kappellen. Zo kunnen bijzonder zware budgettaire problemen rijzen. Het is echter mijn vaste overtuiging dat wij ervoor moeten zorgen elke bijkomende hinder te vermijden. Het centrum van Lembeek moet bovendien worden vernieuwd en leefbaarder worden gemaakt. Prioritair hierbij is een bijzondere aandacht voor de specifieke verkeerstechnische situatie.

Het SST-project overstijgt in ruime

mate de Vlaamse en zelfs de Belgische belangen. Het heeft een Europese dimensie en, zoals de Voorzitter van de Executieve in zijn toelichting heeft gezegd, zal effect hebben op internationaal en vooral Europees vlak. Het project kent in Vlaanderen, zoals gezegd, een aantal knelpunten die een specifieke oplossing vereisen. Vaak brengt een dergelijke oplossing, zoals in Lembeek, zware investeringen mee. Gezien het Europees en internationaal karakter van het SST-project lijkt het mij logisch dat ook de Europese Gemeenschap zorgt voor bijkomende middelen. In alle oprechtheid vraag ik de Vlaamse Regering er met al haar gezag en verantwoordelijkheid er bij Europees Commissaris Van Miert op aan te dringen dat Europa bijkomende middelen ter beschikking stelt voor het oplossen van problemen zoals Lembeek. Als dat niet zou lukken, hetgeen ik ten zeerste zou betreuren, dan moeten via het SST-fonds de vereiste geldmiddelen worden vrijgemaakt. De verzuchtingen van de Lembeekse bevolking zijn terecht en ik blijf ze daarom steunen. Ik hoop dat de Vlaamse Executieve bij haar definitieve beslissing rekening zal houden met deze voorstellen inzake Lembeek.

De Voorzitter : De heer Janzegers heeft het woord.

De heer G. Janzegers (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Voorzitter van de Vlaamse Executieve, het bericht in *Le Soir* van 25 april 1991 dat Frankrijk van plan was om met zijn TGV ons land te omzeilen via Straatsburg, heeft blijkbaar heel wat paniek veroorzaakt bij de Luikse voorzitter van de Raad van Bestuur van de NMBS, de heer Didier Reynders, en bij de vele Brusselse en Luikse drukkingsgroepen die speculeren op de omvorming van Brussel tot de hoofdstad van Europa en van ons land tot het Hoofdstedelijk Gewest van Europa. Een week later, op 2 mei, gaf de Voorzitter van de Vlaamse Regering toe dat hij was gezwicht voor Minister Dehaene en dat de Vlaamse Executieve begin juni een voorspelbaar standpunt zou innemen. Zo kan Minister Dehaene volgende week toch nog zonder al te veel kopzorgen de beker-

wedstrijden van het Europese voetbal bekijken.

Het debat dat wij vandaag houden naar aanleiding van het standpunt van de Vlaamse Executieve van 12 juni inzake de verdere uitvoering van het SST-project, is waarschijnlijk niet het laatste in de lange reeks van vragen, interpellaties en andere discussies over dit onderwerp in de afgelopen jaren en dit voornamelijk om twee redenen.

Dit debat sluit ten onrechte de procedure af inzake de herziening van de gewestplannen, gezien knelpunten ten noorden van Antwerpen, in Bierbeek, Herent en enkele andere plaatsen onopgelost blijven. Dit debat gaat bovendien vooraf aan de behandeling van de bouwvergunningaanvragen, aanvragen die zeker ook vele vragen zullen oproepen.

Het SST-verhaal startte begin van de jaren zeventig en sindsdien is het project in het land op heel wat kritiek gestuit. Het is een schoolvoorbeeld van volgehouden lobbywerk waardoor het project aan onze Franse en andere burens werd opgesolferd middels een volgehouden, sluipende besluitvorming en het flitsende bochtenwerk van inheemse politici van diverse pluimage, die al even vindingrijk waren in hun stuntwerk als tractorbestuurder, sporenligger, bezetter van Parijse stations, in het debiteren van liefdesverklaringen voor de Vlaamse natuur, de kostbare landbouwgronden en idyllische dorpjes, als in het verdedigen van de SST à la Dehaene als de gedroomde oplossing voor het internationaal en nationaal openbaar vervoer.

Over de SST heb ik reeds herhaaldelijk mijn mening gezegd en ik wens niet alles te herhalen. De SST van Dehaene verschilt grondig van deze van zijn voorganger De Croo. Minister Dehaene is er bij bezoeken te veld handig in geslaagd de mensen te charmeren met allerlei beloften voor groot en klein. Tot zelfs de bronstige padden kunnen in het voorjaar rekenen op paddenpijpjes om hun lenterwerkzaamheden af te werken aan de andere kant van de spoorlijn. De SST, eigenlijk gericht op een spoorverkeer met stops om de drie à zes-honderd kilometer, wordt nu het

Janzegers

toverstokje om het binnenlands treinverkeer op te vijzelen. En al de beloften ter zake vormen nu het glijmiddel om ons het SST-project te doen slikken.

De terechte opmerkingen van de Vlaamse Executieve van deze morgen, die een onderhuidse wreveld camoufleren, zouden mijns inziens al moeten leiden tot een afwachtende houding, én omwille van de planologische aspecten én omwille van de onduidelijkheid over de weerslag op het woon-, werk- en leefmilieu van de bevolking. Ik denk hierbij aan de investeringen in het openbaar vervoer overall in Vlaanderen en op de weerslag bijvoorbeeld op een dienst als de Regie voor Maritiem Transport. Bovenop deze terechte opmerkingen van de Vlaamse Executieve heb ik echter nog een reeks vragen en bedenkingen waardoor ons standpunt over de SST, ook in de versie van Minister Dehaene, negatief blijft.

Ik wil het over een zevental aspecten hebben, met name de toenemende mobiliteit, de SST als ontwerp, de kostprijs, de band tussen de SST en het openbaar vervoer, de mythevorming rond de SST, de besluitvorming en de zogenaamde inspraak van de bevolking en tot slot de rol van de wetgevende macht of het proces van ons politiek fatsoen.

Over het eerste kan ik kort zijn. Men gaat er klakkeloos van uit dat de mobiliteit in de toekomst zal toenemen, zowel op korte als op lange afstanden. Glijdende werktijden, deeltijds werken, inplanting van ondernemingen, meer vrije tijd, het opengooien van Europa — alhoewel wij nu druk bezig zijn aan een papieren ijzeren gordijn om al die Oostblokkers ginder te houden — veroorzaken een toenemende mobiliteit en dit niet alleen tijdens de spitsuren. Aansluitend bij een oude vraag uit de arbeidersbeweging naar werk in eigen streek stel ik mij vragen naar de ecologische, financiële en maatschappelijke gevolgen hiervan. In Frankrijk pendelen mensen met de TGV tussen Lyon en Parijs : hoeveel uren zijn die mensen van huis weg, wat kost hen dat ?

Moet men niet naar een beleid gaan met een mobiliteit op mensenmaat ? Ik denk aan herwaardering van de stationsbuurten voor wonen en werken, het vergemakkelijken van permutaties, decentralisatie enzovoort. Quid de prioriteiten : de dagelijkse mobiliteit van de pendelaar of van de buitenlandse reizigers ?

Wij hebben het uitsluitend over de Franse TGV, precies of er geen andere systemen zijn die sneller, goedkoper of comfortabeler zijn of die meer mogelijkheden bieden, onder meer inzake het goederenverkeer. Er is niet alleen de Duitse ICE ; ook andere Europese landen experimenteren met eigen sneltreinen. Blijkbaar heeft dat te maken met het feit dat onze NMBS via Eurorail Bombardie — ex BN — behoort tot de Frans-Britse groep GEC-Alsthom die op wereldschaal nu hard concurreert tegen de Siemens-groep en de Japaners met hun Shinkansen. De verwachtingen zijn dat Oost- en Midden-Europa zullen kiezen voor de Duitse ICE-M, een versie die rekening kan houden met de technische eigenheden van elk nationaal net, want onze Europese spoorwegen zijn ondanks alle gepraat over Europese samenwerking niet gewoon internationaal te denken. Dit bleek overduidelijk op de jongste tweedaagse bijeenkomst van de Europese Conferentie van de Ministers van Transport - CEMT begin mei te Parijs. Inderdaad, voor de Fransen betekent het TGV-project de expansie van hun hogesnelheidstreinen over heel Europa met Parijs en niet Brussel als centraal knooppunt. Men zou dus op zijn minst kunnen verwachten dat de overheid als een goede huisvader, bekommerd om een juiste besteding van de centen, vooraf een vergelijkende studie zou maken, eventueel zou wachten, alvorens tot een Beste Koop over te gaan.

Dan de kostprijs. Uiteraard komt de SST niet ten laste van de Vlaamse begroting. Er wordt echter gevreesd dat de NMBS haar geld veel eerder zal stoppen of zal moeten stoppen in het SST-project dan in het openbaar vervoer, dat in de eerste plaats onze eigen burgers ten goede komt. De financiële balansen van de hoge snelheidstreinen in het buitenland

zijn niet zo schitterend, integendeel. De Japanse kogeltreinen zijn zwaar verlieslatend. Het Franse Rekenhof en de Commissie Financiën van de Franse Senaat hebben eertijds weinig vleiende woorden geschreven over de TGV. In Groot-Brittannië ligt de kostprijs reeds driemaal hoger dan gepland. Het onderhoud zou enorm duur zijn. Eigenlijk willen de Fransen een export die hen op de duur een monopolie moeten geven op deze markt, waarvan zij de financiële lusten hebben. De rendabiliteit van het project, zeker met betrekking tot de lijnen na Brussel, naar Nederland en Duitsland toe, zelfs met de ontsluiting van het Oostblok, lijkt niet zo evident te zijn. Wie zal dan de nodige financiële garanties moeten geven en bijpassen wanneer de zaak niet rendabel is ?

De manier waarop de SST in zijn huidige concept het openbaar vervoer ten goede moet komen toont aan in hoeverre de burger ernstig wordt genomen. Het hele project wordt voorgesteld als de hefboom voor een vernieuwd openbaar vervoer en als het antwoord op het fileprobleem. Als het openbaar vervoer al geen antwoord kan bieden op de huidige mobiliteitsvraag en op de bijhorende verkeerschaos, dient volgens ons de oorzaak te worden gezocht in de keuzen uit het verleden. Op een haast beschamende wijze heeft de overheid in België massaal geïnvesteerd in het vervoer langs de weg, terwijl het openbaar vervoer even systematisch werd verwaarloosd of afgebouwd. De burger nu voorspiegelen dat de TGV het wondermiddel is om het openbaar vervoer een nieuw elan te geven is gewoon volksverlakkerij. De doorsnee-gebruiker heeft volgens ons niet zozeer behoefte aan een supertecnologisch hoogstandje maar vooral aan een soepele en vlotte dienstverlening en aan een fijnmazig voorstedelijk vervoer. Op het vlak van de grote verkeersstromen, met name woonwerkverkeer en het weekendtoerisme naar de kust en de Ardennen - toch wel de meest prangende verkeersproblemen - zal het effect onbestaande zijn.

Zelfs in haar advies aan de nationale Regering spaart de Vlaamse Execu-

Janzegers

tieve haar kritiek niet op het **tienja-****renplan** van de NMBS, het plan STAR 21. Dit plan ontbeert een kritisch onderzoek naar het nut van de geplande investeringen. Een plan dat jaarlijks 26 miljard gaat kosten moet minstens een duidelijke kosten-batenanalyse bevatten. Er is te weinig aandacht voor het streek- en stadsvervoer. Vooral de uithoeken zoals bijvoorbeeld de Westhoek, het Hageland, de Kempen en Limburg worden stiefmoederlijk behandeld. Voorts beklagt de Vlaamse Regering zich over de dienstverlening en over de verkommering van de kleinere stations. Er zou werk moeten worden gemaakt van snelheid, stiptheid, comfort van de treinreis, van degelijke en tijdige informatie en van goed uitgeruste, aantrekkelijke en nette stations. Het NMBS-plan is te zeer toegespitst op de assen naar Brussel en vooral op de SST. Het belang van de SST wordt overschat, vooral op het gunstige effect dat hij zou hebben op het globale mobiliteitsprobleem.

Vergeeten we dan ook niet dat de NMBS slechts 15 miljard heeft gekregen in plaats van de gevraagde 26 miljard, en dat terwijl men in Nederland jaarlijks 68 miljard investeert in het openbaar vervoer.

Dat de SST de vliegtuigen uit de lucht moet halen is nog zo een sprookje. In het begin van dit jaar besliste voorzitter Bernard Lathière van de Aéroports de Paris dat de luchthavens van Roissy en Orly van nu tot in 1995 57 miljard frank zouden investeren om de verwachte verkeersstroom op te vangen en om de concurrentie met andere vervoersmiddelen - lees de SST aan te gaan. In hoever werd de weerslag van de SST op onze RMT onderzocht? De SST stopt in Frankrijk en Nederland nabij de luchthavens van Charles de Gaulle en Schiphol, bij ons niet in Zaventem, ofschoon men Zaventem meer intercontinentaal wil laten werken. Is er ter zake niet te weinig studiewerk gebeurd?

Dan is er de mythevorming rond Europa en de vooruitgang gesymboliseerd door de SST. Mensen vroegen mij of een debat nu nog zin heeft.

Heeft de jarenlange slijtageslag met nep-trajecten en het bochtenwerk van politici, partijen en organisaties de mensen en de comités niet zo gedegouteerd dat ze het niet meer zien zitten? Als verantwoordelijke van het Brabantse anti-SST-comité had ik reeds in 1986 gewaarschuwd voor de SST langs de zuidkant van de E40 (weinig huizen, weinig weerstand) en waardoor het gevaar bestond dat men de SST alleen maar zou bekampen als hij langs bepaalde tracés zou gaan en niet als project op zichzelf. Gans de herrie rond de SST kon de aanleiding geweest zijn tot een deel discussies waar gans de bevolking belang bij zou hebben (het openbaar vervoer, de mobiliteit, Europa, alternatieven voor de TGV)

Men heeft de mensen hulpeloosheid aangeproat. Er zou tegen de SST niets (meer) te doen zijn. Het moet nu zo, dat zijn de gevolgen van de Europese eenwording en van de centrale ligging van België en Europa. Er wordt de mensen een soort hulpeloosheid aangeleerd, waardoor ze hun geloof in eigen kunnen en zelfvertrouwen verliezen. Ze moeten het maar niet opnemen tegen spoorwagspecialisten, eurocraten, bankiers, grote lobby's, enzovoort. Zo komt men dan tot een bijgelovige hulpeloosheid — er is niets meer aan te doen — die ons dan slachtoffer maakt van de zelfverzekerdheid waarmee de overheid, ofwel de beslissing inzake de SST als een onomkeerbaar feit voorstelt — een specialiteit van Minister Dehaene: de SST is absoluut noodzakelijk als België zijn plaats wil behouden in Europa, ofwel via allerlei slogans en gezwollen mythe van de nieuwe technologieën, die niet meer inspelen op de werkelijke behoeften van de mensen, maar zelf hun eigen behoeften scheppen en dit via gewillige Ministers met een agressieve en misleidende reclame aan de bevolking gaan aansmeren. Welke waarden hebben eigenlijk uitspraken als bijvoorbeeld de SST, de kathedralen van de XX^e eeuw! De Luikenaars — Liège, ton avenir passe par le TGV — en de Fransen zijn hierin gespecialiseerd. Zo verklaarde de Franse Eerste Minister Michel Rocard op 3 mei in Seoul het volgende: La Corée du Sud a à faire un choix géopolitique pour l'avenir entre l'isolement et le repli, et

l'expansion. Indien Zuid-Korea zou kiezen voor de Franse TGV dan zou dit zijn: le pari courageux de rester à la pointe de la technique en matière de transports. Zuid-Korea plant een hogesnelheidstrein en moet daarbij een keuze maken tussen de Franse TGV, de Duitse ICE en de Japanse Shinkansen... Nogmaals, de Franse industrie kan haar financiële problemen in verband met de TGV alleen maar oplossen door zoveel mogelijk te verkopen... Een soort Zairees Bindospelletje met TGV-stelletjes... De overheid verwacht van ons dat we met glazige ogen en open mond in vervoering gaan kijken naar de flitsende TGV's. Technologie als een surrogaat-religie...

Wat inspraak aangaat lezen we in de Vlaamse regeringsverklaring dat er een grondig mobiliteitsplan zal worden opgesteld, uitgaande van een grondig behoeftenonderzoek. Mijnheer de Voorzitter, ik zal niet de ganse tekst hernemen; u hebt deze morgen herhaald wat in de regeringsverklaring van de Executieve is gesteld. U hebt ook gezegd dat de inspraak van de bevolking een essentieel element is en dat dit alles moet gebeuren conform de Europese richtlijn. In die richtlijn spreekt men onder meer ook over aanplakbiljetten, plaatselijke kranten, de organisatie van tentoonstellingen, tekeningen, maquettes, die alle verband houden met het openbaar onderzoek. Dit zijn zaken die in feite niet zijn gebeurd. Bovendien weten we wat er van die papieren voorschriften geworden is, ondanks de stoere verklaringen van sommige politieke partijen. De burger gelooft niet meer in de oprechtheid van de overheid, wat hij ook laat voelen.

Zo bijvoorbeeld heeft de bevolking van Bierbeek met de voeten gestemd; er werden geen bezwaren ingediend. Uit de nota van de Voorzitter van de Vlaamse Executieve aan de leden van de Vlaamse Executieve blijkt bijvoorbeeld dat mijn dorp, Boutersem, een gunstig advies heeft uitgebracht over de herziening van het gewestplan. Men moet daarbij weten dat Boutersem precies de kampioen is geweest in het indienen van

Janzegers

een groot aantal moties tegen de TGV. Wees dan niet verwonderd dat de burger de politiciers als janussen bestempelen.

In een democratie moet de macht bij het volk liggen. Elke cent die voor de SST wordt uitgegeven, komt ook van het volk, ook al zijn het ECU's van de EG. Elke hectare grond is van het volk, ook de huizen, de bedrijven, de landbouwgronden, de bossen en de groene ruimten die zo zeldzaam zijn geworden. Elke beslissing van de Vlaamse Raad en van de Vlaamse Executieve is een beslissing van iemand waarvoor het volk heeft gekozen en waarvan het volk verwacht dat zijn of haar beslissingen, zijn of haar beleid, in de lijn liggen van wat hij of zij voor de verkiezingen heeft beloofd.

Te vaak verwijten de mensen ons, politici, te spreken met een dubbele tong, naargelang wij al dan niet in de oppositie zitten of voor of na de verkiezingen.

Mijnheer de Voorzitter van de Vlaamse Executieve, u was hier vanochtend niet aanwezig toen collega Van Dienderen een van uw uitspraken herhaalde. Ik besluit met iets wat u ooit hebt gezegd: Er is in Vlaanderen geen plaats voor snelspoortreinen in een eigen bedding. Wij willen ons mooie landschap niet laten doorkerven door een nieuw spoorwegtracé, dat talrijke gezinnen grote hinder bezorgt, onze steden en dorpen uit mekaar rukt, onteigeningen en vernielingen meebrengt en nutteloos vele gronden aan land- en tuinbouw onttrekt. Einde citaat. Dit was een duidelijke uitspraak van u, mijnheer de Voorzitter van de Vlaamse Executieve, in de kranten en weekbladen van begin december van 1987. U verklaarde toen ook nog: dat dit voor iedereen een geruststelling moet zijn. Einde citaat. Ik hoop dan ook dat de beslissing van de Vlaamse Executieve naar aanleiding van dit debat, eindelijk na zoveel jaren van onzekerheid, een geruststelling kan worden voor de mensen die jarenlang het slachtoffer zijn geweest van het jongleren met de plannen en dat men in België eindelijk werk zal maken van wat nu

werkelijk prioritair is. (*Applaus bij de leden van Agalev*).

De Voorzitter : De heer Beckers heeft het woord.

De heer A. Beckers (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, collega's, de SP heeft zich in het SST-debat dat in België toch reeds een aantal jaren wordt gevoerd, steeds laten leiden door een aantal belangrijke principes.

De idee om grote agglomeraties in Europa te verbinden, vinden wij uitstekend. Het mobiliteitsprobleem situeert zich inderdaad niet alleen in onze eigen straat, maar deint uit over gans Europa, op het ogenblik dat steeds meer mensen zich bewegen en goederen worden getransporteerd tussen belangrijke demografische of economische centra.

Bij de bespreking van de participatie van België en van Vlaanderen, rijzen drie problemen. Ten eerste is er de noodzaak om het SST-project op de best mogelijke manier in ons eigen omgeving in te passen, waarbij maximaal respect moet worden opgebracht voor de mens en de natuurlijke waarden die in die omgeving aanwezig zijn.

Ten tweede, is er het financiële probleem. Dit project kost zeer veel geld. De overheid neemt een gezonde economische houding aan door aan de initiatiefnemers en de uitvoerders van het project eisen te stellen qua rentabiliteit. Investerings moeten inderdaad renderen; dat is zo in het normale bedrijfsleven en ook de overheid moet dit principe hanteren.

Ten derde, is er de bekommernis dat het SST-project zoveel aandacht zal krijgen, dat het bestaande openbaar vervoer in de verdrukking zou geraaken. Dat principe houdt in dat het geen zin heeft een SST-debat op zich te voeren, het moet kaderen in een globaal debat rond de toekomstige rol van de spoorwegen, meer zelfs - zoals nu het geval is - in een globaal debat rond de mobiliteit.

Andere collega's van de SP hebben andere aspecten reeds behandeld rond de mobiliteits- en de SST-pro-

blematiek. Ik zal mij in mijn uiteenzetting beperken tot de toekomstige rol van de spoorwegen, meer bepaald onze standpunten in verband met het tienjarplan van de Belgische spoorwegen.

Het uitgangspunt voor onze stelling was het document STAR 21 dat einde 1989 door de NMBS werd bekend gemaakt. STAR 21 was voor ons een technisch document dat alleszins de verdienste heeft de rol en de valorisatie van de spoorwegen in het debat te hebben gebracht.

Mijnheer de Voorzitter, collega's, in mijn uiteenzetting wil ik twee belangrijke opdrachten van de spoorwegen behandelen: enerzijds het vervoer van personen, anderzijds het transport van goederen.

In het onderdeel vervoer van personen wil ik uitgebreid de klantgerichte, of moet ik zeggen klantgedreven opdracht bekijken die volgens ons de spoorwegmaatschappij in de volgende jaren op zich moet nemen.

In het hoofdstuk vervoer van personen is voor ons de eerste prioriteit de reiziger als klant. Het is nogal evident dat de treinreiziger een aantal behoeften en verwachtingen heeft waarvan hij hoopt dat zij zullen worden bevredigd. Hij is bereid daarvoor een bepaald bedrag te betalen dat het gevolg is van een billijke prijs-kwaliteit verhouding. De dienstverlening is voor ons meer dan het louter vervoer van het ene station naar het andere. De verplaatsing op zich speelt een belangrijke rol. Toch denken wij dat de reiziger verwachtingen heeft over onder meer degelijke en tijdige informatie, goed uitgeruste stations, de kostprijs van de reis, de snelheid, de punctualiteit, het comfort van de reis en het vóór- en natransport. Wij stellen vast dat voor die dienstverlening niet altijd grote investeringen noodzakelijk zijn. Voor ons is het een eerste prioriteit dat op dit vlak een aantal maatregelen worden genomen die aan deze behoeften tegemoet komen. Ik wil ze in het kort overlopen omdat zij ons inziens zeer belangrijk zijn.

Ten eerste, de informatie van de reiziger. Zoals u weet, geeft de NMBS

Beckers

een spoorboekje uit waarin de dienstregelingen en praktische informatie zijn opgenomen. Tevens kan telefonisch informatie worden ingewonnen over de dienstregeling en de prijzen in de stations of op het centraal inlichtingennummer te Brussel. Wij hebben nochtans nogal wat kritiek. U moet maar eens proberen in het spoorboekje uw weg te vinden ! Wij zijn dan ook verheugd dat de spoorwegen hebben besloten om deze informatie te informatiseren ; in Nederland bijvoorbeeld is er reeds een informatica-pakketje beschikbaar waardoor de reiziger vrij vlot over alle informatie kan beschikken. Wat de inlichtingen via de telefoon betreft, moet u maar eens een proef doen ! De inlichtingen zijn onvolledig of onjuist, wat te maken heeft met de ingewikkeldheid van het spooraanbod. Wat meer is, inlichtingen over het vóór- en natransport zijn meestal niet beschikbaar. Wij vinden dat elke treinreiziger zou moeten kunnen beschikken over juiste informatie over het vertrek, het perron en de plaatsing van de rijtuigen. Op dit ogenblik zijn alle stations van enig belang uitgerust met een omroepinstallatie, maar de omgeroepen informatie gaat heel dikwijls verloren in het omgevingslawaai of wordt in sneltreintempo afgerateld zodat zij voor de reizigers onverstaaanbaar is. Het systeem van praatpalen op alle perrons en op de onbemande stopplaatsen betekent een eerste belangrijke verbetering. In grote stations moet nuttige en duidelijke informatie voor het vertrek aan de reizigers worden meegedeeld. Tijdens de rit op de trein kan de reiziger via de radio ingelicht worden over eventuele vertragingen, incidenten en stopplaatsen. In de overstapstations moet informatie worden gegeven over het perron waarop een aansluiting mogelijk is.

Ten tweede, de stations. De NMBS beschikt over een zeer belangrijk net van verkooppunten verspreid over het hele land : de stations. Bij een bezoek aan enkele in Vlaanderen uitgekoken stations kan iedereen vaststellen dat het oude gebouwen zijn, nauwelijks onderhouden, dikwijls verloederd en eigenlijk eerder klant-

afstotend dan klant-wervend.

Mijnheer de Minister, wij vinden een goede bewegwijzering naar de stations noodzakelijk. U moet eens in een willekeurige stad in Vlaanderen rondwandelen en de weg zoeken naar het station. De wegwijzers naar het station zijn meestal onbestaande. De stationsgebouwen zelf zijn vaak oud en slecht onderhouden. Ze dateren van het eind van de vorige eeuw en zijn meer afgetakeld dan comfortabel of modern.

In de stations en in de directe buurt is nogal wat informatie voor de klant, maar die is dikwijls moeilijk te ontcijferen en meestal opgesteld in verbodstermen. Dus weeral klant-afstotend in plaats van klant-vriendelijk. Hetzelfde geldt voor de diensten die aan de klanten worden aangeboden. De kantoren zijn slecht onderhouden en informatie is moeilijk beschikbaar. De sanitaire installaties zijn meestal niet onderhouden of vuil. Het station zou meer moeten zijn dan een plaats waar men toevallig de trein neemt. Het station zou geïntegreerd moeten zijn in de stationsomgeving omdat het een gemeenschapscentrum moet worden, waar toevallig ook treinen vertrekken. Er moet dus een plan worden ontwikkeld om het station tot een ontmoetingsruimte voor mensen en een ruimte voor commerciële activiteiten te herwaarderen.

Als derde, het prijsniveau. Wij weten dat de niet-treingebruiker zijn vervoerskeuze meestal motiveert met de uitlating dat de trein veel te duur is. Deze uitspraak is gebaseerd op een subjectieve beoordeling van de kosten van het autogebruik. De prijs van een biljet is in België overigens lager dan in de buurlanden. Daarnaast is er ook een ruim aanbod van prijsverminderingen waarvan één reiziger op twee geniet. De kostprijs van een treinrit is niet de enige oorzaak van het niet gebruiken van de trein. Toch zou er wat aan gedaan kunnen worden. Al behoort dat niet tot de bevoegdheden van de Vlaamse Raad, wij zouden toch een aanbeveling naar de nationale Regering kunnen zenden om de fiscale aftrekbaarheid van de verplaatsingskosten van het openbaar vervoer naar het werk te beplei-

ten. De fiscale aftrekbaarheid zou volledig moeten zijn en bij de normale aftrek voor bedrijfskosten moeten worden gevoegd.

Ten vierde zijn snelheid, doelmatigheid en comfort van de reis nodig. De snelheid van het openbaar vervoer wordt voor een groot deel bepaald door de toestand van de infrastructuur, het spoor, de seininrichtingen enzovoort, de aard en de staat van het rollend materieel, het aantal stations waar wordt gestopt. Dienstregelingen met ingebouwde reserves voor snelheid kunnen echter niet belletten dat er toch nog veel vertragingen zijn. Aldus wordt een van de belangrijkste voordelen van de trein op de auto teniet gedaan. Vertragingen van een paar minuten zijn op zichzelf niet zo erg als men maar aansluiting blijft hebben op het volgende vervoermiddel, zeker als dat een trein is. Stelselmatige vertragingen wekken wrevel en woede bij de reizigers. Iedereen kan de proef op de som nemen bij een groep mensen die toevallig een trein hebben gemist omdat de vorige trein te laat was.

Het is eigenaardig dat ondanks elektrificatie, modern materieel en geavanceerde seininrichtingen, sommige verbindingen eigenlijk niet sneller zijn dan een paar decennia geleden.

Qua comfort weten wij dat het rollend materieel een oud zeer is, hoewel de NMBS het de jongste tien jaar vrij grondig heeft vernieuwd. Toch wordt nog steeds overjarig materieel gebruikt op een aantal lijnen. Ter illustratie vermeld ik verbindingen waarvoor nog rijtuigen uit de jaren vijftig worden gebruikt, dieseltractierijtuigen. Die rijtuigen worden nog verwarmd met stoom, wat een voortdurende bron van ongemak is. In de zomer is het te warm en in de winter is het te koud.

Wij vinden dat er een dieselpolitiek moet worden gevoerd. Wij begrijpen dat het niet mogelijk is van vandaag op morgen die lijnen te elektrificeren. Wij zien echter dat in Duitsland modern dieselmateriaal kan worden gebruikt voor snelheden tot 160 kilometer per uur. Ook de NMBS zou iets kunnen doen. Het gaat hier niet om een toevallige lijn hier of daar,

Beckers

maar om belangrijke lijnen, zoals de lijn Geraardsbergen-Gent, Eeklo-Gent, Oudenaarde-Ronse, maar ook de lijn Antwerpen-Neerpelt. Deze laatste lijn is geëlektrificeerd tot Herentals, maar omdat het laatste stuk dat niet is wordt er met diesels gereden.

Een belangrijk comfort-element voor de reiziger is ook de beschikbare ruimte. Wanneer iemand een ticket betaalt of een abonnement neemt, heeft hij toch recht op een zitplaats, op een comfortabele ruimte en op een plaats om bagage weg te bergen. U moet 's morgens en 's avonds eens de toestand op de trein bekijken. Vele pendeltreinen zijn overbezet. Zij doen eerder denken aan sardienvervoer dan aan klantgericht vervoer. Dagelijks reizen er zo 2.000 klanten van de NMBS rechtstaand. Dat is onaanvaardbaar.

Een vijfde prioriteit voor de reiziger is het voor- en natransport. Ik heb het hier meer bepaald over de aansluiting van de treinen op het andere openbaar vervoer. Wij zouden het ook kunnen hebben over de aansluiting van de treinen op privé-vervoer en taxi's, maar het openbaar vervoer verdient toch in het bijzonder onze aandacht. Er zijn communicatieproblemen tussen de NMBS en De Lijn. Bij de spoorweg beweert men dat zij wel coördinatie tot stand willen brengen, maar dat De Lijn niet bereid is tot een gesprek hierover. Bij de buurtspoorwegen vroeger en nu bij De Lijn hoort men dan weer het omgekeerde. Dit zijn echter geen argumenten. De NMBS en De Lijn moeten rond de tafel gaan zitten om goede aansluitingen mogelijk te maken.

De klant heeft dus een aantal in te lassen verwachtingen op het vlak van de informatie die hij wil krijgen, de uitrusting van de stations, de kostprijs van de reis, de snelheid, de punctualiteit en het comfort en op het vlak van het voor- en het natransport. Wij kunnen over tienjarenplannen en STAR 21 praten zoveel als wij willen, maar uiteindelijk moet de reiziger toch gebruik maken van het openbaar vervoer. Indien de klant niet op de best mogelijke manier behandeld wordt, heeft geen enkele in-

vestering in het openbaar vervoer nog zin.

Wat het personenvervoer betreft, stellen wij ook de eis van goede verbindingen. Ik wil hier niet in detail treden en elke verbinding afzonderlijk bekijken. Andere collega's van mij zullen een aantal afzonderlijke verbindingen onder de loupe nemen. Ik wil het hier enkel hebben over de algemene filosofie waarvan wij uitgaan en die trouwens in een eerder advies door de Executieve is overgenomen.

STAR 21 is, zoals ook collega Janzegers zegde, sterk gericht op Brussel. Het plan probeert de mobiliteitsproblemen rond Brussel op te lossen. Dat is één benadering. Wij gaan echter uit van een andere. Men moet voor elke streek in Vlaanderen nagaan welke er de behoeften zijn. Indien men dit streek per streek nagaat, dan zal men steeds tot de bevinding komen dat een streek goede verbindingen nodig heeft met een regionaal centrum, waar het economisch leven en dus de tewerkstelling gevestigd zijn.

Zo zijn er voor mijn streek, de Kempen, een paar belangrijke verbindingen, namelijk Antwerpen, Brussel en Hasselt. Met deze drie polen moeten wij goede verbindingen hebben. Het probleem van de Kempen is niet zozeer de infrastructuur, maar wel de kwaliteit van het gebruikte materieel. Limburg heeft een goede verbinding nodig met Brussel. Bij elke infrastructuurinvestering moet er dus telkens worden nagegaan welke behoeften er in een bepaalde streek leven. Dat is de grondfilosofie.

Wanneer wij dat systeem in het ganse land zouden toepassen, zouden wij vaststellen dat de Westhoek, Limburg en de Kempen, de drie gebieden die eigenlijk op allerlei terreinen tijdens de voorbije jaren zijn achtergebleven, ook op het gebied van spoorwegen nog steeds een achterstand hebben. Wij stellen eveneens vast dat wij op die wijze automatisch komen tot een Vlaamse basisas. Naast de richting Brussel, moeten wij in Vlaanderen trachten onze grote agglomeraties op een goede manier met mekaar te verbinden. Hierbij

gaat het om Hasselt, Antwerpen, Gent en Kortrijk, met een uitloper naar Brugge en vanuit Antwerpen naar Neerpelt in de Kempen. Deze Vlaamse basisas waarover wij reeds veel hebben gediscussieerd komt niet zomaar tot stand, maar wel vanuit een betrachting onze grote agglomeraties te verbinden via snelle spoorverbindingen.

De verbinding van Kortrijk met Rijnssel in Frankrijk en Limburg met Duitsland en Nederland betekent voor ons streven naar goede spoorverbindingen met plaatsen waarmee wij sterke economische belangen hebben.

Mijnheer de Voorzitter, in het spoorvervoer hebben wij meer aandacht gevraagd voor het comfort van de reizigers.

De Voorzitter : Mijnheer Beckers, uw spreektijd is reeds voorbij. Indien u zo doorgaat, zullen drie collega's geen kans krijgen hun uiteenzetting te houden.

De heer A. Beckers : Mijnheer de Voorzitter, ik zal trachten mijn uiteenzetting in te korten.

De Voorzitter : Dan zullen er nog meer collega's wegvallen. Morgen zal ik evenwel onverbiddelijk zijn.

De heer A. Beckers : Het comfort van de reizigers moet globaal worden geregeld en afgestemd op de concurrentie met andere vervoersmiddelen.

Wat het goederenverkeer betreft, heeft de NMBS eveneens een belangrijke opdracht te vervullen. Wij vragen dan ook dat de NMBS een actieve transportfirma zou worden vooral gelet op Europa 1992, de openstelling van de Oost-Europese markt, het wegwerken van nationale drempels, congestie van het wegtransport. Wij stellen vast dat de spoorwegmaatschappij er door deze bekommernissen moet toe worden aangezet over haar toekomstige rol in het Europese transportgebeuren na te denken:

De NMBS mag niet langer een afwachtende houding aannemen. Precies zoals wij voor het reizigersvervoer hebben gezegd dat de klant cen-

Beckers

traal moet staan is dat ook het geval voor het vervoer van goederen. De internationalisering van het vervoer van goederen zal elke maatschappij ertoe verplichten bepaalde enge nationalistische reflexen opzij te schuiven en zuiver economisch te denken. Wij stellen vast dat veel maatschappijen transport bekijken vanuit een zeer enge opvatting, met name hoe meer kilometer wij kunnen doen op eigen grondgebied, hoe beter. In de toekomst zal dat precies anders klinken, met name hoe minder kilometer wij moeten afleggen, hoe beter.

In de Europese context zullen wij vanuit Vlaanderen dezelfde aandacht moeten besteden aan het gecombineerd wegvervoer.

Eén van de discussiepunten in STAR 21 was het dossier van de IJzeren Rijn. Dat is voor ons geen communautair dossier, maar een economisch dossier. Vanuit onze benadering van het goederentransport menen wij dat de IJzeren Rijn belangrijk is als transitas van onze havens naar het Oosten toe. Zelfs als buurlanden niet helemaal geïnteresseerd zijn in die verbinding, kunnen wij niet rond het feit dat men op die manier, via de IJzeren Rijn-verbinding, vijftig kilometer uitspaart tussen Antwerpen en het Ruhrgebied.

De IJzeren Rijn betekent voor ons niet alleen meer het goederentransport van Antwerpen naar het Oosten, maar hij is meer een Vlaamse goederenas van het Westen naar het Oosten. Wij menen dat er in het advies naar de nationale Regering de nodige aandacht aan moet worden besteed.

Mijnheer de Voorzitter, tot daar mijn uiteenzetting waarin ik dus voornamelijk twee specifieke punten heb willen behandelen, namelijk de toekomst die wij zien voor de spoorwegen in verband met het transport van personen en goederen. Het motto voor de spoorwegen moet blijven : de klant staat centraal en is koning.

De Voorzitter : De heer Van Vaerenbergh heeft het woord.

De heer E. Van Vaerenbergh (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, geachte collega's, ik zal zeer kort gaan want het is reeds laat en onze collega's hebben nog andere verplichtingen.

Ik zal mijn uiteenzetting beperken tot het essentiële. Het is voor ons de allereerste prioriteit dat de eigenheid van Vlaams Brabant wordt beschermd. De SST die in de toekomst door Vlaams Brabant zal razen zal ook worden gebruikt door personen die niet noodzakelijkerwijze in Vlaams Brabant wonen. De bescherming van Vlaams Brabant in zijn totaliteit vereist ook de bescherming van de leefkernen in Vlaams Brabant. Dat is een zeer belangrijk gegeven, mevrouw Neyts heeft er hier reeds allusie op gemaakt.

Ter gelegenheid van een interpellatie die ik destijds heb gericht tot Minister Dehaene, heb ik hem reeds uitgenodigd de trein te nemen en eens goed rond te kijken, of het nu Brussel is of Milaan of een andere grootstad, naar de verloedering en verkrotting die zich langs alle spoorlijnen voordoet. De spoorbeddingen zijn in het verleden altijd littekens geweest in het landschap en leidden tot verpaupering en verkrotting van de huisvesting. Wij mogen dus dezelfde fout niet maken met de SST. Wanneer wij de 21ste eeuw willen ingaan met de SST, moeten wij ervoor zorgen dat de nodige maatregelen worden genomen zodat dit niet gaat ten koste van onze leefkernen. De SST zal door Halle, Lembeek, Zaventem, Sint-Pieters-Leeuw en Buizingen in Vlaams Brabant razen. De inwoners eisen dat men zorg zou dragen voor hun leefkernen en dat de in het landschap aanwezige littekens niet worden verergerd.

Zoals de heer Cardoen terecht opmerkte, zijn de actiescomités niet tegen de SST, noch tegen de aangeboden tracés. Zij zijn er wél tegen dat zij de rekening zouden moeten betalen voor het diner dat opgediend wordt voor de SST-gebruikers. De burgers van Vlaams Brabant mogen niet het slachtoffer worden van een zaak die ten goede komt aan Europa.

Mijnheer de Minister, ik lees in de

verklarende nota die u vanmorgen naar voren bracht in verband met de streek Halle-Lembeek het volgende : Hiertoe zou de aanleg van een tunnel noodzakelijk kunnen zijn. Einde citaat. Mijnheer de Minister, de Lembekenaren eisen dat die tunnel er komt. Daarvoor moet worden gevochten, omdat hun leefgemeenschap aan de rand van Vlaams Brabant en Henegouwen ook het recht heeft om een leefbare gemeenschap te zijn.

Ik pleit er dus met klem voor om Vlaams Brabant niet meer littekens toe te brengen. Vandaar mijn korte uiteenzetting. Het actiescomité heeft voldoende luid geroepen. Lembeek eist de SST ondergronds, geen viaduct en herwaardering van de dorpskern ! Zij hebben dit verwoord in een mooie brochure die ik aan de Voorzitter van de Vlaamse Raad zal overhandigen opdat deze aan het debat kan worden toegevoegd en omdat wat ik uitvoerig en met meer vuur zou willen uiteenzetten, hier beter verwoord is.

De Voorzitter : De heer De Seranno heeft het woord.

De heer J. De Seranno (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, collega's, ik wens drie opmerkingen te formuleren.

Ten eerste geef ik uiting aan een ontgoocheling die ik vanmiddag heb ervaren toen een lid van de Raad hier een soort betoging wilde houden. Hoewel hem twee weken geleden het woord was verleend in de Commissie van Openbare Werken en Vervoer, een openbare vergadering, daaraan heeft verzaakt omdat hij toen buiten het Parlement moest gaan betogen. Hier is nochtans de plaats om standpunten te verdedigen. Mijnheer de Voorzitter, het getuigt van gebrek aan respect voor onze nog jonge assemblée.

Ten tweede, met de zogenaamde SST-resolutie van vorig jaar, mede tot stand gekomen als gevolg van het voorstel van decreet dat wij eerder hadden ingediend, werd aangedrongen op een openbaar debat in deze Raad ; zulks nadat de openbare onderzoeken zouden hebben plaatsge-

De Seranno

had. Het is ook duidelijk, mijnheer de Voorzitter, dat voor die gewestplannen waarvoor het openbaar onderzoek nog niet heeft plaatsgehad, met name vanaf het gewestplan Mechelen tot de Nederlandse grens, een bijkomend debat moet worden georganiseerd. Wanneer de onderzoeken hebben plaatsgehad met betrekking tot de gewestplannen Antwerpen en Turnhout, namelijk voor de doorsteek in Kalmthout-Essen of langs de Havenweg, moet mijns inziens een nieuw gesprek plaatsvinden.

Ten derde, wonende in de Kempen en geboren in het westen van Vlaanderen, heb ik het altijd een onvergeeflijke fout gevonden dat wij vanuit het oosten geen spoorwegdoorsteek hadden in Antwerpen over de Schelde, met andere woorden een verbinding van de Maaskant tot het Noordzeestrand. Inderdaad, de conceptie van de spoorweg was 150 jaar geleden vooral op Antwerpen en Brussel gericht. Er zijn andere knooppunten, maar het verkeer dat van Gent en Zeebrugge komt, moet alvorens naar de Kempen te worden gestuurd eerst de stad inrijden en daarna in een andere richting de stad uitrijden naar de Kempen en Noord-Limburg. Kwatongen 'beweren dat bij het bouwen van de Kennedy-tunnel, einde van de jaren 60, de Antwerpenaars niet gewild zouden hebben dat er een verbinding kwam tussen de westelijke havens — onder meer van Gent — en het hinterland in het Noordoosten van Vlaanderen.

Mijnheer de Voorzitter van de Executieve, dit is een unieke kans — het onderzoek is nog niet gebeurd voor Antwerpen — om deze zuid-noordverbinding, met name de horizontale lijn, die de vier noordelijke Vlaamse provincies met elkaar verbindt, in de SST-constructie en aansluitende constructies op te nemen. Het is onverantwoord dat het reizigersverkeer eerst de stad moet inrijden. Anders krijgen wij ook geen vlotte verbindingen en aansluitingen met het regionaal vervoer. Mijn vraag is dus dat de Vlaamse Executieve naar aanleiding van het SST-project ook bijzondere aandacht zou hebben voor de

verbinding tussen het westen en het oosten van het land. De havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge zouden daar bovendien ook wel bij varen. Het is toch godgeklagd dat bijvoorbeeld het goederenverkeer dat van Gent moet komen slechts via allerlei omwegen het oosten van het land kan bereiken.

Naar aanleiding van dit debat dat zich tot de essentie moet beperken pleit ook ik voor een cohesie tussen het internationaal verkeer — waarin de SST een belangrijke plaats inneemt — en onze Vlaamse hoofdtransportlijnen, spoorwegen inbegrepen. Daarom moet de doortrekking van de oostvlaamse spoorlijn naar Lier, Herentals, Mol en Neerpelt en de elektrificatie perfect mogelijk zijn. In een Europees perspectief kunnen wij spreken van een IJzeren Rijn. Wij doen dat bewust nu niet omdat het er voor ons in de eerste fase op aankomt de Maaskant te verbinden met het Noordzeestrand.

De Voorzitter : De heer Schellens heeft het woord.

De heer A. Schellens (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Gemeenschapsminister, geachte collega's, in verband met de aanleg van de SST stel ik met genoeg vast dat de tot op heden door de NMBS voorgestelde opties beantwoorden aan het beoogde criterium van de milieueffecten. Wel dient opgemerkt te worden dat nog een laatste MER-deelstudie dient te gebeuren aangaande de vooropgestelde variante voor de doortocht te Bierbeek.

In dit verband wens ik van de verantwoordelijke Gemeenschapsminister te vernemen welke de stand van zaken is betreffende het dossier van het gewestplan Tienen-Landen en het gewestplan Leuven. Zijn er bezwaarschriften ingekomen en welke zijn de adviezen van de regionale commissie ?

Wat het tracé Zaventem-Leuven betreft blijkt er vooral te Herent weerstand te bestaan tegen het aanleggen van de vier sporen. Bij de buurtbewoners heerst er een onzekerheid in verband met de eventuele onteigeningen aangezien de NMBS nog

steeds geen duidelijk standpunt heeft ingenomen. Tussen de voor- en achtertuinjes van Zaventem naar Leuven duikt de sneltrein in het Leuvense voor een eigen oude bedding naar een eigen nieuwe bedding. Vooral de nieuwe bocht op het grondgebied van Wilsele zal veel vertragingen en omleidingen veroorzaken, aangezien de lijn 36 zelfs nu al ontoereikend is.

De SST vormt een belangrijke ingreep op het Vlaamse spoorwegnet. De verwezenlijking ervan is slechts doeltreffend indien deze bijdraagt tot een oplossing van knelpunten in het binnenlands spoorwegnet. Het negatieve imago dat het spoorwegvervoer thans met zich meesleept, moet in positieve zin worden omgebogen. De behoeften van de huidige en potentiële reizigers moeten daarvoor als uitgangspunt fungeren. Er moet dan ook worden gewerkt aan een echt plan waarin kwaliteit en dienstverlening van essentieel belang zijn. Dit gaat dus veel verder dan alleen maar het vervoeren van mensen. Daarom dring ik sterk aan op de uitvoering van de geplande werken in de omgeving van Leuven zoals is opgenomen in het plan van de NMBS. (**Applaus bij de SP**)

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

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

Wij komen morgen om 10 uur en 14 uur opnieuw bijeen om onze agenda verder af te werken.

Geen bezwaar ? (**Instemming**)

De vergadering is gesloten.

— **De vergadering wordt gesloten om 18.50 uur.**

BIJLAGE

VRAAG OM UITLEG

VRAAG OM UITLEG (Regl. art. 20)

Commissie voor Welzijn en Gezondheid

Vergadering van 13 juni 1991

Vaste verslaggever : de heer J. Van der Sande, Secretaris van de Commissie

— 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.

1. Uiteenzetting van de vraag door de heer H. Van Dienderen :

Op 12 april 1991 verscheen in het Belgisch Staatsblad een koninklijk besluit tot vaststelling van een bedrag van en van de nadere regels omtrent de bijdrage van de privaatrechtelijke instellingen waarvoor gewetensbezwaarden worden aangewezen. De Nationale Minister van Binnenlandse Zaken voert daarmee een budgettaire verplichting van drieduizend frank per maand burgerdienstplichtige in voor de zowat duizend Vlaamse privaatrechtelijke verzorgings-, welzijns- en socio-culturele organisaties, die gewetensbezwaarden in burgerdienst te werk stellen. Vaak gaat het hier om organisaties en instellingen die door de Vlaamse Gemeenschap erkend en gesubsidieerd zijn. Zij hebben onmiskenbaar een groot maatschappelijk belang en bieden door deze tewerkstelling de mogelijkheid voor de uitvoering van de vervangende dienst die aan de gewetensbezwaarden wordt opgelegd.

Het KB voorziet in een adviescommissie voor de toekenning van een vrijstelling aan „onvermogene” organisaties. Onder de elf leden van de Commissie vinden we slechts één lid aangewezen door de Vlaamse Executieve. De criteria voor vrijstelling zijn niet vastgelegd.

Om diverse redenen ben ik van oordeel dat deze maatregel de belangen schaadt van de betrokken organisaties en dat zij de lasten van de dienstplicht deels verschuift naar de Gemeenschappen.

Graag zou ik van de heer Voorzitter van de Vlaamse Executieve vernemen :

1. Welke houding neemt de Vlaamse Executieve hierover aan ?
2. Wordt overwogen om deze kwestie op de agenda te plaatsen van een overleg met de nationale Regering ?
3. Welke opdracht wordt aan de vertegenwoordiger van uw Executieve gegeven ? Welke criteria zal deze voor de vrijstellingen bepleiten ?
4. Op welke wijze wordt de vertegenwoordiger aangeduid ?
5. Zal in de diverse decreten een subsidiëring mogelijk zijn van een nieuwe personeelskost of werkingskost ?

2. Antwoord, namens de Voorzitter van de Vlaamse Executieve, van de heer J. Lenssens, Gemeenschapsminister van Welzijn en Gezin :

Ik kan het geacht lid mededelen dat momenteel voor de diverse sectoren die binnen de bevoegdheidssfeer van de Vlaamse Gemeenschap vallen, een onderzoek aan de gang is omtrent de mogelijke budgettaire weerslag van de bijdrage die zal gevorderd worden van de privaatrechtelijke instellingen waarvoor gewetensbezwaarden worden aangewezen.

Ik kan U nu reeds mededelen dat wat de sector volksgezondheid betreft, de OCMW-instellingen en de openbare psychiatrische ziekenhuizen te Geel en te Rekem niet gevisieerd worden door deze bijzondere bijdrage. Voor de overige verzorgingsinstellingen valt de financiering ervan ten laste van de ligdagprijs die nationaal wordt gefinancierd.

In de welzijnssector zou het momenteel over circa 300 gewetensbezwaarden gaan. De kostprijs van hun tewerkstelling, ook met inbegrip van de nieuwe bijdrage van 3.000 frank per maand en per gewetensbezwaarde wordt in principe niet in de berekeningsparameters voor de bepaling van de subsidie in rekening gebracht. Hetzelfde geldt voor de subsidies in uitvoering van de decreten op jeugd- en sociaal cultureel werk.

Het ziet er dus naar uit dat deze bijdrage in elk geval een extra kost zal betekenen voor de betrokken verenigingen.

Van zodra alle nodige informatie beschikbaar is, zal ik aan de Vlaamse Executieve vragen een standpunt te bepalen ten aanzien van de bedoelde bijdrage eventueel met het oog op een overleg met de nationale regering.

3. Replieken :

Een lid wees erop dat het hier gaat om de beslissing die men schertsend de Tobback-taks is gaan noemen, in feite een

nationale materie, die echter gevolgen heeft voor de Gemeenschap. Minister Tobbacq wou een fonds waardoor gewetensbezwaarden financieel kunnen geholpen worden en waardoor vermeden kan worden dat sommigen ten laste vallen van plaatselijke gemeenschappen, met name de OCMW's. Het bedrag van 3.000 frank is als dusdanig van relatief belang. Voor sommige organisaties kan het welgekomen zijn, maar voor anderen, zoals ziekenhuizen die overvloedig beroep doen op de medewerking van gewetensbezwaarden, levert deze tussenkomst kennelijk geen probleem op. Het lid heeft begrip voor de problemen, maar is van mening dat de materie thuishoort op nationaal vlak.

De vraagsteller beaamt dit maar wees op de mogelijkheid van een grotere Vlaamse inspraak in de criteria van toekenning van vrijstelling in de adviescommissie. Uit het antwoord van de Gemeenschapsminister kan hij ook afleiden dat alleen de socio-culturele organisaties zullen moeten betalen, en niet degenen, zoals de ziekenhuizen, voor wie het geld niet meetelt. Hij vroeg nogmaals dat de Vlaamse Gemeenschap de belangen van die organisaties zou behartigen. Hij pleitte voor een spoedig standpunt van de Vlaamse Executieve.

Tot slot zei een lid nog dat het zwaar is te zien hoe diensten en instellingen die noodzakelijk worden geacht, in leven worden gehouden dank zij gewetensbezwaarden.