



57 - 58 - 59 - 60

Handelingen 61 - 62 - 63 - 64

VLAAMSE RAAD

ZITTING
1990- 1991

Vergaderingen van juni 1991

ACTUELE INTERPELLATIES

ACTUELE VRAGEN

BEGROTINGEN

BELEID VLAAMSE GEMEENSCHAP TEN AANZIEN VAN BRUSSEL-HOOFDSTAD

INTERPELLATIES

MAATSCHAPPELIJK OPBOUWWERK

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

UNIVERSITEIT GENT EN UNIVERSITAIR CENTRUM ANTWERPEN

VERKEERS- EN VERVOERSDEBAT

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

Inhoud

Nr. 57 Donderdag 13 juni 1991 Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 2041

Ontwerpen van decreet
Indiening en verwijzing, blz. 2041

Voorstel van decreet
Indiening en verwijzing, blz. 2041

Beleidsbrieven
Indiening en verwijzing, blz. 2041

Verslagen
Indiening, blz. 2041

In eerste lezing aangenomen artikelen
Indiening, blz. 2042

Arresten van het Arbitragehof
Indiening, blz. 2042

Kennisgeving van het Arbitragehof
Indiening, blz. 2042

Schriftelijke vragen
Indiening, blz. 2042

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2043

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

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

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

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

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

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2074

Bijlage

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

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

Nr. 58 Donderdag 13 juni 1991 Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 2079

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2079

Actuele vragen (Regl. art. 75)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Voorstel van motie van overeenstemming
Hoofdelijke stemming, blz. 2107

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

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

Hoofdelijke stemming, blz. 2112

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

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

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

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

— 511 (1990-1991) — Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 2114

Spreker : de heer H. Van Dienderen

Actuele interpellaties (Regl. art. 77)

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

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

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

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

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

Interpellaties (Regl. art. 76)

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

Verdaagd

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

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

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

Sprekers : de heren A. Denys, J. Timmermans, J. Geysels, Minister T. Kelchtermans, Minister L. Waltniel
Motie van aanbeveling, blz. 2136

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

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

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

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

Verdaagd

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

Verdaagd

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2143

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

Berichten van verhindering, blz. 2145

Ontwerp van decreet

Indiening en verwijzing, blz. 2145

Voorstel van resolutie

Indiening en verwijzing, blz. 2145

Nota

Indiening, blz. 2145

Adviezen

Indiening en verwijzing, blz. 2145

Verslagen

Indiening, blz. 2146

Kennisgeving van het Arbitragehof

Indiening, blz. 2146

Schriftelijke vragen

Indiening, blz. 2146

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2146

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

Bespreking, blz. 2146

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

Motie van aanbeveling, blz. 2158

Interpellaties (Regl. art. 76)

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

Sprekers : de heren A. Denys, F. Dielens, W. Peeters, Minister J. Lenssens
Motie van aanbeveling, blz. 2164

Interpellatie van de heer E. Baldewijns tot de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over de gevolgen voor het onderwijs van de terugkeer van de Belgische militairen uit Duitsland
Verdaagd, blz. 2165

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2165

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

Berichten van verhindering, blz. 2167

Interpellaties (Regl. art. 76) (Vervolg)

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

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

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

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

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

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

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

Sprekers : de heren I. Egelmeers, F. Cauwenberghs, Minister L. Waltniel
Motie van aanbeveling, blz. 2184

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

Verdaagd

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2184

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

Berichten van verhindering, blz. 2185

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

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

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

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

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2205

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

Berichten van verhindering, blz. 2207

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

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

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

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

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2243

Bijlage

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

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

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

Berichten van verhindering, blz. 2249

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

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

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

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

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2268

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

Berichten van verhindering, blz. 2269

Actuele vragen (Regl. art. 75)

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

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

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

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

ten in het deeltijds kunstonderwijs, blz. 2272

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Motie van aanbeveling, blz. 2291

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

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

Bespreking, blz. 2292

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

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

Regeling van de werkzaamheden, blz.
2299

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

VOORZITTER : de heer L. Vanvelthoven

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

— De vergadering wordt geopend om 14 uur.

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

BERICHTEN VAN VERHINDERING

- V. Peuskens ; gezondheidsredenen.
- H. Suykerbuyk ; buitenslands.
- O. Lefeber ; ambtsverplichtingen.

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-Pieters-Leeuw

De Voorzitter : Aan de orde is de actuele vraag van de heer F. Bosmans tot de heer Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, over de bouwvergunning voor de BRTN-zendmast in Sint-Pieters-Leeuw.

De heer Félicien Bosmans heeft het woord.

De heer F. Bosmans (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, sedert 1984 werd er gesproken over de oprichting van de BRT-antennemast in Sint-Pieters-Leeuw. Ondanks alle argumenten die hebben aangetoond dat een dergelijke constructie in de huidige technologische evolutie voorbijgestreefd is, heeft de BRT op 4 juni 1989 een aanvraag tot bouwvergunning ingediend en heeft de Vlaamse Executieve daaraan haar goedkeuring gehecht, althans wat betreft het in herziening stellen van het gewestplan.

Deze intentie werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 13 november 1990 en sedertdien was het opnieuw windstil rondom de eventueel op te richten mast. U zal dus ook de verwondering begrijpen van het gemeentebestuur als het op 13 juni jongstleden een afschrift ontving van een bouwvergunning, toegestuurd aan de BRTN, zonder dat het gewestplan in herziening werd gesteld of althans zonder dat in dat verband enige publicatie verscheen en zonder dat er enige ruchtbaarheid werd gegeven. Hieruit kan worden afgeleid dat het hier dus wel over een onwettelijke aflevering gaat.

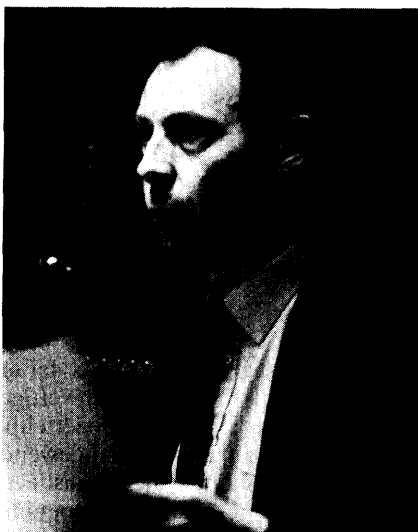
Zowel uit de verklaringen van de Minister van Cultuur als van de Minister van Ruimtelijke Ordening, onlangs aan nog andere collega's van dit half-rond afgelegd, blijkt dat een bouwvergunning niet zou kunnen worden verleend vooraleer het gewestplan in herziening zou worden gesteld.

Onze voorlopige vaststelling is dat er hier sprake is van een onwettige daad, tenzij de Executieve opzettelijk deze formule zou hebben aangewend om de tegenstanders van de mast een middel aan te reiken om voldoening te krijgen op basis van de onwettelijkheid van deze handeling.

Mijnheer de Minister, graag zou ik vernemen hoe u deze problematiek benadert.

De Voorzitter : Minister Waltniel heeft het woord.

Minister L. Waltniel (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, collega's, het probleem van de zendmast van de BRTN werd in 1984 bij de Executieve aanhangig gemaakt. Hieromtrent werden heel wat studies verricht. In 1990 werd gevraagd de studie van 1984 te actualiseren. Op aanvraag van de Executieve hebben wij opnieuw een volledig onderzoek laten uitvoeren in verband met het zendbereik en de topografie. Wij kwamen tot het besluit dat de inplanting van de BRTN-mast te Sint-Pieters-Leeuw uiteindelijk de enige oplossing was. De Executieve heeft dan ook op 17 september 1990 een voorlopige inherzieningstelling van het gewestplan Halle-Vilvoorde goedgekeurd voor een kleine oppervlakte van 1 hectare met als doel er de BRTN-mast op te trekken. Deze inherzieningstelling van september 1990 werd op 17 april 1991 door een tweede fase gevolgd, met name de voorlopige vaststelling van het in herziening gestelde gedeelte van het gewestplan, met als uitdrukkelijk doel de BRTN-mast aldaar op te richten.



CVP-Kamerfractievoorzitter L. Dhoore stelde Gemeenschapsminister van Welzijn en Gezin J. Lenssens de vraag of OCMW-besturen gemachtigd zijn Max Havelaarkoffie aan te kopen

Tot hier verliep de procedure dus volgens het boekje.

Het laatste lid van artikel 43 samen met artikel 48 van de wet op de stedenbouw van 29 maart 1962, laten toe een bouwvergunning te verlenen vanaf het ogenblik dat het gewestplan principieel in herziening wordt gesteld, maar zulks uitsluitend met het welbepaalde doel, met name de oprichting van de BRTN-mast. Het gaat hier dus niet om de gewone procedure van artikel 44 die geldt voor een bouwaanvraag, maar wel om het laatste lid van artikel 43 samen met artikel 48 in geval het gaat om **nutsvoorzielingen**.

Deze artikelen laten toe de bouwvergunning reeds te verlenen vanaf het ogenblik dat het gewestplan in herziening wordt gesteld. Die bouwvergunning wordt door de gemachtigde ambtenaar afgeleverd, na advies van het college van burgemeester en schepenen. In dit geval werd door het college van burgemeester en schepenen van Sint-Pieters-Leeuw een negatief advies verstrekt. Toch heeft de gemachtigde ambtenaar de lijn ge-

volgd die door de Executieve werd getrokken bij de voorlopige inherzieningstelling in september 1990 en bij de voorlopige vaststelling in april 1991, en leverde hij terecht de bouwvergunning af.

Er werd ook een vraag gesteld over de noodzakelijkheid van een MER ter zake. Het Besluit van maart 1989 betreffende de verplichting tot het uitvoeren van een MER bepaalt in hoofdstuk 2 een hele reeks werken en handelingen waarvoor voorafgaandelijk een MER noodzakelijk is ; hierin wordt uitdrukkelijk gestipuleerd dat een dergelijke MER een essentieel bestanddeel van de bouwaanvraag uitmaakt. De oprichting van een zendmast wordt in de opsomming weliswaar niet vermeld zodanig dat in dit geval een MER dus ook niet nodig is. Ik geloof dat de speciale procedure voorzien in artikel 43, gepaardgaande met het artikel 48 inzake de naleving van de MER-voorschriften, in dit geval volledig in orde is.

De Voorzitter : De heer Felicien Bosmans heeft het woord voor een repliek.

De heer F. Bosmans : Mijnheer de Minister, ik dank u voor uw antwoord. Nochtans geloof ik dat er een paar essentiële zaken uit het oog werden verloren, tenzij het opzettelijk gebeurde. In dat geval, zal ik mijn conclusies trekken.

In de eerste plaats, werd er inderdaad een voorlopige vaststelling van het gewestplan gedaan door de Executieve die het gemeentebestuur totaal onbekend is.

Ten tweede, nergens is er een publicatie in het Belgisch Staatsblad of een begin van uitvoering tot publicatie van deze voorlopige vaststelling. Ik meen dat dit een belangrijke vormvereiste is die hier niet werd gerespecteerd.

Minister L. Walt Niel : Mijnheer de Voorzitter, twee data zijn belangrijk. De eerste is 26 september 1990, de principiële inherzieningstelling van het gewestplan. De tweede datum is 17 april 1991, datum van de voorlopige vaststelling.

Of de voorlopige vaststelling reeds in

het Staatsblad werd gepubliceerd, weet ik niet. Een principiële inherzieningstelling volstaat echter om de gemachtigde ambtenaar, bij toepassing van de artikelen 43 en 48, toe te laten de bouwvergunning af te leveren, weliswaar na advies van het college van Burgemeester en Schepenen. Dit advies werd gevraagd en het was negatief. De gemachtigde ambtenaar heeft desalniettemin het volstrekte recht een eigen advies te geven.

De Voorzitter : Het incident is gesloten.

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

De Voorzitter : Aan de orde is de actuele vraag van de heer Dhoore tot de heer Lenssens, Gemeenschapsminister van Welzijn en Gezin, over het aankopen van Max Havelaarkoffie door OCMW-besturen.

De heer Dhoore heeft het woord.

De heer L. Dhoore (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, heren Ministers, heren collega's, ik hoef u niet uit te leggen wat Max Havelaarkoffie is. Ik veronderstel dat iedereen de formule sympathiek vindt omwille van de steun die op deze wijze aan de arme koffieboeren in de Derde Wereld wordt verleend. Mijnheer de Voorzitter, ik ben ervan overtuigd dat ook u een voorstander is van deze formule. Ik hoop dat Max Havelaarkoffie ook in de Vlaamse Raad reeds wordt gedronken.

Mijn vraag betreft de mogelijkheid voor OCMW-besturen om dergelijke koffie aan te kopen. Ik ken grote OCMW's die dit wel willen doen maar bezorgd zijn over het feit dat die koffie iets duurder is dan de andere. Voor een aanbesteding, kunnen zij zich richten tot verschillende firma's aangezien alle gekende koffiemerken ook Max Havelaarkoffie verkopen.

Mijn vraag is of een OCMW-bestuur

Dhoore

kan overgaan tot de aankoop van dergelijke koffie zonder het risico te lopen nadien door de bevoegde instanties te worden verweten niet aan de goedkoopste voorwaarden te hebben aangekocht.

Ik hoop dat uw antwoord bevestigend zal zijn. Ik herhaal dat een aantal OCMW-besturen op uw toelating wachten om te kunnen overgaan tot de gewenste procedure.

De Voorzitter : Minister Lenssens heeft het woord.

Minister J. Lenssens (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, geachte collega's, krachtens artikel 84 van de Organieke Wet van 8 juli 1976 op de OCMW's staat het elk OCMW vrij om autonoom te beslissen over de gunning van de levering van diensten en goederen, dus ook van de levering van voedingswaren noodzakelijk voor de behoeften van de OCMW-instellingen.

Alhoewel ik niet bevoegd ben om ter zake een aanbeveling aan de OCMW's te richten, ben ik van oordeel dat, mits inachtnaam van het bepaalde in artikel 84, van de wet van 8 juli 1976, elk OCMW de wijze van gunning kan kiezen, een onderhandse of beperkte prijsofferte, een algemene prijsofferte of zelfs een openbare aanbesteding voor de levering van goederen of diensten. De toewijzingen kunnen dan gebeuren conform de procedure van de gekozen gunningswijze. In bepaalde gunningswijzen is niet alleen de prijs, maar ook de verhouding prijs/kwaliteit een criterium.

Ik kan dus positief antwoorden op de vraag van collega Dhoore.

Ten bewijze van mijn persoonlijke sympathie voor de Max Havelaarkoffie, kan ik eraan toevoegen dat sinds meer dan twee jaar Max Havelaarkoffie op mijn kabinet wordt aangekocht en gedronken. (*Applaus*)

De Voorzitter : Het incident is gesloten.

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

De Voorzitter : Aan de orde is de actuele vraag van de heer Daems tot de heer Theo Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de luxe-uitgave van het MINA-blad.

De heer Daems heeft het woord.

De heer R. Daems (op de tribune) : Aangezien ik voor de vorige vraag moeilijk het woord kon krijgen, neem ik nu de gelegenheid te baat om aan collega Dhoore, die vroeg of OCMW's Max Havelaarkoffie mochten kopen, mee te delen dat men in een beperkte aanbesteding perfect een ander criterium kan inschrijven dan de prijs en op die manier die Max Havelaarkoffie kan aankopen. Dat is gebeurd in mijn gemeentebestuur.

Mijnheer de Minister, ik heb langs omwegen een MINA-blad gekregen. Ik vind het zeer mooi. Ik heb het ook gelezen en het is interessant, maar de bedoeling ervan ontsnapt mij. Misschien kan uw antwoord daarin enige opklaring brengen ?

Het is uitgave van 16 pagina's op luxe-vellen, in vierkleurendruk ; op de achterflap staat dat het een uitgave is van het kabinet. U kan natuurlijk vrij beschikken over uw kabinetskredieten. Het concept en de productie zijn van het reclamebureau Slangen en Partners, een bekend bureau. De redactie gebeurde door Janssens en Janssens ; hopelijk niet het duo uit Kuifje.

De aanleiding van mijn vraag is het ontbreken van elke aanduiding over de oplage. Naargelang de oplage kan dit blad voor van alles en nog wat gebruikt worden. Paranoïde zoals wij als politici natuurlijk worden in deze pre-electorale periode, wil ik u de volgende vragen stellen.

Welke is de oplage van dit luxe-blad in vierkleurendruk op blinkend papier van 110 à 120 gram ? Ik vraag mij overigens af of een vermelding

van de oplage niet wettelijk verplicht is wanneer het verzonden wordt als een driemaandelijks tijdschrift aan de daarvoor speciaal geldende posttarieven.

Naar wie wordt het vandaag gezonden ? Wat is de doelgroep ? Het antwoord op die vraag zal ook een antwoord zijn op de vraag naar de zin van die publicatie.

Hoeveel kost zo een uitgave ? Ik heb al enige ervaring met de iets meer bescheiden verkiezingsdrukwerken en schat de kostprijs van dergelijke uitgave op minstens 150 frank per exemplaar.

In het licht van de doelgroep, de motivatie en de grootte van de oplage, zou ik graag de zin van dit initiatief evalueren. Ik heb de indruk dat deze uitgave reeds onder de kieswetgeving ressorteert, die bepaalt dat maar één publicatie kan worden uitgegeven.

Mijnheer de Minister, het is vrij logisch dat u als voogdijminister het voorwoord schrijft, maar bij lectuur valt de veelvuldige vermelding van uw naam mij zeer sterk op. Vandaar vraag ik u op de man af of dit geen manoeuvre is om deze publicatie met het oog op de verkiezingen bus aan bus te bestellen in uw streek of in heel Vlaanderen op kosten van uw kabinet. Dat is u volledig toegelaten, maar u bezondigt zich dan wel aan oneerlijke concurrentie ten aanzien van collega's die in dezelfde kiesomschrijving opkomen. Daaraan zijn wij als liberaal bijzonder gevoelig. Overigens heb ik de indruk dat het allemaal zotte kosten zijn. Ik vrees dat dit blad is gemaakt in het kader van de nieuwe kieswetgeving waarvan u dan, wat men in de handelswetgeving noemt, een oneigenlijk gebruik zal maken tijdens de verkiezingsperiode.

Tenslotte heeft men mij in de wandelgangen nog de vraag ingefluisterd hoeveel bomen dit blad met deze kwaliteit wel mag hebben gekost.

De Voorzitter : Minister Kelchtermans heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, ik dank collega Daems uitdrukkelijk voor de publiciteit die hij voor dit

T. Kelchtermans

MINA-blad heeft gemaakt, naar mijn overtuiging zeer terecht. Het blad heeft als doel Vlaanderen te sensibiliseren voor het milieubeleid van de Executieve, dus degelijke, overzichtelijke en eenvoudige informatie geven aan het doelpubliek. Dat gebeurt ook op andere beleidsdomeinen onze Vlaamse Raad zelf ziet het ten andere als zijn opdracht om deze instelling in Vlaanderen bekend te maken. Het is dus niet uitzonderlijk dat een beleid via gerichte informatie en via brochures, campagnes en dergelijke aandacht vraagt voor de thema's die als prioriteiten worden beschouwd. Dit blad doet niets anders.

De titel MINA staat voor Milieu en Natuur en het blad wil het MINA-beleid Vlaanderen van de Vlaamse Executieve van de jongste twee jaar verduidelijken.

Het doelpubliek zijn de scholen, de pers, de bibliotheken en de talrijke aanvragers. De eerste oplage werd ook onder de bezoekers van Flanders Technology verspreid en had mede daardoor een oplage van 57.000.

Dat de heer Daems de kostprijs van het blad schat op 150 frank vereert mij bijzonder. De werkelijke prijs van het eerste nummer bedraagt echter slechts 25,4 frank per stuk. Het tweede nummer kostte 44 frank per stuk en had een kleinere oplage, 27.000 stuks, gezien het publiek van Flanders Technology was weggevalen. Rekening houdend met de eerste reacties werd het doelpubliek enigszins aangevuld en herschikt.

Het MINA-fonds zelf trekt gelden uit voor deze sensibilisering en de gevolgde procedure van aanbesteding is perfect verdedigbaar, vermits zij is verlopen volgens de beperkte offerte-aanvraag die de heer Daems zelf daarnet nog heeft verdedigd als aanvulling op wat collega Lenssens heeft gezegd over de promotie van de Max Havelaarkoffie. Vijf firma's werden hiervoor uitgenodigd, drie hebben hierop gereageerd en uiteindelijk werd het werk gegund aan de door de heer Daems zelf genoemde firma.

De heer Daems beweert dat de publi-

catie milieuvriendelijker had kunnen worden gemaakt. Nochtans is milieuvriendelijk papier gebruikt en werd dit aspect in de offerte uitdrukkelijk als een voorwaarde gesteld.

De reacties op het MINA-blad zijn bijzonder positief. Het blad speelt duidelijk in op een recente milieu-enquête in heel Vlaanderen, waaruit blijkt dat de burger zeer alert reageert op wat er op het vlak van sensibilisering wordt ondernomen, en dat de acties van de overheid maar kunnen slagen mits bereidheid tot medewerking van de burger. Vandaar dat wij het als een uitdrukkelijke opdracht van ons beleid zien om de burger te informeren en dat wij deze sensibilisering zeker niet in twijfel willen trekken.

De Voorzitter : Het woord is aan de heer Daems.

De heer R. Daems : Mijnheer de Minister, indien ik een snelle rekensom maak, dan is de uitgave inderdaad relatief goedkoop. U hebt intussen toch meer dan 3 miljoen uitgegeven voor het drukken van twee MINA-bladen. Ik meen te weten dat er ook nog MINA-kranten zijn, enzovoort. Ik vraag me dus echt af of die MINA-bladen nodig zijn.

Het doelpubliek zouden de scholen en de bibliotheken zijn. Deze uitgave kan noch inhoudelijk noch wat de vorm betreft dat doelpubliek bereiken. De taal is niet begrijpbaar voor scholieren.

Mijns inziens hebben er verkiezings-overwegingen medegespeeld bij de beslissing. Wij moeten toch allen rekening houden met de budgettaire beperkingen en daarom vind ik het MINA-blad dan ook overbodig.

Ik verneem hier dat het MINA-fonds over geld beschikt om dit soort van dingen uit te geven. Ik zal dan ook bij een eventuele volgende gelegenheid een amendement bij de wetgeving ter zake indienen om dit soort overbodige uitgaven onmogelijk te maken. Ik hoop hierbij gesteund te worden door een groot aantal leden van de Raad.

De Voorzitter : Het incident is gesloten.

Actuele vraag van de heer P. Breyne tot de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over de mogelijke wijziging van de coëfficiënten uren-leerkrachten in het deeltijds kunstonderwijs

De Voorzitter : Aan de orde is de actuele vraag van de heer Breyne tot de heer Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over de mogelijke wijziging van de coëfficiënten uren-leerkrachten in het deeltijds kunstonderwijs.

De heer Breyne heeft het woord.

De heer P. Breyne (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, de problematiek van het deeltijds kunstonderwijs werd onlangs nog besproken in de Commissie voor Onderwijs en Vorming. Toch wil ik even op één deelaspect ervan, dat op het ogenblik in de actualiteit staat, terugkomen. Er doen namelijk geruchten de ronde dat de coëfficiënten uren-leerkrachten in het deeltijds kunstonderwijs drastisch zullen verlagen. Ik heb daar drie vragen bij.

Ten eerste. Het deeltijdse kunstonderwijs wordt voor het overgrote deel georganiseerd door de gemeenten. De gemeenten en de representatieve organisaties en hun inrichtende machten hebben een paar jaar geleden op een constructieve wijze meegewerkt aan de hervorming van het deeltijdse kunstonderwijs. Zij zijn er dan ook verwonderd over dat zij tot nog toe niet zijn gehoord over uw beleidsvoornemens ter zake, mijnheer de minister.

Ten tweede. Volgens dezelfde geruchten zouden de maatregelen vooral gevolgen hebben voor de sector plastische kunsten van het deeltijds kunstonderwijs. Niettegenstaande de verhoging van het inschrijvingsgeld, kende deze sector een belangrijke aangroei aan leerlingen de voorbije twee jaar. Het lestijdenpakket in de lagere en secundaire graden zou er nu worden teruggebracht op 85 ten honderd.

Dit heeft in de ene instelling meer gevolgen dan in de andere. Zo hebben West-Vlaanderen en Limburg relatief weinig kunstacademies. In

Breyne

West-Vlaanderen is er één academie voor 90.000 inwoners tegenover één voor 40.000 inwoners in andere provincies. Het aantal leerlingen aan de Westvlaamse kunstacademies, richting plastische kunsten, steeg daarentegen met 7 ten honderd. Door de geplande maatregelen zou er echter een vermindering komen van 210 uren per week met ingang van volgend schooljaar. In West-Vlaanderen komt dit overeen met het totaal aantal uren van de grootste academie.

Ten derde. Bij de invoering van de nieuwe structuur in het kunstonderwijs was het vastleggen van de coëfficiënten maar mogelijk dankzij het evenwicht dat bereikt werd tussen de verschillende partners. De ouders hebben een hoger inschrijvingsgeld betaald en de gemeenten hebben een vermindering van hun werkingstoelagen per leerling ondergaan. Dit was een globaal pakket om de last van de herstructurering op een op dat ogenblik evenwichtige manier onder de verschillen de partners te verdelen. Wanneer daar nu afbreuk zou aan gedaan worden zou een nieuwe last aan de gemeenten worden opgelegd. Immers het aantal gesubsidieerde uren dat verdwijnt, zal onvermijdelijk door de gemeenten, als inrichtende machten, moeten worden overgenomen.

Mijnheer de Minister, uw belangstelling en waardering voor het deeltijds kunstonderwijs kennend, vragen wij u of u deze geruchten kan nuanceren, ofwel of u geruststellende antwoorden kan geven, teneinde ons minstens ervan te verzekeren dat de meest representatieve verenigingen van inrichtende machten ten gepaste tijde zullen worden betrokken bij het overleg nopens de maatregelen, die u desgevallend zal nemen.

De Voorzitter : Minister Coens heeft het woord.

Minister D. Coens (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, geachte collega's, in 1990 hebben wij de remwet opgeheven, zodat eindelijk de dynamiek mogelijk werd in het kunstonderwijs. Wij zien daarvan de resultaten, meer speciaal in de richting van de beeldende kunsten.

Dat gaf voor het schooljaar 1990-1991 een stijging met 500 uren in de lagere en middelbare graad en 2.160 uren in de hogere en specialisatiegraad. Precies omwille van de stijging in de hogere en de specialisatiegraad heeft de Executieve besloten deze stijging te spreiden over twee jaar, onder meer tweemaal 1.080 uren. Voor het volgend schooljaar zullen wij dus een stijging met 1.080 uren voor de hogere en de specialisatiegraad hebben.

Niettegenstaande de invoering van een verhoging van het inschrijvingsgeld is er toch nog een sterke stijging van het aantal leerlingen. Dat moet toch ook een teken zijn voor hen die dachten destijds de alarmklok te moeten luiden toen wij de verhoging van het inschrijvingsgeld hebben doorgevoerd. Buiten deze 1.080 uur zal er nog een supplement komen van 147 uren in de hogere en de specialisatiegraad en 735 uren in de lagere en de middelbare graad, dus samen een stijging met 982 uren en in totaal 2.100 uren.

Wij worden ter zake geconfronteerd met het budgettaire evenwicht. Wij moeten er naar streven de verworvenheden niet in het gedrang te brengen door de budgettaire onhoudbaarheid.

Om die reden wordt deze nieuwe aangroei niet onmiddellijk doorverrekend, maar gedeeltelijk uitgesteld. Ik zal de Executieve dan ook voorstellen voor de lagere en de middelbare graad een aanwendingspercentage van 85 ten honderd, voor de specialisatiegraad van 95 ten honderd en voor de hogere graad het percentage op 100 ten honderd te behouden.

Dat betekent niet dat het voor de betrokken middelen, waar daarover enige beroering bestaat, catastrofale gevolgen heeft, aangezien het klasgemiddelde in de lagere en de middelbare graad nog altijd 17 à 18 leerlingen bedraagt. Dat is een stijging met één of twee eenheden per klas. Men mag dus niet zeggen dat men minder kan doen, het is enkel met één of twee eenheden toegenomen. Globaal gezien is de tewerkstelling niet dalend, maar stijgend. In West-Vlaanderen is er wel een specifieke toe-

stand, namelijk een beperkte verlaging van het aantal uren, verband houdend met de beperkte stijging van het aantal leerlingen, of zelfs een daling. Het klasgemiddelde in West-Vlaanderen zal nochtans niet afwijken van dit in de hele Vlaamse gemeenschap. Eigenlijk zijn er dus geen problemen.

Wij hebben de berekening per academie gemaakt ; de resultaten zijn niet zeer denderend. Ik zal mijn voorstel voorleggen aan de Executieve. Allezins is er een gunstig advies van de inspectie. Immers, ik diende mij te houden aan de budgettaire enveloppe. Indien de Executieve in haar gulheid zou akkoord gaan het budget te verhogen, dan krijgen we natuurlijk meer mogelijkheden, maar ik ben realistisch. Aangezien er een gunstig advies is van de inspectie, neem ik aan dat de Executieve zal instemmen met mijn voorstel. Eenmaal de beslissing genomen in de Executieve, moet uiteraard de inrichtende macht worden geraadpleegd, alsook de syndicale organisaties. Pas dan is alles definitief. In deze sector, meer nog dan in om het even welke andere sector, dienen wij rekening te houden met de grote verdienste van de steden en gemeenten. Zij zijn de dragers van het kunstonderwijs in het algemeen. Ook in de steden en gemeenten zullen begeleidingsdiensten worden georganiseerd, zoals voor de navorming. Wij erkennen de steden en gemeenten als het tweede net in Vlaanderen. Ik heb daarnet nog de cijfers bekend gemaakt in de Commissie : gemeenschapsonderwijs, 15,7 ten honderd, het net steden en gemeenten, 17 ten honderd en het vrij onderwijs, 67 ten honderd. Voor het kunstonderwijs is het percentage 90 voor de steden en gemeenten. Het gaat hier dus niet om een bijkomstigheid, maar om een zeer wezenlijk bestanddeel van het onderwijsbestel in Vlaanderen. Wij respecteren ten volle deze waardevolle sector. Wij zullen de betrokkenen dus zeker consulteren inzake de urenpakketten.

De Voorzitter : Het incident is gesloten.

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

De Voorzitter : Aan de orde is de actuele vraag van de heer Van Hooland tot de heer Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over de regeling van de examens handelswetenschappen voor de Centrale Examencommissie.

De heer Van Hooland heeft het woord.

De heer R. Van Hooland (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, heel wat studenten verkiezen een diploma van hoger onderwijs te verwerven via de Centrale Examencommissie. Wat de handelswetenschappen betreft, zouden er zich een vijftientigtal willen aanbieden, zes in de eerste en tweede kandidatuur, zeven in de eerste licentie en twaalf in de tweede licentie. Er is heel wat beroering in deze milieus. Ik weet dat er enkele weken geleden een vraag over deze kwestie werd gesteld en dat de Minister een duidelijk antwoord heeft gegeven. Het betrof echter alleen de tweede licentie.

Vorige week ontvingen de betrokkenen van de tweede licentie handelswetenschappen het examenrooster en waren dus op de hoogte. De anderen hadden echter des te meer vragen, bij voorbeeld in verband met het voortzetten van hun studies en over de planning van de examens die ze zouden moeten afleggen. Een bijkomend element is dat het verwerven van een diploma via deze weg aan hervorming toe is.

Vandaar dat ik graag een antwoord kreeg op volgende vragen. Ten eerste, onder welke voorwaarden konden de gegadigden die gekozen hebben voor een dergelijke studie, starten ? Welke informatie was hen verstrekt ? Ten tweede, welke waarborgen hebben de betrokkenen dat zij hun studierichting kunnen voltooien ? Ten derde, hoe kunnen de betrokkenen dit zogn. academiejaar nuttig beëindigen ? Ten vierde, kan de Minister de geplande hervorming toelichten ?

De Voorzitter : Minister Coens heeft het woord.

Minister D. Coens (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, dames en heren, het systeem van de Centrale Examencommissie is inderdaad aan een grondige hervorming toe. Ik heb ter zake reeds de principiële goedkeuring van de Executieve gekregen, maar wacht nog op het advies van de Raad van State, waarna mijn voorstel kan worden verwerkt tot een adequate regeling.

De Centrale Examencommissie is een supplementaire, democratische vorm in het onderwijsbestel om een diploma te halen. Wij moeten het derhalve handhaven. Dit principe is trouwens vastgelegd.

Ik laat de heer Van Hooland opmerken dat men hier niet werkt volgens academiejaar. Examens worden willekeurig tijdens het jaar georganiseerd. Immers, men beslist pas aan de hand van de ingeschrevenen die een oproepingsbrief hebben beantwoord, of er voldoende kandidaten voorhanden zijn om examens te kunnen organiseren.

Wat de specifieke vraag in verband met de handelswetenschappen betreft, kan ik de heer Van Hooland verzekeren dat wij een eerste oproep voor een examen in juni of juli en een tweede voor een proef in september hebben gepland. Nadien, dus vanaf 1992 moet het nieuwe systeem operationeel zijn, waardoor alles meer gestructureerd wordt. Immers, ik herhaal dat een oproep tot nu toe facultatief blijft. Hij wordt pas uitgeschreven op het ogenblik dat wij menen te beschikken over voldoende kandidaten. Hier is dus een zekere vorm van willekeur.

De hervorming zal een aantal implicaties met zich brengen, waarvan ik de Commissie voor Onderwijs en de Raad bij de goedkeuring ervan op de hoogte zal brengen.

In ieder geval, dit zijn de laatste keren dat het huidige systeem nog wordt toegepast. Vanaf 1992 plannen wij een soepele organisatie van examens op verschillende tijdstippen. Hoewel deze niet binnen een academiejaar vallen, zullen wij er toch voor

zorgen dat de kandidaten efficiënt worden opgevangen door supplementaire examens uit te schrijven.

De Voorzitter : De heer Van Hooland heeft het woord.

De heer R. Van Hooland : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, collega's, ik ben het er mee eens dat de examencommissie niet gebonden is aan het academiejaar. Nochtans is de studiebeperiode van de studenten voor hen hiermee vergelijkbaar, zeker naar de praktijk van de jongste jaren. Vandaar mijn specifieke vraag of wie in het huidige systeem nog is begonnen, ook op dezelfde wijze zijn examens zal kunnen afleggen. Ik heb begrepen dat wie in het geldende systeem zit, er alleen maar bij kan winnen en zijn studie in de gekozen richting zonder problemen, zelfs onder betere voorwaarden, zal kunnen afmaken.

De Voorzitter : Het incident is gesloten.

Actuele vraag van de heer P. Chevalier tot de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, over het doortrekken van het kusttramtracé tot het station te Adinkerke

De Voorzitter : Aan de orde is de actuele vraag van de heer Chevalier tot de heer Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, over het doortrekken van het kusttramtracé tot het station te Adinkerke.

De heer Chevalier heeft het woord.

De heer P. Chevalier (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, dit is een zeer actuele vraag, ten eerste omdat we volop in het SST-debat zitten en ten tweede omdat pas verleden week mijn aandacht werd gevestigd op een artikel verschenen in de plaatselijke editie van Het Nieuwsblad volgens hetwelk de Minister scherp was uitgevaren tegen de afgevaardigden van het gemeentebestuur van De Panne die hem hadden opgezocht om hem te vragen het tracé van de kusttram niet door te trekken tot Adinkerke.

Chevalier

Uit dat artikel, maar ook uit het verslag van de vergadering met de Minister dat ik nadien ontvangen heb, bleek dat de Minister zich nogal denigrerend had uitgelaten over de lokale politici. Hij zou ook gezegd hebben dat dit voorstel de lokale belangen overstijgt. Als niet streekgebonden politicus meen ik dat de Minister net iets te ver is gegaan en dit om de volgende redenen.

De Vlaamse bevolking, meer bepaald die van Adinkerke, De Panne wordt iets wijs gemaakt. De Minister weet dat de bevolking van Adinkerke-De Panne over alle partijgrenzen heen, helemaal gekant is tegen dat doortrekken van de tramlijn tot het station te Adinkerke. Aan die doortrekking is helemaal geen behoefte omdat de huidige situatie voldoening schenkt. Wat mij bovendien in dit dossier stoort is de grote afhankelijkheid van de Minister ten opzichte van zijn nationale collega van Verkeerswezen die de doortrekking van de tramlijn koppelt aan de elektrificatie van een spoorlijn.

De heer H. De Croo : Dat is een oude zaak.

De heer P. Chevalier : Ik vind dat de bevolking van Adinkerke-De Panne als kleine kinderen wordt behandeld : als ze de doortrekking van de tramlijn niet accepteren, dan krijgen ze geen elektrische trein. Voor mij heeft het ene niets met het andere te maken. Die elektrificatie heeft alleen te maken met het doortrekken van een spoorlijn tot in Frankrijk wat misschien in het jaar 2005 of in het jaar 2010 zal gebeuren.

Mijnheer de Minister, hoe staat het met het doortrekken van het kusttramtracé ? Blijft u bij uw standpunt dat het absoluut moet gebeuren ? Waarom die dringende noodzaak ? En waarom die link met de elektrificatie die voor niemand evident is behalve voor de nationale Minister van Verkeerswezen ?

Mijnheer de Minister, ik raad u aan voor één keer te luisteren naar de goede raad van de bevolking van Adinkerke-De Panne die zoals alle

mensen uit de Westhoek blijk geeft van veel gezond verstand hebben.

De Voorzitter : Minister Sauwens heeft het woord.

De heer J. Sauwens (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, de heer Chevalier stelt mij een vraag over een artikel waarvan ik geen weet heb. Na afspraak met het gemeentebestuur van De Panne heb ik op 10 juni een werkgroep geïnstalleerd die van gedachten heeft gewisseld, nog altijd op een beleefde manier denk ik, over het al dan niet doortrekken van de tramverbinding tussen De Panne en Adinkerke.

Het dossier overstijgt het lokale belang om twee redenen. Ten eerste is er het feit dat er op het ogenblik tussen het station van Adinkerke en het spoorwegstation een probleem bestaat voor drie kilometer waardoor reizigers de bus moeten nemen om van het treinstation tot de tramhalte te gaan. Alle verkeersdeskundigen zijn het erover eens dat er zo weinig mogelijk overstappen moeten zijn en dat er een duidelijke complementariteit moet zijn tussen de verschillende vervoerssystemen. Deze stelling wordt trouwens onderschreven door de werkgroep Trekhaak die zich inzet voor het openbaar vervoer in de Westhoek.

Anderzijds zijn de nationale Minister van Verkeerswezen en de Belgische Spoorwegen bereid tot het elektrificeren van de lijn Gent-Deinze op voorwaarde dat de tramverbinding wordt doorgetrokken. Die stelling werd enkele maanden geleden door Minister Dehaene bekendgemaakt en bevestigd op de vergadering van de stuurgroep op 10 juni jongstleden. Wij kunnen daar akte van nemen. Met deze verbetering zou het traject Brussel-De Panne kunnen gebeuren in 75 minuten. Dat betekent een duidelijke vermindering van de reistijd tussen Brussel en De Panne. Als men via een aansluiting met een tramverbinding bijna volledig de westkust kan bedienen, betekent dit een geldig alternatief voor het toenemend autoverkeer richting kust. De lijn Brussel-Gent, Gent-Adinkerke en vanuit Adinkerke een snelle tramverbinding tot voorbij Oostduinkerke betekent een toevoer van de toeristenstroom naar de kust.

Er is een derde gegeven. Het Meli-park ligt tussen Adinkerke en De Panne. Het ontvangt 600.000 bezoekers per jaar, waarvan er 15.000 worden aangevoerd met de bus. Als wij met deze tramlijn 75.000 bezoekers naar het Meli-park kunnen brengen, betekent het een rendabele tramlijn. De verbetering van deze complementaire vormen van openbaar vervoer is volgens alle specialisten een absolute must.

Ter zake stoten wij op bezwaren van middenstandsgroepen, van een gemeentebestuur dat urbanistisch een aantal van haar plannen dwarsboomt en op een aantal milieu-argumenten, zoals de doortocht door het Callemeyn-bos zoals in een van de tracés was vooropgesteld. Daarom heb ik een stuurgroep de opdracht gegeven dit dossier te onderzoeken en mij in de loop van juli een rapport voor te leggen. Daarna kan worden beslist of al dan niet tot het realiseren van deze verbinding zal worden overgegaan. Het betreft hier een belangrijk dossier. Ik betreur dat de argumentatie die door het gemeentebestuur van De Panne werd ontwikkeld en die vooral werd ingegeven door grotere parkeerplaatsen en het verzet tegen het eventueel verlies van een aantal bestaande parkeerplaatsen, het omgekeerde is van wat door de fracties wordt aangedragen als zijnde de nieuwe krachtlijnen van het mobiliteitsbeleid, met name meer openbaar vervoer en minder autoverkeer, alleszins als er alternatieven voorhanden zijn. De kusttram is een typevoorbeeld van een produkt dat goed verkoopt. Het technisch percentage ligt op 75 ten honderd. Het is de meest succesvolle openbare vervoerslijn van ons land. Daarom heb ik met aandrang deze stuurgroep gevraagd dit dossier verder te onderzoeken en het meest geschikte tracé te zoeken. Wij hopen dat een aantal lokale bezwaren kunnen worden omzeild. De stuurgroep is samengesteld uit afgevaardigden van de spoorwegen, van De Lijn, van de gemeentebesturen van De Panne, Veurne en Oostduinkerke en belangrijke groepen van vertegenwoordigers van de betrokken bevolking.

De Voorzitter : De heer Chevalier heeft het woord.

De heer P. Chevalier : Mijnheer de

Chevalier

Voorzitter, ik dank de Minister voor zijn antwoord. Mijnheer de Minister, ik ben blij dat een stuurgroep zich met het probleem bezighoudt, want meestal heeft dit weinig resultaten en wordt het project niet uitgevoerd. Toch vraagt ik u in deze stuurgroep een ruimere vertegenwoordiging van de bevolking van De Panne, en niet alleen van het gemeentebestuur, op te nemen. Ik zal er niet mee dreigen mij op de spoorlijn te leggen, indien deze tram er toch komt, want dan wordt het project zeker uitgevoerd. Toch zou u er goed aan doen naar het grootste deel van de bevolking te luisteren.

De Voorzitter : Het incident is gesloten.

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

De Voorzitter : Aan de orde is de actuele vraag van de heer Dierickx tot de heer Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, over de aanleg van een industriezone te Waver.

De heer Dierickx heeft het woord.

De heer L. Dierickx (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Voorzitter van de Executieve, collega's, mijn vraag handelt niet over de aanleg van een industriezone te Waver, maar wel over de motie van aanbeveling die na afloop van mijn interpellatie werd ingediend en goedgekeurd. Ik heb inderdaad op 18 april jongstleden in een interpellatie vragen gesteld over de houding van de Vlaamse Executieve in verband met de aanleg van een industriezone te Waver, die volgens velen een bedreiging vormt voor het mooie landschap van de Dijlevallei. De burgers van Ottenburg zijn daarover zeer onge-

rust. Wij hebben de Executieve gevraagd gebruik te maken van de overlegmogelijkheid met de Waalse Executieve om te verhinderen dat dit mooie landschap te lijden heeft onder de aanleg van deze industriezone. Tot onze grote tevredenheid en verrassing werd onze motie van aanbeveling, ingediend door de heer Janzegers en medeondertekend door een aantal collega's, eenstemmig goedgekeurd op enkele onthoudingen van Ministers na.

Twee maanden zijn voorbij en ik vraag nu wat de stand van zaken is. Is de procedure in het kader van het Overlegcomité Regering-Executieven op gang gebracht en wat is daarvan eventueel het resultaat ?

De Voorzitter : Minister Geens heeft het woord.

Minister G. Geens (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, dames en heren, de heer Dierickx heeft inderdaad het probleem reeds ter sprake gebracht van de mogelijke aanleg van een industrieterrein te Waver, precies op de grens van Vlaams-Brabant. Zoals hij heeft gezegd, heeft de Vlaamse Raad een motie van aanbeveling goedgekeurd. Deze heb ik op 15 mei aan de leden van de Executieve overhandigd. Ik heb daarop echter niet gewacht om de twee betrokken Ministers, de heer Waltniel van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting en de heer Theo Kelchtermans van Leefmilieu, te vragen om de nodige informatie in te winnen en de Vlaamse Executieve een dossier te overhandigen.

Ik ben nog steeds niet in het bezit van een dergelijk dossier. Ik heb bij mijn twee collega's aangedrongen er werk van te maken, maar zij moeten natuurlijk ook de gegevens krijgen van het Waals Gewest. Slechts op basis daarvan kan de Executieve bepalen of zij op grond van een belangenconflict de zaak aanhangig maakt bij het Overlegcomité. Wij moeten dus precies weten waarover het gaat en nagaan in hoeverre met de Waalse Executieve overleg kan worden gepleegd. Indien blijkt dat de belangen van de Vlaamse Gemeenschap inder-

daad worden geschaad, zullen wij dit dossier in het Overlegcomité bespreken. Ik ken de streek zeer goed en zou het ook betreuren dat op een al te gemakkelijke manier wordt ingegrepen in het natuurschoon. Alvorens wij echter met kans op slagen een dergelijke vraag aanhangig kunnen maken, moeten wij duidelijk informatie hebben over de bedoelingen en plannen van de Waalse Executieve en nagaan of dit probleem niet kan worden opgelost met onderhandelingen. Pas daarna kunnen wij het dossier bij het Overlegcomité indienen en de normale procedure starten.

De Voorzitter : De heer Dierickx heeft het woord.

De heer L. Dierickx : Mijnheer de Voorzitter, dit is een bijzonder ontgoochelend antwoord omdat de Voorzitter van de Executieve vandaag precies hetzelfde zegt als wat hij twee maanden geleden heeft gezegd. Ik citeer uit het Beknopt Verslag van 18 april. Op grond van die onderzoeken, in te stellen door de heren Waltniel en Theo Kelchtermans, zal de Executieve een standpunt kunnen innemen en eventueel overleg plegen in het kader van het overlegcomité Regering-Executieve. Einde citaat.

De vraag rijst wat het nut is van interpellaties, waarom nog moties van aanbeveling moeten worden ingediend en waarom deze éénstemmig moeten worden goedgekeurd door de Vlaamse Raad, wanneer de Executieve twee maand later precies hetzelfde ontwijkende antwoord geeft. Dit is een vorm van paternalisme. Ik verwijs hierbij naar een auteur die wij allen achten, Johan Galtung die schrijft over regionaliseren en waartoe het kan leiden namelijk tot paternalisme en tot verschraving van de democratie.

De Voorzitter : Het incident is gesloten.

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

De Voorzitter : Aan de orde zijn de actuele interpellatie van mevrouw Brepoels tot de heer Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, over de toepassing van het decreet van 20 maart 1984, houdende het statuut van de logiesverstrekkende bedrijven op het jeugdlogies en de daaraan toegevoegde actuele vraag van mevrouw Vogels tot dezelfde Minister, over de toepassing van het hoteldecreet op jeugd- en bivakverblijven.

Aangezien mevrouw Brepoels niet in de openbare vergadering aanwezig is, heeft mevrouw Vogels het woord om haar actuele vraag te stellen.

Mevrouw M. Vogels (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, heren Ministers, collega's, ik heb inderdaad een actuele vraag ingediend over wat in kranten titels wordt genoemd : het grote drama van een half miljoen kinderen die niet op hun jaarlijkse bivak zullen kunnen vertrekken. Ik voel mij hierbij bijzonder betrokken, aangezien ook mijn twee kinderen op 1 juli zouden vertrekken. Daardoor zou ik de mogelijkheid krijgen, verder in het Parlement aanwezig te zijn. Wanneer u deze zaak niet oplost, zal ik mij dus verplicht voelen van 1 tot 10 juli in staking te gaan en bij mijn kinderen thuis te blijven.

In het hoteldecreet van 1984 waren onder meer strenge brandnormen vervat voor de hotels ; er waren wel een aantal uitzonderingen, waaronder de jeugdverblijven.

De jeugd- en bivakhuizen waren niet ad nominatum in het decreet opgenomen, maar tussen 1984 en nu, terwijl het decreet wel in uitvoering maar niet effectief van toepassing was, werd steeds aangenomen dat ook de

jeugd- en bivakhuizen tot die uitzonderingen behoorden. Het bewijs daarvan is onder meer het feit dat het Commissariaat-generaal voor Toerisme geen enkele inspectie heeft gedaan bij de jeugd- en bivakhuizen, in tegenstelling tot de hotels die allemaal werden bezocht en ook aangezien de jeugd- en bivakhuizen niet in aanmerking kwamen voor subsidiëring in verband met brandveiligheid. Voor hotels was dit wel het geval. Hierdoor was iedereen ervan overtuigd dat de geest van het decreet betekende dat het voor de jeugd- en bivakhuizen niet van toepassing was, tot het op 6 juni jongstleden, toen het decreet effectief van toepassing werd en de zaak door een aantal mensen plots anders werd geïnterpreteerd. Jeugd- en bivakhuizen zouden wel degelijk vallen onder het zogenaamde hoteldecreet en moesten dus voldoen aan alle strenge brandveiligheidsnormen, wat inopportuun en totaal onmogelijk is.

Hierdoor ontstond de grootste onzekerheid. Kunnen jeugdleiders en jongeren al dan niet op kamp vertrekken ? Wie zal de verantwoordelijkheid dragen indien er iets gebeurt ? Uit goede bron verneem ik dat u vanochtend in een persconferentie zou hebben gezegd dat het allemaal niet zo erg is, dat het zeker niet om een half miljoen kinderen gaat, dat deze zaak werd opgeblazen en dat alle tenten die onder meer tot onder andere behoort tot de openbare sector behoren, moeten worden uitgesloten. Mijnheer de Minister, uiteindelijk zouden er nog slechts 50 bivakhuizen overblijven waar nog vragen rijzen. Ik geef u dus twee stellingen ter overweging :

Ten eerste, er moet duidelijkheid komen vanwege de Executieve. Er dient een interpretatief besluit te worden uitgevaardigd dat duidelijk vermeldt dat de reglementering vervat in het hoteldecreet niet van toepassing is voor de jeugd- en bivakhuizen.

Ten tweede, er moeten op middellange termijn - hiermee bedoel ik tegen de volgende vakantie - eigen normen en controles worden uitgewerkt voor de jeugd- en bivakhuizen, die inderdaad niet alle even veilig zijn.

Mijnheer de Minister, is u bereid der-

gelijk besluit te treffen zodat er rechtszekerheid bestaat voor deze vakantie ? Wat zal u op middellange termijn doen om de effectieve veiligheid in de jeugd- en bivakhuizen te realiseren ?

De Voorzitter : Mevrouw Brepoels heeft het woord voor het ontwikkelen van haar actuele interpellatie.

Mevrouw F. Brepoels (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, heren Ministers, collega's, ik dank de Voorzitter omdat hij mij nog toelaat in dit debat een aantal vragen te stellen. Ik betreurt het dat de bevoegde Minister het nodig vond een persconferentie te houden waarin hij zijn standpunt mededeelde alvorens de interpellatie in de Vlaamse Raad af te wachten. (Onderbreking door Minister P. Dewael)

Ik weet het, mijnheer de Minister, maar u is toch sinds maandag op de hoogte van het feit dat wij u hierover een aantal vragen wilden stellen. Het probleem is trouwens reeds lang bekend. Ik kan wel aanvaarden dat u dienaangaande een duidelijk standpunt naar voren brengt maar ik vind het jammer dat dit niet gebeurt op de plaats waar het hoort. Men heeft altijd de mond vol over de herwaarding van het Parlement.. .

Minister P. Dewael : Mocht het alleen om uw interpellatie gaan dan zou ik natuurlijk vanmorgen geen persconferentie hebben belegd. Het probleem werd echter sinds maandag met duidelijk misleidende informatie in de pers naar voren gebracht. Ik heb dus gemeend daaraan onmiddellijk een einde te moeten stellen door de publieke opinie correct te informeren. U moet zich daarover niet verontwaardigd voelen, er is meer overigens dan de aankondiging van uw interpellatie. Sinds een aantal dagen voert men het debat op de straat en ik meen dus het recht en zelfs de plicht te hebben ook aan de pers duidelijke informatie te verstrekken.

Mevrouw F. Brepoels : Het probleem is echter niet direct terug te brengen tot misleidende beweringen of gegevens die door de pers naar voren worden gebracht. Het heeft meer te maken met een verschil in standpunt tussen u en het Vlaams

Brepoels

Commissariaat-generaal voor Toerisme. Ik zal het daarover straks nog hebben. De directe aanleiding is een brief van het Vlaams Commissariaat Generaal voor Toerisme aan alle gemeentebesturen die voor heel wat deining en paniek heeft gezorgd bij elkeen die enigszins betrokken is bij de organisatie van jeugdkampen en bivakken. In die brief wordt de datum van 6 juni vermeld, de dag waarop alle logiesverstreckende bedrijven in Vlaanderen moeten beantwoorden aan alle voorwaarden vervat in het decreet en de uitvoeringsbesluiten van 29 juli 1987.

Ik heb daaruit begrepen dat er een inventaris werd gemaakt van de toeristische verblijfsaccommodaties. Het blijkt nu dat een aantal van de kampen bivakhuizen niet conform het zogenaamde hoteldecreet zijn. Het is voor mij niet zo duidelijk of het oorspronkelijk de bedoeling was dat ze conform zouden zijn, gelet op de tegenstrijdige standpunten van het Vlaams Commissariaat-generaal voor Toerisme en van u als Minister van Cultuur.

Er werden in de uitvoeringsbesluiten trouwens heel wat vormen van verblijfscentra onttrokken aan de toepassing ervan. De pers maakt melding van artikel 2, paragraaf 2, waarin die centra worden opgenoemd. Heeft men dan niet gedacht aan het groot aantal kamp- en bivakhuizen die duidelijk een seizoengebonden infrastructuur zijn of is de Minister nog steeds van mening dat ook zij moeten voldoen aan alle normen voor brandveiligheid die gelden voor het hotelwezen? Wie is hier in gebreke gebleven inzake het doorspelen van de juiste informatie aan de jeugdbewegingen? Ik betreur het ten eerste dat hier onnodig paniek werd veroorzaakt, niet alleen bij tal van geëngageerde jeugdleiders, waarvan er een groot deel in examenperiode zijn, maar ook bij ouders en eigenaars van de betrokken jeugdlogies.

Deze accommodaties lijken ons zeer moeilijk inpasbaar in de wetgeving op de logiesverstreckende bedrijven, hoewel wij ervan overtuigd zijn dat ook hier een belangrijke kwaliteits-

verbetering nodig is. De meeste jeugdlogies zijn immers oude woningen of boerderijen die slechts enkele maanden van het jaar open zijn en die vaak worden uitgebaat door gezinnen die ooit nog eens bij de jeugdbeweging waren.

Minister P. Dewael : Wat doet u met de brandveiligheid ?

Mevrouw F. Brepoels : Mijnheer de Minister, ik had het over de aanpassingen die nog moeten gebeuren. Op het vlak van brandveiligheid moeten uiteraard de hoogste eisen worden gesteld. De eisen van comfort moeten echter tot het strikte minimum worden beperkt, om niet alle charmes van dergelijke vakanties weg te nemen.

Na het lezen van het decreet, vragen wij ons af of wij ons hier niet in de marge van de bepalingen van logiesverstreckende bedrijven bevinden. Gaat het hier echt om toerisme? Gaat het echt om, zoals in het decreet is bepaald, daartoe uitgeruste kamers of om handelsexploitaties? Ten einde geen afbreuk te doen aan het decreet zelf, en ten einde een voorlopige oplossing te vinden, lijkt het ons aangewezen dat de Vlaamse Regering de bivak- en kamphuizen zo vlug mogelijk uit het decreet licht. Het besluit van de Vlaamse Executieve van 29 juli 1987 aanpassen - u heeft daaruit reeds een aantal andere vormen van verblijfscentra verwijderd en in andere vormen van decreet overgenomen - betekent helemaal niet dat er geen brandveiligheid moet zijn. Het onttrekken aan de toepassing van het decreet zou snel kunnen gebeuren. De burgemeesters van de betrokken gemeenten zouden daardoor tevens worden ontheven van een zware verantwoordelijkheid. Daarnaast zou dringend werk moeten worden gemaakt van een eigen en specifieke decretale regeling met betrekking tot het uitbaten van bivak- en kamphuizen. Ik hoop u in dit verband niet te verwijzen naar de provincie Limburg waar meer dan 300 jeugd- en bivakhuizen zijn en waar reeds door verschillende gemeenten een politiereglement werd goedgekeurd dat eenvormig werd uitgewerkt door de provinciale dienst

voor toerisme en de bestendige deputatie. Deze reglementering werd uitgewerkt door een stuurgroep Veiligheid en Hygiëne in samenwerking met alle betrokken partijen. Zij heeft haar nut reeds bewezen vermits het grootste gedeelte van de kamphuizen getolereerd wordt door de plaatselijke brandweerdiensten. Zij biedt tevens de mogelijkheid alle problemen ter plekke en met veel gezond verstand op te lossen, want daar komt het toch vaak op neer.

Zal de Minister in die zin of in een andere zin initiatieven nemen? Op welke wijze zullen de betrokken gemeentebesturen op de hoogte worden gebracht van de wijziging?

Mijnheer de Minister, wij hopen dat u uiteraard nog voor het einde van deze week nog een aantal concrete voorstellen zult doen - u hebt er vanmorgen reeds gedaan - die tot resultaten zullen leiden, zodat alle jeugdleiders, de jongeren en uiteraard ook de ouders, in een ontspannen sfeer de voorbereidingen van hun bivak kunnen verderzetten. Dit moet immers voor de betrokkenen het hoogtepunt worden van een evenement waar ze ieder jaar weer naartoe leven.

De Voorzitter : Minister Dewael heeft het woord.

Minister P. Dewael (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, collega's, ik heb begrepen dat ik de vakantievoorzichten van de kinderen van collega Vogels enigszins in de weg sta, wat op zich al erg is, maar dat zij er zelf ook nog het slachtoffer dreigt van te worden is misschien nog erger.

Alle gekheid op een stokje, de aangesneden problematiek zowel door collega Vogels als door collega Brepoels staat in de brandende actualiteit. Wel kan de vraag worden gesteld of, in functie van de huidige weersomstandigheden, er geen normen zouden moeten opgelegd worden in verband met waterdichtheid eerder dan met brandveiligheid.

Hoe dan ook, collega Brepoels, ik heb mij veroorloofd om deze ochtend in alle duidelijkheid, samen met het VCGT, de brandweercommandant

Dewael

en de technisch commissie brandveiligheid, een aantal voorstellen te formuleren, gezien er de jongste dagen in de pers nogal aan desinformatie werd gedaan. Ik heb op generlei wijze uw interpellatieverzoek willen doorkruisen ; ik vond dat het mijn plicht was om dit in alle duidelijkheid te stellen, ook ten aanzien van de publieke opinie. Inderdaad, er lijkt daar ook heel wat misvatting te bestaan.

Als inleiding kan ik u het volgende mededelen : het decreet op de logiesverstrekkende bedrijven dateert van 1984 ; de uitvoeringsbesluiten werden in 1987 en 1988 getroffen. Het decreet bepaalt dat elk logiesverstrekkend bedrijf - dus niet alleen maar de hotels - over een vergunning moet beschikken. Om die vergunning te bekomen moet er een brandveiligheidsattest afgeleverd zijn dat zegt dat het betrokken bedrijf voldoet aan de brandveiligheidsnormen, opgelegd bij Executieve-besluit van 1988.

Op 6 juni jongstleden, nadat de termijn tweemaal werd verlengd, werd de uiterste datum van 6 juni om de aanvraag in te dienen naar voren geschoven.

Stelt er zich ter zake een interpretatieprobleem ? U zegt dat er misverstanden zijn omtrent de vraag of het decreet al dan niet van toepassing is op de bivakhuizen. Ik zeg u in alle klaarheid dat het decreet van toepassing is op de bivakhuizen.

De provincie Limburg is ter zake een andere mening toegedaan. De provincie Limburg heeft destijds bij brief van de heer Thomas, directeur van de Provinciale Dienst voor Toerisme, op 24 mei 1988 aan het VCGT de vraag gesteld of het decreet van toepassing is op de bivakhuizen. Twee dagen later, op 26 mei heeft het Commissariaat voor Toerisme geantwoord dat het decreet inderdaad van toepassing was en nog altijd is.

Op 31 mei jongstleden, toevallig een week voor het verstrijken van de vervaldatum, ontving ik een nota van het VCGT waarin de Raad van Beheer vraagt dat de jeugdbivakhuizen

uit het decreet zouden worden gelicht, omdat hier - en dat is de terminologie van de Raad van Bestuur - specifieke normen moeten gelden.

De Raad van Bestuur van het VCGT vraagt dit zeven jaar na het goedkeuren van het decreet.

Van her en der bereikten mij signalen dat de Commissaris-generaal van het VCGT en ook de provinciale verantwoordelijken in Limburg niet duidelijk en affirmatief genoeg geweest zijn in het bevestigen van het feit dat de jeugdbivakhuizen onder het decreet ressorteren.

Ik herhaal het : ter zake kan geen enkele betwisting bestaan. Er zijn op dit ogenblik reeds, via het VCGT, jeugdbivakhuizen vergund. Zij die dus bij toepassing van de normale procedure een vergunning hebben aangevraagd en een attest hebben voorlegd inzake brandveiligheid, hebben dus een normale vergunning bekomen. Ik weet ook wel dat niet alles wat gewoonlijk onder de gemeene noemer bivak valt, onder het decreet ressorteert. Het is evident - en dat wordt duidelijk gestipuleerd in het decreet - dat het moet gaan over toeristische handelsexploitaties. Dat is de definitie die wordt gehanteerd in het decreet van 1984. Sommige bivakhuizen zijn duidelijk een handelsexploitatie ; zij beschikken over een handelsregister, een BTW-nummer, enzovoort. Zij vallen dus onder toepassing van het decreet. Wanneer bijvoorbeeld jongeren gaan kamperen en in een aanpalend huis eten of schuilen voor de regen, is het evident dat het decreet niet van toepassing is. Wanneer een jeugdgroep een lokaal occasioneel ter beschikking stelt voor overnachting, valt dat ook niet onder de toepassing van het decreet.

Het VCGT zal via een versnelde inspectie nagaan welke jeugdbivakhuizen als toeristische handelsexploitaties moeten worden beschouwd en bijgevolg onder het decreet en de uitvoeringsbesluiten ressorteren. Uit gegevens die mij vanmorgen werden verstrekt blijkt dat het in concreto gaat over een honderdtal bedrijven. Voor de bivakhuizen die niet als toeristische handelsexploitaties kunnen worden beschouwd, zijn het decreet

en de uitvoeringsbesluiten niet van toepassing. In dit geval is de burgemeester inzake veiligheid bevoegd en ook verantwoordelijk.

Op het decreet volgen twee uitvoeringsbesluiten. Een eerste heeft betrekking op de brandveiligheidsnormen, het andere op luxe- en comfortnormen. Ik heb de indruk dat beide normen de laatste tijd permanent door elkaar worden gehaald. Het is evident dat wat de jeugdbivakhuizen betreft, de luxen comfortnormen bijzonder laag moeten worden gelegd. Er is trouwens een aparte categorie voorzien, met name categorie 0. Ter zake gaat het niet om luxen comfortnormen. De charme van een dergelijk verblijf is immers dat er niet al te veel verwachtingen kunnen worden gesteld. Wat mij echter stoort is dat men inzake brandveiligheid er steeds vanuit gaat dat de lat niet te hoog moet worden gelegd omdat het om jongeren en kinderen gaat. Ik zie mevrouw Brepoels neen knikken. De VCGT stelde mij nochtans een zeer concrete vraag in dat verband. Ik weigerde daarop in te gaan, te meer omdat de brandweercommandant en het technisch comité brandveiligheid, dat ik in dat verband consulteerde, mij hebben verzekerd dat de normen, bepaald in het besluit van de Executieve, het absolute minimum minimum uitmaken. Ik hecht niet zoveel belang aan luxe- en comfortnormen ; het is mij om te doen dat de brandveiligheidsnormen ter zake worden nageleefd.

Wanneer het gaat om bivakhuizen die vallen onder de toepassing van het decreet, dan geldt het besluit van de Executieve. Voor bivakhuizen die niet onder toepassing van het decreet vallen geldt de verantwoordelijkheid van de betrokken burgemeester. Hij moet dan, na advies en verslag van de brandweercommandant, in eer en geweten uitmaken of de betrokken inrichting al dan niet kan open blijven. Voor mij primeert de veiligheid van de bezoekers. In dat verband hebben de beelden die ik vorige maandag op de BRTN-televisie zag, mij diep geschokt. Inderdaad men toonde ons verwaarloosde huizen, met openliggende elektriciteitsleidingen, enzovoort.

Dewael

Mevrouw Brepoels, ik zal de zaken ook eens even omdraaien. Wanneer zich in een dergelijke instelling een catastrofe zou voordoen, waarbij een aantal kinderen de dood vinden, dan zou u de eerste zijn om mij te interpellieren te vragen waarom de overheid niet beter waakt over de toepassing van zijn besluiten. U zou zich afvragen hoe zulks mogelijk is. De hele publieke opinie zou er trouwens terecht vanuit gaan dat de overheid niet waakt over de naleving van zijn besluiten.

Ik zal nu even de spoedprocedure, die ik vanmorgen voorstelde, toelichten.

Ik heb vandaag via het VCGT een brief verzonden aan alle burgemeesters waarin hen in de eerste plaats wordt gewezen op de reglementering die ook van toepassing is op bivakhuizen, althans degene die worden uitgebaat als een handelsonderneming. Hierin wordt de lijst vermeld van de bivakhuizen op hun grondgebied en die gekend zijn bij het VCGT.

De burgemeesters worden aangespoord de brandweercommandant zo snel mogelijk een verslag te laten opmaken over de conformiteit met de normen; ook wordt gewezen op de mogelijkheid om afwijkingen te vragen op de normen via de technische commissie brandveiligheid. Er bestaat namelijk een technische commissie brandveiligheid aan wie altijd de vraag tot afwijking kan worden gericht. Indien men van oordeel is dat de normen te streng zijn en dat een zelfde resultaat kan worden bekomen mits een afwijking van de normen, geeft de technische commissie brandveiligheid hierover een advies.

Ik wijs de burgemeesters op hun verantwoordelijkheid inzake veiligheid vermits het decreet in een aantal gevallen inderdaad wordt overtreden.

Ik vraag in die brief eveneens zo snel mogelijk over te gaan tot het aanvragen van een vergunning. De eerste stap tot het verkrijgen van een dergelijke vergunning is het voorleggen van een attest inzake de brandveilig-

heid vanwege de brandweercommandant. Er is een beweging op gang gebracht die ertoe moet leiden zo snel mogelijk aan zoveel mogelijk vergunningsplichtige bivakhuizen een brandveiligheidsattest te bezorgen. Er is dus geen sprake van sluiting van de jeugdbivakhuizen wanneer men binnen dit en een tiental dagen kan aantonen dat zij conform zijn met het besluit inzake brandveiligheid. Ik stel niet als voorwaarde dat zij die vergunning reeds moeten hebben bekomen, de procedure moet wel zijn gestart. De vakantievooruitzichten van duizenden kinderen komen dus niet in het gedrang. Het gaat enkel om de jeugdbivakhuizen die vergunningsplichtig zijn en geen brandveiligheidsattest kunnen voorleggen en waar de brandweer met recht en reden opmerkingen maakt. We kunnen dus zeggen dat er tijdens de voorbije dagen gelukkig enige heisa is ontstaan want het zou gaan om een aantal instellingen waar het inderdaad niet verantwoord zou zijn om verblijven te organiseren en waarbij u mij a contrario zou kunnen verwijten dat ik vakanties laat doorgaan zonder dat aan de voorwaarden van de brandveiligheid is voldaan.

Tenslotte wil ik vermelden dat het niet de taak is van de voogdijminister om dergelijke huizen te sluiten. Het is de burgemeester die in eerste en in laatste instantie verantwoordelijk is. Of het nu gaat om een vergunningsplichtige inrichting of om een VZW, het is de burgemeester die na advies van de brandweercommandant in eer en geweten moet uitmaken of die inrichting al dan niet moet worden gesloten.

Vanochtend heeft men mij verzekerd dat er zich slechts in een beperkt aantal gevallen problemen zullen voordoen. Ik begrijp niet goed hoe men tot het cijfer 500.000 is gekomen. In het begin van deze week waren er geruchten dat een half miljoen kinderen hun vakantie in het water zouden zien vallen, letterlijk en figuurlijk. Deze cijfers zijn schromelijk overdreven. Ik ben beide collega's zeer dankbaar omdat zij mij de kans hebben gegeven mijn standpunt te verduidelijken. *(Applaus)*

De Voorzitter : Mevrouw Vogels heeft het woord.

Mevrouw M. Vogels : Mijnheer de Voorzitter, ik dank de Minister voor zijn antwoord en ik wil nog drie korte opmerkingen maken.

In de eerste plaats geeft u de indruk dat het altijd duidelijk is geweest dat de bivakhuizen onder het hoteldecreet vallen. U verwijst naar de briefwisseling met een persoon uit Limburg. Ik heb u in mijn vraag gewezen op de houding van de VCGT ten aanzien van de bivakhuizen. Er was geen automatische inspectie, er was geen subsidiëring zoals voor de hotels. Men kan dus met evenveel reden zeggen dat er geen duidelijkheid was en dat de verantwoordelijken van de meeste bivakhuizen ervan overtuigd waren dat zij niet onder het hoteldecreet vielen.

Ten tweede, op dit ogenblik is er een stukje duidelijkheid. U spreekt van een versnelde procedure en zegt dat alles snel duidelijk zal worden. Vandaag is het 20 juni, de vakantie begint op 1 juli. Er resten ons dus slechts tien dagen. Veronderstel dat het alleen om een honderdtal bedrijven gaat. Op dit ogenblik weet men nog niet voor hoeveel van die bedrijven er geen vergunning zal worden verleend. Een heel aantal jongeren in de jeugdbewegingen verkeren nog altijd in de onzekerheid of zij naar hun kamp- of bivakplaats mogen gaan. Zij weten niet of het huis waarmee zij een contract hebben afgesloten hun groep kan ontvangen op 1 juli. In mijn ogen is dat een onaanvaardbare onzekerheid, gezien de grote inzet van vrijwilligers bij de voorbereidingen van dergelijke jeugdbewegingsinitiatieven.

Ten derde, deel ik de bekommernis van de Minister voor de veiligheid. Dat is een essentiële zaak en er moet worden opgetreden, maar ik vraag mij toch af of werken met het hoteldecreet de beste weg is. Een aantal jeugd- en bivakhuizen vallen daar niet onder. Naar eigen zeggen van de Minister zullen zij worden beoordeeld door de plaatselijke burgemeester, in eer en geweten. Het zou veel beter zijn een éénduidige regeling te maken voor alle jeugd- en bi-

Vogels

vakhuizen los van het hoteldecreet en gebaseerd op de brand- en veiligheidsnormen die van toepassing zijn.

Een vijftiental jaren geleden nam ik als lid van de provinciale jeugdraad te Antwerpen deel aan een onderzoek naar de veiligheid van de jeugdlokalen, waarin wekelijks jeugdvergaderingen plaats vonden. Op dat ogenblik was het met de veiligheid erbarmelijk gesteld.

Mag ik de Minister suggereren om ook dat soort jeugdlokalen op te nemen in een globaal decreet voor de reglementering van jeugd- en bivakhuizen. Dat lijkt mij beter dan de inpassing in de decreten op de toeristische sector. (*Applaus*)

De Voorzitter : Het woord is aan mevrouw Brepoels.

Mevrouw F. Brepoels (*op de tribune*) : Mijnheer de Voorzitter, ik zou mij graag aansluiten bij het laatste punt van collega Vogels. Ook onze fractie pleit voor een afzonderlijke reglementering op de kamp- en bivakhuizen, ook die eventueel gedurende het jaar als vergaderlokaal worden gebruikt.

De Minister wil blijkbaar laten uit-schijnen dat wij het principe van de veiligheid en het respecteren van de brandveiligheidsnormen niet zouden kunnen onderschrijven. Niets is minder waar. In het provinciaal veiligheidsreglement staan zeer duidelijke brandveiligheidsnormen vermeld.

Ook nu pleiten wij voor een minstens even strenge en specifieke reglementering voor de infrastructuur waarin kinderen worden opgevangen, maar het gaat hier helemaal niet om hotelaccomodaties.

Mijnheer de Minister, waarom ressorteren andere jeugdverblijfcentra niet onder de toepassing van het decreet ? In uw uitvoeringsbesluit is immers sprake van andere jeugdverblijfcentra. Voor deze centra is dus blijkbaar wel een specifieke reglementering mogelijk.

Wanneer zullen de betrokken jeugdgroepen zekerheid krijgen of deze zo-

mer de door hen gehuurde accommodaties mogen worden gebruikt ?

De Voorzitter : Minister Dewael heeft het woord.

Minister P. Dewael (*op de tribune*) : Mijnheer de Voorzitter, als collega Brepoels de besluiten iets beter had gelezen dan zou ze gezien hebben dat de jeugdverblijfcentra en ook de jeugdtehuizen niet onder de toepassing vallen van het hoteldecreet. Daarvoor bestaat een specifieke reglementering. De jeugdtehuizen horen thuis in de meer gerechtelijke sfeer ; dat staat hier niet ter discussie. De jeugdverblijfcentra worden gereguleerd door een eigen decreet.

Pleiten voor een eigen reglementering voor alle jeugdhuizen, zoals collega Vogels, vertrekt van het uitgangspunt dat al die huizen onder dezelfde noemer kunnen worden geplaatst. In mijn antwoord heb ik duidelijk trachten te maken dat deze vorm van vakantie enerzijds zeer veel verschillende varianten vertoont, wat een uniforme reglementering zeer moeilijk maakt, anderzijds kan men even moeilijk verschillende varianten van brandveiligheid nastreven want een situatie is brandveilig of ze is het niet.

Mevrouw Brepoels, ik raad u aan eens van gedachten te wisselen met een brandweercommandant. In een paar woorden zal hij u duidelijk maken dat het provinciale reglement in Limburg volstrekt ontoereikend is. De brandweercommandant en de technische commissie brandveiligheid hebben mij verzekerd dat het besluit van de Executieve slechts het minimum minimum bepaalt. Wanneer er iets verkeerd zou lopen dan zou u de eerste zijn om ons te onderwerpen over de redenen waarom wij de besluiten niet toepassen en ons de verantwoordelijkheid geven voor eventuele slachtoffers. (*Applaus op de PVV-banken*)

Nu probeert u op de kap van een aantal kinderen die klaar staan om met vakantie te gaan, hier op een gemakkelijke manier sfeer te scheppen en er de Minister de fout van te geven dat van deze kinderen de vakantieplannen bedreigd zijn.

Als het onderzoek zal aantonen dat een aantal jeugdbivakhuizen niet beantwoorden aan de normen - en die jeugdbivakhuizen bestaan. wij hebben ze met eigen ogen op de televisie kunnen zien, zonder uitwijkmogelijkheden, met onbeveiligde elektrische leidingen en andere schandalige toestanden - dan zullen die in de komende dagen geïnventariseerd worden. Voor de betrokken kinderen is het dan een 'geluk bij een ongeluk om niet in dit soort bivakhuizen te mogen verblijven. De burgemeester zullen hun verantwoordelijkheid moeten opnemen en deze bivakhuizen sluiten.

Men heeft het hier willen voorstellen als zouden 500.000 kinderen niet met vakantie kunnen vertrekken. Toch wil ik beklemtonen dat het gaat om een minderheid van bivakhuizen, een honderdtal bivakhuizen zijn vergunningsplichtig en slechts een beperkt aantal zal problemen ondervinden. Waar problemen zijn zullen zij worden aangepakt.

Mevrouw Vogels tenslotte heeft erop gewezen dat er lang onduidelijkheid bestond over de vraag of zij al dan niet onder het toepassingsgebied van het hoteldecreet vallen. In 1989 schreef de bevoegde adjunct-commissaris generaal dat dit inderdaad het geval is. Nu weet ik wel dat zij lang hebben gepoogd hieraan te ontsnappen, maar wij moeten dat spel toch niet meespelen. Zij zijn vergunningsplichtig, vallen onder de toepassing van het decreet en ik zal niet toelaten dat commerciële exploitaties daaraan ontsnappen.

De Voorzitter : Mevrouw Vogels heeft het woord.

Mevrouw M. Vogels : Mijnheer de Voorzitter, de emotionele reactie van de Minister komt wel een beetje laat. Ik wist al lang voor de televisiebeelden van vorige maandag dat er wat schortte aan de veiligheid van de jeugdlokalen. Dat is reeds in verschillende rapporten van de jeugdsector zelf aangehaald. De Minister heeft in de voorbije jaren zelf verzuimd initiatieven te nemen voor de jeugdsector, die door hem ten andere voortdurend wordt verwaarloosd. Denken wij maar aan de kredieten voor de speelpleinwerkingen die sinds jaren ge-

Vogels

blokkeerd blijven. Ik neem het dus niet dat de Minister zich nu plots opwerpt als een groot voorvechter van de veiligheid van de jeugd.

Ten tweede en ten laatste kan ik zeggen dat de verklaring van de Minister over de reglementering van Limburg een perfecte illustratie is van mijn thesis. Laat dat niet over aan provinciale of gemeentelijke autoriteiten, maar maak één reglementering voor alle bivakhuizen. Er is inderdaad een grote differentiatie onder de bivakhuizen, maar de onderlinge verschillen zijn toch veel kleiner dan het verschil tussen een bivakhuis en een hotel.

De Voorzitter : Het woord is aan mevrouw Brepoels.

Mevrouw F. Brepoels : Mijnheer de Voorzitter, ik vind het totaal ongepast dat de Minister laat uitschijnen dat de provinciale reglementering niet zou voldoen aan de veiligheidsnormen. Dit reglement beperkt zich ten andere niet tot de brandveiligheid, maar bestrijkt alle aspecten die van belang zijn voor het verlenen van een vergunning. Ik wil de Minister zelfs aanraden om dit reglement op alle vakantiehuisen van toepassing te laten zijn. Zij zullen dan zeker ook met de brandveiligheid in orde zijn. In de provincie Limburg wordt het aspect ten andere nog steeds door de brandweercommandanten gecontroleerd en goedbevonden.

Minister P. Dewael : Het verbaast mij niet dat de collega's Vogels en Brepoels mekaar beginnen tegen te spreken. Mevrouw Vogels pleit voor een uniforme reglementering die voor iedereen van toepassing is, terwijl mevrouw Brepoels de reglementering van Limburg verkiest.

Mevrouw F. Brepoels : Dat is niet waar, ik heb alleen gezegd dat zij als voorbeeld kan dienen . . .

Minister P. Dewael : Spreek met de brandweercommandant of met de voorzitter van de Technische Commissie voor de Brandveiligheid en zij zullen u duidelijk maken dat het reglement van Limburg absoluut niet

voldoet en dat het besluit van de Executieve van 1987 het minimum minimum is op het vlak van de brandveiligheid. Ik vraag alleen dat dit reglement wordt gerespecteerd.

De Voorzitter : Het incident is gesloten.

MEDEDELING VAN DE VLAAMSE EXECUTIEVE betreffende het verkeers- en vervoerswezen

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

BELEIDSBRIEF Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen

Debat (Voortzetting)

De Voorzitter : Aan de orde is de voortzetting van het debat over de mededeling van de Vlaamse Executieve betreffende het verkeers- en vervoerswezen.

De heer Van Bree heeft het woord.

De heer J. Van Bree (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, in het advies van de SERV over het NMBS-investeringsplan 1991-2000 werd duidelijk weergegeven dat Vlaanderen dit investeringsplan niet kan aanvaarden omwille van de uitgesproken onevenwichtige behandeling van de Gewesten. Zo wordt de strategische uitbouw van de grote vervoerassen voor reizigers én voor goederenverkeer nog steeds prioritair gericht op het Waals Gewest. Bovendien moet de regionale verdeling van de investeringen worden herzien. De NMBS beweest opnieuw dat zij zich ter zake niet gedraagt als een nationale maatschappij.

Hieruit moeten conclusies worden getrokken. Voor de Volksunie is het duidelijk. De gehanteerde verdeelsleutels betekenen voor Vlaanderen 10 tot 13 miljard verlies aan investeringen. De plannen van de NMBS voorzien nog steeds in uitsluitend Waalse grensovergangen, op Essen na. Er moet dus telkens een omweg worden gemaakt via Wallonië, om daar tewerkstelling te scheppen.

Minister Sauwens wees terecht op het belang van het tot stand komen van de Vlaamse spoorwegas Kortrijk over Gent en Antwerpen naar Hasselt, met aansluiting op het Frans spoorwegnet te Rijsel en met doortrekking naar Maastricht en eventueel naar Aken en Keulen. Snelle verbindingen en comfortabele rytuigen zijn hier een noodzaak.

Wat het goederenvervoer betreft, moet er worden gestreefd naar een modernisering van de IJzeren Rijn. Deze verbinding opent tevens economische perspectieven naar Oost-Europa toe. Het goederenvervoer over de weg dreigt inderdaad zichzelf klem te rijden. Het milieu kan dit soort van vervoer immers niet langer verdragen.

Om het vervoersaanbod te verbeteren moeten de rittijden verkorten, moeten er meer treinen komen en betere aansluitingen. Wij dringen er op aan dat de Vlaamse as voor personenvervoer van Kortrijk over Gent en Antwerpen naar Hasselt, met aansluitingen op de terminale punten Rijsel, Maastricht, Aken en Keulen zo vlug mogelijk tot stand komt. Deze lijn moet worden geïntegreerd met de buitenlandse netten. Voor deze Vlaamse as moet de IC-regeling gelden, dus zonder overstapplaatsen. De NMBS moet dan ook onverwijld beginnen met studies voor de bouw van een nieuwe spoorwegtunnel onder de Schelde.

De lijn Antwerpen-Neerpelt, een deel van de IJzeren Rijn, moet zo snel mogelijk worden aangesloten op het net van de Nederlandse spoorwegen. Hierdoor zouden de jaarlijkse 'ITB-dagen' ook vanuit Weert kunnen vertrekken. Vlaanderen zou aldus een tweede grensovergang krijgen, namelijk te Hamont. Wallonië beschikt op het ogenblik immers over 8 grensovergangen.

Ook voor het goederenverkeer moet de IJzeren Rijn worden gemoderniseerd. De Vlaamse Executieve moet het dossier in zijn Europese context aankarten bij de nationale overheid. De goederenas Calais-Duinkerke-De Panne-Antwerpen-Neerpelt-Hamont-Ruhrgebied zal niet alleen de snelste en meest economische verbin-

Van Bree

ding zijn maar zal ook nieuwe perspectieven openen naar Oost-Europa. Het belang van deze spoorwegverbinding werd in het verleden herhaaldelijk onderstreept door woordvoerders van verschillende politieke partijen. Eind 1990 heeft de Volksunie nog acties gevoerd voor de modernisering en openstelling van deze spoorwegverbinding. Op 24 maart was er een actie van het ABVV en het ACV. Bij een bezoek aan Noord-Limburg heeft de Minister van Verkeer Dehaene, verklaard dat de modernisering en de electrificatie van de spoorweglijn Antwerpen-Neerpelt met doortrekking tot Weert tot de mogelijkheden behoort.

Ik stel vast dat nu alle partijen voorstander zijn van de heropening en de modernisering van de IJzeren Rijn. De Minister heeft trouwens bevestigd dat de modernisering ervan tot de mogelijkheden behoort. Welnu, de collega's die zich voor deze problematiek interesseren, zullen gemerkt hebben dat het goederenvervoer van Duitsland naar Zeebrugge, dat weliswaar nog op zeer beperkt vlak bestond, eind vorige maand definitief werd geschrapt. Bijgevolg meen ik dat het hoog tijd is samen iets te ondernemen om terug te nemen waarop Vlaanderen recht heeft, namelijk een moderne Vlaamse dwarsas.

In verband met Limburg dringen wij nog steeds aan op een verbinding tussen Genk en Maasmechelen. Immers, in het kader van de ontsluiting van het Maasland is een snelle spoorwegverbinding tussen Maasmechelen en Genk, met aansluiting op de lijn naar Brussel onontbeerlijk. Aangezien een groot deel van de infrastructuur nog steeds aanwezig is kan deze verbinding op korte termijn en met een minimum aan kosten worden gerealiseerd. Bovendien is het voor Limburg onontbeerlijk een optimale spoorwegverbinding met Brussel tot stand te brengen. Daarvoor is een verdubbeling van de frequentie van de IC-lijn nodig, evenals een snelle verbinding met Brussel tijdens de piekuren via Diest, Aarschot en de nieuw aan te leggen bocht in Leuven.

Mijnheer de Voorzitter, in het kader

van de bepaling, vervaging van de grenzen, opgenomen in STAR 21, past perfect de verbinding Hasselt-Maastricht. Vanuit Nederland bestaat hiervoor immers ruime belangstelling op provinciaal vlak vanwege de universitaire campussen en de stad Maastricht. Het is dan wel opmerkelijk dat om tot de realisatie van deze personen- en goederenas te komen, zowel de uitbouw van deze Vlaamse dwarsas, als de studies voor de spoorwegtunnel, evenals de uitbouw van de Vlaamse goederenas, in het tienjarigen plan niet werden opgenomen.

De rechtstreekse verbinding via Vlaanderen met het Duitse hinterland wordt nog steeds genegeerd, hoewel deze onmiskenbaar de concurrentiepositie van de Vlaamse havens bevordert. Het goederenverkeer van en naar de havens wordt volledig via Wallonië op het internationale net aangesloten. De ter zake voorziene investeringen, opgenomen in het plan 1991-2000, zijn dermate groot dat ze een onherstelbare hypothec leggen op andere rechtstreekse verbindingen in de toekomst.

De as in Wallonië, die deel uitmaakt van het basisnet voor goederenverkeer, is een doorvoeras voor het verkeer tussen Noord-Europa, Frankrijk en Groot-Brittannië en is belangrijk. Welnu, dit argument geldt ook voor Vlaanderen. Deze Vlaamse dwarslijn is inderdaad aangewezen voor rechtstreeks verkeer tussen Noord- en Oost-Europa, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk.

Het investeringsplan zoals het werd voorgelegd, biedt echter geen enkel perspectief voor een dergelijke verbinding in de jaren negentig. Het is duidelijk dat de spoorweglat nog niet gelijk werd gelegd in verband met de investeringen. De verdeling dient gekoppeld te worden aan de werkelijke vervoersbehoeften en mag geenszins in het gedrang komen door de communautaire aspecten en de onevenredige toekenning van kredieten aan het Waalse Gewest. Vlaanderen werd in het verleden reeds teveel benadeeld. Het zwaartepunt van het vervoer werd teveel in Wallonië gelegd. Om daaraan paal en perk te stellen, zou ik de Gemeenschapsmi-

nister van Verkeer via de Executieve willen verzoeken bij de nationale overheid het belang te blijven verdedigen van de aanleg van de Vlaamse goederenas en de Vlaamse as voor personenvervoer. Mobiliteit is inderdaad een regionaal probleem. Vlaanderen kan op spoorweggebied beter zelf zijn prioriteiten leggen en realiseren. Desnoods kan dat alleen door de NMBS te federaliseren. Deze opdracht wil ik meegeven aan Minister Sauwens.

De Voorzitter : De heer Van Hooland heeft het woord.

De heer R. Van Hooland(op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, geachte collega's, het is met een zekere schroom dat ik nu nog het woord neem in dit debat ; ik ben nummer 32, meen ik. In de media werd ondertussen en ten onrechte dit debat gekwalificeerd als lang en verwacht. Ik zal dus kort en zakelijk zijn.

Ik wil drie punten bespreken. De Volksunie in Oost en West-Vlaanderen heeft er absoluut geen moeite mee te erkennen dat het Vlaamse mobiliteitsbeleid en het verkeers- en vervoersbeleid in de Executieve veel aandacht krijgt inzonderheid in goede handen is bij onze Gemeenschapsminister. Op korte tijd werd dankzij de Vlaamse autonomie veel initiatief aan de dag gelegd. Er werd met vernieuwde inzichten gewerkt aan een meer doelgericht beleid in de hoop meer effectiviteit en efficiëntie te bereiken.

Tot nu toe en anders dan elders bestaan er in Oost- en West-Vlaanderen, geen problemen in verband met tunnel. Dat is nu niet onze eerste zorg. Er bestaat echter wel een strategisch probleem. Er is immers een mogelijke verschuiving naar het zuiden op til van vervoersactiviteiten en dus van welvaart en welzijn op het terrein. Ik denk bijvoorbeeld aan de opening van de Chunnel in 1993 en, aan Waalse zijde, het bedienen van Namen via Bergen en Charleroi met de SST vanaf 1995. De Executieve zou zich met deze problemen heel speciaal moeten bezighouden.

Ten tweede, we dienen nog heel wat

Van Hooland

nefaste effecten van de vroeger scheefgegroeide mobiliteit bestreden te worden. Ik denk in dit verband aan de nagenoeg 2000 verkeersdoden per jaar en aan de 84.000 gewonden, waarvan 17.000 zwaargewetsten. Buiten meer aangepaste structuren en vele miljarden hebben wij vooral behoefte aan een beter management, meer rentabiliteit, en kosten-baten-berekeningen niet alleen om fundamentele beslissingen te nemen zoals of de SST er komt of niet, maar om naderhand het hele vervoersnet aan te passen en te beheersen.

Het is opvallend hoe de jongste tien jaar de overheid in het algemeen minder en minder investeert zelfs desinvesteert in infrastructuur, vervoer en verkeer. Dat is zeker zo voor de Gentse regio. Deze is vragende partij om, zoals de Minister ook heeft verdedigd, nu een aantal belangrijke geplande investeringen te bespoedigen. Zo pleiten wij ervoor om de modernisering van de lijn Oostende-Brussel niet uit te stellen tot in 2005, maar in de eerstkomende vijf jaar aan te vatten. Daarnaast wensen wij ook de afwerking van een snelspoor tot 200 kilometer per uur tussen Brugge en Brussel.

Daarenboven moet ook het Gentse voorstadsverkeersnet worden uitgebouwd. Dat is er nu tussenuit gevallen. Gent Sint-Pieters is op dit ogenblik het belangrijkste reizigersstation in Vlaanderen — zelfs vóór Brussel-Noord en Antwerpen — met 33.000 reizigers per dag volgens de statistieken van 1988. Luik komt zelfs nog niet aan de helft van dit aantal, hoewel daar wel nationaal en aanzienlijk werd geïnvesteerd.

Ook het onthaal van de reizigers moet dringend worden verbeterd, wat een facelift van verschillende stations en stopplaatsen betekent, bij voorbeeld Gavere, Gent-Dampoort, Waarschoot en Scheldewindeke. Ik verwijs hierbij, trouwens naar een persconferentie van de NMBS van 1988 tijdens dewelke een belangrijk te realiseren programma voor de verbetering van het Sint-Pietersstation in Gent werd aangekondigd. Daar is nog niets van terechtgekomen. Ik no-

dig de geïnteresseerden uit om zich van de algemeen lamentabele toestand daar te vergewissen. Men kan zich de verbazing inbeelden van de duizenden bezoekers van Flanders Technology op drie kilometer daar vandaan die via Gent-Sint-Pieters de beurs bezochten. Van twee uitersten gesproken !

Ik pleit ook voor verhoogde investeringen in het havengebied. Vanuit de Euroregio-gedachte is het aangewezen de spoorlijn op de rechterkanaal-oever langs de Kennedylaan door te trekken naar Terneuzen. Dit alles zou ook Zelzate ten goede moeten komen.

De modernisering van het vormingsstation Merelbeke, dat iedereen terecht als een uitermate belangrijk knooppunt beschouwt, mag niet naar de volgende eeuw worden verwezen. Ik hoop dat de desiderata van Gent zullen worden verwezenlijkt, wetende dat men in Gent rond dit en vergelijkbare belangrijke dossiers vaak geen unaniem politiek standpunt kon innemen en geen lobby heeft zoals blijkt uit de huidige plannen.

Een volgende en laatste punt betreft de SST en het STAR 21-plan.

Het is duidelijk dat de SST centraal staat in de oplossing van ons mobiliteitsprobleem en geïntegreerd moet worden in het geheel van het spoorwegennet.

Het zal er echter vooral op aankomen gebruik te maken van de opportuniteiten die zich zullen aandienen. Rijsel ligt niet ver van bij ons en reikt binnenkort op 30 miljoen reizigers. De slaaptreinen zullen zeker tot Kortrijk komen en op termijn wellicht ook tot Gent. Het komt er dus op aan de nieuwe kansen optimaal te benutten.

Komende uit Gent lijkt het ons zeer belangrijk dat het beleid voortdurend wordt geactualiseerd opdat het in overeenstemming zou blijven met de behoeften waarvan we er maar een paar hebben vermeld. Ik hoop dat we inderdaad zullen komen tot een georganiseerd mobiliteitsbeleid en tot een professioneel mobiliteitsbeheer dat rekening houdt met een goede door-

stroming, maar ook met de aspecten van veiligheid en leefbaarheid.

De Voorzitter : Minister Geens heeft het woord.

Minister G. Geens (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, de Raad heeft inderdaad en mijns inziens terecht een lang debat gewijd aan de verkeersproblematiek. Overeenkomstig de regeringsverklaring van begin 1989 en een motie van aanbeveling aangenomen door deze Raad werd hier, nadat de Executieve haar standpunt bepaald heeft, een debat gevoerd alvorens een definitieve beslissing te treffen. Dit is de normale gang van zaken. De grote principes inzake leefmilieu en ruimtelijke ordening bijvoorbeeld kunnen door de wetgevende macht worden vastgelegd, maar de individuele beslissing behoort tot de uitvoerende macht.

De Raad heeft overigens terecht dit debat over de SST gesitueerd in het kader van een ruim debat over de mobiliteit, over de conceptie van investeringsprogramma's van de Spoorwegen voor de komende tien jaar. Het probleem werd dus in zijn geheel bekeken.

Wat de SST betreft stel ik vast dat alle fracties in de Vlaamse Raad, op de AGALEV-fractie na, het erover eens zijn dat het SST-project zoals het thans voorligt het mobiliteitsprobleem zal helpen oplossen en dat het een integrerend deel vormt zijn van het binnenlands spoorverkeer. Dit was één van onze uitgangspunten. Deze algemene stelling toepassen op individuele gevallen, is echter moeilijker als men de vertegenwoordigers van subgewesten of geografisch beperktere delen in Vlaanderen aan het woord laat. De meeste uiteenzettingen gingen dan ook over die punten die wijzelf als knelpunten hebben bestempeld en waarvoor wij meestal alternatieven hebben aangebracht in afwachting van duidelijke voorstellen.

Dit debat heeft betrekking op de ruimtelijke aspecten. Het gaat erom dat de door de spoorweg voorgestelde tracés al dan niet op dezelfde manier zoals zij werden voorgedragen, in de plannen van aanleg worden ge-

Geens

situeerd. Bijgevolg is de beslissing die de Vlaamse Raad moet nemen slechts in dat kader te situeren. De aflevering van individuele bouwvergunningen moeten telkens opnieuw worden behandeld in een ruimer kader, waaraan wij voorwaarden hebben gesteld. De integratie van het binnenlandse spoorverkeer wordt met dit systeem zeker gerealiseerd.

Ik zal nog ingaan op enkele vragen van individuele sprekers, maar het is onmogelijk de uiteenzettingen van 33 sprekers uitvoerig te behandelen. Ik zal probleem per probleem behandelen.

Wij weten allen dat het probleem van de mobiliteit uiterst belangrijk is. Ik ben de heer Van Hooland dankbaar dat hij er nog een element aan heeft toegevoegd. Het gaat inderdaad eerst en vooral om de veiligheid van de mensen. Men denkt soms veel te veel in functie van de efficiëntie van het verkeersnet. Wij weten dat het onze niet efficiënt is. Wij weten dat wij inspanningen moeten doen, ook op het vlak van een meer rationele aanwending van mensen en materiaal in de vervoersmaatschappijen. Het probleem van de veiligheid, een menselijk probleem, moet primeren. Bijgevolg kan men moeilijk pleiten voor oplossingen voor een betere mobiliteit, zonder iets te veranderen. Als wij een beter collectief vervoer willen organiseren, is het duidelijk dat er ruimte moet zijn om deze spoorlijnen te laten aanleggen en om deze treinen te laten rijden. Het net is echter verouderd. Nieuwe investeringen zijn nodig, wat niemand schijnt te betwisten. Ik geef een voorbeeld. De uitbreiding van het spoornet tussen Leuven en Brussel naar vier sporen dient om het capaciteitstekort dat nu reeds bestaat op te vangen. Het gevolg daarvan is een moeilijke dienstregeling en een gevaar van een cascade van vertragingen. Bij de minste stoornis loopt alles snel vast. Komt er geen spooruitbreiding tussen Leuven en Brussel, dan heeft ook een rechtstreekse verbinding tussen Limburg en Brussel, via de nieuw aan te leggen aansluiting tussen de lijnen 35 en 36 waarop zo sterk wordt aange-

drongen, geen zin omdat de treinstellen die langs de nieuw aan te leggen aansluiting tussen de lijnen 35 en 36 worden voorzien, worden geblokkeerd. Men kan dus niet, zoals AGALEV voorstelt, het autoverkeer bannen, maar op hetzelfde moment nieuwe spoorweglijnen afwijzen. Dat is niet logisch. Het houdt geen steek en het zit vol tegenstrijdigheden.

De PVV is voorstander van een supersnelle trein, maar uiteraard met allerlei randvoorwaarden die zeer ver gaan.

Velen hebben onderstreept dat het gaat over het huidige TGV-concept. Sommigen denken immers dat wij nog debatteren over tracés en opvattingen van enkele jaren geleden. Wij spreken wel degelijk over een nieuw concept dat niet lichtvaardig werd opgesteld. Wij hebben de procedure voor het herzien van de gewestplannen integraal gevolgd. Deze procedure werd vorig jaar in het voorjaar gestart en is nu nagenoeg beëindigd. Men heeft de bevolking geraadpleegd, openbare vergaderingen georganiseerd, het advies van de gemeenteraden gevraagd en uiteindelijk ook het advies ingewonnen van de regionale commissies van advies inzake stedenbouw en ruimtelijke ordening. Van deze laatste waren alle adviezen positief. De administratie heeft er zeer groot belang aan gehecht een grondig onderzoek te wijden aan de opmerkingen zowel van individuen, groepen en drukkingsgroepen, als van openbare besturen. De Minister van Ruimtelijke Ordening heeft mij verzekerd dat de procedure nauwkeurig is gevolgd en de thans voorliggende conclusies betrouwbaar zijn. Dit is dan ook een voldoende basis om door te gaan.

De heer J. De Seranno : Mijnheer de Voorzitter van de Executieve, een deel van het onderzoek in de provincie Antwerpen is nog niet afgerond, meer bepaald het onderzoek met betrekking tot twee gewestplannen. Ik veronderstel dat wij ook de gelegenheid zullen hebben hierover met de Vlaamse Executieve te debatteren, wanneer deze procedure achter de rug is.

Minister G. Geens : Mijnheer De Se-

ranno, u hebt deze vraag gisteren ook gesteld. Voor de verbinding met Nederland ten noorden van Antwerpen hebben wij inderdaad nog geen standpunt bepaald. Allereerst moet een aanvraag tot wijziging van het gewestplan worden ingediend alvorens wij over dat bepaalde tracé kunnen beslissen. Bovendien moeten we nog wachten op de resultaten van de onderhandelingen met Nederland. Het ligt in de lijn van de procedure die wij tot nog toe hebben gevolgd dat hierover in de Vlaamse Raad wordt gedebatteerd, wanneer bovengenoemde fasen in de procedure achter de rug zijn.

Het is uiterst belangrijk dat men de problematiek van de supersnelle trein ook beoordeelt vanuit het oogpunt van het milieu, maar dat is niet het enige. Wij hebben gezocht naar oplossingen die het milieu zo weinig mogelijk schade berokkenen en minimale hinder teweegbrengen. Daarvoor werden MER-studies uitgevoerd voor alle tracés die reeds zijn getekend. Ook de bevolking werd uitvoerig geconsulteerd.

Ik kom nu tot wat ik zelf de knelpunten noem. Heel wat sprekers hebben het daarover ook gehad.

Het eerste knelpunt ligt in de gemeente Halle. De Executieve heeft de huidige stand van zaken reeds medegedeeld. Ter hoogte van Lembeek wordt de SST, komende uit Tubize, over de bestaande spoorlijn 96 geleid via een viaduct, om nadien aan de oostelijke kant van de lijn richting Halle te rijden. De doortocht door Halle verloopt via een tunnel. Het probleem ligt echter in Lembeek. Wij hebben onze voorkeur uitgesproken voor een tunnel, maar dit is niet definitief. Het aanleggen van een tunnel kan noodzakelijk zijn, tenzij blijkt dat fundamentele aanpassingen aan het oorspronkelijk project, aangevuld met verkeerskundige en stedenbouwkundige maatregelen, eveneens een ruimtelijk verantwoorde oplossing waarborgen. Door de ondertuning worden nog niet alle problemen in Lembeek opgelost. Het gaat hier om een flessenhals, aangezien dit gebied zich bevindt tussen een spoorlijn, een industrie en een ka-

Geens

naai. Hiervoor zijn evenwel andere oplossingen mogelijk.

Inzake de doorgang op het grondgebied van de gemeente Zaventem werd duidelijk geopteerd voor een uitbreiding van de capaciteit die trouwens verband houdt met de capaciteit van de lijn 36. Met de huidige oplossing, de herschikking van de sporen binnen het spoorwegdomein, worden de onteigeningen tot het minimum beperkt. Voor de reductie van het barrière-effect zijn bijkomende onderzoeken noodzakelijk. Overigens hebben wij trouwens in het algemeen een bijkomend onderzoek gevraagd op het vlak van de lawaaihinder.

Voor Antwerpen hebben wij gelijkaardige standpunten ingenomen, mijnheer Kuijpers, wij weten allen dat er een belangrijke vooruitgang is gemaakt in het bouwen van tunnels. Wanneer in Antwerpen een beslissing moet worden genomen kunnen uw argumenten in aanmerking komen. Ze zullen evenwel op het gepaste ogenblik worden onderzocht.

Ik waarschuw voor opmerkingen van verschillende sprekers, waarbij zij verwijzen naar Duitsland, Frankrijk, enzovoort. *Omnis comparatio claudicat*, een vergelijking gaat nooit helemaal op. België is één van de dichtstbevolkte gebieden van Europa. Wij willen onze ligging dan ook valoriseren in het hart van Europa. Die geografische ligging is belangrijk, niet alleen economisch, maar ook cultureel en op het vlak van onze algemene politieke en maatschappelijke ontwikkeling. Het inschakelen van ons land in dit globale project voor verbindingen tussen grote steden over middellange afstand met de supersnelle trein, is daartoe één van de meest aangewezen middelen.

De heer L. Vanhorenbeek : De leefbaarheid is ook belangrijk.

Minister G. Geens : Wat de leefbaarheid betreft hebben wij op grond van de MER-studies, vragen van de bevolking en van voorstellen van de NMBS voor de tracés geopteerd die de minste hinder veroorzaken. In-

dien voor een aantal problemen een gepaste oplossing wordt gevonden, qua urbanistische uitbouw van een dorp of stad, qua milieueffecten enzovoort, is dit optimaler dan de huidige toestand. Wij weten allen dat bepaalde toestanden voor verbeteringen vatbaar zijn. Bijgevolg maken wij van deze gelegenheid gebruik om verbeteringen aan te brengen.

Voor Antwerpen geven wij de voorkeur aan een lange ondertunneling omdat dit vanuit urbanistisch oogpunt beter is. Indien dit niet mogelijk is, moet het schema van de korte tunnel aanzienlijk worden verbeterd, zodat de functionale en ruimtelijke structuren in de buurt van Antwerpen-Dam behouden blijven.

Op het grondgebied Leuven, in de gemeente Herent enzovoort, zijn er voorstanders van een zeer lange ondertunneling. Er mag echter niet vergeten worden dat de bestaande binnenlandse capaciteit ook moet worden uitgebreid, zoniet kan met het Oosten van het land, meer bepaald met Limburg, geen goede verbinding met Brussel worden gerealiseerd. De huidige toestand is ook voor het puur binnenlands verkeer onhoudbaar, zeker over een langere periode. Dit betekent echter niet dat de bestaande technische en stedenbouwkundige situatie zomaar verder mag worden aangetast. Oplossingen dringen zich op teneinde tot verbetering te komen op stedenbouwkundig en verkeers-technisch vlak, zonder evenwel een bepaalde formule definitief uit te sluiten. Met andere woorden, de punten die door de verschillende sprekers werden aangebracht zijn eigenlijk terug te brengen tot de knelpunten waarvoor de Executieve de voorzorg heeft genomen varianten op te stellen in afwachting dat een bouwaanvraag wordt verleend. Het is duidelijk dat iedere aanvraag wordt onderzocht in het kader van de vooropgestelde globale principes.

Op de vraag in verband met het fonds, dat een verschillende inhoud krijgt al naargelang van de spreker, wil ik het volgende antwoorden. De globale kostprijs voor de SST wordt geraamd op zeventig miljard frank. Daarin zijn ook de financiële middelen opgenomen die de gemeenten

rechtstreeks aanbelangen. Zij hebben vooral betrekking op het opnieuw aanleggen van gemeentelijke wegen, op milieuverbeterende maatregelen, het opnieuw aanleggen en verbeteren van verlichting en andere gemeenteleidingen, ruilverkavelingsprojecten en extra middelen waarbij de nationale Regering bepaalde criteria hanteert om een verdeling te doen tussen de gemeenten onderling met betrekking tot het SST-project. Daarvoor is in totaal 12 miljard frank voorbehouden.

Collega Jos Bosmans heeft gevraagd of deze middelen volstaan. Daarop kan niemand antwoorden want de definitieve omvang van dit fonds is niet bepaald en zal trouwens afhangen van de individuele oplossingen voor deze problemen.

Inzake het probleem van de verdeling van de spoorweginvesteringen over Vlaanderen en Wallonië is het nogal evident dat het enige goede criterium de verkeersvraag is, zowel op kwantitatief vlak als op het vlak van de uitbouw. Dat is trouwens ook een van de mogelijkheden om de maatschappij functioneler te laten werken.

In het advies van de Vlaamse Regering aan de nationale Regering over het STAR 21-plan hebben wij uitdrukkelijk gezegd dat wij met de huidige verdeling niet akkoord gaan en dat wij een verdeling wensen die meer beantwoordt aan de functionele criteria die ik zoëven heb opgesomd. In de conclusie van de beslissing van de Executieve, die u ook is meegegeeld, is uitdrukkelijk vermeld dat wij akkoord gaan met het algemeen schema, op voorwaarde dat wij de steun krijgen van de Vlaamse Raad, maar daaraan twijfel ik niet.

Voor de verdere afloop, namelijk het afleveren van de bouwvergunningen - dat zijn nog andere dossiers en, naargelang de werken worden gepland, voor het onderzoek van de globale verkeersstructuur van dat gebied alsmede voor het wegwerken van de urbanistische tekorten, zullen wij individuele beslissingen nemen.

Ik vestig er uw aandacht op dat wij van bij de aanvang hebben gezegd

Geens

dat geen enkele individuele of concrete beslissing zou worden genomen alvorens het debat in de Vlaamse Raad zou zijn afgerond. Er zijn geen bouwaanvragen ingediend. Er is geen enkele bouwvergunning afgeleverd. Wij zullen dit pas kunnen doen nadat de gewestplannen, zoals ze hier voorliggen, zullen zijn aangepast.

Ik geef de formele garantie aan de leden van de Vlaamse Raad dat al hun suggesties en voorstellen om bepaalde situaties te verbeteren zullen worden onderzocht. Wij zullen ze tevens verwerken in onze beslissingen voor de nationale Regering en voor de NMBS. Op die wijze heeft dit debat dus een wezenlijke betekenis. Het geeft ons een duidelijke kijk op deze problematiek. Ik dank al degenen die hiertoe hebben bijgedragen. *(Applaus)*

De Voorzitter : Minister Sauwens heeft het woord.

Minister J. Sauwens *(op de tribune)* : Mijnheer de Voorzitter, dames en heren, ik zal kort zijn. Ik kan dit doen omdat de verslaggever een uitstekend verslag heeft uitgebracht over de werkzaamheden van de Commissie Infrastructuur en Vervoer. Ik dank de beide verslaggevers, de Voorzitter en de leden van de Commissie voor de wijze waarop deze besprekingen hebben plaatsgehad, niet alleen de voorbije dagen, maar gedurende de twee jaar dat de Commissie, ook bij de behandeling van de begrotingen, het mobiliteitsprobleem heeft onderzocht. Het mobiliteitsdebat staat thans immers, als een nieuwe uitdaging, volop in de kijker.

Ik dank ook de leden van de Raad die algemene suggesties hebben geformuleerd en die nieuwe ideeën hebben aangebracht, zoals onder meer de heer Hancké, de heer Candries, de heer Olivier en de heer Geysels. Hun ideeën werden door mijn medewerkers, die tijdens het debat aanwezig waren, genoteerd.

Ik dank ook degenen die gewezen hebben op de lokale problemen in hun eigen arrondissement of in andere gebieden van Vlaanderen.

Het is belangrijk dat het algemene debat rond de mobiliteit zo snel mogelijk wordt geconcretiseerd, want vaak lopen filosofische beschouwingen spaak op de concrete invulling op het terrein. Het betreft hier onder meer de suggesties die voor Antwerpen zijn gedaan door de heren Beysen en Bartholomeeussen in verband met de pre-metro, de schakeltunnel, Deurne, het vormingsstation Antwerpen-Noord, de suggesties gedaan door de heer Verreycken in verband met dezelfde onderwerpen en de snelbussen, de suggesties van de heer Van Grembergen in verband met de ring rond Gent en de situatie in Eeklo, van de heer Flamant voor het Gentse St-Pietersstation en de haveninfrastructuur, van de heer Van Hooland voor het Gentse, en van mevrouw De Meyer in verband met de N41 en de N49 en het kruispunt te Elversele.

Ik wens kort stil te staan bij enkele bedenkingen die een bijzondere waarde hebben.

De heer Herman De Croo heeft het tijds- en ruimtegegeven als een belangrijke invalshoek naar voren geschoven. Hij heeft gelijk. Het is inderdaad zo dat, wanneer een file ontstaat, (ook studies in Nederland hebben dit bewezen) wegverkeer en openbaar vervoer als communicerende vaten werken, omdat de vrijheid van keuze niet onmiddellijk aanwezig is. Degenen die in een file vastlopen zullen 's anderendaags een andere weg, een ander ogenblik, zoeken ; ofwel zullen ze een ogenblik kiezen waarop er geen file is, ofwel zullen ze een andere bestemming uitkiezen. Pas in laatste instantie, wanneer zij toch geblokkeerd blijven, zullen zij een ander vervoersmiddel gebruiken. Het is echter ietwat complexer ; u heeft er trouwens naar verwezen.

Het ruimtegegeven en de inspanningen die thans worden gedaan door een samenwerkingsverband tussen de stad Leuven, de spoorwegen en onze eigen diensten, gebeuren door de stationsomgeving Leuven, waar een vrij grote ruimte beschikbaar is, in te vullen met bouwprojecten in en boven de sporenbundels, programma's die aan de schaarste van oppervlakte tegemoetkomen.

U heeft er tevens op gewezen dat verbeelding nodig is ; dit is een gegeven dat ik ook graag aanhaal. Niemand heeft in verband met het complexe probleem van de mobiliteit de waarheid in pacht ; toch betreur ik het dat een aantal personen toch nog een sloganmatige taal spreken ; deze loopt echter vast, want reeds in de volgende zin wordt men op onjuistheid betrapt.

De heer Beysen heeft sterk de nadruk gelegd op de vrijheid van de burgers. Maar hoe vrij is de burger wanneer hij wordt geconfronteerd met verkeersongevallen die tienduizenden landgenoten jaarlijks treffen ?

Touring Wegenhulp pleit voor een strenger verkeerstoezicht. Dus de vrijheid wordt beperkt, dat is de eeuwige keuze tussen het individuele vrijheidsgevoelen en het algemeen belang, want dan zegt men dat niet betuttelend mag worden opgetreden. Dat is dus het spanningsveld.

De heer Beysen wees eveneens op de diverse vervoersmodi en heeft een aantal interessante suggesties gedaan. De heer Bartholomeeussen stelde voor een toekomstplan, in samenwerking met de spoorwegen, op te zetten ; dit lijkt mij belangrijk. Zoals de heer Ansoms vroeg hij om een apart debat inzake het goederen-transport ; dit is zeker op zijn plaats.

Inzake spoorbinnenvaart stellen wij vast dat de mobiliteit een globale benadering vergt van het goederen- en reizigersverkeer. Wij zien immers dat op dezelfde wegen auto's voor personenvervoer vastlopen op muren van vrachtwagens.

Enige nuancering zou gewenst zijn bij de benadering van de heer Ansoms van de problematiek van de SST. De studies bewijzen duidelijk dat de SST wel een antwoord biedt op de groeiende vraag op de internationale verplaatsingen ; 200 tot 800 kilometer zal geen oplossing betekenen, geen substantiële vermindering van het binnenlands wegverkeer.

Thans kom ik tot het spoorweggegeven.

Sauwens

Ter zake wens ik enkele voorbeelden aan te halen van wat wij concreet verwachten van STAR 21 ; wij zeggen dat de SST kan, maar alleen wanneer het andere ook wordt ingevuld. Niet enkel de tracés waar de SST voorbijkomt zullen verbeterd worden ; er moet ook een algemene verbetering komen van het binnenlands spoorwegennet. Dit is onze eis inzake de spoorwegen. Wanneer wij een substantiële vermindering van de reistijd kunnen tot stand brengen, boeken wij winst op alle terreinen.

Ik geef enkele voorbeelden : wanneer STAR 21 de afstand Hasselt-Brussel zal herleiden van 66 tot 45 minuten, Brussel-Oostende van 70 tot 48 minuten, Brussel-Kortrijk-Gent van 66 minuten tot 50 minuten, Mol-Hasselt van 44 tot 30 minuten, is dit een substantiële tijdwinst die kwaliteitsverhogend werkt voor het gemeenschappelijk vervoer. Dit biedt de trein als een alternatief voor de verplaatsingen met de wagen.

Mijnheer de Voorzitter, collega's, voor het eerst werd het debat inzake het belangrijk maatschappelijk gebeuren van de mobiliteit op zulk een open wijze in Vlaanderen gevoerd, zowel in de gemeenteraden, de diverse structuren van tal van instellingen. Ook hier - en dat is belangrijk - werd een open debat gevoerd, gedragen door twee jaar werkzaamheden van de Commissie Infrastructuur en Vervoer van de Vlaamse Raad. Met genoegen stel ik vast dat er een consensus bestaat over de geformuleerde doelstellingen en prioriteiten. Sommigen beweren dat de keuzen niet duidelijk waren en dat men prioriteiten naast elkaar werden geplaatst. Dat is echter niet zo. Er werd wel degelijk een volgorde gerespecteerd. Zo moet er in eerste instantie iets worden gedaan aan de veiligheid ; inderdaad, verkeersongevallen moeten worden vermeden. Vervolgens moet de leefbaarheid in acht worden genomen en tenslotte moet rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van de economische centra. Er werden dus duidelijk keuzen gemaakt. Wij hebben deze doelstellingen geconcretiseerd door het optimaliseren

van de bestaande wegen, het verbeteren van het openbaar vervoer en door een groter aanbod van veilig langzaam verkeer via spoor en binnenvaart. Hier is werkelijk sprake van een trendbreuk. In Vlaanderen werd voor het eerst een werkelijk nieuw beleid gevoerd op het vlak van openbare werken en verkeer. Dit maakt van ons dan ook meteen trendsetters. Deze doelstellingen werden via het korte termijnprogramma, het indicatief meerjarenprogramma, geconcretiseerd en in de uitvoering zijnde begrotingen 1990 en 1991 gerealiseerd.

Een aantal personen vonden dit plan niet ambitieus genoeg, niet algemeen genoeg en ook niet verstrekkend genoeg. Voor hen was het niet het plan dat zij hadden verwacht. Het is duidelijk dat wij in een periode leven waarin integratie noodzakelijk is. Welnu, tijdens de afgelopen twee jaar heeft de Vlaamse Regering volgens mij enorm veel geïntegreerd. In dat verband denk ik aan het samenbrengen van openbare werken en verkeer in één departement, wat in Wallonië niet gebeurde. Dit heeft ons veel voordelen opgeleverd. Ik denk ook aan het beheer door één departement van walradar, loods en haveninvesteringen. Ik denk aan de VVM - vroeger MIVA - de NMVB, Bruggen en Wegen die, samen met de stad Antwerpen, naar vrije busbanen en ruimten voor het gemeenschappelijk vervoer zoeken. De Vlaamse Vervoermaatschappij is gestart en boekt haar eerste positieve resultaten. De Vlaamse Havencommissie heeft in één jaar tijd komaf gemaakt met de vroegere wafelijzerpolitiek en de discussie op dorpsniveau tussen de grote Vlaamse wereldhavens. Er is tenslotte de integratie van de verschillende maatschappelijke uitdagingen in ons departement Leefmilieu en Infrastructuur, waar voornamelijk Ruimtelijke Ordening als een absolute must naar voren treedt. Voor het eerst werd op het vlak van Openbare Werken en Verkeer op geïntegreerde wijze het begin van een planmatig beleid opgezet.

De periode van les travaux inutiles die in belangrijke mate het odium be-

palen dat de politieke kaste met zich draagt is voor Vlaanderen definitief voorbij. Wij streven nu naar het voeren van een planmatig beleid waarbij de weinig beschikbare middelen op maatschappelijk vlak maximaal renderen. Toch is er nog een probleem wat het beleid van de Belgische Spoorwegen betreft, vandaar de agressiviteit die op bepaalde banken tot uiting komt. De Belgische Spoorwegen zijn een van de weinige sturende delen die in het mobiliteitsdebat nationaal zijn gebleven. De Vlaamse Executieve vraagt duidelijk - en meer dan dertig sprekers hebben dit onderstreept - dat de Belgische Spoorwegen de miljarden die zij vanwege de federale Regering toegewezen krijgen, objectief, dit betekent op basis van een reële reizigers- en goederenstroom, zouden investeren. Dit betekent ook dat Vlaanderen in de volgende jaren zijn deel eist. Dit is niet meer dan billijk, het is een houding waarbij men de tering naar de nering zet, waarbij men een maximaal maatschappelijk rendement nastreeft met de beschikbare middelen. In het tegengestelde geval zou het dreigement dat de Voorzitter van de SERV heeft uitgesproken wel eens kunnen worden bewaarheid, met name dat de roep naar federalisering van de spoorwegen geen vaag gegeven zal blijven maar worden geconcretiseerd in een eventuele opsplitsing van het exploitatiegegeven en de infrastructuur.

De beslissingen die de nationale Regering en de Belgische Spoorwegen in de loop van de volgende dagen zullen nemen omtrent het tienjarenplan 1991-2000, is wat ons betreft een duidelijke testcase om te zien of het Belgische beleid zich kan aanpassen aan de vraag naar een meer planmatig en een soberder beleid. Zoniet zal de vraag naar federalisering van de spoorwegen inderdaad meer op de voorgrond treden.

Mijnheer de Voorzitter, ik besluit. De huidige situatie van de spoorwegen heeft duidelijk gemaakt dat degenen die het algemene plan vragen, die zeggen dat er op fiscaal vlak maatregelen moeten worden getroffen, dat er afspraken moeten worden gemaakt binnen de Europese Ge-

Sauwens

meenschap, onder meer wat de goederentrafiek betreft, dat er met de gemeentebesturen afspraken moeten worden gemaakt aangaande het parkeerbeleid, gelijk hebben en ongelijk. De periode van de negentiende eeuwse centralistische staten, toen alles door het centralistische gezag in één pennetrek kon worden beslist, is voorbij. Thans hebben wij te maken met een stroming die in Europa in volle ontwikkeling is. Wij hebben een andere besluitvorming en andere structuren opgebouwd. Dat betekent dat wij via een integraal federaal model belangrijke gegevens op het lokale vlak - gemeentelijk zowel als regionaal - situeren. Ook in Nederland evolueert men naar een bestuurlijke opdeling in drie delen omdat het centrale gezag alle facetten van het bestuur voor 13 of 14 miljoen inwoners niet onder controle kan houden.

Wij moeten rekening houden met het staatsgegeven en met het Europees gegeven. Dit vereist een permanente dialoog en samenwerking. Die federale dynamiek, dit samenwerkingsdenken, is niet bij iedereen in deze Raad aanwezig. Er is dus geen vraag naar het ene plan dat alles gaat oplossen, maar een vraag naar het zich inschrijven in internationale ontwikkelingen die gedragen worden door hetgeen de basisbelangstelling van de Vlaamse bevolking naar voren brengt.

Dat is het spanningsveld tussen enerzijds het transportgegeven als economische ruggegraat van onze samenleving en anderzijds de vraag naar meer adem, naar meer ruimte, naar meer bloedsomloop, naar meer leefbaarheid. Dat is de vraag die velen zich de jongste twee dagen hebben gesteld. Wij moeten deze keuze maken, niet vanuit een polarisatie, niet vanuit een toestand van rivaliteit tussen economie en ecologie, maar vanuit een doelbewuste maatschappelijke keuze die gedragen wordt door het juiste inzicht : een evenwichtig beleid waarin vrijheid en gemeenschapsbelang voortdurend met elkaar worden geconfronteerd en in conflict komen.

Dat is onze huidige opdracht. Het is

een moeilijke democratische opdracht maar het loont de moeite. Mijnheer de Voorzitter, onder uw leiding en met de medewerking 'van de collega's werd de mobiliteit grondig besproken. Zij moet worden gesitueerd in een bredere maatschappelijke context. De democratische besluitvorming in ons land wordt door deze inzet gediend. *(Applaus)*

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, heren Ministers, collega's, ik wil eventjes ingaan op enkele punten uit het debat.

Het algemeen debat heeft voor iedereen duidelijk gemaakt dat het dossier niet af is. Het is onvolledig en er is heel wat overhaast werk bij te pas gekomen. Heeft dat te maken met het vertrek van Minister Dehaene naar de wedstrijden voor de wereldvoetbalkup ? Of heeft het te maken met het standpunt dat de heer Spitaels heeft ingenomen op 18 juni jongstleden in la Libre Belgique ? Dat laatste staat zeker in verband met het ja van de Vlaamse Executieve.

In dit debat hebben heel wat collega's het woord genomen met de bedoeling te redden wat er te redden valt. Zoals de Voorzitter van de Vlaamse Executieve heeft gezegd, wilden heel wat collega's lokale situaties bijschaven.

Net zoals in Groot-Brittannië hebben wij te maken met een soort tunnelsyndroom. In Groot-Brittannië ligt ongeveer twee derde van het spoor in tunnels, waardoor de kostprijs drie keer hoger ligt dan oorspronkelijk geraamd. Dat is meteen een antwoord aan collega Van Rompuy. Wanneer wij tunnels willen moet daar maar geld voor vrijgemaakt worden.

Ik heb het gevoel dat het standpunt van de Raad een vernederende capitulatie is voor de wensen van de nationale Regering. De wrevel hieromtrent was voelbaar in de tussenkomst van Minister Geens alsook in de pers,

waartoe sommige ministers van de Executieve zich gewend hebben en is niet in het minst voelbaar onder de bevolking.

De uitspraak van collega Kuijpers die zegt dat wij gebonden zijn door de blanco-handtekening van een vroegere Minister verwondert mij ten zeerste. Ik stel mij de vraag wat wij hier soms zitten te doen.

Tenslotte is er ook nog het probleem van het debat zelf, waarin een heleboel sprekers allerlei lokale problemen hebben aangekaart, maar het project in zijn geheel werd niet vaak behandeld. Het woord nemen in zo een debat betekent knabbelen aan de spreektijd van de collega's die nog aan het woord moeten komen. Het concept zelf van een debat over dergelijke thema's moet grondig worden herdacht.

In mijn toespraak heb ik getracht mij niet tot lokale knelpunten te beperken maar het debat te voeren over de SST-problematiek in zijn geheel. Voor de vijf à zes thema's die ik besproken heb, blijf ik nog steeds op mijn honger zitten.

De toenemende mobiliteit doet blijkbaar geen vragen rijzen. Maatregelen om de mobiliteit terug te dringen worden niet in overweging genomen. Die mobiliteit veroorzaakt toch heel wat problemen niet alleen op ecologisch gebied.

Het SST-project is in hoofdzaak een Frans concept. Er bestaan wel andere concepten, maar men houdt het enkel bij het Franse. Men gaat internationaal niet na wat de beste koop is voor betere en snellere verbindingen op internationaal vlak.

De kostprijs van het project bekijk ik in het licht van de inspanningen bij onze Noorderburen. In Nederland geeft men 68 miljard frank uit voor het openbaar vervoer, de NMBS vraagt 26 miljard frank en krijgt er uiteindelijk maar 15 miljard frank. Dat wijst op het belang dat men hecht aan het openbaar vervoer.

Soms werd hier ook een omgekeerde redenering gevolgd door in de aanleg van de SST een kans tot herwaardering van het openbaar vervoer te zien

Janzegers

weken geleden kwam ik uit Praag terug met de trein ; een rekensommetje leert mij dat ik tegen een gemiddelde snelheid van 45 à 50 kilometer per uur heb gereisd omwille van het vele overstappen en wachttijden aan de grenzen. Zoals ik vroeger reeds zegde is het niet de rijsnelheid, maar de reissnelheid die telt.

Andere elementen hadden gekoppeld moeten worden aan dit dossier. Ik denk aan de rol van de luchthavens en aan de rol van de Regie van Maritiem Transport.

In de buurt van het Zuidstation van Brussel worden heel wat zware stedenbouwkundige ingrepen gepland die zullen resulteren in het verjagen van de plaatselijke bevolking ten voordele van hotels, restaurants, diensten, handelaars en dergelijke. De speculatie zal brandhout maken van de belofte van de Brusselse Executieve om de woonbuurten te herwaarderen.

Het feit dat de SST in Vlaanderen voornamelijk op bestaande, zij het

ontdubbelde, sporen, rijdt en dat Wallonië allicht na Leuven start, vormt voor de Waalse gewestregering alweer een aanleiding om een heleboel compensaties te vragen.

Ik heb het ook gehad over de mythevorming en over het feit dat mensen zomaar beweren dat men de vooruitgang niet kan tegenhouden zonder daarbij enige vraag te stellen over de inhoud van deze vooruitgang. De nieuwe technologie speelt niet in op de behoefte, maar schept zijn eigen behoeften die dan via de reclame aan de bevolking worden aangesmeerd.

Wat de inspraak betreft, moet het feit dat de bevolking nu bijna niet meer reageert ons ernstig doen nadenken. De grootste bedreiging voor de democratie is de onverschilligheid, een kwalijke zaak die niet alleen de Joden na de Tweede Wereldoorlog hebben erkend, maar nu ook vele burgers uit het Oostblok. De bevolking wordt meer en meer onverschillig tegenover de soepelheid waarmee politici hier terugkomen op zaken die zij vroeger hebben verklaard. Wanneer men hier beweert

dat de strijd van de comités vijf jaar lang is gegaan over de vraag of de SST nu aan de noordkant dan wel de zuidkant van de E40 zou komen dan is dat totaal fout. Dat klopt misschien voor een of andere politieke partij, maar zeker niet voor de bevolking.

Het SST-project vat nog steeds te veel onbeantwoorde vragen en er is ter zake duidelijk aan sluipende besluitvorming gedaan. Ook minister Dehaene zegde onlangs dat de Vlaamse Raad en de Vlaamse Executieve alleen maar een nuttig advies uitbrengen. Alles wordt georganiseerd in het voordeel van bepaalde lobbies en belangengroepen die de lusten krijgen en aan Vlaanderen, in het bijzonder Vlaams Brabant, de lasten overlaten.

Aan collega Van Grembergen antwoord ik dan ook dat ik er geen enkel probleem mee heb een slecht acteur te zijn, integendeel, liever dat dan een goede comediand die gisteren neen en vandaag ja zegt aan de SST. Zijn opmerking over onze aanwezigheid in de Commissies is helemaal niet terecht. Het SST-dossier is nooit in de Commissie besproken, enkel alleen in openbare vergaderingen. Zowel in de Kamer, in de Senaat als in de Vlaamse Raad zijn wij met onze acht mensen hierin altijd actief aanwezig geweest.

Mijnheer de Voorzitter, om te besluiten deel ik mee dat wij een motie van aanbeveling zullen indienen.

De Voorzitter : De heer De Croo heeft het woord.

De heer H. De Croo (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, de Vlaamse Raad kende dezer dagen buitengewoon interessante momenten en wij hopen dat wij aan dit enorme maatschappelijk probleem van de mobiliteit meer debatten zullen kunnen wijden. Ik betreur dat wij door de concrete problemen zijn voortgejaagd en niet de nodige tijd hebben gehad om de grote vragen waaraan de mobiliteitsproblematiek kan worden vastgehaakt in een open dialoog vol verbeelding uit te werken. De vragen omtrent het waarvan, het wanneer, het hoe en het waarom dat personen, goederen en gegevens in beweging



De PVV-fractie uitte vele kritische bedenkingen bij het mobiliteitsbeleid van de Vlaamse Executieve in het algemeen en bij de beleidsbrief Verkeers- en vervoerswezen in het bijzonder

De Croo

brengt, zijn de kapstukken waaraan dit debat kon worden vastgeknoopt.

Wij hadden het kunnen hebben over de maatschappelijke dimensie, en over de psychologische gewoonten van de mensen. Het openbaar vervoer verliest, bijvoorbeeld terrein omdat de mens liever op zichzelf is in zijn eigen voertuig. Door een vorige regering, werd een schat aan gegevens verzameld over de piekuren. Hiervan werd geen gebruik gemaakt. Ook de dimensies tijd en ruimte kwamen niet aan bod. Moeten wij niet proberen anders te gaan leven? Zijn wij thans niet de slaaf van onze activiteiten met alle gevolgen vandien voor de mobiliteit? De mobiliteit stijgt elke generatie met 30 ten honderd. Over dit alles werd ook niet grondig gediscussieerd.

Dit debat leek eerder op een ruim debat over begrotingen van Openbare Werken en van Verkeer. De minister haalden een paar thema's aan, die werden besproken en aan elkaar geknoopt. De fundamentele maatschappelijke onderbouw van de hele problematiek werd echter niet onderzocht. Onze eigen manier van werken, van leven, van bewegen werd nergens aan een grondig onderzoek onderworpen.

Wij zijn te schuchter geweest. Wij hebben de nog beschikbare ruimte niet anders durven aanpakken. Wij hebben geen ideeën uitgewerkt om die ruimte beter te benutten, zonder dat zij wordt verpletterd door beton en spoorwegen.

Ook de tijdsdimensie werd niet grondig aangepakt. Wij moeten toch een aantal vragen durven stellen. Moeten wij bij voorbeeld niet op andere dagen dan werkdagen gaan winkelen? Moet het zware goederenvervoer niet plaatshebben op ogenblikken dat de meeste personen zich niet verplaatsen? Moeten wij in het verkeer niet regulerend optreden door een andere manier van samenleving tot stand te brengen?

Wij hebben ons enkel beziggehouden met wat er bestaat. Wij waren een beetje jaloers omdat wij niet bevoegd

zijn over de NMBS en over de internationale dimensie van de SST.

Ook over de ruimtelijke herordening, een materie waarvoor Minister Waltniel zeer bezorgd is, werd niet grondig gediscussieerd.

Eigenlijk leek het debat op een puzzel, waarvan de stukken niet in elkaar passen. Wij lijken gefrustreerd te zijn omdat het geheel geen mooi resultaat geeft.

Wij hebben ook iets kunnen beleven wat wij niet zoveel meemaken in deze assemblée. De standvastigheid van sommigen werd, zij het soms met loden voeten, opgegeven om het realisme van de anderen te volgen. TGV nooit!, hoorden wij vroeger. Sommigen beweerden zelfs dat zij zouden dwarsliggen op de sporen in Leuven, indien de TGV er ooit zou langskomen. Dit alles is nu voorbij. Men zegt dat het nu om een andere TGV gaat. Men heeft het kindje een andere naam gegeven, maar de TGV wordt hoe dan ook geslikt. Diep in mijn binnenste schenkt mij dat toch een zekere voldoening.

Wij hebben ook de waarde van sommige investeringen niet durven betwijfelen. 201 miljard in STAR 21 en 107 miljard in het tienjarenplan van de NMBS. Zestig ten honderd hiervan moet worden opgebracht door de Vlaamse burgers. Met dit geld zal 11 ten honderd van wat er in het jaar 2005 zal worden vervoerd, per spoor worden vervoerd.

Moeten wij geen inspanningen doen om de mobiliteit in zekere zin om te buigen? Moeten wij hierbij niet meer onze verbeeldingskracht gebruiken?

Al deze thema's zijn in het debat niet aan bod gekomen. Wij hebben een klein voorproefje gehad van een mooi debat, maar het vraagt om meer. Wij hopen dan ook dat de Vlaamse Raad ooit boven zichzelf zal uitstijgen en over heel dit maatschappelijk gebeuren eens een aantal grondige vragen zal stellen. (*Applaus*).

De Voorzitter : De heer De Seranno heeft het woord.

De heer J. De Seranno : Mijnheer de Voorzitter, wij hebben genoteerd

dat de Vlaamse Raad een afzonderlijk debat zal kunnen houden wanneer nadere gegevens over het noordelijk tracé van de SST zullen bekend zijn.

Mijnheer de Minister van Openbare Werken, in verband met de mobiliteitsbeheersing kunnen wij niet aanvaarden dat klassieke gewestwegen meer en meer worden ingeschakeld ter ontlasting van de autosnelwegen. Wij kunnen niet aanvaarden dat hierdoor de leefbaarheid in honderden landelijke dorpen in Vlaanderen omwille van haastige snelwegautomobilisten in het gedrang wordt gebracht, waardoor eens te meer fietsers en voetgangers, die thans 40 ten honderd van het totaal aantal slachtoffers op de klassieke gewestwegen vertegenwoordigen, worden bedreigd.

Wij dringen aan dat de Vlaamse Regering op dat punt tot een akkoord tracht te komen met de NMBS, ten einde deze toevallige haastigaards van de autosnelwegen naar de spoorwegen te draineren.

Motie van aanbeveling

De Voorzitter : Door de heer De Croo werd tot besluit van deze mededeling van de Vlaamse Executieve een motie van aanbeveling ingediend. Ze zal worden gedrukt en rondgedeeld.

Door de heer Janzegers C.S. werd eveneens een motie van aanbeveling tot besluit van deze mededeling van de Vlaamse Executieve ingediend. Ze zal worden gedrukt en rondgedeeld.

De Raad zal zich daarover tijdens een volgende Openbare Vergadering moeten uitspreken.

Het debat is definitief gesloten.

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 het vervoerswezen — 523 (1990-1991) — Nr. 1

Voorstel tot spoedbehandeling.

De Voorzitter : Dames en heren, gisteren werd de spoedbehandeling gevraagd voor het voorstel van resolutie van de heren Verhaegen, Hancké en Van Grembergen tot besluit van het debat over de mededeling van de Vlaamse Executieve betreffende het verkeers- en het vervoerswezen.

De heer Denys heeft het woord.

De heer A. Denys : Mijnheer de Voorzitter, ik stel voor dat de Raad, aangezien er dikwijls moties van aanbeveling worden ingediend, overgaat tot de procedure om dit debat te sluiten.

Aan de hand van de moties van aanbeveling - de resolutie kan eventueel worden omgezet - meen ik dat het de enige manier is om het debat op een zinvolle wijze te besluiten. Indien wij een echt debat met concrete aanbevelingen willen voeren, lijkt het mij noodzakelijk dat wij daarvoor de nodige tijd uittrekken. Nu bij hoogdringendheid een nietszeggende resolutie laten goedkeuren is de slechtste manier om dit debat te beëindigen.

Wanneer wij de Vlaamse Raad zinvol werk willen laten doen nopens een mobiliteits- en SST-debat kunnen wij niet anders dan dit gewoon laten bezinken en met concrete voorstellen uit te pakken tijdens een volgende vergadering.

De Voorzitter : De heer Janzegers heeft het woord.

De heer G. Janzegers : Mijnheer de Voorzitter, ik sluit mij aan bij de vraag van collega Denys, vooral omdat het debat duidelijk heeft gemaakt dat er nog heel wat vragen en onduidelijkheden blijven in dit dossier, zowel in verband met de wijziging van de gewestplannen als de komende procedure bij de aflevering van bouwvergunningen.

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

Ik stel vast dat er geen unanimité is in verband met het voorstel tot spoedbehandeling. Daarom stemmen wij bij zitten en opstaan over dit voorstel.

De leden die het voorstel tot spoedbehandeling wensen aan te nemen, worden verzocht op te staan.

De tegenproof.

Het voorstel tot spoedbehandeling is aangenomen. Dan stel ik voor dat het voorstel van resolutie onmiddellijk wordt behandeld.

Is de Raad het daarmee eens ? (Znstemming)

Bespreking

De Voorzitter : Aan de orde is het voorstel van resolutie van de heren Verhaegen, Hancké en Van Grembergen tot besluit van het debat over de mededeling van de Vlaamse Executieve betreffende het verkeers- en het vervoerswezen.

De bespreking is geopend.

De heer De Croo heeft het woord.

De heer H. De Croo (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, wij hebben er moeite mee om te weten te komen wat dit voorstel van resolutie juist inhoudt. Ik weet dat goede advocaten lang over niets kunnen spreken, maar in dit geval heb ik er moeite mee. Immers, men vraagt aan de Executieve rekening te houden met de in dit debat gemaakte aanbevelingen en opmerkingen. Welke ze zijn, wordt niet gedetailleerd. Men stelt ook vast dat het verkeersplan, het testament van Minister Sauwens, een goede aanzet is. Welnu, een aanzet is een klein stukje van het begin van een werk. Er wordt ook gesteld dat het SST-standpunt van de Executieve wordt onderschreven en dat ze zou ijveren - wat een mooi woord - voor een billijke verdeling van de investeringsgeld in het NMBS-tienjarenplan. Wij willen iets concreter zijn. In de amendementen die wij hebben ingediend, hebben wij een aantal duidelijke punten naar voren gebracht die ik graag zeer in het kort wil toelichten.

Ten eerste, vragen wij aan de Executieve uit te gaan van een geïntegreerde aanpak over vele departementen heen, met een betere onderbouw en een sterkere formulering van de doelstellingen. Wij weten niet goed wat

dit mobiliteitsplan met zich mee brengt. Wij koppelen daaraan de eis voor het opstellen van een kosten-baten analyse, met een duidelijke berekening van de financiële implicaties van onze keuze op korte en lange termijn.

In een tweede amendement vragen wij dat concreet werk zou worden gemaakt van privé collectief vervoer. Voor ons maakt het niets uit of het wordt georganiseerd gewestgewijze, staatsgewijze of op een andere wijze, als men maar komt tot een beter collectief vervoer van personen. Vandaag bestaat reeds De Lijn die men vol gestouwd heeft met politieke benoemingen en waar men bibbert als er over privé vervoer wordt gesproken. De angst is groot dat dit privé vervoer zich zou losmaken uit de verdrukking waarin het verkeert.

In het mobiliteitsplan van Minister Sauwens staat dat er een mobiliteits-taks zou worden ingevoerd. Het zou goed zijn en, mijnheer Hancké, het weze mij vergeven - dat men zou stoppen met de verfondsing van de aanwending van middelen in de Vlaamse Raad. Iedereen loopt met zijn fondsje rond. Men wil dus ook een mobiliteitsfondsje. Wij zeggen duidelijk dat er geen mobiliteitstaks mag worden ingevoerd.

In een vierde amendement zeggen wij ook dat de investeringsprojecten van STAR 21 en SST geen wafelijzerpolitiek tot gevolg mogen hebben. Immers, en hier deel ik de mening van Minister Sauwens, men moet in de eerste plaats streven naar doeltreffendheid. Wij zeggen dat moet worden uitgegaan van de werkelijke vervoersbehoeften, en dat een evaluatie moet worden gemaakt van de kostprijs en het rendement. Wij stellen hierbij ook duidelijk dat een communautaire aanpak geen zin heeft.

Ik herhaal het pleidooi van de PVV - de heer Vermeiren zal straks oplossingen voor sommige knelpunten aanhalen - om de grote Vlaamse steden op het SST-net aan te sluiten. Ik wijs er ter zake op dat de term SST-stellen niet het zelfde is als SST-lijnen.

In het zevende amendement dringen

De Croo

wij aan op een voorafgaand debat in de Vlaamse Raad wanneer het tracé Noordas-Antwerpen, dat afhangt van een partnership met Nederland, wordt vastgelegd.

Mijnheer de Voorzitter, heren Ministers, collega's, deze zeven amendementen zijn samengesteld op basis van de ideeën van de PVV-fractie en vormen een synthese van de uiteenzettingen van mijn partijgenoten gisteren en vandaag. Zo kan de aldus geamendeerde resolutie meer vlees en bloed hebben dan de lege hier naar voren gebrachte tekst. (*Applaus bij de PW*)

De Voorzitter : De heer Geysels heeft het woord.

De heer J. Geysels : Mijnheer de Voorzitter, heren Ministers, collega's, ik meen dat ieder lid van de Raad het erover eens is dat de door de Executieve aan de Raad voorgestelde nota nog vele knelpunten signaleert en dat er nog geen tracé is voor de SST-lijn ten noorden van Antwerpen, wat letterlijk te lezen staat. Kortom, het huiswerk is niet af. Ik begrijp dan ook niet hoe de Raad via een resolutie van de meerderheid met deze beperkte gegevens de Executieve een vrijbrief geeft, volmacht verleent om zomaar aan de locomotief van Dehaene te hangen.

Nog eergisteren heeft de heer De Wulf, een lid van de Executieve, in de pers bekendgemaakt dat ook hij nog zekerheid moest krijgen over een aantal knelpunten. Welke oplossingen op concrete vragen hebben wij hier gekregen? Wat bedoelt men met geïntegreerd plan? Ik voel mij dus gesteund door een lid van de Executieve en de meerderheid. Ik vraag aan de heer De Wulf en vooral aan de Raad daaruit de consequenties te trekken. Hoe kan hier nog sprake zijn van autonome besluitvorming? In dit dossier zijn wij slechts een aanhangsel van de flitstrein Dehaene! (*Applaus bij AGA LEV*)

De Voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer F. Vermeiren (*op de tribune*)

ne) : Mijnheer de Voorzitter, heren leden van de Executieve, collega's, vanmorgen konden wij een Vlaams Brabants debat voeren. Op één uitzondering na scharden de sprekers, onder meer de heren Dielens, Kuijpers, Vanhorenbeek en Valkeniers, zich achter de stelling dat er in Vlaams Brabant nog knelpunten moeten worden opgelost, namelijk in Lembeek en Zaventem.

De heer L. Vanhorenbeek : Er zijn er meer!

De heer F. Vermeiren : Men heeft gerepliceerd dat dit miljarden zal kosten. Mijnheer de Minister, eigenlijk gaat het maar om 1,5 miljard, maximaal 2 miljard. Immers, de studiediensten van de NMBS hebben aangetoond dat een tunnel in de gemeente Zaventem en/of in Lembeek ongeveer 700 à 800 miljoen meer zal kosten dan de aanleg van een sleuf. Eigenlijk moet men zich afvragen of een meerkost van 2 miljard in twee gemeenten niet verantwoord is, wanneer men weet dat hiermee erge milieuhinder veroorzaakt door het aanleggen van een sleuf voor de uitbreiding van de capaciteit, wordt vermeden.

De verschillende fracties, op één na, hebben hier verklaard dat een bepaalde grens nu is bereikt. Het zou mij dan ook verwonderen dat ons amendement nummer 5 dat een ondertunnelling in Lembeek en in Zaventem beoogt, niet zou worden aangenomen. De burger zou inderdaad niet begrijpen dat iemand die in de voormiddag voor een tunnel pleit 's namiddags tegen de aanleg van zo'n tunnel stemt. Gelet op de verregaande gevolgen die de uitslag van die stemming zal hebben hoop ik dat iedereen de daad bij het woord zal voegen en het stemgedrag dus zal afstemmen op de eerder afgelegde verklaringen. Ik dank bij voorbaat de collega's die dat zullen doen. (*Applaus bij de PW*)

De Voorzitter : De heer Dielens heeft het woord.

De heer F. Dielens (*op de tribune*) : Mijnheer de Voorzitter, dames en heren, ik zal mij bij de stemming onthouden. Mijn onthouding geeft mij

de mogelijkheid namens de hele SP-fractie de aandacht te vestigen op enkele knelpunten die, na de repliek gehoord te hebben van de Vlaamse Executieve, meer bepaald van de Voorzitter van de Vlaamse Executieve opgelost moeten worden zoals voorgesteld door de verschillende sprekers in het debat van gisteren en vandaag.

Uit het antwoord van de Voorzitter van de Executieve hebben wij onvoldoende kunnen afleiden dat wel degelijk rekening zal worden gehouden met het gevoerde debat.

Met betrekking tot de SST wensen wij een aantal punten op te sommen, opsomming die weliswaar niet limitatief is en die volgens ons oplossingen moeten krijgen : - de aanleg van een tunnel in Lembeek-Halle is voor ons prioritair ; - de aanleg van een tunnel in Zaventem ; - de problematiek rond het traject Zaventem-Leuven-Herent, inclusief het probleem Bierbeek en de bocht in Leuven ; - een lange tunnel en geen korte in Antwerpen ; - met betrekking tot het tienjarenplan de geplande investeringen op de lijn Oostende-Brussel die in de periode 1991-2000 moeten worden uitgevoerd ; - de aansluiting op de TGV-Nord te Rijsel via een uitwaaiering van de SST na de opening van het TGV-station Rijsel.

Wij willen met andere woorden aan de Vlaamse Executieve een duidelijk sein geven opdat zij haar op 12 juni ingenomen standpunt zou concretiseren en de definitieve beslissing over de SST maximaal zou laten afhangen van het debat dat de Vlaamse Raad zopas gevoerd heeft. (*Applaus bij de SP*)

De Voorzitter : De heer Verreycken heeft het woord.

De heer W. Verreycken (*op de tribune*) : Mijnheer de Voorzitter, de resolutie die wij nu behandelen verwijst duidelijk naar twee zaken. Ten eerste naar de beleidsbrief van de Executieve die - daar zijn we na het antwoord van de Voorzitter van de Vlaamse Executieve van overtuigd te hebben gehoord - het spreekwoord veel beloven en weinig geven . . . de rest valt u zelf in - illustreert en ten tweede

Verreycken

ook nog naar het stuk 518, een nota van de Vlaamse Executieve, waar ik veel problemen mee heb. Die bewuste nota toont heel duidelijk de totale onderdanigheid van de Vlaamse Executieve ten opzichte van de Belgische Regering aan. Uit die nota blijken de gevolgen van een totaal fout gebruik van het openbaar vervoer. In die nota gaat de Executieve ervan uit dat de periferie van Brussel zich uitstrekt tot Halle, Leuven en Mechelen. Dat staat expliciet in de tekst. Met andere woorden, dit stuk kent aan Brussel een nog veel grotere rol toe en regelt het openbaar vervoer op grond van de verkeersstroom naar Brussel. Wij zijn daarentegen de mening toegedaan dat het openbaar vervoer er moet voor zorgen dat in alle steden de kantoren en andere werkplaatsen goed bereikbaar moeten zijn, dus niet alleen in Brussel.

Deze resolutie bepleit de nefaste verbeulemansing van gans Vlaanderen, waartegen ik mij moet verzetten.

Er is nog een tweede overweging. Alle nota's, ook die van de Vlaamse Executieve, tonen aan dat de Vlaamse Minister voor Verkeerswezen aan het handje moet blijven lopen van de SSD, de supersnelle Dehaene. Hij heeft het STAR 21 plan voorgesteld dat volgens mij een vorm is van georganiseerde diefstal ten nadele van Vlaanderen. Ik sta daarin niet alleen. Ik word daarin gesteund door de verslagen van de SERV en door een aantal sprekers in dit debat. STAR-21 is een vorm van georganiseerde diefstal ten voordele van het Waalse buitenland. Ik vind dat helemaal niet nodig. Als Vlaanderen 60 ten honderd van de gelden opbrengt, moeten wij ook 60 ten honderd van de investeringen kunnen realiseren, niets minder. Een scheidsrechter moet worden aangeduid — hij mag van mij zelfs tussen de sporen gaan liggen, hij hoeft er niet op te liggen - die moet bepalen wie welke gelden mag gebruiken. Als wij geen scheidsrechter hebben pleit ik voor een scheidingsrechter die ons kan verlossen van de Belgische schoonmoeder die u via dergelijke resoluties nog altijd bezwaart.

De Voorzitter : De heer Kuijpers heeft het woord.

De heer W. Kuijpers (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, heren Ministers, geachte collega's, namens de Volksunie-fractie zou ik volgende bemerkingen bij dit debat willen maken. Dit debat heeft alleszins het voordeel dat wij op ieder punt en op ieder deel van het plan zijn kunnen ingaan. Elkeen moet nu zijn verantwoordelijkheid nemen. Ook deze regering was gebonden door een handtekening die door een PW-Minister op Europees vlak was geplaatst. De Vlaamse Regering heeft een PVV-Minister met Ruimtelijke Ordeningsbevoegdheid in haar midden. Wij dragen dus met zijn allen daarvoor de verantwoordelijkheid.

Na het debat hebben wij met aandacht het antwoord van de Voorzitter van de Vlaamse Regering en van de Minister van Openbare Werken beluisterd. Dit antwoord is erg genuanceerd. Nergens wordt er een techniek opgedrongen. Dikwijls is hier het woord ondertunneling gevallen. Inderdaad, of men dit graag hoort of niet, men heeft Brabant in zijn geheel te nemen, met al de verbindingen die er aan zijn. Het is vrij gemakkelijk een pennetwist over iedere kilometer uit te lokken, maar u moet het verband zien in Brabant. Er is in heel Brabant dat één van de dichtst bevolkte streken van Europa en de wereld is, geen plaats meer bovengronds voor een dergelijk openbaar werk. Dit is zowel waar voor Lembeke, als voor Zaventem, voor Herent als voor Bierbeek. Het is geen schande om de relatie tussen de steden onderling binnen een Europees vlak met mekaar in verband te brengen. Het is evenmin een schande om het hele vervoer van lucht, water en land en trein met mekaar in het kader van Europa te vergelijken.

Wij moeten aan de andere staten van Europa durven zeggen dat deze kleine toevallige staat voor hen een doorvoerland is. Het is de plicht van de Regering om een trekkingsrecht op Frankrijk en Duitsland binnen de Europese verdeling, alsook op Groot-Brittannië, te leggen om een deel van deze ondertunneling te betalen. De

tussenkomen van Voorzitter Geens als van Minister Sauwens was genuanceerd.

De Volksunie-fractie wenst een signaal te geven. De heer Vanhorenbeek zal zich bij de stemming over het geheel onthouden. De voorstanders van een kanteltrein zijn hun kanteltrein vergeten. Ook de heer De Croo is zijn handtekening vergeten. Wij geven duidelijk het signaal dat meer geld moet worden gehaald uit de Europese lade ten voordele van onze leefbaarheid. Wij hopen dat de Groenen in dit debat niet verder zullen kantelen. (Applaus bij de VU)

De Voorzitter : De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer E. Van Rompuy (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, heren Ministers, collega's, namens de vertegenwoordigers van Vlaams Brabant wil ik het volgende zeggen. In de CVP-fractie is de bekommernis om het leefmilieu in Vlaams Brabant even groot als in de andere fracties. In de nota van de Executieve worden een aantal knelpunten opgesomd. Voor een aantal daarvan worden concrete suggesties gedaan, voor andere worden de alternatieven opengelaten. Collega Cardoen zal zich namens de Vlaams Brabanders in de CVP-fractie onthouden (Applaus bij AGALEV) om een duidelijk signaal te geven dat wij oplossingen willen die rekening houden met het leefmilieu en de stadskernen. Toch wijs ik er ook op dat de Vlaamse Raad het geheel moet bekijken. Ik heb een aantal collega's horen pleiten voor tunnels in Lembeek, Zaventem, Kortenberg, Herent, Leuven, Bierbeek en Antwerpen. Een kilometer tunnel kost 1 miljard, dit wil zeggen dat men pleit voor meer dan 25 miljard bijkomende uitgaven. Dat is onrealistisch ! U weet dat het SST-fonds voor België 12 miljard bedraagt. Met een gunstige verdeelsleutel betekent dit voor ons 6 of 7 miljard. Men draait de bevolking een rad voor de ogen door te pleiten voor 30 miljard bijkomende middelen. EG-commissaris Van Miert heeft erop gewezen dat er geen geld beschikbaar is voor dat soort werken. De Vlaamse Raad mag niet aan demagogie doen, maar moet

Van Rompuy

het algemeen belang behartigen.
(*Applaus bij de CVP*)

De Voorzitter : De heer De Vlieghe heeft het woord.

De heer W. De Vlieghe : Mijnheer de Voorzitter, ik stel vast dat er een nieuwe manier van stemmen wordt ingevoerd. De Vlaams Brabanders moeten blijkbaar hun negatieve stem uitdrukken door zich te onthouden. Als Vlaams Brabander zal ik mij solidair opstellen en mij onthouden van een negatieve stem.

De Voorzitter : Zijn er nog opmerkingen? (Neen)

De bespreking is gesloten.

Hoofdelijke stemming.

Op het voorstel van resolutie van de heren Verhaegen, Hancké en Van Grembergen, tot besluit van het debat over de mededeling van de Vlaamse Executieve, betreffende hetverkeers- en het vervoerswezen, werd door de heren Janzegers, Dierickx, Geysels en Mevrouw Vogels een amendement ingediend dat luidt als volgt: de vierde paragraaf aanvullen met:

“en deze zal integreren in haar te nemen beslissingen”

Aan de orde is de hoofdelijke stemming over het amendement van de heren Janzegers, Dierickx, Geysels en mevrouw Vogels op de vierde paragraaf.

Wordt het amendement gesteund?
(*Ja*)

Begin van de stemming.

Heeft iedereen gestemd? (*Ja*)

Einde van de stemverrichtingen.

Ziehier het resultaat:

111 leden hebben aan de stemming deelgenomen;

9 leden hebben ja geantwoord;

92 leden hebben neen geantwoord;

10 leden hebben zich onthouden.

JA hebben gestemd :

Cuyvers J.

De Vlieghe W.

Dierickx L.

Geysels J.

Gryp E.

Janzegers G.

Laridon A.

Van Dienderen H.

Vogels M. (mevr.)

NEEN hebben gestemd :

Annemans G.

Ansoms J.

Baldewijns E.

Bartholomeeussen M.

Beckers A.

Beerden G.

Bosmans F.

Bosmans Jos

Bossuyt G.

Bourgeois A.

Brepoels F. (mevr.)

Breyne P.

Candries H.

Capoen M.

Cardoen G.

Caudron J.

Cauwenberghs F.

Chevalier P.

Coens D.

Coveliers H.

De Beul A.

De Bremaeker J.

De Clerck S.

De Loor H.

De Meyer M. (mevr.)

De Roo J.

De Seranno J.

De Wulf R.

Deneir A.

Deprez P.

Detiège L. (mevr.)

Dhoore L.

Didden M.

Dielens F.

Dufaux J.

Dumez P.

Dupré J.

Egelmeers I.

Gabriels J.

Geens G.

Gesquiere M.

Hancké L.

Hermans P.

Kestelijn-Sierens M.-P.

Kuijpers W.

Leysen A. (mevr.)

Lisabeth C.

Loones J.

Maes N. (mevr.)

Marchand C.

Maximus L. (mevr.)

Merckx-Van Goey T.

Moors C.

Nelis-Van Liedekerke L.

Olivier M.

Op 't Eynde A.

Panneels-Van Baelen M.

Peeters W.

Pillaert J.-P.

Sarens F.

Sauwens J.

Schellens A.

Schoeters M.

Sleeckx J.

Timmermans J.

Tyberghien-Vandenbussche M.

Uyttendaele R.

Valkeniers J.

Van Bree J.

Van Grembergen P.

Van Hecke J.

Van Hooland R.

Van Looy J.

Van Peel M.

Van Rompaey H.

Van Rompuy E.

Van Steenkiste R.

Van Vaerenbergh E.

Van Wambeke H.

Van den Bossche L.

Van der Maelen D.

Van der Sande J.

Vandebosch E.

Vandenbroucke F.

Vangansbeke P.

Vanhorenbeek L.

Vanlerberghe R.

Vannieuwenhuyze R.

Vanvelthoven L.

Verhaegen G.

Verreycken W.

Weyts J.

Zich ONTHOUDEN hebben :

Cortois W.

Daems R.

De Croo H.

Denys A.

Dewael P.

Van Aperen A.

Van den Broeck O.

Vermeiren F.

Vreven A.

Waltniel L.

Het amendement is niet aangenomen.

Op het voorstel van resolutie van de heren Verhaegen, Hancké en Van Grembergen, tot besluit van het debat over de mededeling van de Vlaamse Executieve, betreffende het

Voorzitter

verkeers- en het vervoerswezen, werd door de heren Janzegers, Dierickx, Geysels en mevrouw Vogels een amendement ingediend dat luidt als volgt :

in de vijfde paragraaf het woord "goede" vervangen door "eerste".

Dames en heren, we moeten nu stemmen over het amendement van de heren Janzegers, Dierickx, Geysels en mevrouw Vogels.

Mag de uitslag van de vorige stemming ook voor deze stemming gelden? (*Instemming*)

Het amendement is dus niet aanvaard.

Op het voorstel van resolutie van de heren Verhaegen, Hancké en Van Grembergen, tot besluit van het debat over de mededeling van de Vlaamse Executieve, betreffende het verkeers- en het vervoerswezen, werd door de heren De Croo, Beysen en Denys een amendement ingediend dat luidt als volgt :

"De zinssnede "stelt vast dat het verkeer & en vervoersplan een goede aanzet is tot een geïntegreerd beleid;" vervangen door wat volgt: " - verzoekt de Vlaamse Executieve dat er moet vertrokken worden vanuit een geïntegreerde aanpak over de verschillende departementen heen, met een betere onderbouwing en scherpere formulering van de doelstellingen;"

(*De leden van AGALEV en PVV verlaten het halfrond.*)

Aan de orde is de hoofdelijke stemming over het amendement van de heren De Croo, Beysen en Denys.

Wordt het amendement gesteund? (*Ja*)

Begin van de stemming.

Heeft iedereen gestemd? (*Ja*)

Einde van de stemverrichtingen.

Ziehier het resultaat:

113 leden hebben aan de stemming deelgenomen;

19 leden hebben ja geantwoord;

92 leden hebben neen geantwoord;
2 leden hebben zich onthouden.

JA hebben gestemd :

Annemans G.
Cortois W.
Cuyvers J.
Daems R.
De Croo H.
De Vlieghe W.
Denys A.
Dierickx L.
Geysels J.
Gryp E.
Janzegers G.
Laridon A.
Van Aperen A.
Van Dienderen H.
Van den Broeck O.
Vermeiren F.
Verreycken W.
Vogels M. (mevr.)
Vreven A.

NEEN hebben gestemd :

Ansoms J.
Baldewijns E.
Bartholomeeussen M.
Beckers A.
Beerden G.
Bosmans F.
Bosmans Jos
Bossuyt G.
Bourgeois A.
Brepoels F. (mevr.)
Breyne P.
Candries H.
Capoen M.
Cardoen G.
Caudron J.
Cauwenberghs F.
Chevalier P.
Coens D.
Coveliers H.
De Beul A.
De Bremaeker J.
De Clerck S.
De Loor H.
De Meyer M. (mevr.)
De Roo J.
De Seranno J.
De Wulf R.
Deneir A.
Deprez P.
Detiège L. (mevr.)
Dhoore L.
Didden M.
Dielens F.
Dufaux J.
Dumez P.

Dupré J.
Egelmeers I.
Gabriels J.
Geens G.
Gesquiere M.
Hancké L.
Hermans P.
Kelchtermans T.
Kestelijn-Sierens M.-P.
Kuijpers W.
Lauwers H.
Leysen A. (mevr.)
Lisabeth C.
Loones J.
Maes N. (mevr.)
Marchand C.
Maximus L. (mevr.)
Merckx-Van Goey T.
Moors C.
Nelis-Van Liedekerke L.
Olivier M.
Op 't Eynde A.
Panneels-Van Baelen M.
Peeters W.
Pillaert J.-P.
Sarens F.
Sauwens J.
Schellens A.
Schoeters M.
Sleeckx J.
Timmermans J.
Tyberghien-Vandenbussche M.
Uyttendaele R.
Valkeniers J.
Van Bree J.
Van Grembergen P.
Van Hecke J.
Van Hooland R.
Van Looy J.
Van Peel M.
Van Rompaey H.
Van Rompuy E.
Van Steenkiste R.
Van Vaerenbergh E.
Van Wambeke H.
Van den Bossche L.
Van der Maelen D.
Van der Sande J.
Vandebosch E.
Vandenbroucke F.
Vangansbeke P.
Vanhorenbeek L.
Vanlerberghe R.
Vannieuwenhuyze R.
Vanvelthoven L.
Verhaegen G.
Weyts J.

Zich ONTHOUDEN hebben :

Dewael P.

Voorzitter

Waltniel L.

Het amendement is niet aangenomen.

Op het voorstel van resolutie van de heren Verhaegen, Hancké en Van Grembergen, tot besluit van het debat over de mededeling van de Vlaamse Executieve, betreffende het verkeers- en het vervoerswezen, werd door de heren De Croo en Denys een amendement ingediend dat luidt als volgt:

“De zinssnede ”- onderschrijft volledig het standpunt.. . in de nota van de Vlaamse Executieve;” vervangen door wat volgt: ”- Verzoekt de Vlaamse Executieve om concreet werd te maken van privé-collectief vervoer als een instrument om de verkeersproblematiek op te lossen;”

Dames en heren, we moeten nu stemmen over het amendement van de heren De Croo en Denys.

Mag de uitslag van de vorige stemming ook voor deze stemming gelden? (*Instemming*)

Het amendement is dus niet aannvaard.

De heer Verhaegen heeft het woord.

De heer G. Verhaegen : Mijnheer de Voorzitter, ik wacht tot de fractieleider van AGALEV opnieuw aanwezig is. Ik begrijp trouwens niet waarom de AGALEV-fractie de vergadering verlaat. Mijnheer Geysels, het zou interessant zijn van u te vernemen waarom uw fractie tijdens een debat over een zeer belangrijk probleem dat ook u aangaat, haar verantwoordelijkheid niet durft nemen. U kan tegenstemmen, maar een parlementaire vergadering verlaten zonder geldige redenen, is alles behalve sportief. (*Applaus*)

Ik begrijp ook niet waarom de PVV het parlementaire spel niet tot het einde speelt en de vergadering bijwoont tot de normale stemming is afgelopen. Daarstraks werd gezegd dat dit een zeer eigenaardige manier van stemmen is ; ik meen dat het een zeer eigenaardige parlementaire acti-

viteit is, wanneer iemand die het pleit verliest gewoonweg de vergadering verlaat. (*Applaus*).

De Voorzitter : De heer Geysels heeft het woord.

De heer J. Geysels : Mijnheer de Voorzitter, ik kan respect opbrengen voor wat de fractieleider van de CVP steeds weer verklaart. De leden van de meerderheid die geregeld bij stemmingen aanwezig zijn weten dat het ongeveer tienmaal is gebeurd dat het quorum niet werd bereikt. De AGALEV-fractie is reeds vaak gebleven om u aan die meerderheid te helpen. Ik meen dan ook dat ik van u geen lessen moet krijgen in het naleven van de parlementaire procedures en in het eerlijk spelen van het spel. Dat neem ik niet.

De Voorzitter : De heer Verhaegen heeft het woord.

De heer G. Verhaegen : Mijnheer de Voorzitter, ik wil erop wijzen dat ik twee weken geleden een door Agalev ingediend amendement, waarvan ik overtuigd was dat het verdedigbaar was, bij de Voorzitter van de Executieve heb bepleit. De Executieve ging akkoord om een begrotingswijziging door te voeren. In de Commissie voor Financiën stond ik ongeveer alleen om het amendement van een andere fractie te verdedigen. Ik vind dat bedroevend.

De Voorzitter : Op het voorstel van resolutie van de heren Verhaegen, Hancké en Van Grembergen, tot besluit van het debat over de mededeling van de Vlaamse Executieve, betreffende het verkeers- en vervoerswezen, werd door de heren Janzegers, Dierickx, Geysels en mevrouw Vogels een amendement ingediend dat luidt als volgt :

“de zesde paragraaf schrappen”

Dames en heren, wij stemmen nu bij zitten en opstaan over het amendement van de heren Janzegers, Dierickx, Geysels en mevrouw Vogels.

De leden die het amendement wensen aan te nemen, worden verzocht op te staan.

De tegenproof.

Het voorstel amendement is niet aangenomen.

Op het voorstel van resolutie van de heren Verhaegen, Hancké en Van Grembergen, tot besluit van het debat over de mededeling van de Vlaamse Executieve, betreffende het verkeers- en het vervoerswezen, werd door de heren Denys, De Croo en Beysen een amendement ingediend dat luidt als volgt:

“De zinssnede “- vraagt de Executieve te ijveren voor . . . tienjarenplan.” vervangen door wat volgt: ”- vraagt de Executieve om in uitvoering van de beleidsbrief Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen geen ”mobiliteitstaks” in te voeren.”

Dames en heren, we moeten nu stemmen over het amendement van de heren Denys, De Croo en Beysen

Mag de uitslag van de vorige stemming ook voor deze stemming gelden? (*Instemming*)

Het amendement is dus niet aangenomen.

Op het voorstel van resolutie van de heren Verhaegen, Hancké en Van Grembergen, tot besluit van het debat over de mededeling van de Vlaamse Executieve, betreffende het verkeers- en vervoerswezen, werd door de heren Janzegers, Dierickx, Geysels en mevrouw Vogels een amendement ingediend dat luidt als volgt:

“de zevende paragraaf als volgt vervangen: vraagt de Executieve inzake de SST pas een beslissing te nemen na het voorleggen van haar standpunt zoals dit door het huidige debat zal worden aangepast en nadat alle onduidelijkheid inzake de nog resterende vragen inzake de wijzigingen van de gewestplannen werd weggenomen.”

Dames en heren, we moeten nu stemmen over het amendement van de heren Janzegers, Dierickx, Geysels en mevrouw Vogels.

Mag de uitslag van de vorige stemming ook voor deze stemming gelden? (*Instemming*)

Voorzitter

Het amendement is dus niet aangenomen.

Op het voorstel van resolutie van de heren Verhaegen, Hancké en Van Grembergen, tot besluit van het debat over de mededeling van de Vlaamse Executieve, betreffende het verkeers- en vervoerswezen, werd door de heren Denys en De Croo een amendement ingediend dat luidt als volgt:

„Nieuwe alinea bijvoegen: ”- elke vorm van “wafelijzerpolitiek” bij de investeringsprojecten van STAR 21 en SST fundamenteel af te wijzen. Deze benadeelt immers de doeltreffendheid van de investeringen.”

De heer Verhaegen heeft het woord.

De heer G. Verhaegen : Mijnheer de Voorzitter, ik wil uw aandacht vestigen op het feit dat de meerderheid in aantal is om deze motie goed te keuren.

De Voorzitter : Dames en heren, we moeten nu stemmen over het amendement van de heren Denys en De Croo

Mag de uitslag van de vorige stemming ook voor deze stemming gelden? (*Instemming*)

Het amendement is dus niet aangenomen.

Op het voorstel van resolutie van de heren Verhaegen, Hancké en Van Grembergen, tot besluit van het debat over de mededeling van de Vlaamse Executieve, betreffende het verkeers- en vervoerswezen, werd door de heren Denys, De Croo en Vermeiren een amendement ingediend dat luidt als volgt:

„Nieuwe alinea bijvoegen: ”- verzoekt de Vlaamse Executieve om voor de knelpunten Lembeek en Zaventem te opteren voor “ondertunneling” .”

Mag de uitslag van de vorige stemming ook voor deze stemming gelden? (*Instemming*)

Het amendement is dus niet aangenomen.

Op het voorstel van resolutie van de

heren Verhaegen, Hancké en Van Grembergen, tot besluit van het debat over de mededeling van de Vlaamse Executieve, betreffende het verkeers- en het vervoerswezen, werd door de heer Denys en De Croo een amendement ingediend dat luidt als volgt:

„Nieuwe alinea bijvoegen : “- Verzoekt de Vlaamse Executieve om de grote Vlaamse steden op de meest efficiënte wijze aan te sluiten op het SST-net”.”

Mag de uitslag van de vorige stemming ook voor deze stemming gelden? (*Instemming*)

Het amendement is dus niet aangenomen.

Op het voorstel van resolutie van de heren Verhaegen, Hancké en Van Grembergen, tot besluit van het debat over de mededeling van de Vlaamse Executieve, betreffende het verkeers- en vervoerswezen, werd door de heer De Croo, Beysen en Berchmans een amendement ingediend dat luidt als volgt:

„Nieuwe alinea bijvoegen: “- Vraagt de Vlaamse Executieve om in de geest van de aangenomen motie in de Vlaamse Raad dd. 23 maart 1989, de beslissingen die de Vlaamse Executieve wil nemen inzake het SST-tracé ten noorden van Antwerpen slechts te laten doorgaan na een voorafgaand debat in de Vlaamse Raad” .”

Mag de uitslag van de vorige stemming ook voor deze stemming gelden? (*Instemming*)

Het amendement is dus niet aangenomen.

Aan de orde is nu de hoofdelijke stemming over het gehele voorstel van resolutie van de heren Verhaegen, Hancké en Van Grembergen tot besluit van het debat over de mededeling van de Vlaamse Executieve betreffende het verkeers- en het vervoerswezen.

Begin van de stemming.

Heeft iedereen gestemd. (*Ja*)

Einde van de stemverrichtingen.

Ziehier het resultaat:

94 leden hebben aan de stemming deelgenomen ;
89 leden hebben ja geantwoord ;
5 leden hebben zich onthouden.

Ik kondig hiermede de uitslag van de stemming aan.

JA hebben gestemd :

Ansoms J.
Baldewijns E.
Bartholomeeussen M.
Beckers A.
Beerden G.
Bosmans F.
Bosmans Jos
Bossuyt G.
Bourgeois A.
Brepoels F. (mevr.)
Breyne P.
Candries H.
Capoen M.
Caudron J.
Cauwenberghs F.
Chevalier P.
Coens D.
Coveliers H.
De Beul A.
De Bremaeker J.
De Clerck S.
De Loor H.
De Meyer M. (mevr.)
De Roo J.
De Seranno J.
De Wulf R.
Deneir A.
Deprez P.
Desutter M.
Detiège L. (mevr.)
Dhoore L.
Didden M.
Dufaux J.
Dumez P.
Dupré J.
Egelmeers I.
Gabriels J.
Geens G.
Gesquiere M.
Hancké L.
Hermans P.
Kelchtermans T.
Kestelijn-Sierens M.-P.
Kuijpers W.
Lauwers H.
Leysen A. (mevr.)
Lisabeth C.

Voorzitter

Loones J.
Maes N. (mevr.)
Marchand C.
Maximus L. (mevr.)
Merckx-Van Goey T.
Moors C.
Nelis-Van Liedekerke L.
Olivier M.
Op 't Eynde A.
Peeters W.
Pillaert J.-P.
Sarens F.
Sauwens J.
Schellens A.
Schoeters M.
Sleeckx J.
Timmermans J.
Tyberghien-Vandenbussche M.
Uyttendaele R.
Valkeniers J.
Van Bree J.
Van Grembergen P.
Van Hecke J.
Van Hooland R.
Van Looy J.
Van Peel M.
Van Rompaey H.
Van Rompuy E.

Van Steenkiste R.
Van Vaerenbergh E.
Van Wambeke H.
Van den Bossche L.
Van der Maelen D.
Van der Sande J.
Vandebosch E.
Vandenbroucke F.
Vangansbeke P.
Vanlerberghe R.
Vannieuwenhuyze R.
Vanvelthoven L.
Verhaegen G.
Weyts J.

Zich ONTHOUDEN hebben :

Cardoen G.
Dewael P.
Dielens F.
Vanhorenbeek L.
Waltniel L.

Dientengevolge neemt de Raad het voorstel van resolutie aan. De resolutie zal aan de Vlaamse Executieve worden overgezonden.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

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

Ik stel voor het bepalen van datum, uur en agenda van de volgende Openbare Vergadering aan het Bureau en uw Voorzitter over te laten.

Geen bezwaar ? (*Instemming*)

De vergadering is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 17.35 uur.*

BIJLAGE

VERZOEKSCRIFTEN

VERZOEKSCRIFTEN (Regl. art. 81)

Besluiten

- Verzoekschrift van de heer Iserio Murat betreffende de verdeling van de programma's van de Turkse Televisie TRT via de kabel
 - 15 (1989-1990)Overgezonden aan de Commissie voor de Media
- Verzoekschrift van de heer E. De Cock inzake de totale beveiliging van het kind via de inschakeling van een Internationaal Oudercomité
 - 16 (1989-1990)Overgezonden aan de Commissie voor Onderwijs
- Verzoekschrift van de heer J. Vanhee namens Chirojeugd Vlaanderen VZW betreffende de volledige en onmiddellijke uitvoering van het decreet van 22 januari 1975 tot regeling van de erkenning en subsidiëring van het landelijk georganiseerd jeugdwerk
 - 3 (1990-1991)Overgezonden aan de Commissie voor Cultuur
- Verzoekschrift van de heer Rappoort te Heffen houdende een dringende oproep om het jeugdbederf, de indoctrinatie, de politieke propaganda en de aansporing tot vreemdelingenhaat en anti-blank racisme te stoppen
 - 5 (1990-1991)Overgezonden aan de Commissie voor de Migranten
- Verzoekschrift van de heer Duchâtelet te Ternat houdende protest tegen de vestiging van een opslagplaats van 25 ton nitrocellulose
 - 4 (1990-1991)Overgezonden aan de Commissie voor de Algemene Zaken, het Reglement en de Verzoekschriften
- Verzoekschrift van de heer J. Boeykens (Borgerhout) inzake het gebruik van bepaalde methodes om collocatie door te drukken
 - 6 (1990-1991)Overgezonden aan de Commissie voor de Algemene Zaken, het Reglement en de Verzoekschriften
- Verzoekschrift van mevrouw V. Hofmans (Herentals) inzake een beroep tegen de beslissing van de schoolraad
 - 7 (1990-1991)Overgezonden aan de Commissie voor de Algemene Zaken, het Reglement en de Verzoekschriften
- Verzoekschrift van de heer Cauwe (Bierbeek) betreffende de weigering van inschrijving van een kandidaat-vluchteling
 - 8 (1990-1991)Overgezonden aan de Commissie voor de Algemene Zaken, het Reglement en de Verzoekschriften
- Verzoekschrift van de heer W. Scholiers van het Limburgs Project Theater betreffende het enige beroepstheater in Limburg
 - 9 (1990-1991)Overgezonden aan de Commissie voor Cultuur
- Verzoekschrift van de heer G. Lazoen (SOS-Hulpbetoon Putte) inzake financiële steun voor de werking SOS-Hulpbetoon
 - 10 (1990-1991)Overgezonden aan de Commissie voor de Algemene Zaken, het Reglement en de Verzoekschriften
- Verzoekschrift van de heer E. De Cock (Gentbrugge) betreffende een parentaal geïnspireerde strategie ter beveiliging van universele waarden en de rol die het Berlaymontgebouw hierbij kan vervullen
 - 11 (1990-1991)Overgezonden aan de Staatssecretaris voor Institutionele Hervormingen, belast met de herstructurering van het Ministerie van Openbare Werken
- Verzoekschrift van mevrouw A. Vandervoort (Meerhout) betreffende het effect van het decreet van 27 maart 1991 houdende de rechtspositie van de personeelsleden van het gesubsidieerd onderwijs op de rechtspositie van de GESCO's in de PMS-centra
 - 12 (1990-1991)Overgezonden aan de Gemeenschapsminister van Onderwijs

- Verzoekschrift van de heer M. Debruyne (BIRO VZW Gent) betreffende de evaluatie van de Executievebesluiten inzake woonnoodgebieden
 - 13 (1990-1991)Overgezonden aan de Gemeenschapsminister voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting
- Verzoekschrift van de heer C. Adriaens van het ABS VZEW betreffende de intrekking van het mestdecreet
 - 14 (1990-1991)Overgezonden aan de Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting

Trefwoordenregister

Actuele interpellaties

Zie BRTN
Cultuurparagraaf
EEG
Europese Politieke Unie
Jeugd
Logiesverstrekkende bedrijven

Actuele vragen

Zie Adinkerke
Antwerpen
BRTN
Brugge
Centrale Examencommissie
Gemeenten
Handelwetenschappen
Hoteldecreet
Industriezone
Jeugd
Knokke
Kunstonderwijs
Kustram
Max Havelaarkoffie
MINA-beleid
MINA-blad
Mol-Rauw
Museum voor Schone Kunsten Antwerpen
N 44
N 49
Onderwijs
Pandreitje
Sint-Pieters-Leeuw
Steden
Sun Parks
Waver
Westerschelde-oeveren
Zwinbosjes

Adinkerke

Doortrekken van het kustramtracé tot het station van Adinkerke, blz. 2274

Albertkanaal

Omleidingskanaal tussen het Albertkanaal en de haven van Antwerpen, blz. 2143, 2167

Antwerpen

Sluiting zalen van Museum voor Schone Kunsten wegens personeelsgebrek, blz. 2084

Aquafin

Rechtspersoonlijkheid, blz. 2127

Arbitragehof

Zie Ingekomen stukken

Begrotingen

Aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991, blz. 2043, 2066, 2106
Aanpassing van de middelenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991, blz. 2043, 2065, 2103, 2105

Beleidsbrieven

Zie Brussel
Verkeers- en vervoerswezen
Vlaamse Gemeenschap
Zie ook Ingekomen stukken
Moties van aanbeveling

Bijlagen

Zie Uitleg

Boom

Bouwvergunning voor het leggen van een pipe-line naar de stortplaats voor de gipsafval van Prayon-Rupel, blz. 2179
Zie ook Moties van aanbeveling

BRTN

Personeelsstatuut, blz. 2116
Zendmast te Sint-Pieters-Leeuw, blz. 2269

Brugge

Bestemming voorlopig beschermde gevangenis Het Pandreitje, blz. 2079

Brussel

Beleid van de Vlaamse Gemeenschap ten aanzien van Brussel-Hoofdstad, blz. 2146
Zie ook Moties van aanbeveling

Centrale Examencommissie

Regeling examens handelwetenschappen, blz. 2274

Cultuurparagraaf

Invoeging in het EEG-verdrag, blz. 2118

Demografische taks

Mogelijke invoering, blz. 2125, 2158
Zie ook Moties van aanbeveling

Dender

Waterkwaliteitsdoelstelling voor de midde-loop van de Dender en de bijbehorende zijrivieren en beken, blz. 2094, 2113

Duitsland

Terugkeer Belgische militairen, blz. 2143, 2165

EEG-verdrag

Invoeging van een cultuurparagraaf, blz. 2118

ERC-project

Participatie van de NV Super Club, blz. 2184
Stand van zaken in het kader van de reconversie van Limburg, blz. 2114

Europese Politieke Unie

Luxemburgse voorstellen, blz. 2118

Gemeenten

Voorstel van overeenkomst tussen de Vlaamse Gemeenschap en de Vlaamse steden en gemeenten voor een gemeentelijk MINA-beleid, blz. 2083

Gevaarlijke stoffen

Behandeling en opvolging van uitbatingsvergunningen voor bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen, blz. 2125

Gewetensbezwaarden

Zie Uitleg

Gipsafval

Bouwvergunning voor het leggen van een pipe-line naar de stortplaatsen Terhagen-

Rumst en Boom voor de gipsafval van Prayon-Rupel, blz. 2179
Zie ook Moties van aanbeveling

Handelwetenschappen

Regeling examens van de Centrale Examencommissie, blz. 2274

Haven van Antwerpen

Omleidingskanaal tussen het Albertkanaal en de haven van Antwerpen, blz. 2143, 2167

Hoteldecreet

Toepassing op de jeugd- en bivakverblijven, blz. 2277

Industriezone

Aanleg te Waver, blz. 2276

In eerste lezing aangekomen artikelen

Zie Ingekomen stukken

Ingekomen stukken

Adviezen, blz. 2145
Arresten van het Arbitragehof, blz. 2042
Beleidsbrieven, blz. 2041
In eerste lezing aangenomen artikelen, blz. 2042
Kennisgevingen van het Arbitragehof, blz. 2042, 2146
Nota, blz. 2145
Ontwerpen van decreet, blz. 2041, 2145
Schriftelijke vragen, blz. 2042, 2146
Verslagen, blz. 2041, 2146
Voorstel van decreet, blz. 2041
Voorstel van resolutie, blz. 2145

Interpellaties

Zie Albertkanaal
Aquafin
Boom
Demografische taks
Duitsland
ERC-project
Gevaarlijke stoffen
Gipsafval
Haven van Antwerpen
Militairen
Onderwijs
Prayon-Rupel
Rivierloodsen
Sociale kavels
Sociale woningen
Super Club
Terhagen-Rumst
Toerisme
Uitbatingsvergunningen
Vlaams Brabant
Zeeloodsen
Zie ook Moties van aanbeveling

Jeugd

Toepassing van het hoteldecreet van 20 maart 1984 op de jeugd- en bivakverblijven, blz. 2277

Knokke

Onteigeningsprocedure Zwinbosjes, blz. 2082

Kunstonderwijs

Mogelijke wijzigingen coëfficiënten urenleerkrachten, blz. 2272

Kustram

Doortrekken tracé tot het station van Adinkerke, blz. 2274

Leden

Berichten van verhindering, blz. 2041, 2079, 2145, 2167, 2185, 2207, 2249, 2269

Limburg

Stand van zaken betreffende het ERC-project in het kader van de reconversie van de provincie, blz. 2114

Logiesverstrekking verblijven

Toepassing van het decreet van 20 maart 1984 op de jeugdlogies, blz. 2274

Maatschappelijk opbouwwerk

Erkenning en subsidiëring, blz. 2087, 2092, 2108, 2112

Max Havelaarkoffte

Aankopen door OCMW-besturen, blz. 2270

Mededeling

Zie Verkeers- en vervoerswezen

Militairen

Terugkeer van Belgische militairen uit Duitsland, blz. 2143, 2165

MINA-beleid

Voorstel van overeenkomst tussen de Vlaamse Gemeenschap en de Vlaamse steden en gemeenten voor een gemeentelijk MINA-beleid, blz. 2083

MINA-blad

Luxe-uitgave, blz. 2271

Mol-Rauw

Bouwvergunning Sun Parks, blz. 2080

Moties van aanbeveling

Beleid van de Vlaamse Gemeenschap ten aanzien van Brussel Hoofdstad, blz. 2158
Bouwvergunning voor het leggen van een pipe-line naar de stortplaatsen van Terhagen-Rumst en Boom voor de gipsafval van Prayon-Rupel, blz. 2184

Mogelijke invoering van een demografische taks in Vlaanderen, blz. 2164

Rechtspersoonlijkheid van de NV Aquafin, blz. 2136

Stand van zaken betreffende het ERC-project in het kader van de reconversie van Limburg, blz. 2114

Museum voor Schone Kunsten Antwerpen

Sluiten van zalen wegens personeelsgebrek, blz. 2084

N44

Verkeersveiligheid, blz. 2086

N 49

Verkeersveiligheid, blz. 2086

Nota

Zie Verkeers- en vervoerswezen

Onderwijs

Gevolgen voor het onderwijs van de terugkeer van de Belgische militairen uit Duitsland, blz. 2143, 2165

Mogelijke wijziging van de coëfficiënten uren-leerkrachten in het deeltijds kunst-onderwijs, blz. 2272

Ontwerpen van decreet

Zie Begrotingen
Maatschappelijk opbouwwerk
Universiteiten

Zie ook Ingekomen stukken
Stemmingen
Tweede lezing

Pandreitje

Bestemming, blz. 2079

Prayon-Rupel

Bouwvergunning voor het leggen van een pipe-line naar de stortplaatsen van Terhagen-Rumst en Boom voor de gipsafval van Prayon-Rupel, blz. 2179

Zie ook Moties van aanbeveling

Rivierloodsen

Sociale onrust, blz. 2170

Schriftelijke vragen

Zie Ingekomen stukken

Sint-Pieters-Leeuw

Bouwvergunning voor een BRTN-zendmast, blz. 2269

Sociale kavels

Behoeft in Vlaams Brabant, blz. 2173

Sociale woningen

Behoeft in Vlaams Brabant, blz. 2173

SST-project

Nota over het standpunt van de Vlaamse Executieve, blz. 2185, 2207, 2249, 2282

Steden

Voorstel van overeenkomst tussen de Vlaamse Gemeenschap en de Vlaamse steden en gemeenten voor een gemeentelijk MINA-beleid, blz. 2083

Stemmingen

Aangehouden stemmingen (Ontwerpen van decreet)

Begrotingen, blz. 2103

Maatschappelijk opbouwwerk, blz. 2108

Hoofdelijke stemmingen (Moties van aanbeveling)

Stand van zaken betreffende het ERC-project in het kader van de reconversie van Limburg, blz. 2114

Hoofdelijke stemmingen (Ontwerpen van decreet)

Begrotingen, blz. 2105, 2106

Maatschappelijk opbouwwerk, blz. 2112

Universiteiten, blz. 2102

Hoofdelijke stemmingen (Voorstel van resolutie)

Besluit van het verkeers- en vervoersdebat, blz. 2295

Middenloop van de Dender en bijbehorende zijrivieren en beken, blz. 2113

Tweede lezing (Ontwerpen van decreet)
Universiteit Gent en het Universitair Centrum Antwerpen, blz. 2098

Voorstel van motie van overeenstemming, blz. 2107

Super Club

Participatie in het ERC-project, blz. 2184

Sun Parks

Bouwvergunning, blz. 2080

Terhagen-Rumst

Bouwvergunning voor het leggen van een pipe-line naar de stortplaats voor de gipsafval van Prayon-Rupel, blz. 2179

Zie ook Moties van aanbeveling

Toerisme

In Vlaanderen, blz. 2136

Toeristisch beleid, blz. 2136

Tweede lezing

Statuut Universiteit Gent en Universitair Centrum Antwerpen, blz. 2098

Uitbatingvergunningen

Behandeling en opvolging voor bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen, blz. 2125

Uitleg

Vraag om uitleg Commissie Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting over de bescherming van het Zoniën' woud, blz. 2076

Vraag om uitleg van de heer H. Van Denderen 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

Universiteiten

Statuut Universiteit Gent en Universitair Centrum Antwerpen, blz. 2098

Verkeers- en vervoersplan

Voor Vlaanderen, blz. 2185, 2207, 2249, 2282

Verkeers- en vervoerswezen

Beleidsbrief Verkeers- en vervoersplan, blz. 2185, 2207, 2249, 2282

Mededeling van de Vlaamse Executieve, blz. 2185, 2207, 2249, 2282

Voorstel van resolutie tot besluit van het debat, blz. 2291, 2295

Verslagen

Zie Ingekomen stukken

Verzoekschriften

Besluiten, blz. 2302

Vlaams Brabant

Behoeft aan sociale kavels en sociale woningen, blz. 2173

Vlaamse Executieve

Zie SST-project
Verkeers- en vervoerswezen

Vlaamse Gemeenschap

Beleid t.o.v. Brussel-Hoofdstad, blz. 2146

Voorstellen van decreet

Zie Ingekomen stukken

Voorstel van resolutie

Zie Dender
Verkeers- en vervoerswezen

Waver

Aanleg industriezone, blz. 2276

Werkzaamheden

Regeling, blz. 2043, 2074, 2079, 2143,
2146, 2165, 2184, 2205, 2243, 2268, 2299

Westerschelde-oever

Uitblijven van betaling aan Nederland
voor de herstelling van de Westerschelde-
oever, blz. 2085

Zeeloodsen

Sociale onrust, blz. 2170

Zoniënwoud

Zie Uitleg

Zwinbosjes

Onteigeningsprocedure, blz. 2082
