

VLAAMSE RAAD

ZITTING 1994-1995

HANDELINGEN

7-8-9-10-11-12-13-14-15-16

VERGADERINGEN VAN DECEMBER 1994

ACTUELE VRAGEN

ALGEMENE UITGAVENBEGROTING 1995

DECREET ADMINISTRATIEF TOEZICHT GEMEENTEN

DECREET BETREFFENDE HET ONDERWIJS VI

DECREET HOUDENDE BEKRACHTIGING DEFINITIEVE AANWIJZING
BESCHERMDE DUINGEBIEDEN

DECREET HOUDENDE GOEDKEURING TOETREDING OOSTENRIJK, FINLAND
EN ZWEDEN TOT DE EUROPESE UNIE

DECREET HOUDENDE GOEDKEURING WERELDHANDELSORGANISATIE
EN GATT-AKKOORDEN

DECREET VASTSTELLING VAN HET WAPEN EN DE VLAG VAN DE PROVINCIES
EN GEMEENTEN

DECREET REGELING EN SUBSIDIERING LANDELIJK GEORGANISEERD
JEUGDWERK

MIDDELENBEGROTING 1995

PROGRAMMADECREET 1995

VERKLARING VAN DE VOORZITTER

WERKINGSBEGROTING VAN DE RAAD

Inhoud

Nr. 7 Maandag 12 december 1994 Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 179

Ontwerpen van decreet
Indiening en verwijzing, blz. 179

Voorstellen van decreet
Indiening en verwijzing, blz. 179

Voorstel van resolutie
Indiening en verwijzing, blz. 180

Moties
Indiening, blz. 180

Verslagen
Indiening, blz. 180

Tekst aangenomen door de commissies
Indiening, blz. 182

Verzoekschriften
Indiening en verwijzing, blz. 182

Beraadslaging van de Vlaamse regering
Indiening en verwijzing, blz. 182

Besluiten van de Vlaamse regering
Indiening en verwijzing, blz. 182

Ministerieel besluit
Indiening en verwijzing, blz. 183

Opmerking van het Rekenhof
Indiening en verwijzing, blz. 183

Beslissing van de Geschillenraad
Indiening en verwijzing, blz. 183

Arresten van het Arbitragehof
Indiening, blz. 184

Kennisgevingen van het Arbitragehof
Indiening, blz. 184

Schriftelijke vragen (Regl. art. 76)
Indiening, blz. 184

Motie van orde
Voorstel tot aanvulling van de agenda,
blz. 184

Ontwerp van decreet houdende vaststelling van het wapen en de vlag van de provincies en gemeenten
– 603 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 3
Algemene bespreking, blz. 184
Artikelsgewijze bespreking, blz. 184

Ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 22 januari 1975 houdende regeling van de erkenning en subsidiëring van het landelijk georganiseerd jeugdwerk
– 604 (1993-1994) – Nrs. 1 en 2
Algemene bespreking, blz. 185
Artikelsgewijze bespreking, blz. 185

Ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 28 april 1993 houdende regeling, voor het Vlaamse Gewest, van het administratief toezicht op de gemeenten
– 607 (1994-1995) – Nrs. 1 en 2
Algemene bespreking, blz. 186
Artikelsgewijze bespreking, blz. 186

Regeling van de werkzaamheden, blz. 186

Bijlage
Vraag om uitleg van de heer H. Suykerbuyk tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden over bouwvergunningen afgeleverd voor kleinhandelzaken in industriegebieden, blz. 188

Vraag om uitleg van de heer J. De Meyer tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden in verband met de tergend trage vorderingen van de ombouw van de N 49 tot autosnelweg, blz. 191

Vraag om uitleg van de heer H. Van Dienderen tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, en de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over de problemen inzake mobiliteit, verkeersveiligheid en geluidshinder van de Welriekende Dreef en de oostelijke ring rond Brussel, blz. 193

Vraag om uitleg van mevrouw V. Dua tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, betreffende de afwerking van de Ring om Gent, blz. 198

Vraag om uitleg van de heer J. Ansoms tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over het beleid inzake de aanleg van rotondes, blz. 200

Vraag om uitleg van mevrouw M. De Meyer tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over het rotondekruispunt N 16-Hoogkamerstraat en bewegwijzering naar ITS-industriezones, blz. 202

Vraag om uitleg van mevrouw T. Merckx-Van Goey tot mevrouw L. Detiège, Vlaamse minister van Tewerkstelling en Sociale Aangelegenheden, over het opstarten van vormingscursussen Buitenschoolse Kinderopvang, blz. 204

Nr. 8 Maandag 12 december 1994 Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 207

Ontwerp van decreet houdende tweede aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1994
– 19 (1994-1995) – Nrs. 1 tot 3
– 20 (1994-1995) – Nr. 1

Ontwerp van decreet houdende de middeledenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1995
– 12 (1993-1994) -Nr. 1 (Advies SERV)
– 13-A (1993-1994) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 14 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 4
– 17 (1993-1994) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1995
– 12 (1993-1994) -Nr. 1 (Advies SERV)
– 13-A (1993-1994) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 15 (1993-1994) – Nrs. 1 (+ Bijlagen I tot XXV) tot 9
– 16 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 4 (Administratieve begroting)
– 17 (1993-1994) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Beleidsbrief Leefmilieu, natuurbehoud, landinrichting en watervoorziening, ingediend door de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting
– 616 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Het wetenschapsbeleid in Vlaanderen, Beleidsbrief voor 1995, ingediend door de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen
– 624 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsnota Huisvesting, ingediend door de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting
– 627 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Inrichting van het landelijk gebied, ingediend door de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting
– 628 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Investeren in de toekomst, Het economisch beleid in Vlaanderen, Beleidsprioriteiten voor 1995, ingediend door de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO,

Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen
– 629 (1994-1995) – Nr. 1

Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1995 – 605 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 14
Algemene bespreking, blz. 207

Motie van orde

Voorstel tot spoedbehandeling en voorstel met betrekking tot de agenda, blz. 208

Spreker : minister-president L. Van den Brande

Regeling van de werkzaamheden, blz. 208

Sprekers : de heren A. Denys, J. Geysels, W. De Vlieghe, E. Van Rompuy, L. Hancké, minister-president L. Van den Brande

Ontwerp van decreet houdende tweede aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1994
– 19 (1994-1995) – Nrs. 1 tot 3
– 20 (1994-1995) – Nr. 1

Ontwerp van decreet houdende de middelenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1995
– 12 (1993-1994) -Nr. 1 (Advies SERV)
– 13-A (1993-1994) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 14 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 4
– 17 (1993-1994) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1995
– 12 (1993-1994) -Nr. 1 (Advies SERV)
– 13-A (1993-1994) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 15 (1993-1994) – Nrs. 1 (+ Bijlagen 1 tot XXV) tot 9
– 16 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 4 (Administratieve begroting)
– 17 (1993-1994) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Beleidsbrief Leefmilieu, natuurbehoud, landinrichting en watervoorziening, ingediend door de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting
– 616 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Het wetenschapsbeleid in Vlaanderen, Beleidsbrief voor 1995, ingediend door de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen
– 624 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsnota Huisvesting, ingediend door

de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting
– 627 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Inrichting van het landelijk gebied, ingediend door de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting
– 628 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Investeren in de toekomst, Het economisch beleid in Vlaanderen, Beleidsprioriteiten voor 1995, ingediend door de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen
– 629 (1994-1995) – Nr. 1

Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1995 – 605 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 14
Algemene bespreking (Voortzetting),
Algemene toelichting, blz. 212
Spreker : de heer M. Didden, verslaggever

Financien en begroting, blz. 217

Sprekers : de heren A. Denys, L. Hancké, E. Van Rompuy, J. Timmermans, F. Dewinter, C. Lisabeth, J. Geysels, H. Schiltz, W. De Vlieghe, P. Van Grembergen, G. Annemans, P. Dewael, W. Verreycken en minister W. Demeester-De Meyer

Brussel, blz. 249

Sprekers : de heren M. Seghers, V. Anciaux, E. Van Rompuy, mevrouw S. Creyf, de heren J. Van Hauthem, F. Dieleens, A. De Boeck en minister H. Weckx

Regeling van de werkzaamheden, blz. 269

**Nr. 9 Dinsdag 13 december 1994
Morgenvergadering**

Berichten van verhindering, blz. 271

Ontwerp van decreet houdende tweede aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1994
– 19 (1994-1995) – Nrs. 1 tot 3
– 20 (1994-1995) – Nr. 1

Ontwerp van decreet houdende de middelenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1995

– 12 (1993-1994) -Nr. 1 (Advies SERV)
– 13-A (1993-1994) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 14 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 4
– 17 (1993-1994) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1995
– 12 (1993-1994) -Nr. 1 (Advies SERV)
– 13-A (1993-1994) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 15 (1993-1994) – Nrs. 1 (+ Bijlagen I tot XXV) tot 9
– 16 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 4 (Administratieve begroting)
– 17 (1993-1994) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Beleidsbrief Leefmilieu, natuurbehoud, landinrichting en watervoorziening, ingediend door de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting
– 616 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Het wetenschapsbeleid in Vlaanderen, Beleidsbrief voor 1995, ingediend door de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen
– 624 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsnota Huisvesting, ingediend door de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting
– 627 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Inrichting van het landelijk gebied, ingediend door de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting
– 628 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Investeren in de toekomst. Het economisch beleid in Vlaanderen; Beleidsprioriteiten voor 1995, ingediend door de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen
– 629 (1994-1995) – Nr. 1

Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1995 – 605 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 14
Algemene bespreking (Voortzetting)

Binnenlandse Aangelegenheden en Ambtenarenzaken, blz. 271

Sprekers : de heren L. Pierco, M. Van der Poorten, A. Denys, E. Van Rompuy, J. Van Hauthem, G. Vermassen, J. Tavernier, E. Van Vae-

renbergh, mevrouw A. De Maght-Aelbrecht, de heren R. Vanlerbergh, J. Valkeniers, minister T. Kelchtermans en minister L. Van den Bosche .

Regeling van de werkzaamheden, blz. 296

Bijlage

Vraag om uitleg van de heer H. Olaerts aan de heer H. Weckx, Vlaamse minister van Cultuur en Brusselse Aangelegenheden, over maatregelen om de leescultuur te bevorderen, blz. 298

Nr. 10 Dinsdag 13 december 1994 Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 301

Regeling van de werkzaamheden, blz. 301

Ontwerp van decreet houdende tweede aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1994
– 19 (1994-1995) – Nrs. 1 tot 3
– 20 (1994-1995) – Nr. 1

Ontwerp van decreet houdende de mid-delenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1995
– 12 (1993-1994) -Nr. 1 (Advies SERV)
– 13-A (1993-1994) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 14 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 4
– 17 (1993-1994) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1995
– 12 (1993-1994) -Nr. 1 (Advies SERV)
– 13-A (1993-1994) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 15 (1993-1994) – Nrs. 1 (+ Bijlagen I tot XXV) tot 9
– 16 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 4 (Administratieve begroting)
– 17 (1993-1994) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Beleidsbrief Leefmilieu, natuurbehoud, landinrichting en watervoorziening, ingediend door de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting
– 616 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Het wetenschapsbeleid in Vlaanderen, Beleidsbrief voor 1995, ingediend door de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Econo-

mie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen
– 624 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsnota Huisvesting, ingediend door de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting
– 627 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Inrichting van het landelijk gebied, ingediend door de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu “en Huisvesting
– 628 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Investeren in de toekomst, Het economisch beleid in Vlaanderen, Beleidsprioriteiten voor 1995, ingediend door de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen
– 629 (1994-1995) – Nr. 1

Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1995
– 605 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 14
Algemene bespreking (Voortzetting)

Huisvesting, Ruimtelijke ordening en Landinrichting, blz. 301
Sprekers : de heren J. Devolder, P. Breyne, F. Van den Eynde, J. Timmermans, L. Steenwegen, J. Caudron, V. Vautmans, J. Van Eetvelt, J. De Mol, J. De Seranno, M. Van der Poorten, minister N. De Batselier, minister T. Kelchtermans, minister-president L. Van den Brande en minister J. Sauwens

Media, blz. 327

Sprekers : de heren D. Van Meche-len, W. Seeuws, P. Dewael, S. De Clerck, mevrouw M. Dillen, de heren D. Van der Maelen, H. Van Dienderen, H. Olaerts en minister H. Weckx

Regeling van de werkzaamheden, blz. 344

Nr. 11 Woensdag 14 december 1994 Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 345

Ontwerp van decreet houdende tweede aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1994
– 19 (1994-1995) – Nrs. 1 tot 3
– 20 (1994-1995) – Nr. 1

Ontwerp van decreet houdende de mid-delenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1995
– 12 (1993-1994) -Nr. 1 (Advies SERV)
– 13-A (1993-1994) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 14 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 4
– 17 (1993-1994) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1995
– 12 (1993-1994) -Nr. 1 (Advies SERV)
– 13-A (1993-1994) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 15 (1993-1994) -Nrs. 1 (+ Bijlagen 1 tot XXV) tot 9
– 16 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 4 (Administratieve begroting)
– 17 (1993-1994) -Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Beleidsbrief Leefmilieu, natuurbehoud, landinrichting en watervoorziening, ingediend door de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting
– 616 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Het wetenschapsbeleid in Vlaanderen, Beleidsbrief voor 1995, ingediend door de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen
– 624 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsnota Huisvesting, ingediend door de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting
– 627 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Inrichting van het landelijk gebied, ingediend door de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting
– 628 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Investeren in de toekomst, Het economisch beleid in Vlaanderen, Beleidsprioriteiten voor 1995, ingediend door de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen
– 629 (1994-1995) – Nr. 1

Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1995
– 605 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 14
Algemene bespreking (Voortzetting)

Buitenlandse en Europese Aangelegenheden, blz. 345

Sprekers : de heren H. Suykerbuyk, L. Van Nieuwenhuysen, L. Steenwe-

gen, D. Van der Maelen, P. Van Grembergen, L. Dierickx, J. Geysels, G. Versnick, J. Ulburghs, K. Van Overmeire, E. Van Rompuy, F. Van den Eynde, H. Candries, minister J. Sauwens en minister-president L. Van den Brande

Regeling van de werkzaamheden, blz. 369

Nr. 12 Woensdag 14 december 1994
Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 371

Ontwerp van decreet houdende tweede aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1994
– 19 (1994-1995) – Nrs. 1 tot 3
– 20 (1994-1995) – Nr. 1

Ontwerp van decreet houdende de mid-delenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1995
– 12 (1993-1994) -Nr. 1 (Advies SERV)
– 13-A (1993-1994) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 14 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 4
– 17 (1993-1994) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1995
– 12 (1993-1994) -Nr. 1 (Advies SERV)
– 13-A (1993-1994) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 15 (1993-1994) – Nrs. 1 (+ Bijlagen I tot XXV) tot 9
– 16 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 4 (Administratieve begroting)
– 17 (1993-1994) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Beleidsbrief Leefmilieu, natuurbehoud, landinrichting en watervoorziening, ingediend door de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting
– 616 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Het wetenschapsbeleid in Vlaanderen, Beleidsbrief voor 1995, ingediend door de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen
– 624 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsnota Huisvesting, ingediend door de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering,

Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting
– 627 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Inrichting van het landelijk gebied, ingediend door de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting
– 628 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Investeren in de toekomst, Het economisch beleid in Vlaanderen, Beleidsprioriteiten voor 1995, ingediend door de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen
– 629 (1994-1995) – Nr. 1

Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1995
– 605 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 14
Algemene bespreking (Voortzetting)

Economie! Energie, Landbouw en Werkgelegenheid, blz. 371

Sprekers : de heren F. Vergote, A. Denys, L. Barbé, E. Van Rompuy, P. Deprez, F. Wymeersch, J. Sleenckx, A. De Boeck, H. Olaerts, mevrouw L. Nelis-Van Liedekerke, de heren L. Hancké, E. Schuermans, J. Ulburghs, F. Dielens, F. Vermeiren, minister L. Detiège en minister-president L. Van den Brande

Openbare Werken en Vervoer, blz. 395
Sprekers : de heren V. Vautmans, J. Ansoms, W. Verreycken, J. De Mol, H. Van Dienderen, R. Van Hooland, mevrouw V. Dua, de heer J. De Serano, minister T. Kelchtermans en minister J. Sauwens

Regeling van de werkzaamheden, blz. 420

Nr. 13 Donderdag 15 december 1994
Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 421

Ontwerp van decreet houdende tweede aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1994
– 19 (1994-1995) – Nrs. 1 tot 3
– 20 (1994-1995) – Nr. 1

Ontwerp van decreet houdende de mid-delenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1995
– 12 (1993-1994) -Nr. 1 (Advies SERV)
– 13-A (1993-1994) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 14 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 4

– 17 (1993-1994) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1995
– 12 (1993-1994) -Nr. 1 (Advies SERV)
– 13-A (1993-1994) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 15 (1993-1994) – Nrs. 1 (+ Bijlagen I tot XXV) tot 9
– 16 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 4 (Administratieve begroting)
– 17 (1993-1994) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Beleidsbrief Leefmilieu, natuurbehoud, landinrichting en watervoorziening, ingediend door de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting
– 616 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Het wetenschapsbeleid in Vlaanderen, Beleidsbrief voor 1995, ingediend door de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen
– 624 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsnota Huisvesting, ingediend door de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting
– 627 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Inrichting van het landelijk gebied, ingediend door de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting
– 628 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Investeren in de toekomst, Het economisch beleid in Vlaanderen, Beleidsprioriteiten voor 1995, ingediend door de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen
– 629 (1994-1995) – Nr. 1

Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1995
– 605 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 14
Algemene bespreking (Voortzetting)

Leefmilieu en Natuurbehoud, blz. 421
Sprekers : de heren M. Verwilghen, A. Denys, H. Brouns, mevrouw V. Dua, de heren F. Wymeersch, E. Van Rompuy, X. Buisseret, J. Timmermans, L. Barbé, J. Van Looy, J. Geysels, M. Maertens, M. Capoen, G. Annemans, P. Van Grembergen, minister N. De Batselier

Regeling van de werkzaamheden, blz. 445

Nr. 14 Donderdag 15 december 1994
Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 447

Ontwerp van decreet houdende tweede aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1994
– 19 (1994-1995) – Nrs. 1 tot 3
– 20 (1994-1995) – Nr. 1

Ontwerp van decreet houdende de middeledenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1995
– 12 (1993-1994) – Nr. 1 (Advies SERV)
– 13-A (1993-1994) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 14 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 4
– 17 (1993-1994) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1995
– 12 (1993-1994) – Nr. 1 (Advies SERV)
– 13-A (1993-1994) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 15 (1993-1994) – Nrs. 1 (+ Bijlagen 1 tot XXV) tot 9
– 16 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 4 (Administratieve begroting)
– 17 (1993-1994) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Beleidsbrief Leefmilieu, natuurbehoud, landinrichting en watervoorziening, ingediend door de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting
– 616 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Het wetenschapsbeleid in Vlaanderen, Beleidsbrief voor 1995, ingediend door de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen
– 624 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsnota Huisvesting, ingediend door de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting
– 627 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Inrichting van het landelijk gebied, ingediend door de heer N. De Batselier, minister vice-president van de

Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting
– 628 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Investeren in de toekomst, Het economisch beleid in Vlaanderen, Beleidsprioriteiten voor 1995, ingediend door de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen
– 629 (1994-1995) – Nr. 1

Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot **degeleiding** van de begroting 1995
– 605 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 14
Algemene bespreking (Voortzetting)

Cultuur, blz. 447

Sprekers : de heren D. Ramoudt, M. Van Peel, P. Van Grembergen, F. De Man, W. Seeuws, L. Dierickx, H. Lauwers, D. Van Mechelen, F. Cauwenberghs, J. Geysels, F. Van den Eynde, J. Caudron, M. Maertens, P. Dewael, minister H. Weckx

Welzijn en Gezondheid, blz. 472

Sprekers : de heer J. Valkeniers, mevrouw T. Merckx-Van Goeij, de heren F. Van den Eynde, mevrouw L. Maximus, de heren M. Maertens, G. Bossuyt, E. Van Vaerenbergh, B. Vandendriessche, mevrouw A. Gijsbrechts-Horckmans, minister L. Dettiège en minister W. Demeester-De Meyer

Regeling van de werkzaamheden, blz. 497

Nr. 15 Vrijdag 16 december 1994
Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 499

Ontwerp van decreet
Indiening en verwijzing, blz. 499

Voorstellen van decreet
Indiening en verwijzing, blz. 499
Intrekking, blz. 499

Voorstel van resolutie
Indiening en verwijzing, blz. 499

Moties
Indiening, blz. 499
Intrekking, blz. 500

Verslag
Indiening, blz. 500

Kennisgeving van de Vlaamse regering
Indiening en verwijzing, blz. 500

Schriftelijke vragen (Regl. art. 76)
Indiening, blz. 500

Regeling van de werkzaamheden, blz. 500

Spreker : de heer J. Tavernier

Ontwerp van decreet betreffende het onderwijs VI

– 600 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 7
Algemene bespreking, blz. 500
Sprekers : de heer P. Hostekint, verslaggever, de heren J. Eeman, L. Martens, mevrouw A. Leysen, de heren G. Annemans, J. Tavernier, C. Moors, L. Appeltans, minister L. Van den Bossche

Motie van orde

Voorstel tot verdeling, blz. 512
Sprekers : de heer A. Denys, mevrouw J. Leduc, de heren E. Van Rompuy en P. Van Grembergen

Ontwerp van decreet betreffende het onderwijs VI

– 600 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 7
Algemene bespreking (Voortzetting), blz. 514
Sprekers : de heren R. Swinnen, C. Moors, mevrouw J. Leduc, de heren R. Deswaene, J. Eeman, L. Appeltans, G. Annemans, J. Tavernier, L. Martens en minister L. Van den Bossche

Artikelsgewijze bespreking, blz. 528
Sprekers : de heren R. Deswaene, J. Tavernier, J. Eeman, mevrouw J. Leduc, de heren R. Swinnen, A. Denys, G. Annemans en minister L. Van den Bossche

Regeling van de werkzaamheden, blz. 563

Nr. 16 Vrijdag 16 december 1994
Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 565

Samenstelling van commissies en werkgroepen, blz. 566

Actuele vragen (Regl. art. 77)
Actuele vraag van de heer J. Vandeurzen tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de hergroepering van de resterende Limburgse reconversiemiddelen, blz. 566

Actuele vraag van de heer P. Van Grembergen tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse rege-

ring, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de verzoening in de deelstaat Vlaanderen en in de federale staat België, blz. 567

Actuele vraag van de heer M. Maertens tot de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting, over de verwerking van potvis in veevoeder, blz. 568

Actuele vraag van de heer J. Van Hauthem tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening 'en Binnenlandse Aangelegenheden, over de mogelijke voordracht van de heer Hapart als burgemeester van Voeren, blz. 569

Actuele vraag van mevrouw M. De Meyer tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over het gebruik van de middelen van het Fonds voor Scheepsbouw voor de Wase reconversie, blz. 569

Ontwerp van decreet houdende tweede aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1994
– 19 (1994-1995) – Nrs. 1 tot 3
– 20 (1994-1995) – Nr. 1

Ontwerp van decreet houdende de middelenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1995
– 12 (1993-1994) -Nr. 1 (Advies SERV)
– 13-A (1993-1994) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 14 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 4
– 17 (1993-1994) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1995
– 12 (1993-1994) -Nr. 1 (Advies SERV)
– 13-A (1993-1994) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 15 (1993-1994) – Nrs. 1 (+ Bijlagen 1 tot XXV) tot 9
– 16 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 4 (Administratieve begroting)
– 17 (1993-1994) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Beleidsbrief Leefmilieu, natuurbehoud, landinrichting en watervoorziening, ingediend door de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting
– 616 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Het wetenschapsbeleid in Vlaanderen, Beleidsbrief voor 1995, ingediend door de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen
– 624 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsnota Huisvesting, ingediend door de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting
– 627 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Inrichting van het landelijk gebied, ingediend door de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting
– 628 (1994-1995) – Nr. 1

Beleidsbrief Investeren in de toekomst, Het economisch beleid in Vlaanderen. Beleidsprioriteiten voor 1995, ingediend door de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen
– 629 (1994-1995) – Nr. 1

Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1995
– 605 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 15
Algemene bespreking (Voortzetting)

Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid, blz. 570

Sprekers : mevrouw J. Leduc, de heren R. Swinnen, de heer G. Annemans, L. Appeltans, P. Van Grembergen, L. Martens, E. Van Rompuy, J. Van Hauthem, H. Schiltz, J. Tavernier, mevrouw A. Leysen, minister-president L. Van den Brande en minister L. Van den Bossche

Voorstel van decreet van de heren R. Landuyt en M. Capoen houdende bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse regering van 16 november 1994 betreffende de definitieve aanwijzing van de beschermde duingebieden en van de voor het duingebied belangrijke landbouwgebieden, en houdende wijziging van de wet van 12 juli 1973 op het natuurgebied
– 632 (1994-1995) – Nrs. 1 tot 5

Voorstel van decreet van de heer D. Ramoudt c.s. houdende wijziging van de wet van 12 juli 1973 op het natuurbehoud
– 543 (1993-1994) – Nrs. 1 en 2

Voorstel van decreet van mevrouw M. Tyberghien-Vandenbussche c.s. houdende wijziging van de wet van 12 juli 1973 op het natuurbehoud
– 636 (1994-1995) – Nrs. 1 en 2

Algemene bespreking, blz. 600

Sprekers : de heer H. Brouns, verslaggever, de heer R. Landuyt, verslaggever, de heer D. Ramoudt, mevrouw M. Tyberghien-vandenbussche, mevrouw V. Dua, de heren J. Devolder, M. Capoen, L. Bril, M. Verwilghen, R. Van Rompaey, J. De Serrano, H. Coveliers

Motie van orde

Voorstel tot verwijzing naar de commissies, blz. 622

Sprekers : de heren A. Denys, R. Landuyt, J. De Serrano, mevrouw V. Dua, de heer M. Verwilghen

Voorstel van decreet van de heren R. Landuyt en M. Capoen houdende bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse regering van 16 november 1994 betreffende de definitieve aanwijzing van de beschermde duingebieden en van de voor het duingebied belangrijke landbouwgebieden, en houdende wijziging van de wet van 12 juli 1973 op het natuurgebied
– 632 (1994-1995) – Nrs. 1 tot 5

Voorstel van decreet van de heer D. Ramoudt c.s. houdende wijziging van de wet van 12 juli 1973 op het natuurbehoud
– 543 (1993-1994) – Nrs. 1 en 2

Voorstel van decreet van mevrouw M. Tyberghien-Vandenbussche c.s. houdende wijziging van de wet van 12 juli 1973 op het natuurbehoud
– 636 (1994-1995) – Nrs. 1 en 2

Algemene bespreking (Voortzetting), blz. 624

Sprekers : de heren D. Ramoudt, J. Devolder, R. Van Rompaey en minister N. De Batselier
Artikelsgewijze bespreking, blz. 627

Ontwerp van decreet houdende goedkeuring van het Verdrag betreffende de toetreding van het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Oostenrijk, de Republiek Finland, en het Koninkrijk Zweden tot de Europese Unie en van de Akte betreffende de toetredingsvoorwaarden en de aanpassing der Verdragen met de erbij horende Bijlagen 1, 11, 111, IV, V, VI, VII, VIII, IX, x, XI, XII, XIII, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII en XIX, de Protocollen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 en 10 en de Gemeenschappelijke Verklaringen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 en 9
– 644 (1994-1995) – Nr. 1

Algemene bespreking, blz. 629

Sprekers : mevrouw R. Van Cleuvenbergen, verslaggever, de heren P. Van Gremberaen, L. Dierickx, H. Suykerbuyk, minister-president L. Van den Brande

Artikelsgewijze bespreking, blz. 633

Ontwerp van decreet houdende goedkeuring van de volgende internationale akten : Akkoord houdende oprichting van de Wereldhandelsorganisatie, Slotakte, Bijlagen IA, IB, IC, 2, 3 en 4, Besluiten en Verklaringen, en Memorandum van Akkoord inzake de verbintenissen betreffende financiële diensten, ondertekend te Marrakech op 15 april 1994
– 646 (1994-1995) – Nr. 1

Algemene bespreking, blz. 633

Sprekers : mevrouw R. Van Cleuvenbergen, verslaggever, de heren G. Geens, W. De Vlieghere, D. Van der Maelen, K. Van Overmeire, P. Van Grembergen, mevrouw V. Dua, de heren W. Van Wambeke, L. Steenwegen, G. Versnick, minister-president L. Van den Brande

Artikelsgewijze bespreking, blz. 653

Ontwerp van decreet houdende tweede aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1994
– 19 (1994-1995) – Nrs. 1 tot 3
– 20 x1994-1995) – Nr. 1 (Aangepaste administratieve begroting)
Artikelsgewijze bespreking, blz. 653

Ontwerp van decreet houdende de middeledenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1995
– 12 (1993-1994) -Nr. 1 (Advies SERV)
– 13-A (1993-1994) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 14 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 4
– 17 (1993-1994) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Artikelsgewijze bespreking, blz. 654

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1995
– 12 (1993-1994) -Nr. 1 (Advies SERV)
– 13-A (1993-1994) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 15 (1993-1994) – Nrs. 1 (+ Bijlagen I tot XXV) tot 9
– 16 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 4 (Administratieve begroting)
– 17 (1993-1994) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)

Artikelsgewijze bespreking, blz. 655
Spreker : de heer W. De Vlieghere

Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1995
– 605 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 15
Artikelsgewijze bespreking, blz. 688

Werkingsbegroting van de Raad
Beraadslaging en stemming, blz. 700
Spreker : de heer C. Moors, verslaggever

Motie van orde
Voorstel tot verdaging van een agenda-punt, blz. 700
Spreker : de heer M. Olivier

Verklaring van de voorzitter, blz. 700

Ontwerp van decreet betreffende het onderwijs VI
– 600 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 7
Aangehouden stemmings, blz. 702
Sprekers : de heren G. Versnick, J. Devolder, F. Vergote
Hoofdelijke stemming, blz. 716

Ontwerp van decreet houdende tweede aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1994
– 19 (1994-1995) – Nrs. 1 tot 3
– 20 (1994-1995) – Nr. 1 (Aangepaste administratieve begroting)
Hoofdelijke stemming, blz. 717

Voorstel van motie van overeenstemming
Hoofdelijke stemming, blz. 719

Ontwerp van decreet houdende de middeledenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1995
– 12 (1993-1994) -Nr. 1 (Advies SERV)
– 13-A (1993-1994) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 14 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 4
– 17 (1993-1994) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)
Hoofdelijke stemming, blz. 720

Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1995
– 12 (1993-1994) -Nr. 1 (Advies SERV)
– 13-A (1993-1994) – Nr. 1 (Toelichtingen)
– 15 (1993-1994) – Nrs. 1 (+ Bijlagen I tot XXV) tot 9
– 16 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 4 (Administratieve begroting)
– 17 (1993-1994) – Nr. 1 (Verslag Rekenhof)
Aangehouden stemmings, blz. 721
Hoofdelijke stemming, blz. 726

Voorstel van motie van overeenstemming
Hoofdelijke stemming, blz. 72X

Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1995
– 605 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 15
Aangehouden stemmings, blz. 729
Hoofdelijke stemming, blz. 730

Ontwerp van decreet houdende vaststelling van het wapen en de vlag van de provincies en gemeenten
– 603 (1993-1994) – Nrs. 1 tot 3
Hoofdelijke stemming, blz. 731
Spreker : de heer F. Dewinter

Ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 22 januari 1975 houdende regeling van de erkenning en subsidiëring van het landelijk georganiseerd jeugdwerk
– 604 (1993-1994) – Nrs. 1 en 2
Hoofdelijke stemming, blz. 733

Ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 28 april 1993 houdende regeling, voor het Vlaamse Gewest, van het administratief toezicht op de gemeenten
– 607 (1994-1995) – Nrs. 1 en 2
Hoofdelijke stemming, blz. 734

Ontwerp van decreet houdende goedkeuring van het Verdrag betreffende de toetreding van het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Oostenrijk, de Republiek Finland, en het Koninkrijk Zweden tot de Europese Unie en van de Akte betreffende de toetredingsvoorwaarden en de aanpassing der Verdragen met de erbij horende Bijlagen I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, x, XI, XII, XIII, XIV,

XV, XVI, XVII, XVIII en XIX, de Protocollen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 en 10 en de Gemeenschappelijke Verklaringen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 en 9
– 644 (1994-1995) – Nr. 1
Hoofdelijke stemming, blz. 735

Ontwerp van decreet houdende goedkeuring van de volgende internationale akten : Akkoord houdende oprichting van de Wereldhandelsorganisatie, Slotakte, Bijlagen IA, IB, IC, 2, 3 en 4, Besluiten en Verklaringen, en Memorandum van Akkoord inzake de verbintenissen betreffende financiële diensten, ondertekend te Marrakech op 15 april 1994
– 646 (1994-1995) – Nr. 1
Hoofdelijke stemming, blz. 736
Spreker : mevrouw M. De Meyer

Voorstel van decreet van de heren R. Landuyt en M. Capoen houdende bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse regering van 16 november 1994 betreffende de definitieve aanwijzing van de beschermde duingebieden en van de voor het duingebied belangrijke landbouwgebieden, en houdende wijziging van de wet van 12 juli 1973 op het natuurgebied
– 632 (1994-1995) – Nrs. 1 tot 5

Voorstel van decreet van de heer D. Ramoudt c.s. houdende wijziging van de wet van 12 juli 1973 op het natuurbehoud
– 543 (1993-1994) – Nrs. 1 en 2

Voorstel van decreet van mevrouw M. Tyberghien-Vandebussche c.s. houdende wijziging van de wet van 12 juli 1973 op het natuurbehoud
– 636 (1994-1995) – Nrs. 1 en 2
Aangehouden stemmings, blz. 738
Hoofdelijke stemming, blz. 739
Spreker : de heer M. Maertens

Met redenen omklede motie van mevrouw S. Crevf tot besluit van de op 29 november 1994 door mevrouw S. Crevf in commissie gehouden interpellatie tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over het archiefwezen
– 638 (1994-1995) – Nr. 1
Hoofdelijke stemming, blz. 741

Met redenen omklede motie van de heren E. Van Vaerenbergh, P. Van Grembergen en H. Olaerts c.s. tot besluit van de **Op** 29 november 1994 door de heer E. Van Vaerenbergh gehouden interpellatie tot de heer L. Vanden Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de kansen ter afwerking van de verdere staatsvorming na de Sint-Michielsakkoorden en de initiatieven van de Vlaamse regering in dit verband
– 639 (1994-1995) – Nr. 1
Hoofdelijke stemming, blz. 742

Met redenen omklede motie van de heren E. Van Vaerenbergh, P. Van Grembergen en H. Olaerts tot besluit van de op 29 november 1994 door de heer E. Van Vaerenbergh gehouden interpellatie tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO; Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, en de heer H. Weckx, Vlaamse minister van Cultuur en Brusselse Aangelegenheden, over de noodzaak van een samenhangend Vlaams beleid voor Brussel en Vlaams-Brabant – 640 (1994-1995) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 743

Spreker : de heer F. Dielens

Met redenen omklede motie van de heer H. Van Dienderen tot besluit van de op 30 november 1994 door de heer H. Van Dienderen gehouden actuele interpellatie

tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, en de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over het vrachtwagenvignet en de NMBS – 643 (1994-1995) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 745

Motie van de heer H. Coveliers c.s. betreffende de uitoefening van het recht van onderzoek over het ontstaan, de omvang en de resultaten van de contacten tussen de Vlaamse regering en de Begeermann Groep

– 648 (1994-1995) – Nrs. 1 en 2

Hoofdelijke stemming, blz. 746

Sprekers : de heren H. Coveliers, J. Ulburghs, mevrouw M. De Meyer

Eindejaarswensen, blz. 750

Sprekers : de heer P. Van Grembergen en minister-president L. Van den Brande

Regeling van de werkzaamheden, blz. 750

Bijlagen

Bijlage I : Ontwerp van decreet houdende de middelenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1995 (Tabel), blz. 753

Bijlage II : Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1995 (Tabel), blz. 781

**VOORZITTER : de heer E. Balde-
wijns**

- De notulen van de jongste vergade-
ring worden ter tafel gelegd.

- De vergadering wordt geopend om
14.07 uur.

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

**BERICHTEN VAN VERHINDE-
RING**

G. Cardoen, L. Goutry, H. Lau-
wers : gezondheidsredenen ;

A. Boesmans : buitenslands ;

G. Annemans, E. Beysen, W. Goos-
sens, F. Vandenbroucke : ambtsver-
plichtingen.

**ONTWERP VAN DECREET hou-
dende tweede aanpassing van de ai-
gemene uitgavenbegroting van de
Vlaamse Gemeenschap voor het be-
grotingsjaar 1994**

- 19 (1994-1995) - Nrs. 1 tot 3
- 20 (1994-1995) - Nr. 1 (Aange-
paste administratieve begroting)

**ONTWERP VAN DECREET hou-
dende de middelenbegroting van de
Vlaamse Gemeenschap voor het be-
grotingsjaar 1995**

- 12 (1993-1994) - Nr. 1 (Advies
SERV)

- 13-A (1993-1994) - Nr. 1 (Toe-
lichtingen)

- 14 (1993-1994) - Nrs. 1 tot 4

- 17 (1993-1994) - Nr. 1 (Verslag
Rekenhof)

**ONTWERP VAN DECREET hou-
dende de algemene uitgavenbegro-
ting van de Vlaamse Gemeenschap
voor het begrotingsjaar 1995**

- 12 (1993-1994) - Nr. 1 (Advies
SERV)

- 13-A (1993-1994) - Nr. 1 (Toe-
lichtingen)

- 15 (1993-1994) - Nrs. 1 (+ Bijla-
gen I tot XXV) tot 9

- 16 (1993-1994) - Nrs. 1 tot 4 (Ad-
ministratieve begroting)

- 17 (1993-1994) - Nr. 1 (Verslag
Rekenhof)

**BELEIDSBRIEF Leefmilieu, na-
tuurbehoud, landinrichting en wa-
tervoorziening, ingediend door de
heer N. De Batselier, minister vice-
president van de Vlaamse regering,
Vlaamse minister van Leefmilieu en
Huisvesting**

- 616 (1994-1995) - Nr. 1

**BELEIDSBRIEF Het wetenschaps-
beleid in Vlaanderen, Beleidsbrief
voor 1995, ingediend door de heer
L. Van den Brande, minister-presi-
dent van de Vlaamse regering,
Vlaamse minister van Economie,
KMO, Wetenschapsbeleid, Energie
en Externe Betrekkingen**

- 624 (1994-1995) - Nr. 1

**BELEIDSNOTA Huisvesting, inge-
diend door de heer N. De Batselier,**

**minister vice-president van de
Vlaamse regering, Vlaamse minister
van Leefmilieu en Huisvesting**
- 627 (1994-1995) - Nr. 1

**BELEIDSBRIEF Inrichting van het
landelijk gebied, ingediend door de
heer N. De Batselier, minister vice-
president van de Vlaamse regering,
Vlaamse minister van Leefmilieu en
Huisvesting**

- 628 (1994-1995) - Nr. 1

**BELEIDSBRIEF Investeren in de
toekomst, Het economisch beleid in
Vlaanderen, Beleidsprioriteiten
voor 1995, ingediend door de heer
L. Van den Brande, minister-presi-
dent van de Vlaamse regering,
Vlaamse minister van Economie,
KMO, Wetenschapsbeleid, Energie
en Externe Betrekkingen**
- 629 (1994-1995) - Nr. 1

**ONTWERP VAN DECREET hou-
dende bepalingen tot begeleiding
van de begroting 1995**

- 605 (1993-1994) - Nrs. 1 tot 14

Algemene bespreking (Voortzet-
ting)

De voorzitter : Aan de orde is de
voortzetting van het begrotingsde-
bat.

**ECONOMIE, ENERGIE, LAND-
BOUW EN WERKGELEGEN-
HEID**

De voorzitter : Wij behandelen nu
materies waarvoor ministers Van
den Brande en Detiège bevoegd
zijn, met name Economie, Energie,

Voorzitter

Landbouw en Werkgelegenheid en de door de minister-president ingediende beleidsbrief Investeren in de toekomst, Het economisch beleid in Vlaanderen, Beleidsprioriteiten voor 1995.

De heer Vergote heeft het woord.

De heer F. Vergote (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, ik kan deze gelegenheid niet laten voorbijgaan om het even te hebben over het MAP, dat van een milieudossier evolueert naar een landbouwdossier. Het MAP heeft inderdaad een enorme impact op de toekomst van de landbouw en de tewerkstelling in de landbouw- en aanverwante sectoren.

De discussie rond het MAP wordt stilaan potsierlijk. Elke week wordt een beslissing in de Vlaamse regering aangekondigd, maar die blijft uit omwille van de onenigheid tussen CVP en SP. Intussen houdt men zowel de betrokken sector als het Vlaams parlement aan het lijntje. Het aantal keren dat de minister van Leefmilieu met ontslag heeft gedreigd omdat er geen beslissing viel, is niet meer te tellen. Er is nog altijd geen beslissing, maar de minister zit nog altijd op zijn plaats. Een en ander is dus bijzonder relatief.

De gemoederen werden onlangs opnieuw opgehitst naar aanleiding van een zogenaamd uitgelekte studie van de Vlaamse Milieumaatschappij. Deze studie verklaarde dat de landbouwsector tweemaal zoveel vervuult als de industrie en de huishoudens samen. We kunnen het op zijn minst merkwaardig noemen dat dergelijke studie wordt uitgebracht enkele dagen vooraleer er een beslissing over het MAP moet worden genomen. Blijkbaar vindt de minister van Leefmilieu alle middelen goed om zijn coalitiepartner in de regering onder druk te zetten.

De VLD stelt zich vragen bij de houding van de administraties in dit dossier. Enerzijds is er de studie van de administratie voor Land- en Tuin-

bouw die een verlies van ruim 20.000 banen vooropstelt en anderzijds is er de studie van de Vlaamse Milieumaatschappij die nog strengere maatregelen tegen de landbouw vraagt. Beide studies spreken elkaar dus tegen.

Mijnheer de minister-president, uit uw reactie op het congres van de Boerenbond in Hasselt bleek dat ook u zich vragen stelt omtrent de rol van de Vlaamse Milieumaatschappij of VMM. U had het namelijk over provocatieve incidenten. Het is trouwens niet de eerste keer dat de CVP-fractie zwaar naar het MAP uithaalt. Mijnheer de minister-president, op dat congres, verklaarde u ook dat u zich kon terugvinden in de congresbesluiten en in de toespraak van ondervoorzitter Devisch, waarin hij stelde dat het MAP-voorstel resoluut moet worden afgewezen omdat het, blijkens de ALT-studie, ongeveer 20.000 banen zou kosten. Graag hadden wij dan ook van u vernomen achter welke studie u staat : die van de ALT of die van de VMM ?

Mijnheer de minister-president, uw houding op het Boerenbondcongres in Hasselt doet ons veronderstellen dat het actuele MAP niet de goedkeuring wegdraagt van uw voltallige regering.

Naarmate de tijdsdruk groter wordt, lopen de reacties van de betrokken ministers meer uiteen. De Boerenbond, die gisteren de ronde van de kabinetten heeft gedaan, is er allicht niet veel wijzer op geworden.

CVP-fractie leider Eric Van Rompuy verklaart dat hij voorstander is van een grotere spreiding in de tijd van het MAP.

Wat minister De Batselier betreft kunnen er geen fundamentele wijzigingen meer worden aangebracht.

Nochtans heeft uw kabinetschef verklaard dat er nog bijstellingen zullen zijn.

Wij kregen daarom graag een defini-

tief antwoord op de vragen of het MAP nog zal worden gewijzigd inzake het tijdsschema, de bemestingsnormen en de gebiedsgerichte normering. Zo ja, wat zal er dan precies worden gewijzigd ? Ook inzake het overleg met de landbouworganisaties heerst de grootste onduidelijkheid. Minister De Batselier verklaarde dat het overleg en de gesprekken met de landbouworganisaties voor hem afgelopen zijn terwijl het overleg volgens u nog kan worden voortgezet. Ook hier kregen wij graag enige duidelijkheid.

De heer A. Denys : Hoe kan de minister-president duidelijkheid verschaffen wanneer hij zelfs niet luistert ? Er werden drie concrete vragen gesteld, maar de minister-president zit te telefoneren.

Minister-president L. Van den Brande : Mijnheer Denys, ik heb duidelijk gehoord wat de heer Vergote heeft gezegd. (*Opmerkingen bij de heer A. Denys*) Uw luidruchtigheid belet ons een rustig debat te voeren.

De heer Vergote vraagt zich af wie de voor- en tegenstanders zijn van het MAP zoals het nu wordt voorgesteld. Wie het dossier heeft gevolgd, weet welke beslissingen er in september 1993 en in juli 1994 werden genomen en weet ook dat er in de Vlaamse regering een consensus bestaat over een aantal punten, dat er over drie essentiële punten voortoverleg wordt gepleegd en dat de notie van het gezinsbedrijf een richtinggevende notie is. Alle partners van de Vlaamse regering erkennen immers het belang van het gezinsbedrijf en van de familiale onderneming.

Ik herhaal dat het MAP waartoe de Vlaamse regering uiteindelijk zal beslissen, de milieudoelstellingen zal invullen terwijl tegelijkertijd rekening zal worden gehouden met de sociaal-economische consequenties en ook met de leefbaarheid en met een ecologisch, maar ook economisch verantwoord toekomstperspectief voor onze boeren en tuinders.

Van den Brande

Mijnheer Vergote, ik begrijp natuurlijk dat LL, als lid van de oppositie, dag en nacht piekert over een mogelijke oplossing. Ik heb mij afgezet tegen mediageweld en straatgeweld, die beide zijn af te keuren. Onze opdracht, die uiteraard verschilt met die van de oppositie, is dat er een regeling wordt bereikt die evenwichtig is en die de twee doelstellingen op een eerlijke manier waarmaakt.

De heer A. Denqs : Mijnheer de minister-president, - u heeft blijkbaar minder zin verklaringen af te leggen in deze Raad dan op het congres van de Boerenbond, waar u er bovendien andere ideeën op na hield. Daar viel u zelfs de ALT-studie en de VMM-studie aan.

Bovendien is er volgens u slechts één probleem, met name dat van de omschrijving van het gezinsbedrijf. De heer Van Rompuy zei dat er voorstellen werden gedaan inzake timing en dat er discussies werden gevoerd aangaande de bemestingsnormen.

Welnu, mijnheer de minister-president, ik merk dat uw kabinetschef hierover in de pers allerlei verklaringen aflegt, terwijl u in deze Raad weigert de zaken duidelijk toe te lichten.

De voorzitter : Collega's, ik verzoek u de heer Vergote niet te lang te onderbreken, want hierdoor verkort u eveneens de spreektijd van de volgende spreker.

De heer Barbé heeft het woord.

De heer L. Barbé : Mijnheer de minister-president, al gedurende een jaar verstrekt u ons hetzelfde antwoord, namelijk dat bepaalde doelstellingen moeten worden bereikt op sociaal vlak en op gebied van het milieu, maar voor het overige geeft u ons geen nieuwe elementen. De oppositie stelde dan ook pertinente vragen.

Voorts, mijnheer de minister-president, wijs ik u erop dat indien rellen

zoals vorige dinsdag willen worden vermeden, het hoog tijd is dat de Vlaamse regering ter zake trancheert en een beslissing neemt. Hoe langer men dit dossier laat verrotten, hoe meer kans er bestaat dat de toestanden die zich vorige dinsdag voordeden, zich zullen herhalen.

Mijnheer de minister-president, ik hoop dat u uw verantwoordelijkheid ter zake eindelijk zal nemen.

De voorzitter : De heer Vergote heeft het woord.

De heer F. Vergote : Mijnheer de voorzitter, collega's, uit het antwoord van de minister-president blijkt duidelijk dat de Vlaamse regering het niet eens is omtrent deze belangrijke materie.

Mijnheer de minister-president, u antwoordde ook niet in op mijn vraag of ter zake al dan niet overleg zal worden gepleegd en evenmin op mijn vraag aangaande de dualiteit van de twee studies.

Mijnheer de minister-president, wanneer zal het Vlaamse parlement bij deze aangelegenheid worden betrokken ? Tot op heden werden alle besprekingen gehouden in de schoot van de Vlaamse regering en in het kader van de advies- en overlegstructuren.

Onze fractie wenst op een serene en constructieve wijze mee te werken aan het debat. Het is voor ons essentieel, naar analogie van het HOBU-decreet, diverse hoorzittingen te organiseren met alle betrokken partijen.

De voorzitter : De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer E. Van Rompuy : Mijnheer Vergote, op het podium in Zaventem stond één van uw collega's, quaestor van de Vlaamse Raad, naast de heer Adriaens van het Boerensyndikaat terwijl deze laatste de boeren toesprak.

Welnu, mijnheer Vergote, durft u zich thans te distantiëren van de heer

Vermeiren die steun van de VLD verleent aan het ABS ten aanzien van de Vlaamse publieke opinie ? Durft u deze houding publiekelijk te veroordelen ?

De heer F. Vergote : Mijnheer Van Rompuy, de heer Vermeiren heeft het woord aldaar niet gevoerd.

Vervolgens betreuren wij de gebeurtenissen van maandag ten zeerste. Wij zijn het duidelijk niet eens met een dergelijk optreden en wensen ons ervan te distantiëren.

De voorzitter : Mijnheer Vergote, de heer Denys wenst u nog te onderbreken, maar ik verzoek u nadien uw betoeg te besluiten.

De heer Denys heeft het woord.

De heer A. Denys : Mijnheer Van Rompuy, u valt de heer Vermeiren aan, terwijl hij in zijn hoedanigheid van burgemeester en hoofd van de politie, heeft gepoogd met de mensen te praten en de gemoederen te sussen

Net zoals de heer Vergote betreuren wij wat er is gebeurd en wij nemen er afstand van, maar dat mag ons niet verhinderen, naar aanleiding van dit begrotingsdebat, antwoorden te zoeken op de gestelde vragen.

De voorzitter : Mijnheer Vergote, gelieve thans te besluiten, anders kan de volgende spreker van de VLD niet meer aan bod komen.

De heer E. Van Rompuy : Mijnheer Vergote, durft u vanop deze tribune publiekelijk afstand nemen van het ABS ? Durft u als VLD-er verklaren dat u niet akkoord gaat met deze organisatie ?

De heer F. Vergote : Mijnheer Van Rompuy, ik meen reeds duidelijk te hebben geantwoord op uw vraag.

Mijnheer de minister-president, ik verwacht van u nog een bijkomend antwoord op een vraag, maar ik weet dat zulks momenteel niet eenvoudig is voor u.

De voorzitter : De heer Deprez heeft het woord.

De heer P. Deprez (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, collega's, mijn uiteenzetting is beperkt tot het onderdeel economie van de hier voorliggende begroting ; collega Schuermans zal het aspect tewerkstelling behandelen.

Algemeen kan worden gezegd dat de begroting Economie voor 1995 de logische en consequente voortzetting is van het beleid van de voorbije drie jaar. Inzake het economische beleid zijn er dan ook relatief weinig échte nieuwigheden te melden ; toch zullen nu weer enkele innoverende beleidsaspecten worden ingevuld.

De meeste beleidsopties van de Beleidsbrief Economie 1995 worden verantwoord met een verwijzing naar de bevindingen van de McKinseystudie, die het basisdocument vormde voor het eerste Vlaams Economisch Forum van voorbije zomer. Deze studie beoogde een kritische doorlichting van zowel het economische als het wetenschapsbeleid van Vlaanderen. Meer bepaald werd nagegaan over welke competitieve voordelen onze regio beschikt, teneinde de effectiviteit van het economische overheidsoptreden te kunnen toetsen en desgevallend te optimaliseren.

De analyse die McKinsey maakt van het Vlaamse economische weefsel is op zijn minst onrustwekkend. Deze analyse komt trouwens ook in grote mate tot uiting in de publikatie Op zoek naar groei – Het strategisch plan voor Vlaanderen van het Vlaams Economisch Verbond.

McKinsey onderscheidt drie sectoren in onze economie, namelijk de groeisectoren zoals nieuwe materialen, biotechnologie, farmaceutica, milieuvverzorg ; de volgroeide of mature sectoren – automobiel, chemie, machinebouw, textiel, bouw – en de krimpende sectoren. In Vlaanderen nemen de groeisectoren voorlopig

slechts 17 percent van de werkgelegenheid en 15 percent van de toegevoegde waarde voor hun rekening. Met andere woorden, de Vlaamse economie wordt gekenmerkt door een bijzonder grote maturiteit. Dit is des te meer verontrustend daar de Vlaamse economie meer matuur blijkt te zijn dan het op zich al hoge Europese gemiddelde.

De Vlaamse regering heeft hieruit terecht geconcludeerd dat er resoluut moest worden gekozen voor toekomstgerichte sectoren. Hier wordt immers veel meer toegevoegde waarde geproduceerd, terwijl ook de tewerkstelling er een veel grotere toegevoegde waarde heeft.

Wil dit zeggen dat de rijpere sectoren nu moeten worden afgeschreven ? Volgens ons helemaal niet. Dit zou niet realistisch zijn. Zij moeten wel worden aangespoord tot technologische investeringen teneinde te komen tot produktiviteitsverbeteringen en tot ontwikkeling van nieuwe producten en diensten voor de export. Alleen op die manier zal in deze sectoren de werkgelegenheid op peil kunnen worden gehouden. Volgens ons is het niet goed als supplementaire arbeidsplaatsen als voorwaarde zou worden gesteld voor expansiesteun. Dit lijkt ons niet altijd verantwoord. Het vrijwaren van de werkgelegenheid of het zo goed mogelijk in stand houden ervan is voor ons ook een belangrijk pluspunt.

McKinsey heeft ook een effectiviteitsanalyse gemaakt van de inzet van de Vlaamse overheidsmiddelen in ruime zin, zoals expansiesteun, toegepast wetenschappelijk onderzoek en economisch overheidsinitiatief. Ook op dit vlak zijn de bevindingen eerder onrustwekkend te noemen.

Uit deze studie blijkt dat de steun- toelagen zelden het doorslaggevend element zijn bij investeringsbeslissingen. Deze vaststelling zal in hoge mate valabel zijn voor investeringen in bestaande ondernemingen, maar

ze dient volgens ons toch wel in dubbel opzicht te worden gerelativeerd.

Er is namelijk ook een soort stille subsidiëringwedloop aan de gang met de aan Vlaanderen grenzende regio's, die ten gevolge van Europese doelstellingen veel hogere steunpercentages en een grotere diversiteit aan steunmaatregelen kunnen aanbieden. Hierdoor trekken ze vooral nieuwe vestigingen aan. Onze bedrijven delokaliseren nog niet zozeer op hun geheel, maar realiseren wel expansie-investeringen in die aangrenzende, bevoordeligde regio's. Dit moet ons toch wel een beetje zorgen baren.

Deze scheeftrekking van de mededingingsvoorwaarden speelt niet alleen binnen België, ten opzichte van Henegouwen, maar heeft ook een grensoverschrijdend karakter. We moeten hierbij slechts denken aan Noord-Frankrijk.

Ter zake meent onze fractie dan ook dat de minister-president ten spoedigste deze problematiek moet aankaarten bij de Europese instantie, ten einde deze onbedoelde neveneffecten van het Europese structuurbeleid af te zwakken.

Als dan verder wordt onderzocht hoe ondernemingen presteren met of zonder expansiesteun, dan blijkt dat de gesubsidieerde bedrijven de werkgelegenheid wel wisten te handhaven, maar dat ondernemingen die het zonder expansiesteun deden, meer toegevoegde waarde voortbrachten en daarenboven ook nog eens produktiever waren. Op termijn zijn gesubsidieerde bedrijven dus merkelijk kwetsbaarder. Deze vaststelling is des te erger als we in aanmerking nemen dat het leeuwendeel van de expansiesteun nog steeds naar ondernemingen in de rijpe sectoren gaat.

Voor zover het KMO's betreft, blijkt het Vlaamse steunbeleid zelfs helemaal de mist in te gaan. De gemiddelde expansiesteun voor deze ondernemingen is veelal te klein en

Deprez

heeft daardoor een eerder geringe impact, ook al omdat hij zowel regionaal als sectoraal veel te weinig doelgericht is. Wij mogen nochtans niet vergeten dat de KMO's uiteindelijk de sterkte betekenen van ons economisch weefsel. Wij zijn dan ook van mening dat de economische expansiesteun voor deze sector optimaal moet kunnen worden aangewend.

Ook het door de overheid gesubsidieerd toegepast wetenschappelijk onderzoek blijkt, in economisch opzicht, benedenmaats te functioneren. Ik spreek hier nog altijd over de studie van McKinsey. Uit die studie blijkt dat de steun geconcentreerd wordt bij slechts enkele grote bedrijven, terwijl de onderzoeksinstellingen van de overheid te weinig voeling zouden hebben met de marktbehoeften. Een meer industriële oriëntering van de Vlaamse technologiefondsen is dan ook meer dan aangewezen.

Binnen dit bedrijfsvreemde Vlaamse wetenschapsbeleid worden de KMO's dan nog eens extra stiefmoederlijk behandeld. Dit alles leidt ertoe dat kleinere of opstartende ondernemingen, vooral in de high-tech-sector, het bijzonder moeilijk hebben.

McKinsey concludeert uit deze analyse dat de opties die de Vlaamse regering reeds enkele jaren heeft genomen, de juiste waren. Wij steunen dan ook ten volle het beleid waardoor meer middelen worden overgeheveld van de directe, nagenoeg automatische steunverlening, naar de economisch nuttige infrastructuur en het wetenschapsbeleid.

Wij zijn gelukkig dat nu voor het eerst in Vlaanderen meer geld wordt besteed aan het wetenschapsbeleid dan aan de rechtstreekse expansiesteun. Het is duidelijk dat dit beleid onverkort dient te worden voortgezet.

Behalve over deze fundamentele

omschakelingsoperatie met betrekking tot de basiscomponenten van het Vlaams economische weefsel heb ik ook opmerkingen over het vernieuwd regionaal beleid en het clusterbeleid.

Het vernieuwd regionaal beleid, waarvoor een krediet van 260 miljoen frank wordt uitgetrokken, beoordelen wij zeer positief. Hopelijk zullen de platforms die in dit verband actief zijn, niet enkel plannen maken en grote verklaringen afleggen, maar zullen zij van de Vlaamse overheid ook de nodige financiën ter beschikking krijgen om hun voornemens uit te voeren.

Voorts dringen wij erop aan dat de regionale platforms gecoördineerd werken en in overleg met de bestaande instellingen, zoals de GOM's. Het gevaar is niet denkbeeldig dat zich soms vruchteloze confrontaties tussenbeide zullen voordoen.

Ik kom nu tot mijn opmerkingen over het clusterbeleid, dat de CVP-fractie fundamenteel goed vindt. Ook hier geldt de stelling dat het eerst de bedrijven zijn die het moeten doen. De overheid moet alleen sensibiliseren en op tijd en stond de gepaste middelen ter beschikking stellen.

Wel vragen wij een verduidelijking van wat een clusterbeleid nu eigenlijk is.

Ik rond mijn uiteenzetting af met enkele beschouwingen over het veelbesproken MAP. De leefbaarheid van onze land- en tuinbouwsector in Vlaanderen mag niet worden aangetast. De op te leggen normen moeten dus aan economische criteria worden getoetst zodat de getroffen sector in de toekomst sociaal-economisch leefbaar blijft. In ieder geval zal de CVP-fractie het MAP vanuit dat oogpunt beoordelen. Mijnheer de minister-president, wij hebben woorden van waardering voor het beleid, maar blijven waakzaam.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer A. Denys : Mijnheer Deprez, het door u als laatste vertolkte standpunt draagt onze goedkeuring weg. Net zoals u zijn wij ervan overtuigd dat in het MAP rekening moet worden gehouden met de werkgelegenheid. Terecht, een studie heeft aangetoond dat de uitvoering van het MAP in zijn huidige vorm de vernietiging van 20.000 werkplaatsen betekent. Meent u dan dat een MAP met iets lagere bemestingsnormen of een andere omschrijving van het begrip familiebedrijf geen ongunstige invloed op de werkgelegenheid zal hebben ? Wat stelt u concreet als oplossing voor ?

De VLD is ervan overtuigd dat een produktievermindering ook een jobverlies met zich brengt. Bijgevolg stellen wij voor alles op alles op mestverwerking te zetten. Is de CVP het daar ook mee eens ? Dat is onzes inziens immers de enige mogelijkheid om milieudoelinden te bereiken gecombineerd met werkgelegenheid.

De voorzitter : De heer Deprez heeft het woord.

De heer P. Deprez : Mijnheer Denys, wij zullen het MAP pas beoordelen zodra de teksten voorhanden zijn.

Wij zullen overigens nog grondig moeten onderzoeken in welke mate de voorstellen economisch sociaal draagbaar blijven voor de familiale bedrijven en de directe en indirecte tewerkstellingsmogelijkheden.

Elke betrokkene moet inderdaad heel wat inspanningen leveren inzake mestverwerking om op dat vlak vooruitgang te boeken. Alles is evenwel niet zo simpel dat ik hier op 1 minuut een oplossing kan aanreiken. Er zijn nu eenmaal veel technologische en bedrijfseconomische moeilijkheden die een afdoende oplossing vandaag in de weg staan. *(Applaus bij de meerderheid)*

De voorzitter : De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer F. Wymeersch (*op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, mevrouw de minister, collega's, een economisch beleid voor Vlaanderen moet rekening houden met de nationale realiteit. Wij stellen vast dat Vlaanderen nog steeds niet beschikt over een eigen fiscaliteit. We spreken dan nog niet eens over een eigen sociale zekerheid. Inmiddens rond het Vlaams Economisch Verbond stelt men dat de arbeidskost moet dalen om een gezonde economie te krijgen. Vroeger was dit standpunt geen gemeengoed. Nu is zowat iedereen het daarmee eens. De omgevingsfactoren in Vlaanderen zijn voorhanden en adequaat. Het ontbreken van rechtszekerheid vormt echter een probleem. Onduidelijkheid en steeds veranderende regelgevingen zijn niet van aard om investeringen aan te moedigen of aan te trekken uit het buitenland. Ik verwijs naar de inleiding van uw beleidsbrief, ik citeer : In 1995 voorzie ik een tweede Vlaams economisch forum. In de tweede editie zal vooral aandacht besteed worden aan de vennootschapswetgeving en de vennootschapsfiscaliteit als hefboom voor het economisch beleid, de werkgelegenheid en de verankering. Deze materies zijn immers een onontbeerlijk verlengstuk van het Vlaams Economisch beleid. Met de federale regering dient hierover dan ook een constructieve dialoog gevoerd te worden. Einde citaat. Mijnheer de minister-president, hoe gaat u dit gesprek aanpakken ? Zijn er al contacten geweest om zulke gesprekken op gang te brengen ? Zijn er al afspraken gemaakt ? Heeft u er enig idee van met wie u aan tafel gaat zitten ? Zijn dat politieke partijen ? Gaat u aan tafel zitten met de PS of de PRL ? Hoe ziet u dit concreet ? Ik ben ervan overtuigd dat dit zeker niet van een leien dakje zal lopen. U bent waarschijnlijk dezelfde mening toegedaan. Waarschijnlijk zal dit vrijwel onmogelijk zijn. Aan de andere kant zou men deze beleidsbrief als uw droom kunnen

bestempelen. Het is goed om te dromen en ik stel vast dat u regelmatig een goede droom hebt. U gaat echter, gesteund door MC Kinsey, toch wel vrij ver. In uw inleiding schrijft u dat McKinsey de Vlaamse regering aanbeveelt de economische beleidsinstrumenten en middelen prioritair in te zetten voor het bevorderen van een wetenschapsgeoriënteerd weefsel en voor de ontwikkeling van nieuwe economische sectoren. Uw droom zal duidelijk wetenschapsgeoriënteerd zijn, namelijk in de richting van nieuwe technologieën en gericht op het aantrekken en ontwikkelen van volledig nieuwe economische activiteiten. Het voorlopige hoogtepunt hiervan is uw droom over het uitbouwen van een Vlaams telecomnet. Daar schort op zich niets aan. U loopt echter het gevaar een volledige streep onder het verleden te trekken. Dat mag u nooit doen. U moet een toekomstdroom hebben maar u moet ook bouwen op het verleden.

Mijnheer de minister-president, bij de evaluatie van uw economisch beleid van de voorbije jaren valt het op dat deelgebieden die lange tijd een sleutelpositie hebben ingenomen, afgeschreven werden of op de helling worden gezet. Onder uw voorzitterschap werd de laatste steenkoolmijn gesloten, heeft men de scheepsbouw ten grave gedragen en stapelen de problemen in de landbouwsector zich op.

Men kan zich afvragen waarom Vlaanderen de bodemrijkdom niet gebruikt heeft om nieuwe technologieën te ontwikkelen en als een nieuw economisch potentieel uit te testen.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer A. Denys : Collega Wymeersch, u houdt een pleidooi om de oude industrieën zoals mijn- en scheepsbouw niet te laten verloren gaan. Bent u van mening dat de overheid sectoren die weinig of geen toekomst hebben moet blijven subsidiëren ?

De voorzitter : De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer E. Van Rompuy : Mijnheer de voorzitter, de CVP probeert inzicht te verwerven in de standpunten van het Vlaams Blok inzake de begroting.

De fractievoorzitter van het Vlaams Blok in deze Raad is in zijn begrotingsanalyse blijven steken op de 300 miljoen frank subsidies aan bewegingen zoals de scouts en de chiro, mevrouw Dillen belooft de BRTN een bijkomend krediet van 2 miljard frank, de heer Van Overmeire houdt een pleidooi voor een separatistisch Vlaanderen dat uit de EU moet stappen....

Collega Wymeersch, uw partij is voorstander van een markteconomie. Deze visie staat in schril contrast met haar houding op het terrein. Op het terrein verkondigt uw partij demagogie. Het Vlaams Blok heeft de problemen van de mijnsector en van de scheepsbouw – sectoren waarvoor de Vlaamse regering zich maximaal heeft ingespannen – aangegrepen om de mensen op te ruien en daaruit politieke munt te slaan.

De demagogie is groot als een partij in geschriften voorstander is van een markteconomie maar op het terrein verkondigt dat de overheid miljarden frank subsidies moet blijven investeren in de zogenaamde nationale sectoren. Dit is fundamenteel oneerlijk ! Het Vlaams Blok geeft blijk van gebrek aan economische visie ! Wat is uw fundamentele opvatting inzake subsidiëring door de overheid van de sector en de toekomst van de economie in Vlaanderen ?

De voorzitter : De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer F. Wymeersch : Ik maak slechts enkele bedenkingen over het recente verleden van sectoren zoals de mijn- en de scheepsbouw. Ik vraag enkel of Vlaanderen niet de kans gemist heeft de bodemrijkdom op een andere manier te gebruiken.

Wymeersch

Mijn uitspraak spreekt het programma van de regering niet tegen dat de strategische sectoren die belangrijk zijn voor het economisch weefsel en voor de tewerkstelling wil blijven subsidiëren.

Subsidiëring moet kunnen voor sectoren die van strategisch belang zijn voor de economie en de tewerkstelling in Vlaanderen. U bestempelt ons als demagogisch om wat we zeggen in verband met de steenkoolmijnen. U zit er evenwel mijlenver naast.

Wat de scheepsbouw betreft, blijf ik erbij dat, op het ogenblik dat de moeilijkheden vorm begonnen aan te nemen om allerlei redenen, de Vlaamse regering haar verantwoordelijkheden in beperkte mate had moeten opnemen, conform vroegere en recente verbintenissen.

De derde en primaire sector, landbouw, kwam eerder al aan bod. Ik verwijs hierbij naar een interpellatie die ik vorig jaar tijdens de begrotingsronde heb gehouden, waarin ik het volgende heb gezegd. "Enkel met een duidelijk zicht op de gevolgen op tewerkstelling en financiële offers, kan een verantwoord evenwicht worden geschapen tussen landbouw en milieu. Sinds jaar en dag zijn landbouwers en tuinders de belangrijkste gebruikers van het landelijk gebied en vormen ze het grootste recyclagebedrijf. Land- en tuinbouw is een dynamische sector die zich aan het aanpassen is aan de milieuvorwaarden. Gelet op het economisch belang van het landelijk gebied, moet ook de landbouw de vereiste ruimtelijke mogelijkheden krijgen. In dit verband is de bedrijfszekerheid essentieel om de nodige milieueisen financieel draagbaar te maken. Daarom eisen wij een neutrale sociaal-economische studie. Einde citaat.

De resultaten van die studie zijn nu eindelijk in een rapport vervat. Het verbaast me evenwel dat het pas

eind november in onze handen terecht kwam, terwijl uw diensten het in september al in hun bezit hadden. Het werd samengesteld door uw administratie, het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement Economie, Werkgelegenheid en Landbouw, administratie Land- en Tuinbouw.

Wat staat daar nu in ? Ik citeer het rapport, dat refereert aan het MAP. De voorgestelde maatregelen zullen de normale afvloeï versnellen, maar ook een afvloeï van gezonde bedrijven veroorzaken. De versnelde afvloeï van niet-leefbare en/of uitbolgende bedrijven wordt geraamd op ongeveer 1.600. In het geval van MAP-bis normen wordt deze afvloeïing geraamd op – wat de gezonde bedrijven betreft – ongeveer 4.000 waarvan circa de helft gezinsveeteeltbedrijven zijn. Einde citaat, Behalve deze, zullen daar bovenop nog een tweede groep van zeer leefbare bedrijven naar de marginaliteit worden teruggedrongen en in een onomkeerbare situatie terechtkomen. Het gaat hier vooral om grondgebonden bedrijven die op langere termijn dus ook voor de bijl gaan.

Samen met die 4.000 tot 5.000 producenten worden bovendien ook nog eens evenveel vrouwelijke mede-exploitanten en ongeveer 8.000 tot 9.000 arbeidskrachten in de toeleveringsbedrijven en de verwerkende sector buiten spel gezet. Uiteindelijk gaan dus tussen 16.000 en 18.000 arbeidsplaatsen verloren.

Daarbij ontstaat er volgens dit rapport een kapitaalsvernietiging die kan worden geraamd op ongeveer 7 miljard frank. De resterende bedrijven krijgen weinig expansiemogelijkheden, en de aanbreng van nieuwe technologieën – een van de stokpaardjes van de minister-president – zal weinig aantrekkelijk zijn. We zullen met een soort vergrijzing worden geconfronteerd.

Op langere termijn is de landbouw in Vlaanderen ten dode opgeschreven. Wat gaat u, mijnheer de minis-

ter-president, uit het rapport concluderen ? U kunt het rapport niet naast u neerleggen, het werd opgesteld door uw eigen administratie. Misschien menen andere ministers uit uw regering dat dit rapport onvolledig en onjuist is en een totaal verkeerde voorstelling van de feiten geeft. Is dat ook uw mening, en indien ja, is dan uw eigen administratie onbekwaam ? Dan moeten er op dat vlak de nodige maatregelen worden getroffen.

De landbouwsector, die nochtans verantwoordelijk is voor een overschot op onze handelsbalans, wordt door de overheid in de kou gelaten. In de nabije toekomst zullen wij afhankelijk zijn van import uit het buitenland, – wat binnen afzienbare tijd zullen wij niet meer kunnen instaan voor onze eigen voedselvoorziening.

In de hele discussie rond het Mestactieplan stoort mij nog altijd de definitie van de term gezinsbedrijf, want die werd mijns inziens ingevoerd om iemand anders te treffen, namelijk de integratoren. Als men de integratoren echter wil aanpakken, moet dit worden gedaan via de geëigende wegen. Het is geen oplossing alles op een hoop te gooien en hier en daar wat positieve discriminatie door te voeren.

Waarom trouwens worden de zaken in de landbouwsector op deze manier aangepakt ? Er zijn nog andere sectoren waar min of meer gelijkaardige vormen van integratie bestaan, en ik verwijs hierbij naar de textielsector in Zuid-West-Vlaanderen, waar heel wat bedrijven een beroep doen op thuiswerkers. Deze mensen zijn zelfstandig, maar zijn niettemin voor hun grondstoffen, de afzet van hun produkten en de tussenstappen volledig afhankelijk van diezelfde opdrachtgever. Dat komt in wezen op hetzelfde neer als wat de integratoren doen in de landbouw. Zal men daar dan ook die maatregelen nemen, zal men ook die mensen treffen in hun sector ?

Mijnheer de minister-president, heel

Wymeersch

deze discussie over de landbouw en het MAP heeft te maken met het evenwicht tussen economie enerzijds en ecologie anderzijds. Wij moeten ons de vraag durven stellen in welke mate ecologische normen mogen ingrijpen in het economisch weefsel, en of ze überhaupt kunnen ingrijpen. Het kan en mag nooit de bedoeling zijn terug te keren naar een soort aards paradijs. Vlaanderen heeft bovendien andere katten te geselen.

De heer E. Van Rompuy : Mijnheer Wymeersch, betekent dit dat er geen milieunormen mogen worden opgelegd, ook niet voor de industrie ? Durft het Vlaams Blok zich van het ABS distantieren ?

De heer A. Denys : Het gebruiken van geweld moet altijd worden veroordeeld, maar niet selectief.

De heer F. Wymeersch : Mijnheer Van Rompuy, er moeten wel degelijk minimale milieunormen worden opgelegd waaraan iedereen zich moet houden.

Ik vraag mij af waarom wij ons van het Algemeen Boerensyndicaat moeten distantieren ? Dit is een drukkingsgroep uit landbouwmid- dens en het Vlaams Blok is een politieke partij.

De heer E. Van Rompuy : Mijnheer Wymeersch, ik vraag u nogmaals of u het incident in Erembodegem durft veroordelen ?

De heer F. Wymeersch : Mijnheer Van Rompuy, ik veroordeel het gebruik van geweld, maar ik probeer te begrijpen waarom deze mensen zo hebben gereageerd. Zij voelen zich getergd en zij hebben geen andere uitlaatklep. Vele parlementsleden hebben bepaalde bindingen, onder andere de vakbondsmilitanten. De landbouwers daarentegen zijn hand- en arbei- ders en het is voor hen dan ook zeer moeilijk om zich mondeling te verdedigen. Indien men een boer uitdaagt, wordt hij kwaad. Hij heeft

echter noch de kans, noch het recht om te staken.

De inquisiteurs van Agalev hebben het lef om via een persmededeling te zeggen dat de nationale voorzitter van het ABS moet worden vervolgd. Het zijn echter hun mensen die verantwoordelijk zijn voor het vernielen van hun eigendommen in de Antwerpse binnenstad tijdens de beto- ging tegen het Vlaams Blok. Toen heeft Agalev niet gezegd dat de schuldigen moesten worden gestraft.

De heer E. Van Rompuy : Mijnheer Wymeersch, durft u letterlijk zeggen dat u niet akkoord gaat met wat het ABS maandag heeft gedaan ?

De heer F. Wymeersch : Mijnheer Van Rompuy, ik herhaal dat onze fractie het gebruik van geweld veroordeelt, maar dat wij proberen de beweegredenen van de landbouwers te begrijpen.

De heer E. Van Rompuy : Ik heb het begrepen, mijnheer Wymeersch, het Vlaams Blok durft het geweld van maandag niet veroordelen.

De heer F. Wymeersch : Mijnheer de voorzitter, ik heb nog een laatste opmerking, namelijk over de ver- kwisting van een bepaalde know how in heel wat bedrijven. In meer en meer bedrijven worden we gecon- fronteerd met bedrijfsvreemd mana- gement. Er komt een nieuwe gene- ratie van beheerders – goede of slechte, dat laat ik in het midden – en in het bedrijf geboren en getogen spitstechnologen, weliswaar zonder diploma's, worden opzij gezet. Zij hebben toch heel wat know how door te geven aan de jongeren. Er moet respect zijn voor de bedrijfsba- sis en we mogen ons niet te zeer laten verblinden door veelbelovende bezitters van diploma's. Men moet ook rekening houden met de grondige kennis die uit ervaring komt. Men moet deze mensen raadplegen, zo- wel de kaders als de arbeiders. Zij zijn meer waard dan hun maande- lijks loonbriefje.

De voorzitter : De heer Sleecx heeft het woord.

De heer J. Sleecx (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijn uiteen- zetting heeft betrekking op het hoofdstuk tewerkstelling. Mijn par- tijgenoot, de heer Dielens, zal het hebben over energie.

Mevrouw de minister, ik zal in de mij toegemeten tien minuten probe- ren enkele fundamentele vaststellin- gen op het vlak van de tewerkstelling naar voren te brengen.

Een eerste vaststelling is dat het ni- veau van de ondertewerkstelling in Vlaanderen betrekking heeft op 500.000 mensen. Dit gegeven drukt als een uiterst zware last op de hele Vlaamse Gemeenschap en duwt heel wat mensen in een erg precaire situa- tie, zowel op financieel als op psy- chologisch vlak. Het psychologische aspect wordt nogal eens uit het oog verloren. Geen werk meer hebben en het zich op sociaal vlak niet meer nuttig voelen zijn vaak oorzaken van vereenzaming van man of vrouw. Zij krijgen het gevoel dat ze er niet meer bij horen. Vaak worden ze door de gemeenschap gestigmati- seerd als zijnde een profiteur die ei- genlijk misbruik maakt van de ge- meenschap. Met dat gegeven wor- den we nog altijd geconfronteerd. Laat ons niet vergeten dat 500.000 mensen daaronder gebukt gaan. Straks zal het duidelijk worden waarom het noodzakelijk is dat we moedige beslissingen nemen om dat stigma, dat gevoel van onbeha- gen, van er niet meer bij te horen, weg te nemen.

Ten tweede, is de band tussen de economische groei en de werkgele- genheid doorbroken, wat betekent dat een economische groei niet auto- matisch meer werkgelegenheid voor meer personen tot gevolg heeft.

Volgens het rapport van de Nationa- le Bank dat deze week is gepubli- ceerd, zou een werkloosheidsdaling enkel te verwachten zijn bij een groei van minstens 2,5 procent. Er wordt dan nog niet gezegd hoe groot die daling zal zijn.

Een aantal specialisten gaan zelfs

Sleecx

zover te verklaren dat de werkloosheid maar zal verdwijnen bij een groei van ongeveer 5 procent per jaar gedurende 20 jaar. Alleen al in-gevolge de milieubelastingen is zo'n verwachting een utopie.

Mevrouw de minister, ondanks de inspanningen van de regionale en federale regeringen neemt de langdurige werkloosheid nog altijd toe. U hebt heel wat initiatieven genomen voor allerlei tewerkstellingsprogramma's en hiervoor verdient u ongetwijfeld lof. Maar wat de overheid ook doet op het vlak van tewerkstellingsprogramma's, toch moeten we vaststellen dat deze programma's, hoe goed ook bedoeld, meestal maar een marginaal effect hebben. Voor een echte toename van de tewerkstelling zijn er fundamentele ingrediënten nodig.

- De heer J. Timmermans, onder-voorzitter, treedt als voorzitter op.

Mevrouw de minister, verschillenden onder ons zullen het bij hun dienstbetoon al hebben meegemaakt dat een werkloze komt verklaren dat hij of zij al drie, vier, vijf herscholingscursussen heeft gevolgd, zonder ooit werk te vinden. Als die mensen niet aan de bak komen, dan heeft dat in de eerste plaats te maken met het feit dat er geen werk is. We moeten er dus iets op vinden om het werk dat voorhanden is, te verdelen. Anderzijds moeten wij soms vaststellen dat bepaalde werkplaatsen niet worden bezet omdat er een tekort is aan geschikte arbeidskrachten. Zo is het in mijn streek moeilijk om stukadoors en metsers te vinden. Hierdoor rijst bij mij dan ook de vraag of de overheid haar opleidingsprogramma's niet beter en sneller moet afstemmen op de economische noden. Werknemers die een cursus hebben gevolgd maar daarna geen werk vinden, zijn misnoegd met alle gevolgen vandien op het persoonlijke vlak, op gezinsvlak en in de eigen gemeenschap.

Mevrouw de minister, de tewerkstel-

lingsprogramma's, hoe nuttig ook, volstaan niet. Slechts een 100.000 werknemers vinden werk in het kader van de tewerkstellingsprogramma's. Dat stelt niet veel voor tegenover de 1 miljoen werkzoekenden. We moeten dus een veel fundamentele oplossing zoeken. Om echt meer jobs te creëren, moeten wij overgaan tot een doorgedreven arbeidsherverdeling.

Om dit te realiseren, kunnen uiteraard verschillende formules worden toegepast. Zo is de loopbaanonderbreking geen onbelangrijk initiatief. Anderzijds moeten wij een debat durven aangaan over een drastische arbeidsduurvermindering.

In de commissie voor Economie, Energie, Landbouw en Werkgelegenheid heb ik een discussie gevoerd met de heer Brill, die ter zake een andere visie verdedigt.

Het Vlaamse parlement moet een ernstig debat voeren over deze aan-gelegenheid, waarbij niet louter wordt geschermd met slogans, maar waarbij grondig wordt nagegaan welke alternatieven er kunnen worden uitgewerkt.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord voor een onderbreking.

De heer A. Denys : Mijnheer Sleecx, ik heb veel respect voor uw sociale bewogenheid, die zijn oorsprong vindt in een eerlijke goedsgestellenis.

Het door u voorgestelde alternatief, een drastische vermindering van de arbeidsduur, wordt door de Vlaamse regering echter afgewezen. Hiermee verdedigt de Vlaamse regering het standpunt van de VLD. Was u gisteren dan niet aanwezig toen minister Van den Bossche verklaarde dat een vierdagenweek voor de ambtenaren uitgesloten is ? De minister opteert, net als de VLD, voor minder maar beter betaalde ambtenaren. De motivering van de ambtenaren moet worden verhoogd door een aangepaste weddeverhoging.

U pleit voor een herverdeling van de tewerkstelling bij de ambtenaren door het invoeren van de vierdagenweek terwijl uw eigen minister een tegengesteld standpunt verdedigt.

De heer J. Sleecx : Mijnheer Denys, ik heb duidelijk gezegd dat er met gezond verstand een debat moet worden gevoerd over het eventuele nut van een drastische arbeidsduurvermindering. Het parlement moet hier zijn verantwoordelijkheid op zich nemen.

Berekeningen hebben uitgewezen dat er 200.000 tot 250.000 volwaardige jobs kunnen bijkomen indien men opteert voor de 32-urenweek. Deze cijfers tonen aan dat het de moeite loont het debat te openen over deze aangelegenheid. Ik ben mij er uiteraard wel ten volle van bewust dat de implicaties voor de sociale zekerheid niet uit het oog mogen worden verloren.

De heer A. Denys : Vooraleer het debat in de Vlaamse Raad wordt gevoerd, moet er eensgezindheid heersen in uw eigen partij. Het standpunt van de heer Tobback stemt niet overeen met dat van minister Van den Bossche. Wij steunen minister Van den Bossche waar hij pleit voor minder, maar beter betaalde ambtenaren. U verdedigt eerder de Tobback-visie, waarbij wordt gepleit voor een herverdeling van het werk bij de ambtenaren.

Ik ben bereid deel te nemen aan een groot tewerkstellingsdebat, maar ik verwacht dan wel dat alle partijen een eensgezind standpunt naar voren brengen. Zoniet lopen wij het gevaar door de buitenwereld niet meer au sérieux te worden genomen.

Ik ben het met u eens dat werkloosheid tot frustratie leidt. Ik begrijp echter niet dat u, met uw sociale bewogenheid, niet opkomt voor de 20.000 boeren die vrezen dat zij hun broodwinning zullen verliezen. In dat debat blijkt u doofstom te zijn.

De heer J. Sleecx : Ik heb gisteren de uiteenzetting van minister Van

Sleeckx

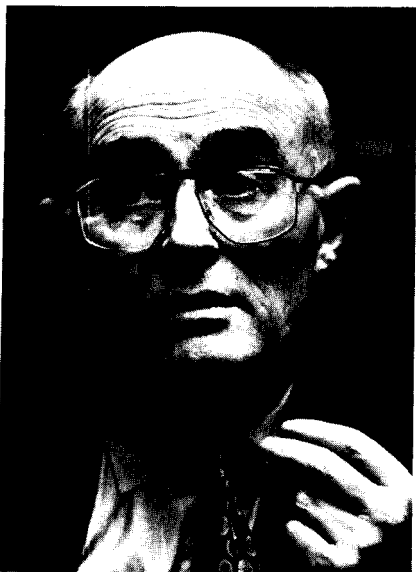
den Bossche niet gehoord. Ik kan het niet helpen dat hij dit standpunt heeft verkondigd, maar binnen de SP bestaat er wel degelijk eensgezindheid over een drastische arbeidsduurvermindering.

De heer A. Denys : De Vlaamse regering verdedigt de stelling dat er minder ambtenaren moeten zijn, die beter worden verloond. Het is een feit dat deze stelling wordt weergegeven in de begroting en dat zij gisteren door uw eigen minister werd verdedigd.

De heer J. Sleeckx : Mijnheer Denys, ik heb duidelijk gevraagd dat de parlementsleden een debat ten gronde zouden voeren over arbeidsduurvermindering en de gevolgen ervan.

Volgens onze fractie is arbeidsduurvermindering een oplossing voor het creëren van volwaardige jobs.

De voorzitter : Mijnheer Sleeckx,



SP-Kamerlid Jef Sleeckx sprak zich tijdens de begrotingsbesprekingen Economie en Tewerkstelling uit voor een debat ten gronde over het thema van de arbeidsduurvermindering

mag ik u verzoeken te besluiten want uw spreektijd is al lang verstreken, ondanks de onderbrekingen.

De heer J. Sleeckx : Mijnheer de voorzitter, het gebrek aan werk is thans een van onze grote noden en brengt een hoop frustraties met zich mee. Hierover moet men durven debatteren ten gronde. Dienaangaande blijft mijn fractie uiteraard bij haar standpunt.

Mevrouw de minister, kan de Vlaamse regering druk uitoefenen op de federale regering om een dergelijk debat te organiseren ?

Wat ten slotte de weer-werk-acties betreft die worden ondernomen ter begeleiding van de langdurige werklozen, vraag ik mij af of zij niet wat meer moesten worden gesteund door de federale regering, door bijvoorbeeld het nieuwe-banen-plan beter af te stemmen op deze doelgroep in plaats van concurrerende stelsels zoals de PWA's op te zetten ? Welk is het standpunt van de Vlaamse overheid ter zake ?

Mijnheer de voorzitter, zelfs al heb ik mijn spreektijd overschreden, toch heb ik nog bij lange niet al mijn opmerkingen geformuleerd.

De voorzitter : De heer De Boeck heeft het woord.

De heer A. De Boeck (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de voorliggende begroting en de manier waarop de minister deze verdedigde in de commissie, is voor ons het symbool van de politiek-van-de-goedevoornemens, zijnde goed in de markt liggende retoriek en opportunisme. Met dit laatste bedoel ik niet tegen de kar durven rijden van de machtige industriële lobby's.

Mijnheer de minister, volgens uw beleidsverklaring zijn subsidies geen goed instrument voor economische groei. Wij stellen echter vast dat de economische expansiesteun, ondanks de vermindering, toch nog om en bij de 6 miljard frank bedraagt.

U wenst selectiever om te gaan met deze middelen, maar door een gebrek aan controle en het vooropstellen van de juiste criteria is er geen enkele aanwijzing als zou uw politiek enige gunstige impact hebben op het milieu en de tewerkstelling.

In de plaats van te zorgen voor nog meer expansiesteun, zal u voortaan uw inspanningen richten naar betere verkeersinfrastructuur en meer industriezones zal opleveren. Het verbeteren van de omgevingsfactoren noemt u dit.

Welke expansie zal in die zones plaats vinden indien u eindelijk niet duidelijk gaat kiezen voor een duurzame economie ? U gebruikt deze term zo graag, maar hoe vult u die in ? Toch niet alleen met telenetwerken waarvan u als aanhangsel in uw beleidsverklaring nog zou wensen dat men ook zou investeren in gezondheid en onderwijs indien dit nuttig zou blijken.

Op het domein van het technologische beleid steunt u al wat goed in de markt zou liggen – en ik beklemtoon zou liggen – want het gaat over sectoren waar de concurrentie op wereldvlak moordend is. Overigens, die bedrijven zelf investeren massaal in onderzoek en ontwikkeling op dit gebied. Ware het niet beter dat de overheid, los van die bedrijven, zou investeren in lange-termijnonderzoeken over diensten en producten die wel zullen beantwoorden aan echte maatschappelijke behoeften en waarop de mensen wachten. Investeren in milieu en tewerkstelling bedoelen wij. Is het onder meer daarom niet dringend nodig vertegenwoordigers van de milieubewegingen in de SERV op te nemen ?

Over één van uw stokpaardjes, de verankering, kunnen wij kort zijn. Uit ecologische en sociale overwegingen blijkt zonneklaar dat regionale overwegingen zeer belangrijk zijn voor een duurzame economie. Wij hebben echter de indruk dat u vooral bent geïnspireerd door een louter

De Boeck

nationalistische reflex. Economie heeft meer vandoen dan taal en cultuur. Laat ons dit duidelijk voor ogen houden.

Wat landbouw betreft, zal mijn collega, mevrouw Dua, morgen uitvoerig ons standpunt en onze kritiek op het beleid toelichten.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, ik besluit mijn uiteenzetting met de door u gevoerde energiepolitiek. Wat de ontwikkeling van duurzame energiebronnen in Vlaanderen betreft, staan wij noch op Belgisch, noch op Europees, noch op wereldvlak ergens. U doet wel een beroep op instituten; u schrijft hierover in uw beleidsverklaringen. Doch op het vlak van tewerkstelling en economische groei is de impact ook hier nihil. Hierover moeten zelfs geen studies worden gemaakt. Het windmolenpark in Zeebrugge staat te verkommeren, de twee Vlaamse bedrijven, producenten van technologisch genuanceerde windmolens, staan in de kou.

Denkt u op het gebied van rationeel energiegebruik beter te scoren? Op dit domein treedt u zelfs de wetgeving met de voeten. Sinds het decreet van 1 juni 1994 kunnen milieu-beleidsvereenkomsten, zoals inzake rationeel energiegebruik, enkel worden gesloten na een strikt bepaalde procedure, die u niet zou wensen te respecteren. Ten gronde betreuren wij dat u nog steeds niet schijnt door te hebben dat in een duurzame economie groei niet noodzakelijk hoeft samen te gaan met parallelle groei van energieconsumptie.

Aangezien collega en partijgenoot Ulburghs ook wenst het woord te voeren, zal ik nu besluiten.

Wat uw economisch beleid betreft, komen wij tot de slotsom dat u weinig weerwerk durft te bieden aan de economisch machtigen, onafgezien of zij al dan niet op het goede spoor zitten. Dit vinden wij dunne politiek.

De voorzitter : De heer Olaerts heeft het woord.

De heer H. Olaerts (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, mevrouw de minister, collega's, ik wil de bespreking van deze begroting aangrijpen om nogmaals het belang te onderstrepen van een gezonde en toekomstgerichte Vlaamse economie. De economische slagkracht van onze regio vormt immers de basis voor het maatschappelijk welzijn van zijn bevolking en bepaalt de internationale uitstraling van Vlaanderen.

In die zin is ook een nationale economie een belangrijk draagvlak voor het leven en het overleven van een gemeenschap in de wereld zonder grenzen. Het economische weefsel van een regio maakt haar herkenbaar en geeft zelfrespect aan haar inwoners.

Deze vaststelling gaat niet alleen op voor grote landen, zoals de Verenigde Staten en Duitsland, maar evenzeer voor kleinere landen en gemeenschappen met minderheidstaten en -culturen, zoals Vlaanderen.

Een vooruitstrevende Vlaams-nationale partij, zoals de Volksunie, zou er daarom fout aan doen om geen aandacht te besteden aan de economische dossiers, zoals bijvoorbeeld de verankering, de delokalisatie en de arbeidscreatie.

Ik wil trouwens van de gelegenheid gebruik maken om, los van de schaduwzijden, te verwijzen naar de resultaten van de staatsvorming en de Sint-Michielsakkoorden waardoor Vlaanderen eigenlijk en feitelijk een internationale Vlaamse en economische identiteit verwerft.

Het verankerings-thema staat, samen met de werkloosheid, bovenaan op de politieke agenda. De verschuiving van steeds meer economische beslissingcentra naar het buitenland – en dan vooral Frankrijk – heeft verstrekkende gevolgen voor het bedrijfsleven en de Vlaamse zelfstan-

digheid. Wanneer wij het economisch bekijken dan stellen wij vast dat de Vlamingen niet consequent en te weinig chauvinistisch zijn. Zo is het niet denkbeeldig dat buitenlandse, hoofdzakelijk Frans-Belgische groepen, er beter in slagen de politieke besluitvorming om te buigen in hun voordeel dan in dat van de Vlaamse KMO's. De oprichting van een Vlaams pensioenfonds kan beschouwd worden als een schuchtere stap in de richting van een verankeringsbeleid. Met dat kapitaal zouden eventueel participaties in Vlaamse bedrijven kunnen worden opgebouwd. Het lijkt echter aangevoelen om hier te waarschuwen voor een ondoordacht en hals over kop ingrijpen van de overheid in het bedrijfsleven, omdat daar beschermende maatregelen meer dan essentieel zijn.

Trouwens, een aantal dossiers waar de Vlaamse overheid, samen met een privé-aandeelhouder, in een onderneming participeerde hebben soms toch wel een al te wrange nasmaak nagelaten.

Zo is er bijvoorbeeld de recente sluiting van de Boelwerf met verstrekkende economische en sociale gevolgen. Mag ik de minister-president terloops naar de huidige stand van zaken in dit dossier vragen? Hoe staat het met de concrete uitwerking van de sociale begeleidingsmaatregelen?

Mijnheer de minister-president, ik zal de oude zaken niet allemaal herhalen, maar de B-affaire, of moet ik zeggen de "Ba-affaire", leert bijvoorbeeld hoe de overheid kan investeren in grote lege dozen en hoe papiermakers, geraffineerd, vormen van betwistbare lichtzinnige verplichting aanwenden en zodanig de overheid als koevoet misbruiken.

Voor de wijziging van de vennootschapswetgeving, waardoor het mogelijk wordt om beschermingsconstructies op te bouwen voor jonge bedrijven, zal de Vlaamse regering druk moeten uitoefenen op de federale overheid.

Olaerts

Het argument dat het hier zou gaan om bekrompen, protectionistische maatregelen raakt kant noch wal. Ondernemingen in Frankrijk en Nederland maken veelvuldig gebruik van zulke maatregelen, om te vermijden dat ze ten prooi vallen van korte-termijnspeculanten. De mondialisering van de economie gaat dan alweer gepaard met een verschuiving van industriële activiteiten naar de lage-loonlanden en een toename van de werkloosheid in de geïndustrialiseerde wereld. Een uitbreiding van de Europese Unie naar het oosten opent weliswaar nieuwe investeringsperspectieven voor bedrijfsleiders. Ook Vlaamse bedrijven worden getroffen door het delocalisatieproces.

Er gaan nog te veel Vlaamse arbeidsplaatsen verloren door de aantrekkingskracht van regio's met lage lonen. Het gaat meestal om jobs in traditionele sectoren zoals textiel, elektrische apparaten. In dit verband moet ik wel wijzen op het aantal nieuwe investeringen van Vlaamse ondernemingen in de lage-loonlanden.

Als voornaamste oorzaken van delocalisatie worden de trage structurele evolutie van het productieapparaat, de loonkost, de lage specialisatie, het gebrek aan kwalificaties van een deel van de arbeidskrachten en het milieuwetgevingsverschil genoemd. Meteen herinner ik de minister-president aan de oneerlijke concurrentie van het Waalse Gewest met behulp van Europese subsidies. Het gaat niet op dat Wallonië ondernemingen uit Vlaanderen wegsnoept door te zwaaien met Europese subsidies en mindere normvereisten.

De Volksunie weet dat de speelruimte van de overheid op het economisch veld eerder beperkt is. Deze vaststelling mag de regering er echter niet van weerhouden een eigen economisch beleid uit te stippen op maat van het Vlaamse bedrijfsleven. Wij mogen het belang

van de KMO's voor de creatie van arbeidsplaatsen niet onderschatten. Trouwens, er is in Vlaanderen werk zat, maar het is helaas onbetaalbaar.

Een gecoördineerd economisch beleid komt het best tot stand door middel van een breed maatschappelijk debat waaraan niet alleen de traditionele sociale partners deelnemen, maar ook de andere maatschappelijke actoren van de moderne wereld. Daarom verheugt het ons dat de oproep van het Vlaams Economisch Verbond niet werd afgedaan als een eenmalige en zinloze oefening. In het eerste VEV-rapport "op zoek naar groei" werd alvast een duidelijke analyse gemaakt van de problemen waarmee de Vlaamse economie wordt geconfronteerd.

De Volksunie pleit ervoor om alle mogelijke facetten aan bod te laten komen in een uitgebalanceerd economiebeleid, onderwijs, navorming, omgevingsfactoren, onderzoek en ontwikkeling en de problematiek van de familiale bedrijven. Het consensusmodel heeft na de oorlog zijn nut bewezen.

De afbouw van de rechtstreekse steun aan bedrijven ten gunste van verbetering van de omgevingsfactoren verdient inderdaad absolute voorrang. De aanbevelingen van het rapport-McKinsey moeten worden opgevolgd waar het passend is.

Het clusterbeleid, theoretisch uitgewerkt door de Amerikaanse econoom Porter, verdient interessante perspectieven voor de bedrijfswereid en de werkgelegenheid in Vlaanderen. Een concrete samenwerking tussen bedrijven onderling en met de onderwijs- en onderzoekswereid kan het sociaal-economisch weefsel danig versterken. Hierdoor krijgen zowel de grote als de kleine ondernemingen de kans om bepaalde schaalvoordelen te genieten. De samenwerking tussen de school, het bedrijf en het laboratorium is verrijkend. Ons duur, zelfs heel duur onderwijs en de wereld van de ondernemingen zijn nog al te vaak tegen-

gesteld en versterken mekaar te weinig.

De strijd tegen de werkloosheid is, volgens de Volksunie-fractie vooral gebaat met creatieve oplossingen. Wij kunnen natuurlijk niet loochenen dat door de zware fiscale en parafiscale lasten de arbeidsuitstoot in de hand wordt gewerkt. Het grote verschil tussen de loonkost en het nettoloon demotiveert bovendien de werknemer. De hoge werkgeversbijdrage aan de sociale zekerheid en nog andere zware lasten ondermijnen de competitiviteit van de bedrijfswereid. Het werkgelegenheidsbeleid moet veel meer zijn dan een louter aanpakken van de loonkosten. Zelfs een volgehouden economische groei levert blijkbaar nauwelijks extra banen op. Industriële tewerkstelling en werkgelegenheid in de dienstensector kunnen het dalend aantal jobs niet compenseren.

Arbeidscreatie is dus de grote uitdaging. Ze moet zowel inventief als economisch en sociaal verantwoord zijn. Wij beseffen dat de Vlaamse regering niet steeds het best geplaatst is om oplossingen aan te reiken voor de door ons gesignaleerde problemen. Zo situeren de fiscaliteit en de sociale zekerheid zich vooralsnog op het federaal niveau. In de toekomst, bij een volgende fase van de staats Hervorming, zal zeker gesproken moeten worden over de gehele of gedeeltelijke overheveling van deze vitale hefboomen naar de deelstaten. Het aanscherpen van de huidige bevoegdheden is uitstekend. Het verder federaliseren is noodzakelijk opdat het investeren in de toekomst later niet zou afglijden tot het dementeren.

Tot slot heb ik nog enkele bedenkingen bij de overheidsstructuur en opdrachten. Primair onderzoek heeft aangetoond, zij het fragmentair, dat er ook mensen zijn die naast hun schoenen lopen. Mijnheer de minister-president, vindt u het relevant en elegant dat er openbare mandatarissen zijn die zo welig mandaten cumuleren? Mijnheer de minister-pre-

Olaerts

sident, vindt u het relevant en elegant dat er openbare mandatarissen zijn die zich in deze activiteiten bedienen van managementsvennootschappen ? Wie van uw aangestelden mag er een managementsvennootschap gebruiken ? Deze drie vragen zijn voor mij van fundamenteel belang. Er bestaat immers een onderscheid tussen vrij ondernemen en de staat runnen. De herstructurering en de nieuwe maatregelen inzake een deel van de overheidsinitiatieven moesten en mogen niet alleen dienen als nieuw kledingje. Het doel zou optimale werking, correct handelen, betere dienstverlening en arbeidscreatie moeten zijn. Mijnheer de minister-president, wij steunen u hier in, niet om in hetzelfde bedje ziek te zijn maar wel om orde op zaken te stellen ten bate van Vlaanderen.

De voorzitter : Mevrouw Nelis-Van Liedekerke heeft het woord.

Mevrouw L. Nelis-Van Liedekerke (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, mevrouw de minister, collega's, ik zal het in mijn tussenkomst hebben over het luik economie, energie en wetenschapsbeleid. Er is hier reeds genoeg gezegd over de landbouw. In mijn tweede gedeelte zal ik het probleem van de werkloosheid behandelen.

Mijnheer de minister-president, in uw beleidsbrief Investeren in de toekomst – beleidsprioriteiten voor 1995 worden de specifieke Vlaamse acties belicht die in de loop van 1995 zullen worden ondernomen om het Vlaams economisch weefsel voort op te bouwen. Dat is uiteraard een hele opgave en wij hebben daar in de commissie dan ook zeer uitvoerig over gesproken. De studie van McKinsey heeft een aantal zwakke punten aangetoond en u hebt een aantal invullingen uitgevoerd. Ik zal mij beperken tot bepaalde aspecten in verband met KMO's in deze beleidsbrief en de hiaten die er in voorkomen.

Het rapport-McKinsey stelt dat de effectiviteit van het beleid verhoogd kan worden door een verscherpte aandacht inzake overdracht van technologie naar de KMO's.

KMO's zijn brandend actueel. Iedereen, ook het Europees niveau, is zich bewust van de belangrijke taak van de KMO's. Tijdens de Europese Raad van Edinburgh werd grotere steun aan de KMO's aangemerkt omdat zij onmisbaar zijn voor de economische groei.

Alhoewel het Vlaamse economische weefsel overwegend uit KMO's bestaat, besteedt uw beleidsbrief slechts twee bladzijden aan het KMO-beleid. De Vlaamse overheid en de pararegionale instellingen hebben te weinig aandacht voor de KMO's. Het leeuwendeel van de steun van het Instituut voor Bevordering van het Technologisch Onderzoek komt de grote bedrijven ten goede aan 15 bedrijven, de steun aan de KMO's is te beperkt. In 1993 werd slechts 12 procent van de steun aan de KMO's besteed.

De budgettaire herschikking van de dotatie van het Fonds voor Economische Expansie en Regionale Ontwikkeling bepaalt een verhoging van de toelagen voor de KMO's. Wij vinden dit dus positief doch nog onvoldoende want een deel van de kredieten voor expansiesteun aan KMO's wordt aangewend voor de financieringherlokalisatie van bedrijven omwille van milieutechnische redenen en komt rechtstreeks niet ten goede aan de KMO's.

De voorzitter : De minister-president heeft het woord.

Minister-president L. Van den Brande : Mevrouw Nelis, bent u voorstander van een verhoging van de subsidiestromen voor de kleine ondernemingen ?

De VLD heeft reeds herhaalde malen verklaard dat de subsidiestromen drastisch beperkt moeten worden. De Vlaamse regering heeft de subsidiëring van de ondernemingen te

ruggeschroefd van 15 naar 5,8 miljard frank. Zij is unaniem overtuigd dat het beleid zich moet toespitsen op duurzame tewerkstelling en omgevingsfactoren.

Het verrast mij dat u voorstander bent van een verhoging van de subsidiëring van de ondernemingen.

De voorzitter : De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer E. Van Rompuy : Mevrouw Nelis, u maakt op dit ogenblik deel uit van de VLD-fractie. Als lid van de CVP hebt u de begroting Economie steeds goedgekeurd.

Tijdens uw tussenkomst verklaart u dat u de voorliggende begroting niet zal goedkeuren omdat er te weinig subsidies uitgetrokken zijn voor het KMO-beleid. Dat begrijp ik niet. Een van de redenen waarom u de overstap naar de VLD gewaagd hebt, was de te grote overheidsinmenging in de economie.

Wat beweegt u ertoe de begroting vrijdag niet goed te keuren ? Uw overstap had immers alles te maken met onder meer een gebrek aan marktgericht beleid, met economische redenen dus. Ik wil duidelijkheid, zoals de heer Denys het altijd zo schitterend weet te zeggen.

De voorzitter : Mevrouw Nelis-Van Liedekerke heeft het woord.

Mevrouw L. Nelis-Van Liedekerke : Mijnheer de minister-president, ik geloof dat u me verkeerd hebt begrepen of dat ik mij onvoldoende duidelijk heb uitgedrukt : we pleiten niet voor een stijging van de subsidies aan bedrijven en het verheugt ons dat het totaalbedrag is gedaald. Wanneer echter bij het Fonds voor Economische Expansie en Regionale Ontwikkeling verschuivingen gebeuren, dan zijn we altijd blij als dat de kleine ondernemingen ten goede komt. Wat dat betreft zitten we dus wel degelijk op dezelfde golflengte.

Een gedeelte van de kredieten die bestemd zijn voor expansiesteun aan

Nelis-Van Liedekerke

de KMO's, worden dan in feite wel aangewend voor de financiering van onder meer de herlokalisering van bedrijven omwille van milieutechnische redenen. Het totaalbedrag dat dan uiteindelijk bij de kleine onderneming terechtkomt, blijkt dus toch niet reuzegroot te zijn. Ik veronderstel dat het nu duidelijk is dat we het in dit geval met u eens zijn en helemaal niet wensen dat de rechtstreekse subsidie aan bedrijven wordt opgetrokken.

Om de heer Van Rompuy van antwoord te dienen, zal ik dan nog maar eens beklemtonen dat mijn overstap een uitermate doelbewuste keuze was. Er wordt soms nogal wat heisa gemaakt omtrent het overlopen, welnu, ik ben overgestapt. Een overloper is meestal gehaast en dat was bij mij niet het geval. Ik wist wat ik deed. Dat neemt niet weg dat dit alles geen verband houdt met de inhoud van mijn betoog.

De heer E. Van Rompuy : Dat weet ik wel, maar waarom zult u deze begroting niet goedkeuren, terwijl u dat vorig jaar wel deed ? Wat heeft ertoe geleid dat uw stemgedrag zo drastisch is veranderd ? Kunt u daarvoor plausibele argumenten aanvoeren ?

Mevrouw L. Nelis-Van Liedekerke : De begroting van vorig jaar is niet dezelfde als dit van dit jaar. Daar gaat het toch niet om ? Op dit ogenblik behoor ik tot de oppositie, terwijl ik bij de vorige begrotingsronde deel uitmaakte van een meerderheidspartij.

Mijnheer de voorzitter, mag ik tenminste mijn betoog voortzetten ? Me dunkt heb ik daartoe het volste recht, temeer omdat daaruit zal blijken dat ik met een aantal aspecten van deze begroting het niet eens ben.

De voorzitter : Mevrouw Nelis, u mag dit afwerken, maar ik merk dat er nog heel wat tekst rest en uw

spreektijd is beperkt. U krijgt nog drie minuten.

Mevrouw L. Nelis-Van Liedekerke : Leden van andere fracties hebben vandaag langdurig over landbouw gepraat. Zij kregen ruimschoots tijd om hun mening naar voren te brengen. Ik eis dat u mij hetzelfde gunt.

De voorzitter : Iedereen krijgt hetzelfde toemaatje.

De heer J. Geysels : Mijnheer de voorzitter, de spontane onderbrekingen van de heer Van Rompuy liggen me na aan het hart, maar ik stel vast dat er wat het KMO-beleid betreft een grotere overeenstemming bestaat tussen iemand uit het VLD-kamp, de oppositie dus, en iemand uit uw gelederen, namelijk de minister-president, dan tussen u en minister De Batselier, die toch ook tot de meerderheid behoort, waar het milieubeleid aangaat. Speelt u alstublieft niet zo'n goedkope spelletjes.

De voorzitter : De heer Hancké heeft het woord.

De heer L. Hancké : De vraag van de heer Van Rompuy is wel terecht, vooral met het oog op wat ze in het eerste gedeelte van haar uiteenzetting heeft gezegd. Ze beweert immers dat ze het volledig eens is met het beleid inzake economische subsidie en ik kan me niet inbeelden dat haar economische inzichten zo drastisch zijn gewijzigd op amper tien maanden.

De voorzitter : Mevrouw Nelis heeft het woord.

Mevrouw L. Nelis - Van Liedekerke : Mijnheer de voorzitter, uit het verdere verloop van mijn betoog zal blijken dat ik op bepaalde punten de stelling van de minister-president bijtreedt en op andere punten niet.

Mijnheer de minister-president, ik wil het even hebben over de milieureglementering. Niemand kan er mij van beschuldigen tegen milieunormen te zijn, maar er moet mijns inziens toch een onderscheid worden gemaakt tussen milieureglemente-

ring voor grote bedrijven en voor KMO's. Ik vraag dan ook dat er bij de invoering van de milieureglementering een sociaal-economisch rapport zou worden opgesteld samen met een MER waarbij specifiek zou worden nagegaan welke de sociaal-economische gevolgen zouden zijn. De voorstellen van de bekkencomités, doen in bepaalde regio's grote ongerustheid rijzen. Die houdt dan geen verband met de normen maar met de tijd die de KMO's krijgen om zich aan de reglementering aan te passen. Zij vrezen voor grote rechtsonzekerheid, en op dat vlak moeten wij acties ondernemen.

Ik wil hier ook het probleem van de delokalisatie aan vastknopen. Er zijn bedrijven die omwille van verschillende redenen delokaliseren naar de Magreb- of de Oostbloklanden, maar wij hebben het hier vandaag over de delokalisatie naar Frankrijk of Wallonië. Wij willen u vragen dat u met uw collega van de Waalse regering regelmatig overleg zou plegen, zodat de verdeling van de subsidies geen oneerlijke concurrentie tot gevolg zou hebben.

Welke stimulansen zal de Vlaamse regering voorts nemen om vooral onze jonge starters meer te helpen ? Zij vertegenwoordigen een belangrijke factor van tewerkstelling, er bestaan reeds goede initiatieven van collega's van de CVP.

De voorzitter : De minister-president heeft het woord.

Minister-president L. Van den Brande : Er zijn inderdaad reeds initiatieven genomen, en als er dingen moeten worden bijgestuurd, zal ik dat ook doen. De goede initiatieven worden doorgezet, en ook in het volgende jaar zetten wij 98 procent van het beleid door. Het decretaal initiatief van de heer Schuermans geeft een heel goed antwoord op uw vraag, en daarom willen we dat ten volle uitvoeren.

Mevrouw L. Nelis - Van Liedekerke : Mijn volgende vragen richten

Nelis-Van Liedekerke

zich tot de minister van Tewerkstelling.

De werkloosheid bedraagt in Vlaanderen 14 percent van de actieve bevolking. Dit zijn de uitkeringsgerechtigde volledige werklozen, en nog niet de andere categorieën. Mijnheer Sleecx spreekt in dit geval van een miljoen mensen, maar er is een duidelijk verschil tussen de mensen die een werkloosheidsuitkering genieten en de mensen die werk zoeken. Tellen wij die categorieën erbij, dan komen wij tot 32 percent in Vlaanderen. Deze percentages scheren in Brussel en Wallonië veel hogere toppen – 40 tot 60 percent. Iedereen is zich van het belang van tewerkstelling bewust. Dit is eigenlijk niet het forum om lange besprekingen te wijden aan de talrijke waardevolle voorstellen van heel wat economen – ik verwijs hier naar belangrijke studies van Edmond Phelps, Freddy Heylen en Dennis Snower waarover de pers in gespecialiseerde weekbladen berichtten.

Ik meen dat het de hoogste tijd is om de positieve punten uit deze studies eens samen te vatten.

De voorzitter : Mevrouw, ik verzoek u om te besluiten.

Mevrouw L. Nelis-Van Liedekerke : Mevrouw de minister, u zegt dat een verbetering van de economische conjunctuur geen proportionele verhoging van het aantal arbeidsplaatsen tot gevolg heeft.

Minister L. Detiège : Niet automatisch.

Mevrouw L. Nelis-Van Liedekerke : Inderdaad, niet automatisch. Volgens de Nationale Bank zou er bij een economische groei van 2 percent meer werkgelegenheid worden gecreëerd, en bij een groei van 2,5 percent, zou de werkloosheid dalen.

Mevrouw de minister, op het vlak van de arbeidsherverdeling verschillen wij grondig van mening. Wij

gaan akkoord met arbeidsherverdeling, maar dan wel op vrijwillige basis. Bij de huidige systemen van deeltijdse arbeid en loopbaanonderbreking beslist de werknemer zelf en wil hiervoor een bepaalde prijs betalen. Een verplichte arbeidsherverdeling brengt voor KMO's vaak een grote desorganisatie teweeg en bovendien zijn vele werknemers ertegen gekant. Dit is een probleem waarmee wij zeer omzichtig moeten te werk gaan. Het zou dan ook goed zijn om ter zake een uitgebreide discussie te voeren dit niet alleen met het oog op het creëren van arbeidsplaatsen, maar rekening houdend met alle gevolgen voor de sociale zekerheid.

Tot slot pleit ik voor meer coördinatie tussen het Vlaamse en het federale niveau. Het jeugd-werk-garantieplan zou namelijk vaak worden doorkruist door het jongeren-banenplan van mevrouw Smet. De burgers vragen zich dan ook af waarmee wij eigenlijk bezig zijn.

Voor het scheppen van meer jobs, moeten wij meerwaarden creëren. Dit kan onder meer door het vergroten van marktaandeelen en door de concurrentiekracht van onze ondernemingen te bevorderen. Dit blijkt overigens ook uit de studie van het Vlaams Economisch Verbond. Ondanks de conclusie van de werkgelegenheidsconferentie zitten wij nog in een sfeer van continuïteit in plaats van in een sfeer van heroriëntatie. Ik pleit dan ook voor meer ondernemings- en marktgerichte initiatieven en minder geïsoleerde maatregelen en projecten die vaak een stille dood sterven.

De voorzitter : Dames en heren, ik mag u erop wijzen dat elke fractie maar over 20 minuten spreektijd beschikt. Mevrouw Nelis-Van Liedekerke heeft 30 minuten gesproken, onderbrekingen inbegrepen en de vorige VLD-spreker heeft 15 minuten gesproken. Iedereen moet zich aan de afgesproken spreektijd houden. Dat is een kwestie van beleefdheid.

De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer E. Van Rompuy : Mijnheer de voorzitter, namens de CVP-fractie wens ik mevrouw Nelis-Van Liedekerke te feliciteren voor haar toespraak. Wij kunnen die helemaal onderschrijven omdat wij daarin een christen-democratische visie onderkennen, maar wij hebben helaas niet gehoord waarom mevrouw Nelis dan wel tegen deze begroting zal stemmen, terwijl ze die in de voorbije jaren steeds heeft goedgekeurd.

Mevrouw Nelis, aangezien u nog altijd christen-democratische standpunten verdedigt en in de grond het beleid steunt, nodigen wij u uit uw plaats bij ons opnieuw in te nemen.

De voorzitter : De heer Sleecx heeft het woord.

De heer J. Sleecx : Mijnheer de voorzitter, als iemand het niet eens is met wat de spreker op de tribune zegt, dan moet hij dat toch kunnen zeggen, zoniet kunnen we hier niet meer spreken van een echt debat. Dat is zeker waar voor thema's die gevoelig liggen. Een debat is toch meer dan louter papiertjes komen voorlezen.

De voorzitter : Mijnheer Sleecx, uw opmerking is terecht. Ik mag u er wel op wijzen dat er grenzen zijn. De afgesproken spreektijd met 20 minuten overschrijden, is van het goede te veel. Ik kan u verzekeren dat wij soepel optreden wat de naleving van de spreektijd betreft.

De heer Denys heeft het woord.

De heer A. Denys : Mijnheer de voorzitter, ik begrijp uw optreden en steun u ook voor een stuk. Er is inderdaad een afspraak gemaakt over de spreektijd en iedereen moet zich daaraan houden. Wij hebben die afspraak vanmiddag inderdaad overtreden. Ik moet er toch op wijzen dat wij in het algemeen nog niet over onze spreektijd zijn gegaan. Voor heel wat onderdelen van de begroting is de VLD onder de haar toege-

Denys

meten spreekijd gebleven. Mag ik u vragen ook daar rekening mee te houden ?

Mijnheer Van Rompuy, mevrouw Nelis heeft op een schitterende haar eigen wijze – iets zachter dan ik – de VLD-stelling inzake economie en tewerkstelling verdedigd. De VLD is tegen werkhervreiding. De VLD is voorstander van het creëren van meerwaarde wat een totaal ander beleid veronderstelt. Het spijt mij voor u als u het onderscheid niet ziet tussen het VLD-standpunt en dat van de Vlaamse regering. Ik mag u dan ook aanraden voortaan beter te luisteren dan zult u misschien ontdekken dat ook achter een zachter gebrachte toespraak krachtige voorstellen kunnen schuilgaan. Wij zijn in elk geval tevreden dat mevrouw Nelis bij ons is en bij ons wil blijven.

De voorzitter : De minister-president heeft het woord.

Minister-president L. Van den Brande : Mijnheer de voorzitter, ook ik probeer te begrijpen wat de standpunten nu precies zijn, niet dat zij mij ertoe zouden kunnen aanzetten ontslag te nemen. Mijnheer Denys, u zegt dat u tegen elke vorm van werkhervreiding bent. Ik heb u vroeger nochtans al horen zeggen dat u een sociaal-liberaal bent. Echte liberalen zijn inderdaad sociaalvoelend. Ik begrijp er dus niets meer van. Wat is nu de houding van uw fractie in een periode waar werkverdeling zich opdringt alleen al omwille van redenen van rechtvaardigheid. Of bent u misschien geen sociaal-liberaal meer ? Dan nemen wij daar desgevallend akte van.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer A. Denys : Mijnheer de voorzitter, ik meen dat alle fracties het erover eens zijn dat tewerkstelling een prioriteit moet zijn. Over de wegen om de tewerkstelling te bevorderen, kunnen de meningen wel verschillen. De Vlaamse rege-

ring kiest voor rechtstreekse subsidiëring om het werk te herverdelen. Dat kan voor ons niet de enige weg zijn. De VLD gelooft in het creëren van meerwaarde, in toenemende groei, zoals ook het VEV vooropstelt. Dat betekent nieuwe markt-aandelen, een grotere concurrentiekracht, de aantrekking van jonge zelfstandigen.

Mevrouw Nelis heeft hetzelfde gezegd als ik en dat vormt juist het grote onderscheid tussen onze filosofie ter zake en die van de Vlaamse regering.

De voorzitter : De heer Schuermans heeft het woord.

De heer E. Schuermans (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, na de vleiende woorden aan ons adres van de minister-president en de instemming van mevrouw Nelis over het decreet met betrekking tot de begeleiding van jonge startende ondernemers, is de verleiding groot om daar wat dieper op in te gaan.

We houden ons echter aan de afgesproken tekst over de krachtlijnen van het Vlaams tewerkstellingsbeleid van minister Detiège.

De toelichting van de minister in de commissievergadering en haar verklaringen tijdens het daaropvolgende debat waren bijzonder pessimistisch en in een aantal gevallen zelfs defaitistisch. Zo zijn ze bij enkele waarnemers in de commissie althans overgekomen.

Mevrouw de minister, uw kwantitatieve en kwalitatieve analyse van het werkloosheidsfenomeen leidde zelfs tot het aankondigen van een maatschappelijke implosie als gevolg van de structurele werkloosheid. Erger nog, en meer opvallend, is uw veroordeling van het gevoerde beleid ter zake. Noch in de regionale, noch in de federale of Europese context vindt u afdoende oplossingen. Zelfs het tijdens het Belgische voorzitterschap voorbereide Witboek ter zake geeft geen andere beleidsaanpak. In de commissie en in de nota die u

verspreid hebt, hebt u het belang van de economische groei voor meer tewerkstelling sterk gerelativeerd. Dat beeld – dat ik ontleen aan de titel van het boek van gewezen minister Vandeputte Een Machteloos Minister – wordt voor een deel vervolledigd door uw vaststelling dat u als Vlaams minister niet beschikt over de echte hefboomen van een tewerkstellingsbeleid. U vermeldt daarvoor bijvoorbeeld het actief gebruik van de sociale zekerheidsmaatregelen en arbeidstijdsmaatregelen. U legt vooral sterk de nadruk op de drastische herverdeling van de arbeid. In één adem voegt u daaraan toe – dat verwondert mij wel een beetje – dat het kwalificatiepeil van de werklozen, dat in heel wat gevallen erg bescheiden is, geen echt probleem is.

Mevrouw de minister, sta mij toe enkele kanttekeningen te maken bij enkele fragmenten van dit beeld. In eerste instantie zal ik het hebben over de economische groei als voorwaarde voor de tewerkstelling, vervolgens over een arbeidsmarktgerichte opleiding en vorming en tenslotte heb ik nog een korte bedenking over de relatie tussen de federale en regionale overheden.

Het is juist dat een economische groei niet in alle gevallen automatisch leidt tot een sterke aangroei van de werkgelegenheid en tot een afbouw van de werkloosheid. Het blijft echter nog altijd een absolute voorwaarde om het arbeidsvolume uit te breiden. De economische opleving van een aantal jaren geleden heeft het sterk toegenomen aanbod op de arbeidsmarkt niet voldoende kunnen opvangen. Dit aanbod is verruimd door de demografische evoluties en door de steeds sterkere aanwezigheid van de vrouw op de arbeidsmarkt. Een belangrijk deel van de economische groei is vertaald in produktiviteitsbevorderende investeringen. Laten we daarbij echter niet vergeten, want dat wordt nogal eens in een negatief daglicht geplaatst, dat investeringen op een

Schuermans

sterk competitieve markt ook arbeidsplaatsen beschermen. Het is hoe dan ook een feit dat een gebrek aan economische groei en in een erg negatief scenario een negatieve economische groei altijd arbeidsvernietigend werken.

Het is dan ook de taak van de overheid om op de diverse bestuursniveaus, ook op het regionale niveau, de voorwaarden te creëren om die economische groei te stimuleren. Dat kan door het verbeteren van omgevingsfactoren zoals aangegeven in de strategie ontwikkeld door de minister-president, maar ook de opleiding en vorming zijn belangrijk.

Mevrouw de minister, ik stel mij immers vragen bij het relativeren van de negatieve gevolgen van het lage kwalificatiepeil van heel wat werklozen. De resultaten van de Weerwerk-actie alsook het feit dat de helft van de vacatures waarvoor via de VDAB wordt bemiddeld, eigenlijk geen kwalificatievereisten vermelden, zijn elementen die uw stelling onderbouwen. Het is nochtans vanzelfsprekend dat het niet opgeven van kwalificatievereisten bij een aantal vacatures niettemin kan betekenen dat bij de uiteindelijke selectie de meer gekwalificeerde mensen bij gelijkheid van aanbod voor een verdringingseffect zorgen ten aanzien van de lager gekwalificeerden.

Uit een analyse van de zogenaamde knelpuntenvacatures kan men afleiden dat voor heel wat te begeven functies ofwel de noodzakelijke opleiding ontbreekt, ofwel dat er wat schort aan de motivering voor het aanvaarden van onaantrekkelijke jobs. Dit laatste wordt beïnvloed – het valt buiten het bestek van dit debat – door de notie aangepast werk en de geringe spanning tussen de hoogte van bepaalde werkloosheidsuitkeringen en de financiële netto-opbrengst van bepaalde arbeidsprestaties.

Hoewel Vlaanderen de hoogste financiële inspanning ter wereld levert

voor opleiding en vorming, in welke vorm ook verstrekt, blijven er knelpuntenberoepen bestaan. Dit probleem reken ik gedeeltelijk tot de verantwoordelijkheid van de Vlaamse overheid.

De miljardenfactuur voor onderwijs en vorming biedt een brede waaier aan scholingsmogelijkheden en keuzevrijheid van de betrokkenen. Het gaat echter niet aan dat er binnen dit brede aanbod te weinig wordt ingespeeld op de arbeidsmarkt.

Voorts wil ik het hebben over de verhouding tussen de regionale en de federale overheid. Bij het vorige begrotingsdebat werd de aandacht gevestigd op de niet werkbare verhouding inzake tewerkstellingsbeleid tussen deze beleidsniveaus. Het gaat hierbij in eerste instantie niet om een principiële houding ten voordele van een bepaalde aanpak. Het is echter een feit dat de huidige situatie verlamd werkt.

U maakt gewag van een principieel akkoord ter zake met uw federale collega. Dit akkoord is echter voorwaardelijk omdat het de instemming van alle gewesten veronderstelt.

De huidige gebrekkige controle op het aanwenden van de trekkingsrechten voor tewerkstellingsprogramma's bezorgt het Waalse Gewest een aanzienlijk financieel voordeel, waardoor zij op enkele jaren een miljardengroot overschot hebben kunnen opbouwen. Dit mag niet betekenen dat om die reden elke aanpassing van het systeem wordt uitgesteld of tegengehouden. Wij vragen dan ook met aandrang dat men het overleg waarover u spreekt, zou intensifiëren om tot een nieuwe praktische regeling te komen tussen de verschillende beleidsniveaus.

Ten slotte wil ik nog eens onze bedenkingen samenvatten bij de beleidsintenties van de minister.

Wij hebben vooral aandacht voor de invloed van de economische groei op de tewerkstelling, voor arbeidsmarktgericht onderwijs en vorming

en voor een efficiënte taakverdeling tussen het federale en het regionale niveau. Hierbij nuanceren wij het beeld van een machteloos minister.

Mevrouw de minister, wij wensen u in ieder geval een invloedrijke politieke toekomst. (*Applaus*)

De voorzitter : De heer Ulburghs heeft het woord.

De heer J. Ulburghs (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik zal het niet hebben over de sociale gevolgen van de sluiting van de mijnen – die zijn voldoende gekend, maar onvoldoende opgelost – maar wel over de reconversiepogingen in Limburg en over het standpunt van de Vlaamse regering ter zake.

Ongeveer tien jaar geleden werd in Limburg onder luid tromgeroffel een historisch contract gesloten tussen de provincie, het Vlaamse Gewest en de Europese Gemeenschap, waarbij enorme bedragen naar Limburg zouden worden overgeheveld voor de reconversie. Limburg had op Vlaams niveau immers een achterstand in te lopen en het was de bedoeling deze binnen een periode van tien jaar te achterhalen. Wij zijn thans tien jaar later, maar de achterstand is nog steeds dezelfde.

De bijkomende tewerkstelling in Limburg is te danken aan de KMO's en aan het dynamisme van de Limburgse ondernemers. Dan rijst echter de vraag waartoe de overgeheveldde miljarden frank hebben gediend. Ging het misschien om een vergiftigd geschenk ?

Mevrouw de minister, wij moeten toegeven dat de overheid en de managers die elkaar in een snel tempo opvolgden, niet waren opgewassen tegen speculanten als De Prins en CO. Er werden bovendien te hoge prijzen betaald inzake Pieters De Gelder en voorts was de Vlaamse regering evenmin bestand tegen de sluwe speculaties van de groep Bege- mann in verband met de aankoop van VCST-Limburg.

Ulburghs

Deze negatieve ervaringen moeten ons aanzetten nieuwe pistes te zoeken. In dat verband denk ik aan de ondersteuning van de KMO's en de ingewortelde nieuwe Limburgse initiatieven met hoge technologische meerwaarde. De toekomst ligt eveneens in de ecologisch verantwoorde bedrijven. Ik merk dat de heer Van Rompuy de zaal heeft verlaten en dat is jammer, want ik wou net eraan herinneren dat de groenen al lang voorstellen een wetenschappelijk ecologisch instituut op te richten in het kader van de Limburgse universiteit, met als doel de bedrijven te begeleiden die op een ecologisch verantwoorde manier produceren. Dit geldt evenzeer voor de landbouwproducten, want ook de boeren hebben recht op ecologisch verantwoorde en renderende landbouwproducten.

Mijnheer de voorzitter, het verheugt mij dat Limburg zich hoe langer hoe meer distantieert van het dromerige en wazige Fenix-project. Ik las vandaag in een Limburgse krant dat er een nieuw MER-rapport moet worden opgesteld, terwijl men nog wacht op het vorige. Ik meen te weten dat politieke krachten in Limburg beginnen te denken aan het enige realistische alternatief ten aanzien van Fenix, met name investeren in toerisme, zachte recreatie en milieu. Zowel de groenen als het NCMV en de V.Z.W. Natuurreservaten drongen al lang aan in die zin. Dit is immers de troef van Limburg en, samen met de KMO's, de waarborg voor degelijke tewerkstelling en talrijke nieuwe arbeidsplaatsen.

Mijnheer de minister-president, tot slot wou ik nog vernemen hoever het staat met de nieuwe Limburgse reconversiestructuren zoals LRM ? Worden de twistpunten betreffende de PWL bijgelegd ? De Limburgers vragen zich af of deze twisten tussen de Vlaamse overheid en de Limburgse bestendige deputatie werkelijk nodig zijn. Op dat vlak is er een asymmetrische samenstelling van het

beleid op Limburgs en gewestelijk niveau en daar knelt het schoentje. Thans is het tijd deze knelpunten weg te werken en de krachten te bundelen ten voordele van de tewerkstelling in Limburg. In die zin is een overleg aangaande de nieuwe Limburgse reconversiestructuren erg belangrijk.

Mijnheer de voorzitter, ik had graag nog iets gezegd over de arbeidsherverdeling maar de tijd ontbreekt. Ter zake steun ik het standpunt van de heer Sleetckx.

Ik had ook op het probleem van de boeren nog even willen ingaan. Ik had een agressieve vraag verwacht van de heer Van Rompuy waarop ik mij had voorbereid, maar die vraag is niet gekomen en ik heb nu niet de kans hem van antwoord te dienen.

De voorzitter : De heer Dielens heeft het woord.

De heer F. Dielens (op *de* tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, mevrouw de minister, collega's, ik wil het energieluik belichten, onderwerp dat vandaag nog niet aan bod is gekomen.

Mijnheer de minister-president, ik verwijs ter zake naar uw beleidsbrief Investeren in de toekomst. Uit de hele gamma wil ik de aandacht vragen voor een viertal punten : ten eerste, het Vlaamse energie-overleg gekoppeld aan het beleid inzake rationeel energiegebruik ; ten tweede, de problematiek van de hoogspanningslijnen ; ten derde, de berging in Vlaanderen van radioactief afval ; ten vierde, de relatie tussen rationeel energiegebruik (REG) en tewerkstelling.

In het hoofdstuk Energie dat in uw beleidsbrief aan bod komt, zegt u dat de besprekingen in het Vlaams energie-overleg elementen hebben aangebracht voor een afspraak tussen de Vlaamse regering en de energiedistributiesector. Deze afspraak zal de vorm krijgen van een convenant waarin de distributiesector zich verbindt om inspanningen te leveren

voor rationeel energiegebruik en waarin de Vlaamse regering mee zal instaan voor de middelen die een krachtig REG-beleid vereisen. U heeft terecht de nadruk gelegd op het belang van deze materie vanuit het oogpunt van de distributiesector.

Ik wil nogmaals verwijzen naar de motie die vorige week werd goedgekeurd en waarbij de verticale integratie tussen distributietransport en productie werd afgewezen. Ik beklemtoon nogmaals dat wij geen problemen hebben met het feit dat gemeenten zouden kunnen participeren in Distrigas. Wij aanvaardden dat de gemeenten als aandeelhouder zouden kunnen participeren in de energiesector, hetzij in de productie, hetzij in de transport, hetzij in de distributie van energie. Wij willen wel voorkomen dat participaties zouden kunnen worden genomen in bedrijven die deze verschillende facetten samen uitoefenen, bedrijven die dus zowel produceren als actief zijn in transport en distributie van energie. Wij pleiten ervoor dat er in deze bedrijven een strenge scheiding zou zijn op boekhoudkundig en vooral op beleidsmatig vlak.

In het kader van de distributiesector pleiten wij voor een ander beloningssysteem omdat dit haaks staat op het REG-beleid waarover u het precies heeft in uw beleidsbrief. Het is niet de bedoeling dat de inkomsten van de gemeenten zouden verminderen, maar het is alleszins ook niet de bedoeling dat zij zomaar de vrije teugels zouden krijgen bij de distributie van energie gewoon met de bedoeling – zoals het vandaag het geval is – meer dividenden te bekomen. Dit creëert uiteindelijk een sfeer die precies ingaat tegen dat REG-beleid.

Mijnheer de minister-president, wat is uw houding ter zake ? Hoe denkt u op dit vlak het REG-beleid te kunnen stimuleren ? Meent u niet dat wij werk moeten maken van een ander beloningssysteem zodanig dat de gemeenten als het ware evenveel dividenden kunnen opstrijken maar de

Dielens

sector zich eerder zouden richten op investeringen die de produktie van energie verminderen dan wel eerder stimuleren.

Een tweede punt dat ik wil aanraken, heeft te maken met de problematiek van de hoogspanningslijnen. In uw beleidsbrief staat dat u het debat over de hoogspanningslijnen te baat zult nemen om de discussie over het ontbreken van uitrustingsplannen opnieuw op te graven. Steeds volgens uw beleidsbrief zult u uw standpunt over de uitrustingsplannen uiteenzetten. Enerzijds zal het u bekend zijn dat wij in de Kamer een wetsvoorstel hebben ingediend om meer systematiek te krijgen in de betrokken uitrustingsplannen. Anderzijds zijn de uitrustingsplannen niet geactualiseerd. Hierdoor dreigen problemen te rijzen in verband met de toekomstige energiebevoorrading van ons land.

Is het u bekend dat de sector klaar is met een voorstel van uitrustingsplan ? Dit is belangrijk om weten, temeer omdat de tracés voor de nieuwe hoogspanningslijnen slechts in de gewestplannen kunnen worden ingeschreven na de goedkeuring van deze uitrustingsplannen.

Het gevraagde moratorium op nieuwe hoogspanningslijnen wordt verkracht telkens er nieuwe vergunningen worden toegekend, zoals dit nog onlangs het geval was voor Izegem-Zedelgem en Eksel-Overpelt.

Meer algemeen met betrekking tot dit uitrustingsplan zou ik graag weten wat er zal gebeuren met de gasbevoorrading, met het aandeel in de elektriciteit en met het aandeel van de nucleaire sector. Ik begrijp dat u mij onmiddellijk naar de federale overheid zult verwijzen, maar dit belangt Vlaanderen natuurlijk ook aan. Wij kunnen toch niet machteloos blijven wachten op wat de federale overheid concreet met betrekking tot het uitrustingsplan zinnens is.

Het debat dat wij momenteel op gang hebben gebracht, via de hoorzitting in de commissie voor Economie, kan maar zinvol verlopen als wij kennis krijgen van deze uitrustingsplannen. Denkt u initiatieven te zullen nemen, ten einde de bekendmaking van nieuwe uitrustingsplannen te bespoedigen ?

Het derde punt van mijn uiteenzetting heeft betrekking op de berging van laag radioactief afval in Vlaanderen. In april 1994 bracht Niras een zogenaamd tussentijds verslag uit over de berging van laag radioactief afval. Hierin werden 47 gemeenten en 98 sites aangeduid als mogelijke bergingsplaats.

Ongeveer de helft daarvan ligt in Vlaanderen. Ik moet u niet overtuigen van de gevaren en de maatschappelijke en ecologische risico's die gepaard gaan met de duidelijke keuze die men blijkbaar heeft gemaakt, met name de oppervlakteberging. Men geeft ons de sterke indruk dat men, wellicht louter om economische redenen, andere oplossingen terzijde schuift of onvoldoende wil onderzoeken. Ik denk aan de diepteberging.

Mijnheer de minister-president, u zult mij zeggen dat dit een federale materie is. Het gaat hier echter over de gezondheid van mens en natuur. Dat kan ons niet koud laten.

Kan de Vlaamse regering bij de federale regering niet aandringen opdat ook andere oplossingen grondig zouden worden bekeken ? Ik denk aan de diepteberging. Vandaag doet men dat immers niet.

Het laatste punt van mijn uiteenzetting heeft betrekking op de relatie tussen het beleid voor een rationeel energiegebruik en de tewerkstelling. Het aandeel van het rationeel energiegebruik dient precies te blijken uit het uitrustingsplan, waarnaar ik daarnet eveneens heb gevraagd. Het rationeel energiegebruik leidt immers tot een daling van energie, en dus van grondstoffen, en betekent

ook een besparing van deviezen. Anderzijds – wanneer men het degelijk doet – leidt het tot een stimuleren van de binnenlandse investeringen door onder meer alternatieve energiebronnen aan te boren. Het is dus goed voor de tewerkstelling, dit in tegenstelling tot het beeld dat men soms wil ophangen als zou rationeel energiegebruik eerder tot tewerkstellingsafbraak leiden.

Welke initiatieven, in het kader van de verdere uitbouw van alternatieve energiebronnen – of energiproduktie – zullen er worden genomen ? Samen met de collega's weet ik ook dat IMEC zeer goed werk levert, maar wij denken ook dat wij eindelijk op het veld meer concreets zouden moeten te zien krijgen van deze alternatieve energiebronnen.

De voorzitter : Mevrouw de minister heeft het woord.

Minister L. Detière (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, wanneer ik volgens de verslaggever, de heer Schuermans, in commissie nogal pessimistisch was over de werkgelegenheid in Vlaanderen, dan was dit vooral ingegeven door de overtuiging dat de huidige economische opleving van 2,5 procent, die zeker door niemand als nadelig wordt ervaren, niet volstaat om het werkloosheidsprobleem in Vlaanderen volledig te doen verdwijnen. In die zin spraken de OESO en de Europese Unie van het gevaar voor een maatschappelijke implosie.

Wij moeten er ons inderdaad van bewust zijn dat werkloosheidsproblemen altijd blijven bestaan voor een deel van degenen die zich op de arbeidsmarkt aanbieden wanneer er geen maatregelen worden genomen of tewerkstellingskansen worden gecreëerd. Het gevaar van de duale maatschappij blijft bestaan. Dat verdient zeker onze aandacht.

In die zin werd na de werkgelegenheidsconferentie van vorig jaar de regering aanbevolen enerzijds inves-

Detiège

teringsmaatregelen te nemen op het vlak van de economie, anderzijds arbeidsherverdelende initiatieven op het getouw te zetten. Overigens heb ik nooit verklaard dat er een verplichte deeltijdse arbeid of loopbaanonderbreking zou worden ingevoerd. Ik ben daar geen voorstander van. Wel heb ik onderstreept dat arbeidsherverdeling in de toekomst een noodzaak wordt. Vandaar ook dat de regering zal ingaan op het advies van de werkgelegenheidsconferentie om arbeidsherverdeling te stimuleren. Dergelijke operatie is evenwel evenmin voldoende om de werkloosheid te verhelpen.

Het aangehaalde cijfer in verband met de knelpuntenberoepen is niet juist. Op dit ogenblik zijn er nog ± 1.500 plaatsen open waarvoor geen directe kandidaten worden gevonden. Er zal altijd een klein aantal onbezet blijven, ongeacht de economische situatie.

Wel blijft er een probleem van aansluiting van het onderwijs op de arbeidsmarkt. Het Viona-project is precies bedoeld om de arbeidsmarkt beter te leren kennen zodat beter op de behoeften ervan kan worden ingespeeld. Om de arbeidsmarkt en het onderwijs beter op mekaar af te stemmen, worden financiële middelen besteed aan jaarlijkse beroepsinfobeurzen voor elf- tot veertienjarigen waarop de beroepsmogelijkheden en de toekomst van bepaalde beroepen worden toegelicht. Voorts zullen er ook enquêtes dienaangaande in de scholen worden gevoerd precies met het oog op een betere afstemming van de opleiding op de arbeidsmarkt.

Blijft het probleem van de trekkingsrechten en de eventuele omzetting van een gedeelte van de werkgelegenheidsprogramma's in vaste jobs, waarover wij uitvoerig in commissie hebben gesproken. Het gaat voornamelijk om jobs met een DAC- en een IBF-statuut. Na lang onderhandelen hebben wij van de federale mi-

nister daartoe de toestemming gekregen op voorwaarde dat ook de andere gewesten het daarmee eens zouden zijn. Ik wacht nog steeds op een antwoord dat er hopelijk vóór het einde van het jaar komt. Is dat niet het geval, dan zal ik de minister-president vragen dit probleem op de agenda van het overleg tussen de verschillende gemeenschappen en de gewesten ofwel op die van het Overlegcomité te plaatsen.

Voorts streven wij ernaar dat arbeidsbemiddeling zowel door de openbare sector als door de private sector wordt gedaan, waardoor ook de VDAB zo rationeel mogelijk wordt ingeschakeld.

We hebben de discussies gehad met het IAO maar wij wachten nog steeds op het advies van de Raad van State dat ons tegen half november beloofd was. Aangezien we nog niet over dit advies beschikken, zal deze discussie pas begin volgend jaar in de Vlaamse Raad worden gehouden.

Naar mijn mening is het economisch beleid tenslotte niet los te zien van wat er gebeurt op het vlak van de tewerkstelling. In die zin mogen de tussenkomsten dan ook niet te zwart of te defaitistisch worden bekeken. We mogen echter niet denken dat de groei van 2,5 percent alles zal oplossen.

De voorzitter : De minister-president heeft het woord.

Minister-president L. Van den Brande (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, dit debat heeft aangetoond dat er grote overeenstemming bestaat omtrent de economie en het werkgelegenheidsbeleid, hoewel er andere accenten worden gelegd.

Mevrouw Nelis, in het licht van de vredevolle sfeer rond Kerstmis zal ik niet ingaan op discussies die eerder een zaak voor de fractieleider dan voor de Vlaamse regering zijn.

Collega Vergote, u hebt mij met be-

trekking tot de landbouw en het MAP naar mijn mening over de verschillende studies gevraagd. Ik kan daar kort over zijn. De studie die werd opgesteld door de administratie Land- en Tuinbouw bevat bijzonder interessante en belangrijke elementen waarmee we rekening moeten houden bij de besluitvorming inzake het MAP. Er is een heel mooi gezegde dat wijlen minister Jan De Koning in Nederland gebruikte, namelijk : Wanneer niet kan wat moet, dan moet wat kan. Als we de milieudoelstellingen willen nastreven, wat trouwens de wens van de hele Vlaamse regering is, dan kunnen we niet naast de sociaal-economische gevolgen kijken. Wij halen niet steeds hetzelfde refrein aan, dit is gewoon de nuchtere afweging in evenwicht. Ik pleit er ook vandaag voor om in overleg en via dialoog tot een oplossing te komen. Het is natuurlijk gemakkelijk om te zeggen dat er een uitspraak moet komen, maar onze eerste zorg is een evenwichtige oplossing.

Ik verklaar tegenover de Raad dat ik mij volledig distantieer van elke vorm van geweld die gepleegd wordt. Wij leven in een democratische samenleving waar voldoende ruimte is voor discussie en dialoog. Geweld is dus niet aanvaardbaar. Er is echter niet alleen sprake van straatgeweld, in dit en andere dossiers hebben we ook te maken met mediageweld. Het is noodzakelijk dat mensen geïnformeerd worden maar er mag geen mediageweld komen waardoor bepaalde groepen opgehitst dreigen te worden. Dat is geen basistaak van de media. Ik bevestig hier dat wij in elk geval voor het einde van dit werkjaar een beslissing zullen nemen met betrekking tot het Mestactieplan. Ik wens in deze zaak uitdrukkelijk klaarheid te scheppen. In de afgelopen maanden hebben wij gezegd dat wij voor het einde van het jaar tot een besluit zouden komen en wij zullen ons aan dat engagement houden.

De Vlaamse regering zal enkel een

Van den Brande

evenwichtig MAP aanvaarden zowel inzake de ecologische doelstellingen als de duurzame economische mogelijkheden voor boeren en tuinders.

Collega Deprez heeft een aantal algemene beschouwingen gemaakt inzake het economisch beleid en de voorwaarden voor expansiesteun.

Het McKinsey-rapport is slechts een basisdocument. De Vlaamse regering heeft de expansiesteun op fundamentele wijze geheroriënteerd en besteedt veel aandacht aan de omgevingsfactoren. Zij voorziet in een bedrag van 260 miljoen frank voor een vernieuwd regionaal beleid. Overleg ter zake met de GOM's is een absolute noodzaak. De regering is niet van plan het beleid vanuit Brussel op te leggen. Integendeel. Zij wenst het economisch beleid op te bouwen vanuit een streekconcept. Het clusterbeleid biedt de overheid de mogelijkheid ondernemingen te sensibiliseren.

Collega Wymeersch, het is correct dat de regering inzake het tweede Vlaamse economisch forum een aantal aspecten toelicht die inhoudelijk tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren. De institutionele werkelijkheid van België verplicht de regeringen van de deelstaten standpunten in te nemen inzake de federale wetgeving.

Ik hoop over deze standpunten op het tweede Vlaamse economisch forum, dat in mei 1995 in Antwerpen zal worden georganiseerd, een discussie te kunnen voeren met de levendige verantwoordelijke krachten van Vlaanderen. U hebt gesproken over mijn dromen.

Beleid is meer dan gewoon dossiers beheren. Het beleid heeft de plicht een lange-termijnvisie te ontwikkelen. Het beleidsdocument Vlaanderen Europa 2002 is daarvan een voorbeeld. Vanuit een gezonde identiteit waar taal, cultuur, economie en kwaliteit onverbrekelijk ver-

bonden zijn, ontwikkelt het document lange-termijnperspectieven.

Collega De Boeck, ik had gehoopt dat uw tussenkomst wat meer genuanceerd zou zijn en meer diepgang zou hebben gehad. Ik stel vast dat u een document van ongeveer 50 bladzijden bijzonder snel samenvat in een paar zinnen per beleidskeuze.

Collega Olaerts heeft terecht gezegd dat de aandacht voor de tewerkstelling de belangrijkste prioriteit moet blijven. De verankering is een belangrijke factor om het economisch weefsel te verstevigen.

De Vlaamse regering heeft reeds een eerste stap gezet inzake de oprichting van een pensioenfonds.

Inzake de Boelwerf zet de regering haar zoektocht naar mogelijke overnemers voort. De tot op heden gevoerde onderhandelingen met Kvaerner laten mij niet toe te verklaren dat er reeds een oplossing in de maak is.

Ik wens echter te beklemtonen dat de Vlaamse regering overtuigd is dat zij niet langer de opdracht heeft om zèlf aan scheepsbouw te doen. Wij zullen de Europese subsidies toekennen aan privé-initiatief.

Er zijn dus grenzen aan de overheidsverantwoordelijkheid in dit dossier. Ik herhaal dat we elk mogelijk initiatief toejuichen, maar we willen en mogen geen valse hoop wekken. De uitgestippelde koers is de enige rationale in deze economische realiteit. Als de kans zich aandient om in het Boelwerf-dossier klaarheid te scheppen, dan grijp ik ze met beide handen. De betrokkenen hebben immers recht op duidelijkheid.

Mijnheer Olaerts, u wees erop dat de economische omgevingsfactoren hoog op onze prioriteitenlijst staan en uitte tevens uw bekommernis met betrekking tot de overheidsstructuren die we in het leven hebben geroepen naar aanleiding van de Limburgse reconversie.

Geachte collega's, ik deel u mee dat met de goedkeuring van een aantal besluiten door de Vlaamse regering niets nog het operationeel maken van de hele reconversiestructuur in de weg staat. Voor u in het bijzonder, mijnheer Olaerts, beklemtoon ik dat ik heb besloten een interministeriële conferentie in te lassen – naar het model van het overleg dat in de vorige periode plaatshad – tijdens de tweede helft van januari. Ze zal in Limburg zelf worden georganiseerd en tot doel hebben via deze economische reconversiestructuren het toekomstcontract een nieuwe impuls te geven en zodoende de invulling ervan te bepalen wat Limburg betreft.

Ik richt me daarom tot alle beleidsniveaus, ook in Limburg, om iedereen ertoe aan te zetten zijn verantwoordelijkheid op te nemen – zelfs in de wetenschap dat de politieke inbreng verschilt voor bijvoorbeeld de provincie Limburg en de Vlaamse regering – en het toekomstcontract ook echt een toekomst te bieden. De hele Vlaamse regering en ikzelf niet in het minst zijn volkomen bereid dat te doen. Ik vraag uitdrukkelijk partijpolitieke spelletjes achterwege te laten. Niet alleen de Limburgers, maar heel Vlaanderen moet deze reconversie tot een goed einde brengen. Ik doe daartoe een beroep op het besef van politieke verantwoordelijkheid binnen de provincie Limburg en de gemeenten aldaar. De Vlaamse regering is er klaar voor, maar zodra ik merk dat ondanks alle inspanningen bepaalde dingen onmogelijk worden omwille van particuliere of andere hindernissen, dan zal dat ook luidop worden vermeld en zal ik streng optreden.

De voorzitter : De heer Barbé heeft het woord.

De heer L. Barbé : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, ik verneem dat de uitvoeringsbesluiten van wat ik het GIMV-decreet noem, klaar zijn. Ik wacht al zes maanden op het protocol tussen de Vlaamse regering, het Reken-

Barbé

hof en de GIMV, Gimvindus en de Vlaamse Milieuholding, die het voor de Raad mogelijk moet maken een strikte controle op die instellingen te houden. Ik snap niet hoe het komt dat dit zo lang op zich laat wachten. Is het protocol al afgewerkt ?

De voorzitter : De minister-president heeft het woord.

Minister-president L. Van den Brande : Mijnheer Barbé, wij hebben vanmorgen een eerste bespreking gehad rond het ontwerp dat ik heb neergelegd. Op die manier zal dit protocol zoals wij het hebben afgesproken tot stand kunnen komen. Wij zullen uiterlijk volgende woensdag ook een beslissing nemen met betrekking tot de noodzakelijke controle van het Rekenhof op elk van deze overheidsinstellingen. Ik hoop dat ik op die manier het engagement houd dat ik in de commissie en in de plenaire vergadering heb genomen.

Mevrouw Nelis, u hebt uw positieve benadering uitgesproken ten aanzien van de algemene lijnen van de beleidsbrief. U heeft terecht de problemen aangekaart van de KMO's en de technologie. U weet dat wij op dat vlak initiatieven hebben genomen, en wijzelf hebben aan het IWT gevraagd om de mogelijkheden voor KMO's te vergroten om in te treden in technologische vernieuwingen.

De Vlaamse regering heeft een KMO-effectenrapportering ingevoerd voor nieuwe reglementeringen. Deze rapporten worden aan het VIZO toevertrouwd, dus wij zitten daar op dezelfde golfengete.

Inzake de KMO's en de starters heb ik daarnet gepaste hulde gebracht aan collega Schuermans. In de VL5 is uitdrukkelijk in vijftien percent steunequivalent voorzien bij aanwerving van de eerste persoon, en acht percent steun wanneer er geen aanwerving gebeurt. Dit geeft aan dat wij de starters zoveel mogelijk willen helpen.

Collega Olaerts vroeg mij meer uitleg over deontologische regels die wij doen gelden in verband met cumulatie. Wij haalden de investeringsmaatschappijen en de raden van bestuur die daarop betrekking hebben uit elkaar – vroeger was dit allemaal gebonden. Wij hebben evenzeer de beslissing genomen om de patrimoniumvennootschappen uit te sluiten, deze zaken moesten inderdaad worden geregeld. Men kan niet tot de sociale partners behoren en tegelijkertijd in de bestuursorganen zetelen ; evenmin kan dat als kabinetslid of als directeur-generaal van de betrokken maatschappij.

Collega Dielens stelde mij verschillende vragen over de VLEO. Er is nog geen afspraakconvenant gemaakt op dit ogenblik, het ontwerp van convenant is een informeel document dat als stuk van de Vlaamse Raad wordt toegevoegd voor het Vlaams energiedebat. Een VLEO-convenant moet in goede banen worden geleid, en uiteraard is er de uitspraak nodig van de Vlaamse Raad over de basisbeginselen - ontwikkeling van het energiegebruik, heffingen, sociaal-economische implicaties enzovoort.

Vlaanderen is nu structureel opgenomen in het controlecomité. Volgende week wordt het nieuwe protocol tussen het Vlaams Gewest en het controlecomité aan de Vlaamse regering voorgelegd. Dit is ons kanaal om de tariefstructuur te beïnvloeden.

De voorzitter : De heer Barbé heeft het woord.

De heer L. Barbé : Mijnheer de minister-president, u sprak over de milieu-beleidsovereenkomst inzake rationele energie. Intussen heeft de Vlaamse Raad het decreet inzake de milieu-beleidsovereenkomsten goedgekeurd. Bij de bespreking stelde de minister van Leefmilieu dat een dergelijke beleidsovereenkomst in de toekomst volgens de procedure van dit decreet zal moeten verlopen. Betekent dit dan ook dat de REG-con-

venant eveneens volgens deze procedure zal worden afgehandeld ?

De voorzitter : De minister-president heeft het woord.

Minister-president L. Van den Brande : Inderdaad, vandaar dat ik heb gesproken over een ontwerp-convenant waarvan de verschillende basisassumpties conform moeten zijn aan het decreet.

Mijnheer de voorzitter, de heer Dielens vraagt zich af of er nood is aan bijkomende hoogspanningslijnen. Dit wordt bepaald aan de hand van de basisassumpties met betrekking tot het energiegebruik. De Vlaamse regering zal de Vlaamse Raad ter zake zoveel mogelijk informeren.

De dumping en het radioactief afval ressorteren onder de verantwoordelijkheid van het Niras. Men heeft mij gezegd dat de studiefase ter zake nog niet is afgesloten.

Het rationeel energiegebruik en de tewerkstelling zullen het voorwerp uitmaken van een debat dat vermoedelijk zal plaatsvinden in januari 1995.

Vervolgens zal ik nog even beknopt ingaan op de evolutie van het economisch beleid. De MC Kinseystudie, die een belangrijke bron van informatie is geweest, lag aan de basis van de discussies in het Vlaams-economisch forum. Dit resulteerde in de beleidsbrief Economie, Investeren in de Toekomst. Om ons economisch weefsel te versterken, moeten wij de voorkeur geven aan toekomstgerichte sectoren.

Er zijn drie problemen die de Vlaamse economie bedreigen :

Ten eerste, het probleem dat wij niet over de financiële middelen beschikken om alle projecten te realiseren. De middelen moeten dan ook optimaal en selectief worden aangewend.

Ten tweede, het economisch beleid was tot nu toe te vaak gericht op de traditionele sectoren. Deze fase

Van den Brande

moeten we afsluiten. Vandaar ook dat er veel aandacht wordt besteed aan initiatieven zoals onder meer de clustervorming, de technologienota Vlaanderen 2002, beslissingen inzake de researchparken, de innovatie en de incubatie, de defusie van de technologie en de versoepeling van de procedures.

Deze basisbeleidlijnen en beslissingen moeten ons toelaten de traditionele sectoren om te schakelen en nieuwe activiteiten meer kansen te geven

Een derde handicap is ongetwijfeld het feit dat de inspanningen en investeringen niet de verhoopde nieuwe arbeidsplaatsen creëren. Dat is het drama waarvoor wij staan. Vroeger kon men exact berekenen hoeveel nieuwe arbeidsplaatsen bepaalde investeringen zouden creëren. Thans gebeuren er belangrijke investeringen. Ik citeer het voorbeeld van het havengebied, waar een investering van 5 tot 8 miljard frank nauwelijks aanleiding geeft tot 80 tot 90 bijkomende werkplaatsen. Wij moeten bijzonder creatief zijn en de groeisectoren alle mogelijkheden geven. Dat is de reden waarom wij, meer dan in het verleden, aandacht besteden aan en middelen uittrekken voor de toekomstgerichte sectoren zoals de telecommunicatie, de media, de biotechnologie en de informatica.

In 1995 wensen wij het economisch beleid van de afgelopen drie jaren voort te zetten en te verstevigen. Om dat te realiseren, kiezen wij voor een grotere aandacht voor kwaliteitszorg. Wij beschouwen de verankering niet alleen als een cultureel en ideologisch gegeven, maar als een mogelijkheid voor het doorgroeien van kleine privé-ondernemingen.

Er is het belangrijk besluit rond het vernieuwd regionaal beleid. Er zijn de energiestructuren en de voorstellen die daarop betrekking hebben. Er is het grote belang van het aan-

trekken van buitenlandse investeringen, wat niet noodzakelijk tegenstrijdig is met de verankering. Ik sluit niet uit dat er in de komende dagen enkele belangrijke investeringsbeslissingen zullen worden genomen, die goed zijn voor enkele honderden bijkomende werkplaatsen.

Tot degenen die opmerkingen hebben geformuleerd over onze politiek met betrekking tot de KMO's moet ik zeggen dat wij wel degelijk ruime aandacht besteden aan onze KMO's. Het is juist dat zij vitaal zijn voor onze economie, mevrouw Nelis, maar het aantal keren dat men in een document het woord KMO gebruikt en het aantal paragrafen die daaraan gewijd worden, zijn geen goede parameters voor ons beleid ter zake. Ik kan u wel tien maatregelen opsommen die gunstig uitvallen voor de KMO's.

Voorts is er nog de technologienota, het doorzetten van de fundamentele omschakeling waarmee we bijkomend 3,3 miljard frank investeren voor infrastructuur. Er is de groei van de middelen en kredieten voor onderzoek en ontwikkeling en voor het eerst ook de groei van de middelen voor fundamenteel onderzoek. Wij beperken ons niet tot het toegepast en gericht onderzoek. Er is het operationeel worden van de reconversiestructuren in Limburg. Er zijn de belangrijke bijkomende landbouwbevoegdheden met de totstandkoming van een nieuwe reglementering voor het Landbouwinvesteringsfonds. De ALT zal volledig operationeel zijn. Het Vlaamse promotiefonds zal nieuwe mogelijkheden en impulsen krijgen.

Mijnheer de voorzitter, wij wensen een samenhangend en coherent beleid te voeren, rekening houdend met de handicaps, maar ook met de mogelijkheden en troeven die er zijn. Op die manier kunnen wij, op een economisch verantwoorde wijze, ook het werkloosheidscijfer gunstig beïnvloeden.

De Vlaamse regering en de minister van Economie hebben het vaste voornemen om op dat vlak vernieuwend te werken en alle tewerkstellingskansen te benutten, ten einde de welvaart die Vlaanderen verworven had te versterken en de samenleving te verbeteren. (*Applaus*)

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer A. Denys : Mijnheer de voorzitter, dit debat kan maar geslaagd worden genoemd, als regering en parlement bereid zijn om ook te praten over actuele zaken die gevoelig liggen in de maatschappij. De VLD is daartoe bereid en durft haar nek uit te steken.

De houding van de Vlaamse regering ontgoochelt ons. Al maanden zingt ze hetzelfde refrein. De minister-president heeft beloofd dat hij rekening zal houden met de ALT-studie. Op de concrete vraag van de heer Vergote over de tegenstelling tussen de studie van de administratie voor Land- en Tuinbouw en de studie van de Vlaamse Milieumaatschappij gaat hij niet in. Voor de zoveelste keer hebben wij hier vandaag moeten horen dat er een beslissing zal vallen voor het einde van het jaar. De heer Van Rompuy heeft hier over drie knelpunten gesproken : het begrip gezinsbedrijf, de bestemmingsnormen en een spreiding in de tijd van de maatregelen. De minister-president heeft gepreciseerd dat er overleg zal zijn, zonder eraan toe te voegen of dit nu over één knelpunt zal gaan dan wel over de drie knelpunten. Met altijd hetzelfde refrein te komen zingen, kan dit parlement geen weerklank vinden. Zo devalueren we ons alleen maar.

Wij zijn ook erg ontgoocheld over de hypocriete houding van de CVP. Mijnheer Van Rompuy heeft zich tegenover onze fractie en de Vlaams Blok-fractie als een groot-inquisiteur gedragen, zozegd om de burger te beschermen tegen bepaalde fracties. Dit verwondert mij des te meer als ik vandaag de uitspraken van Sena-

Denys

tor Van Moerkerke in Het Belang van Limburg lees. Hij zegt namelijk het volgende, ik citeer : Dat is onevenwichtig. Het is normaal dat de boeren razend zijn. In hun plaats zou ik niet anders reageren. Einde citaat. Mijnheer Van Rompuy, is de heer Van Moerkerke één van de zestenduizend CVP-leden waar u geen rekening mee houdt of is hij als Senator iemand waar u wel rekening mee houdt ? Wat is uw antwoord op die vraag ? (*Applaus bij de VLD en het VB*)

De voorzitter : De heer De Boeck heeft het woord.

De heer A. De Boeck : Mijnheer de minister-president, u schijnt zich te ergeren aan de algemene kritiek die wij hebben geformuleerd op uw begrotingsbeleid. Wij hebben nu eenmaal een andere analyse gemaakt dan u. Dat betekent dan ook andere remedies, andere keuzen en andere prioriteiten. Als u dan toch wil dat wij ingaan op details, dan zouden wij kunnen verwijzen naar het windmolenpark in Zeebrugge waarover een artikel in Trends van 22 november 1994 is verschenen.

Gewoon uit voorkomendheid zijn we op bepaalde details niet willen ingaan. Of is het niet zo dat het verschrikkelijk gestonken heeft rond uw Vlaams economisch beleid, uw kabinetten en bepaalde instellingen die u in het leven hebt geroepen ? Ik hoopte dat u voor deze voorkomendheid begrip zou opbrengen of ze hebt gesteund ?

Mijnheer de minister-president, uw louter zweren bij investeringen in biotechnologie, in industriezones en in verkeer, is zoveel als het geweer van schouder veranderen. Ik heb u gevraagd ons de impact aan te tonen van uw maatregelen. Ik vrees dat die geen werkgelegenheid heeft gecreëerd en nefast is geweest voor het milieu. Aan u dus om argumenten en cijfers aan te brengen.

De voorzitter : De heer Olaerts heeft het woord.

De heer H. Olaerts : Mijnheer de minister-president, u hebt een zeer beperkt antwoord gegeven op mijn vraag met betrekking tot de cumuls en de vermogens, de venootschappen of managementsvenootschappen en de normcode. Het was uiteindelijk de bedoeling dat u, als minister-president, deze vragen zou beantwoorden met betrekking tot alle overheidsstructuren.

Ik heb de Limburgse reconversie vandaag niet besproken, omdat dit ons te ver zou leiden, maar u hebt gezegd dat men moet ophouden met voorrang te geven aan de privé-belangen. Ik ben het met u eens dat openbare belangen moeten primeren op privé-belangen. Nochtans blijken er openbare belangen te zijn die men voorstelt als privé-belangen.

De voorzitter : De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer F. Wymeersch : Mijnheer de voorzitter, ik heb nog twee opmerkingen.

Mijnheer de minister-president, u verklaart enerzijds dat u bereid bent opnieuw een dialoog aan te gaan inzake het MAP en dat u rekening zult houden met de studie van de administratie. Anderzijds verklaart een lid van uw regering dat deze studie onvolledig en onjuist zou zijn en dat er geen verdere reden is tot dialoog omdat er geen nieuwe elementen worden aangereikt. In dat geval heeft het volgens hem weinig zin om nog opnieuw aan de onderhandelingsafdeling te gaan zitten. Wij wachten af welke elementen er morgen in de bespreking over het leefmilieu zullen worden naar voren gebracht en wat de conclusie van de minister zal zijn.

U hebt gezegd dat er een beslissing moet worden genomen vóór het einde van het werkjaar. Daarna luidde het : vóór het einde van het jaar.

Voorts hebt u gesproken over het Vlaams Economisch Forum. In

maart zult u van gedachten wisselen met een aantal Vlaamse verantwoordelijken, er zal dus een soort van denktank worden gevormd. Ik vraag mij echter af met welke tegenpartij aan Franstalige zijde en op federaal niveau u de gedachten zult bespreken die tijdens het Vlaams Economisch Forum naar voren worden gebracht. Zal deze denkrichting uiteindelijk leiden tot een federalisering op fiscaal en op juridisch vlak ?

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord voor een persoonlijk feit.

De heer F. Vermeiren : Mijnheer de voorzitter, ik neem het woord voor een persoonlijk feit naar aanleiding van de uiteenzettingen in dit debat die betrekking hebben op het MAP.

Ik wil in alle bescheidenheid zeggen dat ik Vlaanderen veel burgemeesters toewens die zich bij manifestaties persoonlijk – niet alleen met woorden maar ook met daden – inzetten om de verhitte gemoederen tot bedaren te brengen.

Ik zou het ten zeerste betreuren indien Vlaanderen burgemeesters krijgt die het imminent gevaar bij manifestaties trachten af te wenden door middel van moeilijke discussies. Ik geef dit ter overweging aan al degenen die er anders over oordelen.

De voorzitter : De heer Ulburghs heeft het woord.

De heer J. Ulburghs : Mijnheer de voorzitter, ik zei tijdens mijn betoog dat de asymmetrische samenstelling van het beleid in Limburg – de bestendige deputatie en de Vlaamse regering – de economische reconversie zou kunnen afremmen.

Mijnheer de minister-president, u antwoordde hierop dat u eventuele partijpolitieke spelletjes eveneens zou betreuren. Ik las in de pers dat een Limburgs gedeputeerde zich erover beklaagt dat de PWL werd uitgehold door de Vlaamse regering. Misschien las minister Kelchtermans

Ulburghs

dit artikel eveneens. Hoe dan ook, mijnheer de minister-president, graag vernam ik uw standpunt hieromtrent.

De voorzitter : De minister-president heeft het woord.

Minister-president L. Van den Brande : Mijnheer Denys, ik meen dat dit debat ons voldoende toeliet onze standpunten bekend te maken.

Voorts heb ik duidelijk gezegd dat er een evenwichtig MAP moet komen en dat is meteen een antwoord op de vragen van andere collega's waarbij rekening moet worden gehouden met de milieudoelstellingen en met de economische leefbaarheid van de sector. In dat verband zal vóór het einde van dit jaar een beslissing worden genomen om tot een klare situatie te komen.

Vervolgens, mijnheer Denys, hoorde u in een moment van onoplet-



Bij de bespreking van de begroting Openbare Werken en Vervoer had VLD-Kamerlid Valère Vautmans het over de financieringsproblematiek van het wegennet

tendheid wellicht niet wat ik zei tijdens de interruptie, met name dat het gezinsbedrijf, het voorliggend uitgangspunt om tot een globale regeling te komen, de uitrijregeling, de gebiedsgerichte verscherping en de normen werden besproken. Ik meen dat het debat thans is afgerond, evenals de inhoud van de besluitvorming.

Mijnheer De Boeck, het is geenszins mijn bedoeling een polemiek te voeren. Uiteraard kunnen wij ter zake van mening verschillen. Ik had alleen liever een aantal geargumenteerde voorstellen gehoord. Volgens mij zijn de krachtlijnen van het economische beleid noodzakelijk om duurzame tewerkstelling voor Vlaanderen mogelijk te maken.

Mijnheer Olaerts, u merkte op dat mijn antwoord onvolledig was. Welnu, ik meen nochtans bijzonder duidelijk te zijn geweest in verband met de patrimonium vennootschappen, evenals aangaande de niet-cumulatie en de regelgeving dienaangaande. Mijnheer Wymeersch, inzake het Vlaamse economische forum is het de bedoeling in Vlaanderen een opinie te vormen rond een aantal federale regelgevingen die van doorslaggevend belang zijn voor de Vlaamse economie. Onze partners zijn diegenen die elke dag verantwoordelijkheid nemen in het ondernemingsleven en in het sociaal leven. Een gemeenschappelijke opvatting over de regelgevende hefbomen om onze economie maximale ruimte te geven en te ondersteunen, betekent een stap in de goede richting.

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

OPENBARE WERKEN EN VERVOER

De voorzitter : Wij behandelen thans materies waarvoor ministers Kelchtermans en Sauwens bevoegd zijn, met name Openbare Werken en Vervoer.

De heer Vautmans heeft het woord.

De heer V. Vautmans (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, mijnheer de minister, collega's, in de beleidsverklaring inzake openbare werken, en ik verwijs hiermee naar het document Vlaanderen in beweging, wordt een aantal specifieke prioriteiten beoogd. Men kan u misschien verwijten niet veel te realiseren maar in geen geval niet veel te publiceren.

U zegt terecht dat de verschillende vervoersmodi niet noodzakelijk concurrenten dienen te zijn. Zowel het wegvervoer, het gemeenschappelijk vervoer als het vervoer via de waterwegen hebben elk hun eigen taak in onze maatschappij. De beleidskeuzen inzake deze verschillende transportmodi mogen dan ook geen tegenstelling maar moeten wel een aanvulling van elkaar zijn. De overheid dient ervoor te zorgen dat de complementariteit wordt nagestreefd. Helaas hebben wij uitentreuren vastgesteld dat dit een vrome wens is en dat de noodzakelijke coördinatie tussen de verschillende verkeersmiddelen zowel op het gewestelijke als op het federale niveau veel te wensen overlaat. In elk geval is er geen enkele verkeersmodus op zich die een antwoord kan bieden op de stijgende mobiliteitsdruk in onze samenleving. Ik meen dat hieromtrent geen discussie bestaat.

Daarenboven mag het mobiliteitsbeleid geen afweging zijn van politieke keuzen maar enkel en alleen van sociaal-economische en ecologische gegevens en oplossingen. Een correcte probleemstelling is de eerste stap tot een dergelijk beleid.

In mijn uiteenzetting van vandaag wil ik het bijzonder hebben over de rol van het wegennet en de daarrond gevoerde politiek, vooral betreffende de financieringsproblematiek.

Het spreekt voor zichzelf dat het Belgische en het Vlaamse vervoersprobleem niet los kan worden gezien van zijn Europese dimensie. Wij stellen trouwens ook vast dat de ons omringende landen met dezelfde problemen worden geconfronteerd.

verschillende vormen van verkeer alsmede aan de integratie van de nationale en gewestelijke netwerken om uiteindelijk te komen tot trans-Europese netwerken.

De minister trapt dan ook een open deur in wanneer hij in de commissie verklaart dat het aangesloten zijn op de Europese netwerken een belangrijke factor is voor de concurrentiekracht van onze bedrijven en voor de optimalisering, op alle mogelijke vlakken, van de mobiliteit in Vlaanderen.

De Vlaams-Europese Hoofdtransportas, voorziet in de realisatie van een hoofdtransportas met vertakkingen, met als doel de nodige noord-zuid- en oost-west-verbindingen tot stand te brengen. Volgens de minister is het de bedoeling op deze hoofdtransportas zo maximaal mogelijk het huidige vrachtverkeer, en vooral de toekomstige groei, erop af te leiden. Hiertoe moet de wegeninfrastructuur worden uitgebouwd.

Collega's, dit betekent dus dat ook deze Vlaamse regering de nood aan goede en voldoende wegeninfrastructuur onderkent. Jammer genoeg zijn deze goede bedoelingen niet voldoende voor een goed beleid.

Er rijzen problemen op het vlak van de financiering. Wij worden nu reeds geconfronteerd met het gegeven dat vele onderdelen van het verkeersinfrastructuurnet gedegradeerd zijn. Zelfs de verhoogde financiële ruimte blijkt te klein om de minimaal noodzakelijke investeringen voldoende snel op te vangen.

De minister zegt zelf tijdens de bespreking in de commissie dat dit uiteraard de veiligheid van de burger niet ten goede komt en dat er werkelijk een gevaarlijk tekort aan financiële middelen is ontstaan.

net strategisch programma voor de periode 1994-1999 en het streefprogramma vanaf het jaar 2000, biedt geen enkele oplossing aan.

Immers, het jaarlijks onvermijdbaar programma, een programma nodig voor de minimaal noodzakelijke veiligheid, het in stand houden van het bestaande patrimonium en het afwerken van reeds begonnen projecten van regionaal belang, wordt geraamd op 30 miljard frank per jaar, waar het huidige budget slechts voorziet in een kostendekking ten belope van 28,3 miljard frank.

Teneinde in de financiering van het jaarlijks onvermijdbaar programma te voorzien, verklaarde u dat eventueel mogelijke, nieuwe inkomsten prioritair dienen te worden aangewend om het financieringstekort aan te vullen.

Nu kom ik tot de kern van mijn uiteenzetting. In het Vlaams Infrastructuurplan zelf wordt een oplossing voorgesteld om de opbrengst van het Europese wegvignet vanaf 1995 aan te wenden voor deze behoefte aan bijkomende financieringsmiddelen.

Deze regering ging er terecht van uit dat tussen de invoering van het eurovignet en de infrastructuurkosten, en vooral de onderhoudskosten, gemaakt door het zware wegvervoer een oorzakelijk verband bestaat.

In de Europese richtlijn zelf wordt het eurovignet beschouwd als een prijs die het zware wegvervoer moet betalen voor de door haar veroorzaakte infrastructuurkosten en de daaraan verbonden noodzakelijke onderhoudskosten.

Mijnheer de minister, de houding van de Vlaamse regering in deze aangelegenheid is dan ook uiterst merkwaardig te noemen. Een chro-

een voldongen ren willen plaatsen. De gewesten zijn immers verantwoordelijk voor het onderhoud en de aanleg van wegen en zien het eurovignet dan ook als een retributie.

De gewesten bereiken in juli een principiële overeenkomst inzake dit samenwerkingsakkoord waarbij de opbrengst van het eurovignet integraal aan de gewesten zou toekomen. In dezelfde periode echter verklaart minister Elio Di Rupo, federaal minister van Verkeer, dat een deel van de opbrengst van het Eurovignet en een heffing op benzine voor de NMBS moeten worden aangewend. De ministerraad neemt voorlopig geen beslissing. Op 23 juli wordt het voorontwerp van decreet door de drie gewestregeringen goedgekeurd.

Vanaf dat ogenblik spelen de gewesten en de federale overheid een pingpongspelletje. Op 7 juli is er een interministerieel overleg tussen de federale en de regionale minister van verkeer. Er wordt nog geen beslissing genomen voor de verdeling van de opbrengst van het Eurovignet. Op 14 juli keurt de federale regering het wetsontwerp over het eurovignet goed. Op 11 augustus wordt de discussie in het Overlegcomité niet afgerond. Op 30 augustus heeft verkeersminister Elio Di Rupo zijn collega's ervan overtuigd het grootste deel van de opbrengst voor het amortisatiefonds van de NMBS-schuld te gebruiken. Op 22 september bereikt het Overlegcomité het volgende akkoord. De federale regering mag met de sector de besprekingen over de concurrentiekracht aannemen. Het eurovignet wordt unaniem beschouwd als een belasting en de inkomsten komen toe aan de federale regering. De gewesten zullen onderling overleg plegen over de verdeling van de opbrengst en de opsplitsing van hun aandeel.

Vautmans

Het uiteindelijk bereikte resultaat kan dus als volgt worden samengevat. Ten eerste, de opbrengsten van het eurovignet worden als belastingen beschouwd en dienen door de federale overheid te worden geïnd. Ten tweede, de gewesten kunnen een deel van de opbrengsten aanwenden voor initiatieven inzake NMBS/HST binnen hun grenzen. Ten derde, de federale overheid zal een deel van de opbrengsten gebruiken voor de financiering van de eventuele compensatie voor de transportsector en voor de delging van de schuldenlast van de NMBS.

De regering heeft bijgevolg haar oorspronkelijke en voor de VLD ook juiste stellingname, namelijk dat de opbrengst integraal de gewesten toekomt en dat Vlaanderen zijn deel zou gebruiken voor de financiering van de in het Vlaams Infrastructuurplan vooropgestelde infrastructuurkosten, opgegeven om in te stemmen met een toewijzingsrecht bovenop het investeringsprogramma van de spoorwegen.

De discussie of het eurovignet nu een belasting dan wel een retributie is, is in deze context eigenlijk niet relevant. Zoals het vignet nu in de wet is gelibelleerd, gaat het om een belasting. Dit doet evenwel niets af van het in het verleden door de gewesten terecht opeisen van de opbrengst.

De Vlaamse regering is er mee verantwoordelijk voor dat het dossier van het eurovignet tot een communautair dossier wordt herleid. De Europese richtlijn is nochtans klaar. Er is een duidelijk verband tussen de invoering van het eurovignet en de veroorzaakte kosten door het zware wegvervoer aan de infrastructuur. De opbrengsten van het eurovignet moesten dan ook voor de financiering van de infrastructuurkosten worden aangewend. Deze stelling heeft de Vlaamse regering onvoldoende hard gemaakt.

Voor de VLD is het duidelijk, de

opbrengsten van het eurovignet dienen naar de financiering van infrastructuurwerken te gaan en een deel van de opbrengst dient gereserveerd te worden voor de eventuele financiering van de compensaties voor de sector teneinde elke concurrentievervalsing te neutraliseren. In beide gevallen is er dus geen sprake van aanwending van de opbrengsten voor het failliete spoorwegvervoer.

Mijnheer de minister, volgens ons hebt u voor een slecht compromis gekozen. De nood aan de in de Europese richtlijn bepaalde alternatieve financiering die u best kon gebruiken voor uw jaarlijks noodzakelijke programma blijft ook na de invoering van het eurovignet onopgelost. Uw houding in dit dossier en die van de hele regering is een staaltje van kleine politiek. Het zijn juist dit soort spelletjes waaraan de desinteresse van de bevolking voor de politiek te wijten is.

De voorzitter : De heer Ansoms heeft het woord.

De heer J. Ansoms (op de tribune) :

Mijnheer de voorzitter, heren ministers, waarde collega's, het is vanzelfsprekend moeilijk om in een kwartier of twintig minuten een gedetailleerde tussenkomst te houden over de totaliteit van de begroting voor Openbare Werken en Vervoer. Men zou in dit verband thema's zoals het wegverkeer, de havens, de binnenvaart, het openbaar stads- en streekvervoer en de regionale luchthavens kunnen behandelen. Al deze thema's bieden op zichzelf reeds voldoende stof voor een aparte tussenkomst.

Ik zal mij dan ook beperken tot een aantal krachtlijnen van het algemene beleid en enkele begrotingsperspectieven.

In de eerste plaats wens ik te onderlijnen dat wij ons verheugen over de toenemende verkeerskundige integratie in het beleid van de Vlaamse regering. De nood aan integratie was zeer groot en de Vlaamse regering

heeft dit begrepen. In de afgelopen jaren werden belangrijke stappen gezet.

In de eerste plaats kwam er een integratie met de andere sectoren van het beleid tot stand. In dit verband verwijzen wij naar het ontwerp van Structuurplan Vlaanderen dat een belangrijk hoofdstuk wijdt aan de beheersing van de mobiliteit.

Een tweede stap is de integratie met het federale beleidsniveau. Wij stellen met genoegen vast dat de Vlaamse regering een grotere vinger in de pap van het federale beleid inzake het spoorverkeer krijgt. De Vlaamse regering verdient alle lof voor de manier waarop zij er in geslaagd is om het dossier van de IJzeren Rijn terug bespreekbaar te maken bij de NMBS. Wij gaan ook akkoord met het standpunt van de Vlaamse regering in verband met de besteding van het autowegenvignet. Het Vlaamse gedeelte van de opbrengst van het autowegenvignet moet bij voorkeur naar de verbetering van de onthaalinfrastructuur – de stations dus – gaan. Bij die gelegenheid moet er een verdere integratie met andere beleidsdomeinen plaatsvinden. Wij denken hierbij aan de verbetering van de stations die gepaard moet gaan met een Vlaams programma om de stationsomgeving te herwaarderen en de stations beter bereikbaar te maken voor het openbaar stads- en streekvervoer, de fietsers en de voetgangers. Verder roert de Vlaamse minister van Openbare Werken zich onophoudelijk om op federaal niveau een doorbraak te krijgen voor ons wetsvoorstel inzake de onbemande camera's. Met de constructie van weegbruggen levert Vlaanderen de rijkswacht een wapen om vrachtwagens te controleren op hun geladen gewicht. Op deze wijze zal de spoorvorming en de daarmee samenhangende onveiligheid bestreden worden. Talrijk zijn de incidenten waarbij overladen vrachtwagens kantelen of hun lading verliezen, daarbij verkeersslachtoffers en lange files veroorzakend.

Ansoms

Kortom, Vlaanderen speelt steeds korter op de bal van het federale verkeersbeleid. Dat is een goede zaak en de CVP dringt er dan ook op aan dat de Vlaamse regering letterlijk en figuurlijk op de rem staat als de federale verkeersminister Di Rupo zijn plannen in verband met de maximumsnelheden op de autosnelwegen ter sprake brengt op de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur of bij de Vlaamse regering zelf, op het ogenblik dat ze haar advies moet geven. Hogere maximumsnelheden op de Vlaamse autosnelwegen kunnen niet. We zouden ter zake van de bevoegde minister dan ook graag een duidelijke bevestiging van het vroeger ingenomen standpunt horen.

Een derde vorm van integratie is de integratie met steden en gemeenten. Op dit ogenblik liggen bij heel wat gemeentebesturen convenanten op tafel over de verkeersveiligheid en het openbaar stads- en streekvervoer. Deze convenanten zijn inhoudelijk niet het alfa en het omega, maar ze vormen wel een aanzet. Wij hopen dan ook dat deze gezamenlijke aanpak tussen lokale besturen en het Vlaams Gewest in de toekomst wordt voortgezet.

Een vierde vorm van integratie is de integratie binnen de verschillende vervoersmodi zelf. Ik verwijs hierbij ten eerste naar de multimodale vervoersstudies die op dit ogenblik in verschillende Vlaamse vervoersregio's worden uitgevoerd.

Ten tweede komen er ook op het terrein stilaan projecten van de grond die een optimale doorstroming van het openbaar stads- en streekvervoer als doelstelling hebben, desnoods ten nadele van de doorstroming van het autoverkeer. Ik denk hierbij voornamelijk aan de toekomstige herinrichting van de oost-westas in Antwerpen of aan de aandacht die wordt geschonken aan het gecombineerd vervoer binnen- en wegtransport door de aan-

leg van een overslagterminal in Meerhout bij het Albertkanaal.

Een vijfde vorm van integratie is de beginnende samenwerking tussen de Vlaamse Gemeenschap en het bedrijfsleven. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de studies over de bedrijfsvervoersplannen die aantonen dat het volume woon-werkverkeer wel degelijk kan worden beperkt.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, met onze fractie willen wij deze positieve wending van de jongste jaren in het beleid beklemtonen. Vanzelfsprekend zijn we er nog niet. Eigenlijk zetten we nog maar de eerste schuchtere stappen op weg naar een echt geïntegreerd infrastructuur-, verkeers- en vervoersbeleid. Maar het eerste zaad is in ieder geval gezaaid. De integratie moet ongetwijfeld worden opgevoerd. Op dit ogenblik beschikken wij nog niet over de cijfers van 1994 betreffende de aangroei van het autoverkeer in Vlaanderen op de autosnelwegen en de gewestwegen. Iedereen voelt echter wel aan dat de hernemende economie voor een verlenging en vermeerdering van de files zorgt, niet alleen op de autosnelwegen maar ook op bepaalde secundaire wegen.

De mobiliteit is een verzameling geworden van zeer complexe deelproblemen: de dalende bereikbaarheid van de bestemmingen, de blijvende onveiligheid van het wegverkeer, de groeiende onleefbaarheid van de woonkernen, de milieuproblemen zoals luchtverontreiniging en geluidshinder, de toenemende vervoersarmoede van kansarme bevolkingsgroepen, enzovoort.

Kortom, om al deze complexe problemen op te lossen, is op alle niveaus de grootst mogelijke deskundigheid vereist. En die ontbreekt voorlopig nog te veel in Vlaanderen. In functie daarvan heeft de Vlaamse Raad in 1990 ons voorstel van decreet tot oprichting van de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde goedgekeurd. Deze stichting werd tot op vandaag door de Vlaamse regering

te weinig ernstig genomen: ze werd geduld en mocht met een schamele aalmoes van 10 miljoen frank haar decretale opdrachten – opleiding, bijscholing, permanente vorming – vervullen. Nochtans meent de Vlaamse Raad dat daar dringend verandering in moet komen.

Tijdens een debat over de verkeers- onveiligheid in Vlaanderen heeft deze vergadering tijdens het voorjaar van 1994 nog een resolutie goedgekeurd waarin onder meer werd gepleit om de werkingsmiddelen van de Stichting tegen 1997 geleidelijk aan op te trekken tot 0,5 percent van het totale wegenbudget. Dat vertegenwoordigt ongeveer een bedrag van 50 miljoen frank per jaar. Welnu, bij de begrotingsbesprekingen in de commissie bleek dat de Vlaamse regering deze resolutie zonder enig gevolg naast zich heeft neergelegd.

De CVP-fractie heeft een amendement ingediend om de toelage voor 1995 aan de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde te verhogen met 50 percent. Het verheugt ons dat de meeste fracties dit amendement gesteund hebben en dat de Vlaamse regering zich niet verzet heeft tegen deze verhoging van middelen. De verhoging van de werkingsmiddelen is voor mijn fractie slechts een tussenstap. Wij verwachten dat de Vlaamse regering bij de opmaak van de begroting voor 1996 de middelen voor de stichting opnieuw op betekenisvolle wijze zal verhogen.

Mijn fractie zal nauwlettend toezien of de regering deze beleidsvisie steunt. Investeren in deskundigheid is immers investeren op lange termijn. De CVP zal niet aanvaarden dat de regering aan de door de Vlaamse Raad goedgekeurde resolutie voorbijgaat. Daarom stellen wij voor dat de regering voor de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde een meerjarenplan met bijhorende financiële middelen goedkeurt zodat de jonge instelling een strategie inzake de uitbouw van de verkeerskunde in Vlaanderen kan uitwerken.

Een derde aandachtspunt handelt

Ansoms

over Vlaanderen en het openbaar vervoer.

Vlaanderen begint stilaan een vuist te maken om invloed uit te oefenen op het federale beleid inzake de spoorwegen. Dit is een goede zaak vermits de NMBS zich niet uit eigen beweging zal inschrijven in een Vlaams mobiliteitsbeleid. De CVP is voorstander van de IJzeren Rijn, de verbetering van de spoorwegstations en de uitbouw van de Vlaamse as Kortrijk-Antwerpen-Hasselt-Maastricht. Vlaanderen moet echter ook meer aandacht besteden aan zijn eigen openbaar vervoer, namelijk het openbaar stads- en streekvervoer. Op dit vlak moeten we nog een lange weg afleggen. De CVP kan moeilijk een Vlaams Infrastructuurplan steunen dat alleen betrekking heeft op de wegen, de havens en de waterwegen. Zolang er in geen tienjareninvesteringsplan voorzien is voor De Lijn dat door de Vlaamse Raad is goedgekeurd, neemt Vlaanderen zijn eigen stads- en streekvervoer niet ernstig.

Na aandringen in de bevoegde commissie heeft de minister een overzicht gegeven van de investeringen voorzien voor 1995. Inzake de plannen voor de komende jaren tasten wij echter in het duister. Heeft De Lijn wel een meerjarenplanning ?

Mijnheer de minister, de CVP kan zich niet van de indruk ontdoen dat de Vlaamse regering toekijkt zonder voor De Lijn in een grotere rol te voorzien in het mobiliteitsvraagstuk. Het ontbreken van een ambitieus tienjareninvesteringsprogramma wekt de indruk dat de Vlaamse regering niet overtuigd is van de mogelijke bijdrage van de maatschappij tot een duurzame mobiliteit. Mijn fractie dringt erop aan dat de regering het tegendeel bewijst.

Ten slotte, de positieve elementen in het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid.

Men kan niet ontkennen dat de on-

gevallencijfers van de laatste jaren in gunstige richting evolueren. Tussen 1989 en 1992 daalde het aantal verkeersdoden in het Vlaamse Gewest met 14 procent van 1.157 naar 990. In dezelfde periode daalde het aantal zwaargewonden met 12 procent van 11.128 naar 9.973. Voor de lichtgewonden bedroeg de daling ongeveer 9 procent. Alhoewel de volledige cijfers voor 1993 en 1994 nog niet beschikbaar zijn, is het nu reeds duidelijk dat de gunstige evolutie zich krachtig doorzet. Alhoewel gunstig zijn deze cijfers nog te hoog en moeten ze nog verder dalen. Daarom moeten alle overheden en wegbeheerders – meer dan in het verleden – de handen uit de mouwen steken. De daling van de laatste jaren doet zich vooral voor in de bebouwde kommen ; in de verkeersgebieden blijft het aantal slachtoffers nog steeds stijgen.

Iedereen noemt zich graag de vader van het succes. Toch durf ik de relatieve successen van het verkeersveiligheidsbeleid op de verschillende bestuursniveaus in Vlaanderen als volgt omschrijven. De daling in de bebouwde kommen schrijven wij toe aan de grote verkeersdrukte die niet toelaat om gevaarlijke snelheden te ontwikkelen.

Het Vlaamse Gewest bleef evenwel niet onverdienlijk : het toenemend aantal infrastructurele ingrepen die het samen met de steden en gemeenten verrichtte, droegen ertoe bij dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer in de bebouwde kom aanzienlijk werd afgeremd. De vorige federale minister van Verkeer, de heer Dehaene, schiep bovendien een juridisch kader dat onder meer betrekking had op het invoeren van de zone-30, maatregelen inzake het fietsverkeer en de snelheidsbeperking van 50 kilometer per uur in de bebouwde kom.

Ook het Vlaamse Gewest ligt evenwel mee aan de basis van dit relatieve succes. Denk daarbij maar aan de niet-aflatende aandacht voor doortochtenprojecten, de aanleg van

fietspaden, de herinrichting van gevaarlijke kruispunten enzovoort. De CVP is terecht tevreden met deze trend, maar dringt erop aan de inspanningen onvermoeibaar aan te houden en op te voeren.

Minister Kelchtermans doet er overigens goed aan in verband met de onbemande camera's voet bij stek te houden. Het Vlaamse Gewest heeft zich al een aantal van die toestellen aangeschaft. Buiten de bebouwde kom, waar hoge snelheden dus wel mogelijk zijn, zien we dat het aantal verkeersslachtoffers angstwekkend hoger ligt en zelfs toeneemt. De onbemande camera's kunnen naar onze mening een veiliger verkeer in die zones garanderen. Dat neemt niet weg dat ook de infrastructuur daarbuiten onverminderde aandacht vraagt. Ik doel daarmee op de aanleg van vrijliggende fietspaden, het bestrijden van spoorvorming, enzovoort.

Over de havens heb ik het nog niet gehad, maar dat onderwerp zal de volgende weken en maanden nog uitgebreid aan bod komen. (*Applaus*)

De voorzitter : De heer Verreycken heeft het woord.

De heer W. Verreycken (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, heren ministers, collega's, in feite moeten hier minstens vier ministers aanwezig zijn omdat dit bevoegdheidsdomein zo is versnipperd. Minister Kelchtermans beheert openbare werken, minister Sauwens behandelt alles wat met vervoer te maken heeft, terwijl voor de Stichting voor Verkeerskunde in feite minister Van den Bossche verantwoordelijk is, aangezien het om een vorm van opleiding gaat. Terloops vermeld ik dat deze stichting het zogenaamde stokpaardje is van bepaalde lobbyisten. Minister-president Van den Branden ten slotte, heeft met succes de Waterverdragen behartigd. Ik laat dan nog het probleem van de IJzeren Rijn buiten beschouwing. Dat moet overigens telkens weer veld ruimen

Verreycken

voor het Waalse HST-thema dat bij de federale minister blijkbaar prioriteit geniet. In feite zou ook hij hier dus moeten aanwezig zijn.

Toen men voorstelde een eurovignet in te voeren, ontspon zich een chaotische discussie waarbij Vlaanderen werd weggelachen. Diegenen die voor het onderhoud van de infrastructuur moeten instaan, ontvangen de middelen niet die de weggebruikers uiteindelijk ophoesten. Dit is een schoolvoorbeeld van een recuperatie-federalisme waar wij alvast helemaal niet gelukkig mee zijn. Na de Belgische afroming krijgen we dan toch nog de resterende aalmoes toegestopt die dan vooral moet dienen om de Waalse eisen inzake de HST in te willigen. Vlaanderen zal zich verplicht zien alle verwoestingen tussen Brussel en Luik voor eigen rekening te nemen, ondanks alle hoopgevende uitlatingen van de vorige federale minister van Binnenlandse Zaken, die beloofde dat hij desnoods zelf op de sporen zou gaan liggen. Die belofte kwam hij dus niet na.

Ondertussen deed het Eurovignet een belletje rinkelen bij onze Vlaamse ministers, want vandaag wordt een denkspoor gelanceerd over de invoering van een vignet voor alle vrachtvervoer. Ik vraag mij af waarom geldopbrengende voorbeelden onmiddellijk worden overgenomen, in tegenstelling tot geldbesparende ideeën zoals de IJzeren Rijn, wat mij bij mijn uitgangspunt terugbrengt.

In de commissie verklaarde de verkeersminister dat Vlaanderen in dit dossier niet goed is gediend. De consequentie die hieruit moet worden getrokken, is eenvoudig : haal dit dossier dan weg van het federale niveau en bepleit de splitsing van de NMBS. De leden van de meerderheidspartijen in die commissie vrezden daarmee echter de Belgische voogd te mishagen, en willen dit dossier voort bepleiten bij de federale minister en bij de NMBS.

De begroting leert vandaag dat de IJzeren Rijn, die noodzakelijk is voor de verbinding van de industriezones vanaf Zeebrugge, via Gent, over Antwerpen tot in Limburg, zal worden bestudeerd. De kampioen van de studies slaat hier op de een of andere manier weer toe. De Europese subsidie van 40 miljoen frank dient dus blijkbaar alleen om te bestuderen, en net zoals verleden jaar wordt nu ook weer 10 miljoen frank ingeschreven om te bestuderen.

Wallonië bestudeert echter helemaal niets, maar neemt zijn deel uit de federale pot, die voor 70 percent wordt gevuld met Vlaamse gelden. Wallonië wijst bovendien elke echte responsabilisering gewoon af, vermits daaruit automatisch de splitsing zou voortvloeien.

Aan de Vlaams-Europese hoofdtransportas werd een deel van de studie van Citec – toevallig een bedrijf uit de onmiddellijke omgeving van de twee ministers – besteed. Even terzijde : in de commissie kondigde de minister aan dat Tractebel deze studie zou uitvoeren. Werd reeds een voorschot betaald aan Tractebel, en waarom werd dan gekozen voor Citec ? Citec hanteert in zijn argumenten een hele trits indiens : indien de transportas wordt gerealiseerd tegen 2002, indien de verbindingsweg A102 wordt aangelegd, indien het toltarief aan de Liefkenshoektunnel wordt behouden enzovoort. Na al deze indiens zal toch nog tol moeten worden geheven aan de Kennedytunnel en aan de Temsebrug, en zal tevens betaald moeten worden ingevoerd – en ik citeer : op alle autosnelwegen in de driehoek Antwerpen-Gent-Leuven. Einde citaat. Komt er na het Eurovignet nu ook een binnenlands vignet voor alle Vlaamse wegen voor alle vervoer ?

Een eerste aanzet wordt gegeven door de plannen tot het heffen van teletol voor het gebruik van de drie Schelde-oeververbindingen. Het verbreden van de Temsebrug, en het niet heffen van een teletol zou kun-

nen leiden tot een daling van de opbrengst van de heffingen in de tunnels, dus zal ook op de derde Scheldeovergang moeten worden betaald.

De invoering van een Scheldevignet voedt alleen maar de denkpiste dat het gebruik van de infrastructuur altijd maar meer moet worden betaald. De overheid zou het nochtans tot een van haar voornaamste opdrachten moeten rekenen om vanuit deze fiscaliteit een goede mobiliteit via een onderhouden infrastructuur aan te bieden. Zolang een federale stiefmoeder meer dan een vinger in de vervoerspap zal blijven houden, zolang ze weigert de volledige verantwoordelijkheid – gekoppeld aan de middelen – over te dragen aan de gemeenschappen, tot die tijd zullen de Vlaamse ministers gedoemd zijn tot het uitschrijven van studies en tot een wanhopige zoektocht naar extra middelen in de zakken van de gebruikers van de infrastructuur.

Mijnheer de voorzitter, collega's, ook de luchthavens vormen een steeds terugkerend probleem in deze bespreking. Ik benadruk nogmaals dat Zaventem volledig in Vlaanderen ligt, en dat ik meen dat deze luchthaven door Vlaanderen zou moeten worden beheerd. Helaas wordt ons elke medezeggenschap onthouden en worden er miljarden frank aan Vlaamse middelen geïnvesteerd om aan Zaventem een eurocratisch, dus een bijna Vlaams-vijandig karakter te geven. Tegelijkertijd weigeren de bonzen van het bankroete Sabena om de regionale luchthavens in hun programma op te nemen. De federale overheid steunt dit, hoewel door de stakingsperikelen werd bewezen dat de Vlaamse luchthavens geen enkel probleem hebben in het opvangen van een veel groter aantal bewegingen. Zowel de toename van vracht in Oostende en van zakenpassagiers in Deurne, als de afname van het aantal bewegingen, signaleren het toenemende belang dat aan die luchthavens moet worden gehecht.

Verreycken

Vandaag worden er miljarden frank uitgegeven aan de HST die honderden kilometers vruchtbare en bruikbare grond in beslag neemt, maar de vervoers- en omgevingsvriendelijke oplossingen worden weggewuifd omdat zij vanuit Vlaanderen vertrekken. Ik denk hierbij onder meer aan de vlucht Brussel-Londen die sterk wordt beconcurrerd door de HST. De lange aanmeldtijd in Zaventem, de gewone vertragingen en het landen op luchthavens ver van het Londense centrum, maken de treinreis aantrekkelijker en zelfs vlugger.

De vlucht Antwerpen-Londen daarentegen, vraagt slechts een aanmeldtijd van twintig minuten en komt aan op het vliegveld van Londen-City, op enkele minuten van het stadscentrum. Wat doet de Vlaamse regering om deze Belgische tegenwerking te beantwoorden? Zij raakt het niet eens over de noodzakelijk startbaan-optimalisatie, noch over het verhogen van de veiligheid die daarvan een rechtstreeks gevolg zou zijn. Men voorziet wel in een veegmachine voor de startbanen, nieuwe vergaderzalen, stortbaden, grote parkeerruimtes, automatische deuren, enzovoort. De stichter van de VLM meent dat deze ingrepen op termijn zullen leiden tot meer personeel, een verhoging van de luchthaventaksen en betaling van de parkeergelegenheid. Gekoppeld aan langere wachttijden omwille van de administratieve molen die zal ontstaan, kan dit leiden tot een vernietiging van het snelle en zakenman-vriendelijke imago van vandaag. Ik sluit me aan bij wat de heer Van Gaever heeft gezegd, ik citeer: als het niet stuk is, herstel het dan niet, einde citaat, met andere woorden, optimaliseer de startbaan in Deurne, en zorg voor een snelle verbinding met het openbaar vervoer. Dan kan Deurne haar rol van zakenluchthaven verder uitbreiden. Ik uit geen beschuldigingen aan het adres van de minister van Verkeer, want in de commissie werd duidelijk dat hij wel degelijk pleit

voor een verlenging en zelfs een verlegging van de startbaan, maar de regering nam zijn voorstellen niet aan.

De korte spreektijd die me nog rest, zal ik gebruiken om enkele vragen te stellen.

Ten eerste, voor het débacle van de Liefkenshoek-tunnel, een rechtstreeks gevolg van het niet naleven van de oorspronkelijke aansluitingsafspraken, moet Vlaanderen nu 1,5 miljard frank aan schadevergoeding ophoesten.

Ten tweede, omwille van slechte afspraken met de veerdiensten moet 207 miljoen frank op tafel worden gelegd.

Ten derde, het Rekenhof meent dat de prestaties die van de Vlaamse Vervoermaatschappij worden verwacht, en die voortvloeien uit een Vlaamse dotatie, niet kunnen worden gecontroleerd. Het Hof is van oordeel dat de VVM de lasten doorschuift naar de toekomst en dat de feitelijke exploitatietekorten kunstmatig worden weggemoffeld.

Ten vierde, lobbyers van de binnenschippers bestoken alle Vlaamse Raadsleden met brieven om te vragen dat flessenekken langs het Albertkanaal, langs het kanaal Brussel-Rupel en Gent-Brugge, eindelijk zouden worden weggewerkt. Deze mensen stellen terecht vast dat het opwaarderen van de bestaande waterwegen geen nieuwe betonning van gronden noodzakelijk maakt. Gelet op het belangrijke aantal kilometers waterweg in het vlakke Vlaanderen, verneem ik graag welke promotie de regering voor het vervoer via deze weg voert. Neemt de regering bijvoorbeeld deel aan de jaarlijkse vakbeurs in Ahoy in Rotterdam, waar alle geïnteresseerden zich verzamelen? Waarom nemen haast alle Europese landen daaraan deel en België niet?

Ik heb een laatste vaststelling. Meer dan zestig bruggen worden getroffen door betonrot en minstens de helft

daarvan dreigen te moeten worden afgebroken. Nochtans ontstaat betonrot alleen maar omdat het gebruikte cement vocht en CO₂ doorlaat en omdat de bewapening te dicht bij de oppervlakte ligt. Het uitzetten van oxyderend bewapeningsmetaal zorgt ervoor dat beton wordt afgestoten. Waarom wordt hier het afbraakdenkspoor bewandeld? Indien de bedreigde betonconstructies tijdig – dat moet slechts een keer gebeuren – worden behandeld met een solventvrije epoxyprimer en met een epoxymortel kunnen ze nadien jaarlijks worden behandeld met een epoxybovenlaag. De meeste Belgische verffabrikanten verzekeren dat daarmee de problemen oplosbaar zijn. (*Onderbreking door minister J. Sauwens*)

Ik ben graag bereid hierover met u een discussie te voeren. In een vorig leven, toen ik verkoopsleider was in een verfbedrijf, heb ik ter plaatse enkele keren problemen van betonrot bij gebouwen, nooit bij bruggen, moeten onderzoeken. De bedrijven waarnaar ik verwijs, kunnen u uiteraard ook voor bruggen technisch advies verstrekken. Ik weet dat de ministers van studies houden. Die bedrijven maken geen dure studies, zij zullen eventueel ter plaatse een proef doen en u oplossingen voorstellen. Ik kan u verzekeren dat wij met dit solventvrije epoxysysteem verschillende gebouwen probleemloos hebben kunnen redden. In Vilvoorde zijn een drietal verfbedrijven gevestigd die daar zeer sterk in gespecialiseerd zijn.

Mijnheer de voorzitter, ik had mij voorgenomen om geen gemeentelijke deelaspecten zoals het economisch levensbelangrijke Antwerpse havengebeuren of de metroperikelen aan te kaarten. Ik wens van deze vergadering geen veredelde Antwerpse gemeenteraad te maken, waar het soms wel eens op lijkt. Ik zal in de commissie zeker terugkomen op de haven en de metro. Het zou trouwens gemeen zijn om als vertegenwoordiger van de enige win-

Verreycken

nende partij in Antwerpen het mes rond te draaien in de ambitiewonde van de mandaatsgeile verliezers, die democratie vertalen als uitsluitingsmechanisme en die deze vorm van democratie graag hanteren als kloofverbreder.

Ik neem me echter voor om later in de commissie de specifieke Antwerpse problematiek aan te kaarten.

Samengevat : de zes of zeven ministers die voor de verschillende onderwerpen allen een deeltje bevoegdheid meekregen, voeren enkel een herstelbeleid.

Minister J. Sauwens : Mijnheer Verreycken, de verschillende ministers zijn inderdaad bekommerd om het milieu, om de veiligheid, om de gezondheid. Van waar die obsessie om alles bij één minister onder te brengen.

De heer W. Verreycken : Het probleem is dat door de versnippering de begroting moeilijk controleerbaar wordt. Een onderwerp is ondergebracht bij verschillende begrotingsposten. Als wij de begroting moeten controleren dan moet ze ook doorzichtig zijn. De doorzichtigheid waar de minister van Financiën geregeld naar verwijst, juich ik toe en is in heel wat departementen terug te vinden, maar niet in dit departement.

Minister T. Kelchtermans : Het is niet de minister die de coherentie moet belichamen, maar wel de administratie die hem is toegewezen. De administratie is zo georganiseerd dat die coherentie er wel is.

De heer W. Verreycken : Het is duidelijk dat in deze begroting de bevoegdheden te verdeeld zijn om een rechtstreeks overzicht te krijgen. Bij bijna geen enkel ander departement is dit het geval. Heren ministers, u voert in de eerste plaats een herstelbeleid en geen vooruitziend beleid. Daarnaast meen ik dat de federale invloeden inzake grondbeslag, via de HST, en inzake geldbeslag via de

eurovignetten, veel te groot is. Indien u zich voort Vlaamse ministers wil noemen, dan zult u van u af moeten bijten tegenover de Belgische stiefmoeder. Op dit ogenblik wordt u bevoegd en via u de hele Vlaamse Raad. Zolang deze moeilijk leesbare begroting aantoont dat wij kruimels mogen beheren die ons door de federale overheid worden toegeworpen, zolang zullen wij dit deelaspect niet goedkeuren. (*Applaus bij het VB*)

De voorzitter : De heer De Mol heeft het woord.

De heer J. De Mol (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik heb afgesproken met de heer Bartholomeeussen dat ik ook zijn beschouwingen over deze begroting zou aan bod laten komen in mijn betoog.

Bij de bespreking van de laatste begroting van deze legislatuur is het zinvol om het effect van het beleid op de mobiliteit onder de loupe te nemen. Nog niet zo heel lang geleden werd Vlaanderen-Europa 2002 goedgekeurd. Daarin werden een aantal opties genomen waarover in de huidige beleidsnota's van de ministers Kelchtermans en Sauwens met geen woord wordt gerept. Het project Vlaanderen-Europa 2002 dat het beleid op lange termijn schetste, is blijkbaar vergeten en begraven.

Het is bijna een evidente vaststelling dat in deze Vlaamse regering men niet erg wakker ligt van een totaal mobiliteitsbeleid. In de beleidsnota's of in de antwoorden van de ministers zou minstens moeten staan dat men radicaal kiest voor een mobiliteitsbeheersing. Om hiertoe te komen zou men in eerste instantie de verplaatsingsbehoeften moeten kennen en een strategie moeten opbouwen om deze mobiliteit zo beperkt mogelijk te houden. In tweede instantie moeten de verkeersmiddelen die hierop het best inspelen, aangewezen worden. Dit betekent het heroriënteren van keuzen van vervoer.

In derde instantie zal men praten

over de verkeersinfrastructuur die hiervoor moet worden uitgebouwd. In een vierde fase moet de nadruk liggen op overleg en coördinatie en pas in een vijfde fase kan er eventueel worden gesproken over het creëren van bijkomende middelen.

Deze gesuggereerde beleidsanalyse staat haaks op diegene die in de begroting en in de beleidsnota's kan worden terugvonden. Het is bedroevend om vast te stellen dat er voor de laatste begroting van deze legislatuur wellicht niets zal veranderen. Dit is enorm spijtig omdat het zo noodzakelijke mobiliteitsbeleid, buiten enkele geïsoleerde onderzoeken en proefprojecten, totaal ontbreekt. Het bespreken van de begroting infrastructuur en verkeer beperkt zich tot het analyseren van de manier waarop een middel – infrastructuuruitbouw – wordt aangewend.

Het mobiliteitsdebat – een debat in de grote stijl van de maatschappelijk relevante debatten – laat al ongeveer anderhalf jaar op zich wachten. Het zal vermoedelijk worden gevoerd door de volgende Vlaamse Raad. Op deze manier worden een aantal problemen verschoven, die een maatschappelijk debat vergen. Bij de bespreking van het project Vlaanderen-Europa 2002 veronderstelden wij dat dit project een weerslag zou hebben op de begroting 1994. In onze naïviteit dachten wij dat het logisch zou zijn om eerst een beleidsvisie aan te geven, die daarna een weerslag zou hebben op de begroting. Wij hebben er bij de begroting van 1994 niets van gemerkt. In deze begroting 1995 is men er zelfs niet in geslaagd om zelfs maar een vernislaagje van de beleidsopties weer te geven. Het project Vlaanderen-Europa 2002 was voor deze begroting een doodgeboren kind. Dit is niet alleen spijtig voor de verdienstelijke beleidsopties die in het project stonden, het is een begrafenis eerste klas voor elke vorm van beleidsdenken.

Het centrale punt bij de bespreking van deze begroting zouden de te ne-

De Mol

men beleidsopties moeten zijn om tot mobiliteitsbeheersing te komen. Vermits deze moeilijk kunnen worden onderkend in deze begroting, kan er uitsluitend een gesprek worden gevoerd over de infrastructuur. Wij betreuren dit omdat men op deze manier levensgrote problemen voor zich uit duwt. Indien men nu niet de politieke moed heeft om hieraan te werken, hoeveel moeilijker zal het dan niet zijn wanneer er werkelijk noodmaatregelen moeten worden genomen ?

Ook over de verkeersinfrastructuur en over de aangewende strategie valt veel te vertellen. Het hoeft nauwelijks te worden gezegd dat ook hier niet wordt gedacht in het kader van bepaalde beleidskeuzes. De hoofd-discussie ging voornamelijk over de gebrekkige middelen en niet over de manier hoe deze middelen zinvol en complementair kunnen worden aangewend. Deze laatste werkwijze zou ingaan tegen de koninkrijkjes van de wegen, de havens, de binnenvaart en de luchthavens. Ik heb het dan nog niet over de juiste verdeling die moet worden gehandhaafd tussen de verschillende provincies. De keuze die door de minister wordt gemaakt, kan zelfs niet worden teruggevonden in de keuze die op het fysisch programma door de verschillende provincies worden aangegeven.

Het probleem is dus niet louter het gebrek aan middelen, maar wel het herschikken van de middelen en het richten van de middelen naar een mobiliteitsbeheersing.

Zelfs indien men enkel denkt binnen het huidig patroon van infrastructuur, dan nog kunnen andere wegen worden gevolgd. Men zou minstens kunnen denken aan een masterplan voor de fiets. Wordt het geen tijd om ervoor te zorgen dat er een planmatige ontwikkeling komt op dit terrein ?

Het is bedroevend om vast te stellen dat elk beleidsniveau, elke fractie

van de Vlaamse Raad – ik verwijs naar de resolutie over de verkeersveiligheid – en de meeste burgers schreeuwen om meer verkeersveiligheid. Toch slaagt men er niet in om dit in de begroting als een centraal thema aan te geven. De reden hiervoor zijn de vele koninkrijkjes en de verouderde visie van een aantal ambtenaren in de administratie.

Minister J. Sauwens : Er zijn toch resultaten genoeg. De heer Ansoms heeft dit zopas nog aangetoond.

Mijnheer De Mol, u bent op zoek naar het grote centrale plan. U bent het grotendeels eens met de heer Verreycken, die vindt dat er een centraal gestuurd gegeven moet zijn. Het mobiliteitsdenken en het verkeersveiligheidsdenken vormen op dit ogenblik een kwaliteitsdoelstelling in de samenleving, die men kan terugvinden op het gemeentelijke en op het provinciale niveau en op de andere beleidsniveaus. Deze doelstelling wordt gedragen door alle generaties van de samenleving.

Er kan niet worden ontkend dat onze initiatieven resultaten hebben opgeleverd. Sedert 1989 daalt het aantal ongevallen in belangrijke mate.

De heer J. De Mol : Mijnheer de minister, ik ontken niet dat er resultaten worden geboekt, maar ik stel alleen vast dat er nog honderden verkeersdoden vallen, precies in die categorie waar nog wel maatregelen kunnen worden genomen. Elk dodelijk ongeval dat kon worden vermeden, betekent een fout in het beleid. Om die reden zou men, vooral ten aanzien van fietsgebruikers, moeten pleiten voor een master plan. Het bedrag voor de doortochtenprojecten mag in geen geval verminderen.

De voorzitter : De heer Van Dienderen heeft het woord.

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer de minister, ik ben het volledig eens met de heer De Mol en wens zijn pleidooi te ondersteunen.

In Nederland worden jaarlijks 13

miljard kilometers afgelegd per fiets, tegen slechts twee miljard in Vlaanderen. Toch wordt in Nederland een dienst fietszaken opgericht en bestaat er een master plan voor de fiets, om een veilig fietsgebruik verder te stimuleren.

Waarop wacht de Vlaamse regering om het Nederlandse voorbeeld ter zake te volgen ?

De heer J. De Mol : Mijnheer de minister, op dat vlak moet beleidsmatig worden gedacht. Men moet ervan afstappen gefaseerde maatregelen te nemen in het teken van de infrastructuur. Het komt erop aan er een globale achterliggende filosofie op na te houden.

Het is onbegrijpelijk dat de middelen voor doortochtenprojecten dalen. In 1994 werd hiervoor voorzien in een bedrag van 900 miljoen frank, terwijl er voor 1995 slechts 715 miljoen frank wordt uitgetrokken voor de 25 projecten. Dit staat in schril contrast met de 600 doortochtenprojecten die moeten worden gerealiseerd. Tegen een dergelijk ritme zullen wellicht nog een aantal generaties hiermee bezig zijn, vooral gezien het feit dat heel wat van die doortochten in fases zullen tot stand komen ! Ik pleit er aldus voor dat op dat vlak een bijzondere inspanning zou worden geleverd.

In dat verband vraag ik mij af of het niet mogelijk is een van de zogenaamde belangrijke economische projecten uit te stellen en de middelen die hiervoor waren bestemd aan te wenden voor de verkeersveiligheid. Ik wens niet te pleiten voor het Franse systeem, al merk ik dat het uitgezonden signaal werd begrepen en dat op zeer korte termijn miljarden werden vrijgemaakt voor een veiliger verkeer. De al dan niet goede uitvoering van dit plan is een andere discussie.

Het niet of traag verkeersveilig maken van onze gewestwegen zal nog gedurende de komende 50 jaar duizenden dodelijke slachtoffers eisen.

De Mol

Hoe kan zulks nog maatschappelijk worden verantwoord ?

Mijnheer de minister, in mijn gemeente vielen drie verkeersdoden op hetzelfde kruispunt, terwijl dit met minimale kosten kon worden vermeden. Deze zaak sleept echter al jaren aan, maar na het derde slachtoffer werd een actiecomité opgericht met alle gevolgen van dien. Amper drie weken later wordt ons plots meegedeeld dat het kruispunt binnen drie maand zal worden aanbesteed.

Mijnheer de minister, een dergelijke situatie wijst op fouten vanwege de provinciale directie. In die zin dragen wij een enorme verantwoordelijkheid. Het is werkelijk hoog tijd meer middelen te besteden aan verkeersveiligheid, dat een maatschappelijk probleem is dat over alle partijtjeren heen wordt erkend.

Het voorbeeld dat ik heb gegeven, is toepasselijk op vele verkeerswegen. Er ontstaan dan actiecomités en dan komt er een beetje schot in de zaak. Ik stel vast dat in vele gevallen directies veel te traag en veel te conservatief op een aantal verkeersproblemen reageren. Op dit terrein zou zeker een en ander moeten veranderen. Ik vraag dan ook dat de post doortochtenprojecten drastisch zou worden verhoogd. Ik weet dat dit niet eenvoudig is, maar in het fysisch programma 1995 zijn toch verschuivingen mogelijk. Wanneer de provincies andere klemtonen leggen is dit inderdaad mogelijk. In de commissie hebt u zelf toegegeven dat er een enorm verschil bestaat tussen sommige provincies, verschil dat niet te verklaren is. Het minste dat men kan zeggen, is dat aan de beleidslijn die de minister op dat terrein uitzet geen gevolg wordt gegeven. De provinciale diensten doen wat zij willen. Zij maken een keuze binnen het pakket aan beschikbare gelden. De bestaande beleidslijn is op dit vlak dus niet doorgetrokken.

Wij stellen tevens vast dat nog steeds

geen duidelijkheid bestaat over de afwerking van begonnen projecten. In de regeringsverklaring was er sprake van een moratorium op nieuwe wegen. Het probleem wordt dan snel verschoven en dan gaat het om de afwerking van nieuwe projecten. In de Vlaamse Raad werd ook een motie goedgekeurd waarin uitdrukkelijk werd bepaald binnen welke randvoorwaarden afwerkingsprojecten van bestaande wegen zouden gebeuren. Ik vraag dan ook dit toch eens aan de werkelijkheid te willen toetsen. Momenteel doet zich het gekende systeem voor, namelijk dat het project niet in zijn totaliteit wordt uitgevoerd. Men voert kleine stukken uit en achteraf wordt de zaak aan elkaar gebracht en komt men tot het volledige project. Men vraagt zich nooit af of dit maatschappelijk relevant of zinvol is inzake mobiliteitsbeheersing.

In de keuze van de infrastructuurprojecten pleiten wij voor een doorgedreven uitbouw en verbetering van de water- en randinfrastructuur voor de binnenvaart. Ook op dat terrein zijn de problemen gekend. Er zijn enorm veel knelpunten voor het realiseren van voorzieningen van het aangepaste gabarriet. Sommige rivieren hebben bijna een volledig gabarriet en kennen her en der nog kleine knelpunten. Zo moet aandacht worden besteed aan de modernisering van de Leie te Kortrijk, het aanpassen van het kanaal Gent-Brugge, het sluizencomplex in Lommel-Blauwe Kei en Lozen, het Albertkanaal enzovoort. Het gaat om knelpunten waar met een minimale investering eigenlijk het totale gabarriet kan worden bereikt.

Wat het openbaar vervoer betreft, vragen wij het project Punt aan de Lijn dringend te evalueren. Op het vlak van de investeringen neemt dit project enorm veel ruimte in in De Lijn. Zowel door het Rekenhof als vanuit verkeerstechnische en ruimtelijke hoek wordt gepleit voor een totaal andere aanpak van dit project. Van het ogenblik dat men de huidige

investeringsruimte op een dergelijke manier beperkt en tegelijkertijd de toekomstige exploitatieruimte dermate bezwaart, moet men de vraag durven stellen of dit project nog langer kan worden gehandhaafd. Het zou zinvol zijn – en ik meen dat dit de wens is van velen – ter zake een evaluatie te doen.

Tevens wensen wij de minister te wijzen op zijn stellingname ten aanzien van het opengooien van de markt voor anderen dan de huidige pachters. In het oude beheerscontract was uitdrukkelijk ingeschreven dat deze contracten dienden te worden geëvalueerd. Momenteel is op het terrein niets gebeurd, integendeel. Geruchten doen de ronde dat het beheerscontract zou worden aangepast waardoor deze contracten niet meer zouden worden herzien. Wij vragen uitdrukkelijk niet alleen waakzaam te zijn maar tegelijkertijd werk te maken van het systematisch opzeggen van deze contracten.

Ik wens ook nog enkele zaken te zeggen met betrekking tot de Waterverdragen.

Voor de eerste keer kunnen we tijdens een begrotingsbespreking van Openbare Werken in deze Vlaamse Raad vaststellen dat deze begroting ook positieve elementen bevat, met name een definitieve doorbraak inzake de waterverdragen.

Gelijklopende contacten op het niveau van de partijen, het Benelux-parlement, de regering en het bedrijfsleven hebben tot dit resultaat bijgedragen. Onze fractie is steeds voorstander geweest van het openhouden van elke gespreksruimte tussen beide landen. Zo hebben wij er bijvoorbeeld niet mee bedreigd om met oorlogsbodems de Schelde te bezetten. Wij zijn verheugd dat door overleg het langverwachte Scheldeverdrag op 17 januari 1995 zal worden ondertekend. Wij rekenen er evenwel op dat het resultaat van deze onderhandelingen ook ruimte zal laten voor de bespreekbaarheid van andere zaken.

De Mol

Voor de havens verwijzen wij naar de aan gang zijnde besprekingen in de commissie met betrekking tot het havendecreet.

Wat de uitbreiding van de wegcapaciteiten betreft, menen wij dat dit in feite slechts een zeer tijdelijke, en bovendien nefaste, oplossing kan zijn. Een oplossing ten gronde van de congestieproblemen kan er pas komen in het kader van een Vlaams mobiliteitsbeleid waarin het beheersen van vervoerstromen centraal staat.

Wij stellen vast dat daarin weinig of geen schot komt. Ik heb dit trouwens al gezegd.

De afwachtende houding van de minister in een aantal gebieden lijkt mij verantwoord, rekening houdend met het gebrek aan een scenario dat aangeeft op welke manier de mobiliteitsknopen zullen worden doorgehakt. In dit verband menen wij dat 1995 een sleuteljaar moet worden, waarbij de eerste resultaten van het multimodaal model en de studie rond het elektronisch rekeningrijden, waarvan de minister – volgens zijn verklaringen – eerstdaags het resultaat zou bekendmaken, een rol zouden moeten spelen. Misschien zal dit vandaag gebeuren. Dat zou uiteraard al een eerste stap zijn in de benadering van deze problematiek.

Ik wenste ook nog iets te zeggen over een aantal specifieke problemen die meer betrekking hebben op Antwerpen. Rekening houdend met de spreektijdbeperving zal ik dat echter niet doen.

De voorzitter : Dames en heren, ik stel voor dat we hier onze werkzaamheden schorsen.

- De vergadering wordt geschorst om 18.35 uur.

- De vergadering wordt hervat om 19.05 uur.

De voorzitter : Dames en heren, wij

hervatten de begrotingsbespreking 1995 afdeling openbare werken en vervoer.

De heer Van Dienderen heeft het woord.

De heer H. Van Dienderen (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, vooraleer enkele opmerkingen uit het zeer interessante milieu- en natuurrapport Vlaanderen Leren om te keren, dat in opdracht van de Vlaamse regering werd samengesteld door de tweehonderd experts die Vlaanderen op dat domein rijk is, in herinnering te brengen, citeer ik de heer Aviel Verbruggen, voorzitter van de MINA-raad, die dit werk heeft gecoördineerd. Hij stelde in het tijdschrift Arbeid en Milieu, ik citeer : Het is mij opgevallen dat één aspect in bijna alle dossiers opduikt – dat is dan voor mij ook het centrale probleem dat wij eerst moeten aanpakken –, de automobiliteit. Of het nu gaat om klimaatwijziging, om uitputting van grondstoffen, om energiegebruik, afvalstoffen, waterverontreiniging, over open ruimte, telkens bots je op de mobiliteit. Het is ook een terrein waar wij zelf iets kunnen aan doen. Voor het leefbaar maken van de steden moet je niet wachten op een omvattend Europees beleid. Einde citaat. De centrale vraag van dit debat luidt dan ook of de Vlaamse regering dit probleem waarnaar de heer Verbruggen verwijst, inderdaad onderkent en er met haar beleid krachtig op inspeelt.

Het rapport heeft aangetoond dat de auto vaak de oorzaak is van allerhande milieuhinder, zoals klimaatverandering, verzuring, fotochemische luchtverontreiniging, verspreiding van gevaarlijke stoffen en verstoring van de verstedelijkte ruimte. In stadscentra is, nog steeds volgens het rapport, het verkeer voor bijna 100 percent verantwoordelijk voor de koolstofmonoxide- en looduitstoot en voor minstens 60 percent van de NOX en de uitstoot van vluchtige organische koolwaterstoffen.

Het vermeldt maatregelen om de mobiliteit te sturen, wat vooralsnog, zo merkte collega Ansoms in commissie op, te weinig gebeurt. Zo pleit men onomwonden voor een volumereductie. Er moeten gewoon minder autokilometers worden geproduceerd om de eenvoudige reden dat de CO₂-uitstoot met technische middelen niet kan worden vermindert. Daarvoor bestaat er geen katalysator. Die CO₂ is onmiddellijk gekoppeld aan het energieverbruik.

Hoe gaat men daarbij tewerk ? De deskundigen menen dat de prijs voor het autogebruik omhoog moet. Daartoe moet men twee maatregelen nemen, het variabel maken van de autobelasting en de invoering van een CO₂-energiebelasting. Als men beide maatregelen samen toepast, dan betekent dit dat de variabele kosten, samen met de CO₂-energiebelasting, in 2000 met 32 percent zullen zijn toegenomen. Dat zal volgens het rapport een aanzienlijk effect hebben, namelijk een daling van het autogebruik met 22,7 percent en een groei van het busgebruik en het treingebruik met respectievelijk 9,4 percent en 13,4 percent.

In commissie kwam het variabel maken van de autobelasting, een van de voorgestelde instrumenten, aan bod. Maar minister Sauwens heeft er zich echter nogal gemakkelijk van afgemaakt met de boodschap dat Europa dat maar moet regelen. Dat is misschien wel de optimale oplossing. Waarom zouden wij echter niet in het kader van de Benelux samen met onze buurlanden, die de grootste automobiliteitsproblemen hebben en stilaan rijp worden voor een dergelijke oplossing, niet kiezen voor de invoering van zulke maatregelen, nu er toch alsmar meer in de praktijk sprake is van een Europa van verschillende snelheden ?

Waarom gebruikt de Vlaamse regering het interministerieel comité niet om Belgische initiatieven te bepleiten bij de buurlanden en in de Europese Unie ? Dat wat gemeenschappelijke maatregelen betreft, maar

Van Dienderen

Vlaanderen kan uiteraard zelf ook wat doen aan het reduceren van het autoverkeer. Het is maar de vraag of deze begroting daarvoor zal zorgen. Ze voorziet immers nog in een extra strook autoweg hier en een aantal bruggen daar om de doorstroming te verbeteren. Zo kunnen er meer autokilometers geproduceerd worden terwijl dit rapport juist zegt dat ons milieu dit niet kan verdragen.

Minister Sauwens gaf in de commissie toe dat hij zijn collega's om meer geld voor het openbaar vervoer had gevraagd. Dit zou een trendbreuk mogelijk gemaakt hebben. Hij kreeg dit geld echter niet. Volgens dit rapport komt er een stijging van het trein-, tram- en busgebruik als de twee voorgestelde maatregelen worden toegepast. Daarvoor moet er natuurlijk wel geïnvesteerd worden en het is zeer de vraag of we ons daar met deze begroting op voorbereiden.

Minister Kelchtermans verdedigde zijn auto-involgende beleid in de commissie tamelijk uitvoerig met verwijzingen naar alle voordelen op het vlak van de economie en de werkgelegenheid. Ik citeer hier een studie van de heer. Vandermotten, professor aan de ULB. Hij ging na of de economie van gebieden die niet delen in de grote economische ontwikkeling wel degelijk belang heeft bij een uitbreiding van de infrastructuur. Zijn conclusie is dat een uitgebreide infrastructuur slechts in zeer geringe mate bijdraagt tot de ontwikkeling van zwakke gebieden. Het zijn integendeel steden en gebieden die al economisch sterk waren die extra profiteren van de ontsluiting van de achtergebleven gebieden. Zo krijgen zij bijvoorbeeld een groter afzetgebied voor hun produkten.

Een studie van het Centrum voor Energiebesparing en Schone Technologie in samenwerking met de Stichting voor Economisch Onder-

zoek van de universiteit van Amsterdam gaat na of de automobilité inderdaad meer welvaart creëert. Zij onderzochten een uitspraak van General Motors, namelijk Wat goed is voor General Motors is goed voor de Verenigde Staten van Amerika. De autofabrikanten in Vlaanderen en België zeggen net hetzelfde. Ik citeer even de conclusie van deze Nederlandse studie : Met economische beleidsmaatregelen kan een aanzienlijke mobiliteitsbeperking worden bereikt zonder dat de economie er onder lijdt. Per saldo blijft het consumptievolume ongeveer gelijk maar het resulteert wel in een flinke verschuiving van het consumptiepatroon, namelijk minder uitgaven aan autogebruik en juist meer aan bijvoorbeeld recreatie, buitenlandse reizen, openbaar vervoer en diverse diensten. Daarnaast zullen de overheidsbestedingen aan verkeer en vervoer dalen, waardoor de produktie, met name in de wegenbouw, afneemt. De verschuiving in het consumptiepatroon en de verminderde overheidsbestedingen hebben nauwelijks effect op de totale werkgelegenheid en leiden verder tot verlaging van de collectieve lastendruk, vermindering van de invoer en een verbetering van de betalingsbalans. Einde citaat. Volgens een van de onderzochte modellen in dit rapport komen er 25.000 nieuwe arbeidsplaatsen bij, als men de mobiliteitssturing gebruikt.

Minister Kelchtermans, er is nog een derde studie die uw stelling dat wat goed is voor de auto ook goed zou zijn voor de economie, tegenspreekt. Deze studie is het werk van de Los Angeles Regional Transportation Commission. Ze stelt dat van elke dollar die wordt uitgegeven aan een kaartje voor het openbaar vervoer 80 percent naar de lonen in de transportbedrijven gaat.

Die 80 percent komt in de lokale economie terecht en brengt – volgens datzelfde onderzoek – 3,8 dollar voort aan goederen en diensten in die regio. Maar voor elke dollar

gaat er ook 85 percent naar auto-brandstof, en deze komt de economische welvaart van de lokale regio niet ten goede. De band die de minister in zijn motivatie van het Vlaams Infrastructuurplan zo sterk beklemtoont. is dus zoek.

Die laatste studie brengt me tot het onderwerp openbaar vervoer. Daarvoor zal ik putten uit het Verkeersplan dat de sociaal-culturele beweging KWB heeft opgesteld. Volgens deze organisatie hebben de beide ministers dit plan ontvangen. Indien ze het nog niet zouden hebben giconsulteerd, kan ik het hen in ieder geval van harte aanbevelen.

Het Verkeersplan gaat uit van een opiniepeiling bij ongeveer 7.000 gezinnen die bij de KWB zijn aangesloten. Opmerkelijk is dat 74 percent van de ondervraagden voor hun verplaatsingsbehoefte de gezinsauto of de eventuele tweede, derde of vierde auto in het gezin niet kunnen gebruiken. Met andere woorden, als men blijft verwachten dat de auto de mobiliteitsbehoefte zal oplossen, zijn er grote groepen die gewoonweg in de kou blijven staan : vrouwen, kinderen en ouderen.

In datzelfde onderzoek staat ook een positief resultaat : 34 percent van de gezinnen is bereid, omwille van het leefmilieu, om meer gebruik te maken van de trein. En 47 percent is om dezelfde reden bereid om gebruik te maken van bus of tram. Het heeft me ook zeer verheugd dat 76,3 percent van deze gezinnen bereid is om meer te fietsen.

In de discussies die men in heel wat plaatselijke afdelingen rond dit plan heeft gevoerd, kwamen evenwel voortdurend dezelfde knelpunten tot uiting : de grote onveiligheid op de wegen, het gebrek aan stallingen, fietsendiefstal enzovoort. Vanuit dit gegeven ga ik akkoord met het pleidooi van de heer De Mol voor een masterplan Fiets.

In het Verkeersplan staan ook enkele voorstellen, sterk technisch uitge-

Van Dienderen

werkte plannen en schema's, zelfs uurregelingen. Een voorstel dat ik in ieder geval graag in het nieuwe beheerscontract opgenomen zou zien, is het bevriezen van de kostprijs van het openbaar vervoer, en dit gedurende een aantal jaren. Ik verwijs hierbij opnieuw naar het rapport *Leren om te keren*. Daarin staat dat het openbaar vervoer de jongste jaren veel duurder is geworden dan het gebruik van de auto. Ik citeer : In 1990 was de vervoerprijs per personenkilometer van de personenwagens 57 percent duurder dan de vervoerprijs van het openbaar vervoer. In 1979 was het vervoer per personenkilometer van de personenwagens maar liefst 75 percent duurder dan het openbaar vervoer. Het rapport concludeert : Ten opzichte van 1979 is de competitiviteit van het openbaar vervoer dus afgenomen. Einde citaat. Dit vormt een onderbouwing voor de KWB-eis om de tarieven van het openbaar vervoer gedurende de volgende jaren te bevriezen, en deze bevriezing ook in het beheerscontract in te schrijven.

Minister J. Sauwens : Ook geen aanpassing aan de index ?

De heer H. Van Dienderen : Neen.

Ik ben van mening dat de Vlaamse regering de suggestie van de KWB om de prijzen te bevriezen, moet toepassen zodat het openbaar vervoer financieel aantrekkelijker wordt.

Minister J. Sauwens : Dan zal men ritten moeten afschaffen om de meerkost van een aantal uitgaven te dekken.

De heer H. Van Dienderen : Men kan ook een andere keuze maken en het aantal dokken of ringwegen beperken.

De Zweedse spoorwegen hebben in de jaren zeventig de tarieven in een klap met 40 percent verlaagd. Hun inkomsten bleven stabiel omdat meer mensen de trein namen.

Het KWB-plan vindt dat men niet

de vraag mag stellen welke lijn of welk station afgeschaft moet worden om rendabel te werken. Integendeel. Men moet zich afvragen op welke manier men meer klanten voor het openbaar vervoer kan winnen en tegelijkertijd rendabel werken. Aan het plan hangt ook een prijskaartje. Inzake investeringen zal men gedurende 15 jaar in 7,6 miljard frank moeten voorzien. Dit staat in schril contrast met de huidige 2,2 miljard frank die deze regering veil heeft voor het openbaar stads- en streekvervoer. Men kan slechts een offensief beleid voeren als men daarvoor de nodige financiële middelen beschikbaar stelt.

Een dergelijke investering is volgens de KWB onvermijdelijk, ik citeer : om de zichzelf verstikkende verkeerschaos te doorbreken, de groeiende sociale ongelijkheid op het vlak van mobiliteit om te buigen en de beschadiging aan het leefmilieu door het privé-verkeer in te dijken. Einde citaat. De studie heet *Met het verkeer de andere kant op*. Mijnheer de minister, omdat de begroting voor Openbare Werken en Vervoer niet de andere kant opgaat, zal Agalev ze niet goedkeuren.

De voorzitter : De heer Van Hooland heeft het woord.

De heer R. Van Hooland (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, Openbare Werken en Vervoer is een belangrijke sector. Zonder een groeisector te zijn zoals Onderwijs of Welzijn, is het een beleidsdomein met hoge maatschappelijke waarde.

In dit complexe en over verschillende bestuursniveaus verspreide beleidsdomein werd reeds heel wat gerealiseerd.

Over deze problematiek zijn ook heel wat publikaties verschenen. Een van de eerste was de beleidsnota uit 1989 van minister Sauwens *Mobiliteit in de jaren negentig* : van produktie naar kwaliteit, met veel nieuwe ideeën.

Men stelde toen een mobiliteitsbeleid in het vooruitzicht dat op een verkeers- en vervoersplan zou stoeien.

Vandaag brachten anderen reeds een aantal punten aan die we veelal terecht en gemotiveerd mogen noemen. Daarom wil ik daar kort nog een en ander aan toevoegen inzake het beleid en de wijze waarop men voornemens is dat te voeren. Vervolgens zal ik nog wat meer specifieke elementen behandelen.

Over de algemene benadering van het beleid, vooral wat de werkwijze en de gevolgde strategie aangaat, zijn er enkele kritische opmerkingen te maken. De beleidsinleiding van de minister stipuleert dat men het mobiliteitsprobleem wil beheersen – de term *mede-beheersen* zou exacter zijn in dit verband – om dan een globaal mobiliteitsbeleid uit te stippelen. Dit is een waanbeeld dat hoegenaamd niet in onze bevoegdheidssfeer past. De administratie van de sector Openbare Werken is niet in staat een dergelijk beleid te ontwikkelen, laat staan in concrete daden om te zetten.

Het gaat hier trouwens niet om een groeisector, tenzij men natuurlijk de voorzieningen van het VIP (Vlaams Infrastructuurplan), de 100 miljard frank van het strategisch programma 1994-1999 en de 200 miljard frank van het streefprogramma dat in de toekomst wordt ingeschakeld, incalculeert. In wezen is Openbare Werken en Vervoer geen groeisector zodat onze eerste opdracht er in bestaat het beleid dat moet en *kán* worden gevoerd ook te optimaliseren. Het beheer van de middelen moet zo doeltreffend en economisch mogelijk geschieden. Maar ik betwijfel ten sterkste of de huidige aanpak toelaat 32 miljard frank, die effectief beschikbaar zijn, optimaal te besteden.

Wat verkeersinfrastructuur betreft, lezen we dan het volgende : Daarom is het beleid van de Vlaamse regering gericht op een geïntegreerde

Van Hooland

aanpak... , wat gunstig is, maar dán komt het : . . .met ondermeer volgende prioriteiten en accenten.”

Ik som enkele van de vermelde punten op.

Ten eerste moet aan de veiligheid worden gewerkt.

Op de tweede plaats vinden we de leefbaarheid, bereikbaarheid en het economisch draagvlak die alle een zetje nodig hebben.

Ten derde moet het onderhoud van de wegen en de kunstwerken, samen met de afwerking van economisch verantwoorde projecten, voorrang krijgen.

Ten vierde dringt men aan op een bevordering van de concurrentiekracht van de zeehavens via een eigen rechtspersoonlijkheid, aangepaste statuten enzovoort.

Het is onrealistisch te denken dat een geïntegreerd beleid aan de hand van dergelijke vage, specifieke punten kan worden gevoerd. Alleen op die manier kan men onmogelijk gegronde keuzen maken, een beleid evalueren, laat staan bijsturen.

Ik laat een vergelijkbare benadering buiten beschouwing inzake vervoer, middelen en financiering. Terloops, wij moeten onderhand een strenge budgettaire discipline aan de dag leggen, maar het is nog belangrijker efficiënt tewerk te gaan. Wij moeten uiteraard proberen het financieel management te operationaliseren en een interne audit op te zetten. Maar hoever zijn wij momenteel eigenlijk gevorderd met dat financieel management ? Wat geeft het nu al aan meerwaarde dit belangrijk beleidsdomein van Openbare Werken en Vervoer ? De interne audit wordt pas opgestart, met als gevolg dat het nog enige tijd zal duren eer wij er volop gebruik van zullen kunnen maken.

Ik ga het hier niet hebben over de sociaal-economische aspecten van

het infrastructuurbeleid dat nochtans zeer veel werkgelegenheid oplevert. Maar als ik dit beleid bekijk, vraag ik mij af hoe men het mobiliteitsprobleem wil beheersen, terwijl dit probleem jammer genoeg grotendeels niet tot de Vlaamse bevoegdheid behoort. De beleidsnota van de toenmalig federaal bevoegde minister van Verkeer Dehaene uit 1988 illustreerde treffend dat het hier om een bijzonder moeilijk en complex domein gaat.

Als wij meer willen verwezenlijken dan alleen maar het wegennet op peil houden, moeten wij de zaken anders aanpakken. Wat is de probleemstelling ? Wat ligt aan de basis van het beleid en van de begroting 1995 ? Dit is de vraag en de probleemstelling is mijns inziens veelal voor kritiek vatbaar. Ik lees op verschillende plaatsen zo maar dat men een project bij voorrang moet uitvoeren, bijvoorbeeld de toegang tot de E40 in Wetteren. Op die plaats vormt zich inderdaad tijdens iedere avondspits een zekere file, maar ik zie niet in waarom zo'n miljoenenproject de voorrang krijgt, terwijl een traject voor een viervaksaan op de N42 tussen Wetteren en Zottegem half afgewerkt blijft liggen. Er kan zelfs bij benadering niet worden gezegd wanneer dit stuk van de N42 zal worden voltooid.

Ik ontken echter niet dat er veel positiefs is gedaan – zoals bijvoorbeeld om de spoorvorming eindelijk tegen te gaan.

Ten tweede, er wordt terecht gesteld dat het is aangewezen om, inzake het concreet uitvoeren van veiligheidsprogramma's, objectieve criteria en parameters te hanteren. Maar gebeurt dit voldoende ?

Ten derde, een en ander heeft tot gevolg dat ook deze begroting niet is gebaseerd op programma's. Ze worden wel vermeld, maar niet gedetailleerd. In wezen zit er geen enkel programma in de voorliggende bepaling.

Ten vierde, zoals blijkt uit de docu-

menten en uit het overzicht Dertig Maanden Vlaamse regering van september 1994, is het maken van een evaluatie dan ook bijzonder moeilijk.

Vervolgens kom ik even terug op het dwingend efficiëntiestreven. De budgettaire druk is immers zeer groot en neemt zelfs nog toe. Mijnheer de minister, toen er eerder werd gesproken over het realiseren van programma's voor de helft van de prijs, stelde u de vraag hoe dit dan wel kan worden gerealiseerd. Welnu, het is niet evident dat men aan een recent aangelegd kruispunt, bijvoorbeeld op de N42 in Oombergen, in een rond punt voorziet, waarvoor de kostprijs ruim 20 miljoen frank bedraagt. Dit terwijl er op veel andere plaatsen veel dringender een eenvoudig kruispunt moet worden aangelegd. Ik denk in dit verband onder meer aan de problemen van de Dampoort en de Heuvelpoort in Gent, twee zeer gevaarlijke en drukke kruispunten waar dringend een rond punt moet worden aangelegd. Hoewel er aan deze kruispunten dagelijks o.a. duizenden fietsers en voetgangers passeren en ondanks het feit dat er jaarlijks dodelijke slachtoffers zijn, gebeurt er niets. Ik meen dus dat wij de financiering van onze projecten moeten herbekijken, ten einde zelfs voor minder geld meer te kunnen realiseren, daar waar de nood het hoogst is.

Zo las ik ook dat de programma's van de diverse sub-sectoren van openbare werken te integreren zijn op basis van een financiële planning. Dit is haast onmogelijk. Ik meen dat dit alleen maar kan op basis van een geïntegreerd vervoersmanagement, waarop wij reeds jaren wachten.

Dat geïntegreerd vervoersmanagement is niet alleen nodig om de mobiliteit en de deelname aan het verkeer te beheren, maar vooral om de vraag naar capaciteit en de behoeften aan verplaatsingen te bepalen en beheersen. Op dit punt ben ik het eens met de heer Ansoms die vraagt

Van Hooland

of wij wel voldoende deskundigheid hebben. Ik meen van niet.

In verband met de waterwegen zal ik mij beperken tot een vraag over het baggeren. In de begroting is daarvoor 3,8 miljard frank ingeschreven naast nog eens 700 miljoen frank voor discours. Is dit in 1995 verantwoord? Indien we het met 2 miljard frank minder doen, kunnen we met het uitgespaarde geld heel wat goede en maatschappelijk nuttige projecten financieren in het kader van de veiligheid, de leefbaarheid en de doorstroming.

Hoe ver staat het met de vroeger terecht verdedigde diversificatiestrategie voor alle Vlaamse zeehavens? Is dat vandaag nog een punt?

Ik stel vast dat er in 1995, in het kader van het driejarenprogramma, voor de haven van Gent in een bedrag van 622 miljoen frank was voorzien en dat er nu in de begroting slechts sprake is van 400 miljoen frank. Wat is daarvoor de reden?

Ik heb nog enkele aparte vragen.

Waarom geen ophefmakend programma voor ronde verkeerspunten? Het is toch bewezen dat ze in veel opzichten te verkiezen zijn boven andere procédés. De plannings op dat vlak zijn niet van aard om van een radicale trendbreuk te spreken.

De co-financiering met de gemeenten voor fietspaden, wegverlichting, doortochten en de bevordering van de netheid is gestart. Dat is een goed project, maar ik vrees dat de projectmatige aanpak te traag is. U zegt dat 40 gemeenten hun medewerking verlenen, maar er zijn er dus nog te veel die niet meedoen. Hoe kan hier sneller worden gewerkt? Elke betrokken partij heeft er immers baat bij.

Mijn volgend punt is de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur. De federale minister van Verkeer wenst de maximumsnelheid te verhogen tot 130 km per

uur. Wij zijn daar geen voorstander van. Hoe lang is het geleden dat er nog een effectief overleg is geweest? Wat is er geworden van de resolutie die wij destijds met zoveel overtuiging hebben goedgekeurd in de Vlaamse Raad?

Minister Sauwens, over uw beleid moet ik zeggen dat er reeds veel goede inspanningen zijn gedaan, onder meer voor een meer klantvriendelijke en betere dienstverlening. Ondanks die positieve ontwikkeling tonen de voorlopige cijfers van 1994 nog een toename van het aantal doden met 2,5 procent. Er is reeds veel studiewerk verricht, maar de variabiliteit van de vervoers- of mobiliteitskosten blijft nog steeds een open vraag. Kunnen we daar iets meer over vernemen?

Mijnheer de minister, er is ook in uw sector nog altijd een frappant gebrek aan ondersteuning. Wij hebben met genoegen wel het amendement aanvaard voor meer kredieten voor de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. Maar kunnen wij het daarmee doen?

De Stichting is echter een louter extern adviesorgaan. Hier kan maar het minimum minimorum gedaan worden.

Minister Sauwens, wat is er in het kader van het stadsontwikkelingsproject voor 1995 voorzien voor de totale afwerking van Gent-Zuid? Wanneer zal Gent-Sint Pieters af zijn? Wat is de einddatum voor de ingebruikname van de nieuwe gebouwen van de faculteit diergeneeskunde van Merelbeke? Ik heb gezien dat de laatste loten worden aanbested. Hoe ver staat het met de deconcentratie van de Vlaamse administratieve centra? De consequente gerichte deconcentratie is natuurlijk ook een element in de beheersing van de mobiliteit en biedt heel wat voordelen, bijvoorbeeld dat Vlaamse ambtenaren dan zelfs – zoals sommigen nu reeds – naar hun werk zouden kunnen fietsen.

De voorzitter : Mevrouw Dua heeft het woord.

Mevrouw V. Dua (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, heren ministers, dames en heren, mijn korte uiteenzetting zal gaan over de verkeersveiligheid – of moet ik misschien zeggen verkeersonveiligheid – van de zwakke weggebruikers, een probleem waar veel mensen van wakker liggen en dat vele Raadsleden blijkbaar beroert.

Mijnheer de minister, in uw beleidsnota verklaart u dat voorrang moet worden gegeven aan de algemene veiligheid. Als we kijken naar de concrete maatregelen en middelen, stellen we vast dat dit aspect nog altijd veel te stiefmoederlijk wordt behandeld. Dodelijke ongevallen met fietsers en voetgangers komen nog altijd veelvuldig voor. Soms heb ik de indruk dat men die ongevallen beschouwt als een spijtig, maar een bijna onvermijdelijk neveneffect van onze autocultuur. We mogen ons nooit neerleggen bij een dergelijke stelling. Wij moeten alles doen wat mogelijk is om de positie van de zwakke weggebruiker te beveiligen. Ik sluit mij dan ook aan bij wat de heer De Mol daarnet heeft gezegd, namelijk dat elk slachtoffer er een te veel is en dat alles moet worden gedaan om ongevallen te vermijden. Zeker op gewestwegen stellen wij een structureel probleem van onveiligheid vast. Er moet dan ook absolute voorrang worden gegeven aan het wegwerken van de zogenaamde zwarte punten. Dat zouden er volgens uw beleidsnota 734 zijn.

Mijnheer de minister, het is niet mijn gewoonte om dossiers met een lokaal karakter hier ter sprake te brengen. Vandaag wil ik van die gewoonte afwijken. Alle politieke fracties hebben van de burgemeester van Gent een brief ontvangen over de verkeersveiligheid in Gent. Het verkeersprobleem van de Dampoort in Gent is een typisch voorbeeld van wat er structureel kan mislopen. De heer Ansoms heeft daarnet nogal optimistische cijfers gegeven over de

Dua

verkeersongevallen. Ik ben daar minder optimistisch over.

De heer J. Ansoms : Die cijfers zijn juist.

Mevrouw V. Dua : Misschien is er wel een statistische vermindering van het aantal verkeersongevallen. Voor fietsers en voetgangers denk ik niet dat de situatie erg is verbeterd. Zoals u wellicht weet, haalt de stad Gent geregeld het nationaal nieuws met ongevallen waarbij fietsers en voetgangers betrokken zijn. De Gentse bevolking neemt deze ongevallen niet langer en reageert massaal op deze toenemende onveiligheid. Zoals u weet, wordt na elk dodelijk ongeval de plaats van het ongeval gedurende één uur bezet door honderden fietsers en jongeren die aldus willen protesteren tegen het moordend verkeer in hun stad.

Ongeveer elke maand, mijnheer Ansoms, valt er in Gent een dodelijk slachtoffer onder de fietsers of voetgangers. Daarom worden er protestacties gevoerd, die weliswaar weinig verandering brengen in de situatie.

Het is niet toevallig dat het grootste deel van deze ongevallen op gewestwegen gebeurt, waar het doorgaans levensgevaarlijk is om te fietsen of om als voetganger de weg over te steken.

De aanleiding tot de motie, die naar alle fracties werd gestuurd, is het overlijden van de zoveelste fietser, het zoveelste slachtoffer op dit verkeersknooppunt, dat werkelijk een zwart punt is voor de zwakke weggebruikers. Een snelle oplossing voor dit probleem is dan ook noodzakelijk.

Mijnheer de minister, de verkeersveiligheid werd door de Vlaamse regering terecht als één van de prioriteiten naar voren schoven. Op vele plaatsen, zeker bij ons in het Gentse, verandert er niet veel op het terrein. Op dit vlak moet er een meer door-

tastend beleid worden gevoerd, er moeten meer middelen worden vrijgemaakt om een oplossing te vinden.

De situatie is zo schrijnend, dat op vele plaatsen ouders hun kinderen niet met de fiets naar school durven laten gaan. Om het risico op ongevallen te beperken, verkiezen zij hun kind met de auto tot aan de schoolpoort te brengen. Wij kunnen ons er niet bij neerleggen dat men de fiets uit schrik thuislaat en liever de auto neemt.

Vele gewestwegen in Vlaanderen zijn zwarte punten voor de zwakke weggebruikers. Het gaat hier om een structureel probleem vermits vele wegen in eerste instantie werden aangelegd ten behoeve van het autoverkeer en niet met het oog op de veiligheid van fietsers en voetgangers.

Wij dringen er dan ook op aan om de beschikbare kredieten bij voorrang te gebruiken voor de aanpassing van deze gevaarlijke verkeerssituaties zodat het aantal slachtoffers in de toekomst tot een minimum kan worden teruggebracht. Mijnheer de minister, bent u bereid om in te gaan op het verzoek van de stad Gent om een vervroegde aanpassing van het verkeersknooppunt aan de Dampoort te realiseren, waar reeds verscheidene dodelijke ongevallen hebben plaatsgevonden? De realisatie van deze aanpassing werd in een meerjarenprogramma voorzien voor 1996, maar de verschuiving van de kredieten laat toe de werkzaamheden reeds in 1995 aan te vatten. Er moet zo vlug mogelijk een oplossing komen aangezien er elke dag een nieuw slachtoffer kan vallen. (*Applaus*)

De voorzitter : Minister Kelchtermans heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans (*op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, in de eerste plaats dank ik u voor de welwillendheid waarmee u de agenda hebt gewijzigd.

Voorts verwijst ik de leden naar het

verslag. De punctuele vragen die hier aan bod zijn gekomen, zijn in het verslag en in de bijlage vrij uitvoerig weergegeven. Anderzijds verwijs ik naar de toelichting bij de begroting, door sommigen de beleidsnota genoemd, die bij elke begroting ter beschikking wordt gesteld en die het resultaat bevat van heel wat inventarisatiewerk. In deze toelichting is terug aangeknoopt bij de algemene beleidslijnen die bij de aanvang van deze legislatuur werden naar voren gebracht, de stand van zaken wordt erin opgemaakt en er wordt een evaluatie gemaakt van wat reeds is bereikt.

In drie jaar tijd is er een belangrijke weg afgelegd in het realiseren van de doelstellingen die door sommige sprekers werden verwoord. Destijds hebben wij beslist dat het overbodig was om in Vlaanderen nog nieuwe wegen aan te leggen. Er werd immers berekend dat er per vierkante kilometer reeds vier kilometer wegen waren.



De verkeersveiligheid was het onderwerp van de uiteenzetting die Kamerlid Vera Dua (Agalev) hield n.a.v. de bespreking van de begroting Openbare Werken en Vervoer

Kelchtemans

Voorts wensten wij absolute voorrang te geven aan onderhoud en veiligheid.

Ten slotte hebben wij geopteerd voor een geïntegreerde aanpak in zover dit aan Vlaamse kant mogelijk was. Wij missen nog een aantal mogelijkheden om deze integratie verder te zetten. De interministeriële overlegprocedures openen hier echter nieuwe wegen, hoewel zij beperkt blijven.

Er wordt eveneens een geïntegreerde aanpak toegepast op het vlak van de waterwegen en de havens. Ook hier wordt aandacht besteed aan onderhoud en veiligheid, maar ook aan de elementen die complementair op elkaar moeten worden afgestemd.

Er werden tevens vragen gesteld aangaande het intern beheer. Alvoorens terecht op te merken dat men over onvoldoende middelen beschikt om normaal te functioneren, moet de vraag worden gesteld – wat ook gebeurde – of deze middelen wel efficiënt worden aangewend. De voorbije drie jaar werd men op dat vlak begeleid door een management team en een stuurgroep – ik verwijs naar de toelichting bij de begroting – en er werden goede resultaten geboekt, in die mate zelfs dat de secretaris-generaal bij zijn aantreden vroeg om een dergelijke structurele begeleiding voort te zetten in zijn departement. Het zou trouwens ondenkbaar zijn dat wat tot op heden werd op het getouw gezet, plots zou verdwijnen met het risico dat de blijvende bekommernis vanwege het financiële beheer voor kwaliteitszorg zou afzwakken. Bovendien hoort eveneens de financiële audit hierbij.

Ik heb nooit verzwegen dat wij worden geconfronteerd met een belangrijk budgettair probleem. Volgens sommigen moeten de prioriteiten worden verplaatst, maar dit is op zich reeds een onderwerp voor een maatschappelijke discussie. De enen zullen een dergelijke discussie leiden

in de richting van de zwakke weggebruiker, verkeersveiligheid en andere belangrijke thema's die maatschappelijk zeer gevoelig liggen, terwijl anderen eerder wensen tegevoet te komen aan de sociaal economische context waar eveneens prioriteiten worden gesteld. Zoals steeds zal men vanuit het beleid trachten de diverse bekommernissen op elkaar af te stemmen en evenwichtig op te nemen in een begrotingsvoorstel.

Het bedrag van 30 miljard frank te verdelen over wegen, waterwegen, havens en nog een aantal algemene zaken is duidelijk te weinig om tegevoet te komen aan de eisen inzake veiligheid, onderhoud en permanente en nieuwe investeringen om het geïntegreerde beleid nog meer te accentueren. In dat verband verwijs ik naar de waterwegen waar men nog met heel wat knelpunten heeft af te rekenen. Op het vlak van de havens twijfelt niemand aan de meerwaarde op sociaal-economisch gebied.

Hoe dan ook, het budget waarin wij jaar na jaar voorzien voor Openbare Werken en al wat erbij hoort is ruim onvoldoende wil men op termijn niet in grote problemen geraken. Vandaar dat wij ter gelegenheid van iedere begrotingsbespreking de verrekening maken van de onvermijdelijke uitgaven, de strategisch belangrijke investeringen die belangrijk zijn voor de economie en de kosten voor projecten op lange termijn – een streefprogramma – met 2000 als aanvangsjaar. Vaak zijn deze laatste dossiers al jarenlang ter discussie en werden er al heel wat studies over gemaakt, maar is de aanvang ervan nauwelijks voorspelbaar omwille van het gebrek aan middelen. In het verleden werd soms de fout gemaakt – en iedereen heeft zich hieraan wellicht bezondigd – op verschillende terreinen actief te zijn, waarmee de indruk werd gewekt dat alles aan de gang bleef. Dit bracht slechts frustraties met zich mee omwille van het eindeloze tijdspectief inzake het rendabiliseren van deze investe-

ringen. De waterwegen zijn daarvan het meest sprekende voorbeeld. Ook op het vlak van havens en wegen kunnen gelijkaardige voorbeelden worden aangehaald.

Het tweede probleem is het permanent motiveren en responsabiliseren van de personen die zich inzetten.

Wij komen ook van een federaal georganiseerde administratie, in dezelfde vorm als het ware overgeplaatst in de Vlaamse structuur. De hele reorganisatie voorgesteld door mijn collega van Openbaar Ambt aan de Vlaamse regering is nu in uitvoering. Ik ben ervan overtuigd – want ook hier is het een kwestie van attitudes – dat men ook deze reorganisatie op lange termijn kansen moet geven. Ik meen dat de responsabilisering in belangrijke mate zal bijdragen tot een grotere efficiëntie die ons departement op het terrein zal demonstreren. Datzelfde principe geldt ook voor de wegenadministratie en voor de havenbesturen. De bespreking van het havendecreet zal ons trouwens de gelegenheid bieden om deze discussie specifiek naar de autonome havenbedrijven toe te voeren. Dit geldt ook voor de dienst waterwegen met de vele autonome diensten die, zoals de wegendiensten, een veel grotere verantwoorde-lijkheid hebben gekregen in het eigenmachtig beoordelen en ook de nodige ruimte hebben om beslissingen te nemen. Dit wil niet zeggen dat er geen coördinatie moet zijn. Trouwens, om de maand zijn er coördinatievergaderingen met deze buitendiensten onder leiding van de directeur-generaal en in aanwezigheid van mijn kabinet om datgene wat centraal als krachtlijn wordt voorgehouden ook telkens in de verschillende gedecentraliseerde diensten als beleidslijn door te drukken.

Een belangrijk probleem blijft de alternatieve financiering. De studieopdracht die binnenkort wordt afgerond moet ons de gelegenheid bieden om ook alternatieve financiering binnen het departement Openbare Werken mogelijk te maken. Er moet

Kelchtermans

op kortere tijd meer en efficiënter kunnen worden gewerkt en, zoveel mogelijk, met dezelfde middelen. Ik zie geen andere oplossing voor dit departement, hét investeringsdepartement bij uitstek. Het mag dus geen botte debudgettering zijn. Een aantal formules die nu worden onderzocht, moeten op termijn deze mogelijkheden mee onderbouwen. Ik denk dan niet alleen aan de discussie over het wegvignet of het Eurovignet maar eventueel ook op termijn aan het rekeningrijden. Dit kan bijkomende mogelijkheden bieden om de mobiliteit beter te sturen en te beheren. Deze alternatieve financiering zal nieuwe mogelijkheden bieden voor een belangrijk pakket openbare werken. Ik denk bijvoorbeeld aan de grote havenprojecten. Elke Vlaamse haven heeft grote projecten ; stuk voor stuk werden kosten-batenanalyses gemaakt. Zij hebben ook een advies gekregen van de havencommissie ; zij werden eveneens door de SERV beoordeeld op hun noodzakelijkheid. Ik neem deze projecten als voorbeeld. Wanneer wij op relatief korte termijn deze projecten willen opstarten en ook op relatief korte termijn daarvan het rendement willen hebben, zal dit met bijkomende middelen moeten gebeuren. Een alternatieve financiering moet een oplossing kunnen bieden om dit vervroegd in resultaten om te zetten. In die zin is het natuurlijk treurig op het terrein te moeten vaststellen dat reeds besliste investeringen en waarvoor de bedragen zijn vastgelegd, om een of andere reden, administratieve of andere, geen doorgang kunnen vinden. Het is bijvoorbeeld frustrerend te moeten vaststellen dat het Verrebroekdok waar de procedure die eindeloos leek is afgelopen, waar de beslissing is genomen, waar de aanbesteding en de toewijzing is gebeurd, dat aannemers onder elkaar beginnen te twisten wie uiteindelijk toch de meest correcte prijs conform de aanbesteding heeft ingediend en juridische gedingen inspannen die uitein-

delijk moeten beletten dat de eerste wordt aangeduid. De procedure voor de Raad van State kan soms maanden in beslag nemen wanneer een eerste uitspraak geen oplossing biedt. Dit kan tot gevolg hebben dat men pas maanden later de werken kan aanvangen.

Veel erger is echter dat kredieten, die na veel besprekingen moeizaam werden bekomen – ook in het investeringsdepartement – niet kunnen worden vastgelegd in het jaar waarvoor zij bestemd zijn. Ik betreur dat. Op die manier ondergraaft men ook de geloofwaardigheid van de vraag naar bijkomende middelen, vraag die vaak vanuit diezelfde hoek voor dergelijke investeringen wordt gesteld. De dag waarop ze worden toegekend, gunt men elkaar het licht niet in de ogen om te vermijden dat werken worden toegewezen aan anderen. Zo bewijst men vaak dat het niet om het doel van het werk gaat, maar wel om betrokken te worden bij het middel om dat doel te realiseren.

De voorzitter : De heer Van Dienderen heeft het woord.

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer de minister, kunt u geen gebruik maken van het gebeuren rond Verrebroekdok om dat nog eens te bekijken. In de onmiddellijke buurt ligt daar een ander dok, met name het Doeldok. Het ligt er al meer dan tien jaar en het wordt nog altijd niet gebruikt, ondanks het feit dat daarvoor miljarden frank werden geïnvesteerd.

Zou het niet beter zijn om na te gaan of dat dok niet kan worden gevaloriseerd ? Heel wat hectaren landbouwgrond worden dan gevrijwaard en het dorp Verrebroek zal veel leefbaarder blijven.

Minister T. Kelchtermans : Mijnheer de voorzitter, collega Van Dienderen volhardt in de boosheid. Hij heeft mij die vraag ooit gesteld en ik heb hem toen een antwoord gegeven. De administratie heeft

toen trouwens haarfijn aangetoond dat de aanleg van dat dok geen meerwaarde voor de haven zou betekenen, maar daarenboven, in vergelijking met het Verrebroekdok, een duurdere uitvoering gezien de omstandigheden waarin dit dok moet worden aangelegd. Ik verwijs naar mijn vroeger antwoord.

De heer H. Van Dienderen : Ingenieurs hebben ontkend dat dit duurdere zou zijn.

Minister T. Kelchtermans : Dat zullen dan ingenieurs zijn die ik niet ken. De ingenieurs in mijn administratie...

De heer H. Van Dienderen : Het gaat om ingenieurs die al heel wat werken in de Antwerpse haven hebben opgeknapt.

De voorzitter : Mijnheer de minister, wilt u uw uiteenzetting voortzetten ?

Minister T. Kelchtermans : Mijnheer de voorzitter, ik begrijp dat wij de discussie beter zakelijk en kort houden.

Collega Vautmans, die hier niet aanwezig is, heeft een vraag gesteld in verband met het eurovignet waarop ik een antwoord wens te geven. Hij is van mening dat wij een slecht compromis hebben gesloten. Ik spreek dat tegen. De drie gewesten hebben samen de discussie aangevat. Gezien de bevoegdheidsdiscussie, die u op juridisch vlak eindeloos kunt blijven rekken, hebben wij afgesproken dat alles wat boven de 12 ton ligt, op het federale niveau onder te brengen. Aangezien dit geld zou moeten dienen voor NMBS-investeringen hebben wij de voorwaarde gesteld dat de huidige NMBS-verdeelsleutel ook over de drie gewesten zou worden gehandhaafd. Daarenboven krijgt het Vlaamse Gewest de verzekering dat dit geldt voor extra-investeringen, voor de versterking van het binnenlands spoorwegennet, de verbetering van de stationsomgeving en van de onthaalstructuren. Het Vlaamse Gewest kan mee beslissen

Kelchtermans

over de projecten die in aanmerking komen. Ik vind dit een zeer belangrijke discussie.

In de marge daarvan moet de NMBS, dat willen wij via de federale minister bekomen, een dossier inleiden bij de Kristofferson-groep bij de Europese Commissie. Collega Sauwens heeft trouwens daaromtrent, ter voorbereiding, een bijkomende studieopdracht bevolen.

Immers, in de marge van de gesprekken met Nederland, in verband met de Waterverdragen, hebben wij vastgesteld dat er nog geen dossier op het niveau van de Europese Commissie aanwezig is, laat staan dat wij ter zake aanspraak kunnen maken op bijkomende subsidiemogelijkheden vanuit de transeuropese netwerken, zoals die trouwens in de Kristoffersongroep worden behandeld.

Ik bevestig dus dat het onze overtuiging is – en de gesprekken met de drie gewesten zijn nog aan de gang – dat wij goed onderhandeld hebben en dat we duidelijk gekozen hebben voor de lange-termijnoplossing en niet voor de peanuts op korte termijn. Dit zal, in het kader van een Europese regeling, ongetwijfeld de volgende stap zijn. De afspraak was trouwens dat wij op deze Europese regeling zouden wachten. Vanaf het vervoer onder de 12 ton, en vooral wat de personenwagens betreft, willen wij de mobiliteit sturen. Dat is een andere discussie. Het gaat hier om de grote getallen. Wij spreken dan over 4.400.000 wagens en nauwelijks over 58.000 zware vrachtwagens. Tussen 3,5 ton en 12 ton zijn er nauwelijks 60.000 vrachtwagens. Dat zijn dus kleine getallen in vergelijking met de 4.400.000 personenwagens.

Willen wij ons op termijn inzake mobiliteit organiseren, dan moeten wij een uitsluitende bevoegdheid hebben over deze categorieën van vervoer. Dit akkoord bevestigt dat wij de uitsluitende bevoegdheid hebben om ons hier mee bezig te houden.

De heer Ansoms heeft de begroting positief onthaalt en ik dank hem daarvoor. Hij vestigt andermaal, ook in de bredere context, de aandacht op het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen dat een aantal basisbegrippen en uitgangspunten inzake mobiliteit moet veilig stellen.

Ik bevestig dat de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde voor ons de Vlaamse adviesinstantie bij uitstek is. Zij zal ons ook begeleiden bij het zoeken naar een oplossing voor een aantal belangrijke problemen die, hetzij punctueel, hetzij van meer algemene aard, vanuit het Vlaams Openbaar Wegen- en verkeersinfrastructuurbeleid worden gesteld.

U weet dat ook hier het federale parlement de vooruitgang moet forceren. In ieder geval zetten wij de plaatsing van de infrastructuur onverminderd voort. Daarmee verhogen wij de psychologische druk om zo vlug mogelijk tot een wet ter zake te komen.

De heer Verreycken heeft ons vergast op een zeer interessante les over hoe door alkalizouten aangetaste bruggen deskundig moeten worden behandeld. Ik heb nooit geweten dat zulke specialisten deel uitmaken van de Raad.

Ik ontken dat de studies waartoe ik de opdracht heb gegeven, onder andere deze inzake de rendabiliteit van de Liefkenshoektunnel, vrijblijvend zouden zijn. Integendeel, ze zijn meestal doelgericht. Zo wenste ik na te gaan of de Liefkenshoektunnel ooit rendabel zou kunnen worden uitgebaat, wat het uitgangspunt was bij de bouw ervan. Dankzij deze studie door het door de heer Verreycken genoemde bureau is zwart op wit aangetoond dat onder welke omstandigheden ook, zelfs met de uitbreiding van de infrastructuur, een normaal rendement van de tunnel niet mogelijk is, tenzij men elke chauffeur met de revolver in de rug zou dwingen de tunnel te gebruiken.

Ik neem aan dat collega Sauwens zal

ingaan op de opmerkingen inzake het multimodaal verkeersmodel.

Voorts heeft hij opmerkingen geformuleerd over het eurovignet. Ik verwijs naar mijn antwoord op de vragen van de heer Vautmans.

De voorzitter : De heer Verreycken heeft het woord.

De heer W. Verreycken : Mijn kritiek dienaangaande was gebaseerd op uw opmerking in de commissie dat de federale minister ons slecht gediend heeft. Dat blijkt trouwens uit een verslag in *Lc Soir* waarin het eurovignet wordt omschreven als paiement de l'utilisation du réseau autoroutière. Daarin is dus helemaal geen sprake van het binnenlands treinverkeer. Het is pas na de Waalse eis dat hun HST met het eurovignet zou moeten worden betaald, dat ook u werd opgelegd om de opbrengst ervan daaraan te besteden.

Ik meen daarentegen dat Vlaanderen aan de tafel moet zitten bij de inning van de opbrengst van het eurovignet en niet de federale minister die u oplegt wat u op dit ogenblik moet komen vertellen. Het lijkt mij beter dat in het Europa dat wij beogen – dat is bij een ander onderwerp reeds aan bod gekomen –, u als bevoegde minister de gelden uit van de sector die ze genereert, en ook de bestemming ervan regelt, zoals het objectief door de Europese Commissie werd bepaald. Di Rupo moet u niet uw werkwijze influisteren, en dat dan nog onder invloed van de Waalse lobby.

De voorzitter : Minister Kelchtermans heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans : De gewesten stonden min of meer op dezelfde lijn dat de opbrengst integraal de gewesten zelf moest toekomen. Maar ofwel rekt men de bevoegdheidsdiscussie eindeloos, ofwel kiest men op een bepaald ogenblik voor een pragmatische aanpak, wat altijd een overleg inhoudt. De Vlaamse regering heeft steeds van in het begin de betwisting van de federale be-

Kelchtermans

voegdheid ter zake volgehouden. Wij konden er echter ook niet aan voorbij dat de federale regering over een belangrijk juridisch advies in hun voordeel beschikte nadat de Raad van State zich daarover had uitgesproken.

Ofwel betwisten wij dat advies met het risico dat het dossier eindeloos aansleept. Ofwel zoeken wij via overleg een oplossing.

In ieder geval kan de discussie ten gronde worden voortgezet. Overigens, indien de voorgestelde regeling uiteindelijk doorgaat, blijft het recht op de opbrengst van het vignet voor wagens onder de 12 ton, 4,4 miljoen personenwagens inbegrepen, gehandhaafd.

Het rekeningrijden is geen veralgemening van een vignet ; het is een mogelijkheid om de mobiliteit te sturen en kan – ik erken dit – als een bijkomende alternatieve financiering van de infrastructuurwerken worden gebruikt.

Men klaagt aan dat de binnenvaart te weinig zou worden gepromoot. Maar er is een VZW die zich daarmee bezighoudt. Zij is overal actief en was trouwens ook aanwezig op de aangehaalde beurs Ahoy, in Parijs en Sevilla. Niemand ontkent dat deze organisatie zeer verdienstelijk werk levert.

Ik laat evenwel opmerken dat er bij 10 percent stijging van de binnenvaarttraffiek reeds problemen rijzen bij de sluisen. Men zou het fileprobleem dus enkel van de weg naar de waterweg verschuiven.

Collega De Mol heeft gesproken over zijn masterplan. In het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen moeten wij ook wat dit betreft de globale uitgangspunten vaststellen. Ik betwist formeel dat de infrastructuur bijna uitsluitend de enige verantwoordelijke zou zijn voor de verkeersonveiligheid. Men geeft te vaak die indruk. Het zal hier

ongetwijfeld niet de bedoeling zijn hetzelfde te beklemtonen als de wegenfederatie die in heel België de indruk wou wekken dat we met meer en betere wegen een betere verkeersonveiligheid zouden kunnen realiseren.

Wat de doortochten betreft zijn de inspanningen niet verminderd. Ik stel echter ook vast dat er een groot verschil bestaat van provincie tot provincie. Dat is het eigene van een buitendienst, waar ondanks de algemene lijnen in de communicatie met de lokale besturen de programma's uiteindelijk tot stand worden gebracht.

Men heeft hier ook naar de actiecomités verwezen. Ik ervaar hun rol als positief. Sommige verkeersonveilige punten worden op academische wijze niet opgemerkt omdat men nogal wat knelpunten heeft in het Vlaamse wegennet. Als er zich echter een prioriteit voordoet die ook maatschappelijk sterk wordt beklemtoond via actiegroepen, dan is dat een factor te meer om snel tot oplossingen te komen. In deze zin zijn actiegroepen maatschappelijk gezien een catalysator bij het wegwerken van verkeersonveilige punten.

Er werd ook opgemerkt dat de administratie te conservatief is. Ik heb de laatste twee tot drie jaar in mijn eigen departement kunnen vaststellen dat de administratie nu van een enorme combativiteit getuigt, ook wat het inpikken op de maatschappelijke gevoeligheden betreft. De vormingsprogramma's zullen ongetwijfeld op middellange termijn vrucht afwerpen.

Collega De Mol heeft het ook over de Waterverdragen gehad. Hij had de indruk dat alle betrokken partijen daar verdienstelijk werk hadden geleverd. Ook ik wil hier graag hulde brengen aan de ambtenaren die binnen de kortst mogelijke tijd via ambtelijk overleg een goed voorstel hebben uitgewerkt dat achteraf door de politiek werd onderschreven. Een

viertal maanden geleden waren er hier echter verscheidene interpellanten die de minister van Openbare Werken en de minister-president uitdrukkelijk verantwoordelijk stelden voor het mislukken van de Waterverdragen.

Een andere vraag van collega De Mol betrof het rekeningrijden. Hij wou graag weten wanneer dat er komt. Daarover is nog geen enkele beslissing genomen omdat dit zich nog op het niveau van de studie en de mogelijke implementatie bevindt. Wij staan hierin niet alleen. We moeten zien dat we niet te laat komen, want ook in Nederland en andere landen is men daar volop mee bezig. Een aantal Oost Aziatische landen heeft op dat vlak reeds concrete ervaring. Wij hebben een concreet implementatievoorstel uitgewerkt en we laten de haalbaarheid daarvan nagaan. Ondertussen nemen we alle voorzorgen om dit ook elektronisch mogelijk te maken.

Collega Van Dienderen heeft een aantal vragen gesteld over investeringen en tewerkstelling. Wij kennen zijn voorkeuren. Voor de directe werkgelegenheid is er ook in 1 miljard frank direct bij de investering voorzien. Men geeft vaak de indruk dat het verminderen van investeringen pijnloos verloopt en dat men moet vermijden te besparen in de departementen waar de mensen nominatum kunnen worden aangeduid. Als investering betekent dit bedrag toch weer 300 directe werkplaatsen en 120 indirecte op jaarbasis.

Ik heb nooit gezegd dat datgene wat goed is voor de auto, ook goed is voor de economie. Dat is een nogal simplistische synthese. Maar we stellen nu eenmaal vast dat er veel auto's zijn en dat we dus ook de mobiliteit naar die vervoersvorm moeten organiseren, dit in afwachting van het ogenblik waarop we kunnen gebieden wie welke vervoersvorm moet gebruiken. Maar dat zullen wij waarschijnlijk niet meer meemaken.

De heer Van Hooland heeft op de

Kelchennans

mobiliteitsproblematiek geweest en opnieuw over de noodzaak aan bijkomend management gesproken. Ik heb u verteld wat wij op dat vlak hebben ondernomen. Wij mogen trots zijn over de resultaten die wij tot op heden ter zake hebben behaald.

De heer Van Hooland pleit er ook voor dat men de prioriteiten meer onderbouwt. Hij heeft heimwee naar een aantal parameters waarmee dat zou moeten gebeuren. Welnu, ik heb ook vaak heimwee naar formules waar men alleen parameters moet invullen waarna de uitkomst wiskundig de prioriteiten bepaalt. Maar politiek en maatschappij werken helaas niet altijd op deze manier. De ene zal immers meer belang hechten aan bepaalde parameters dan de andere. Hierdoor is het onmogelijk om beslissingen te baseren op wiskundige formules. Mijnheer Van Hooland, u ervaart waarschijnlijk ook in uw gemeente en in de andere bestuursniveaus waar u actief bent, dat beslissingen op heel wat meer worden gefundeerd dan alleen maar op zogenoemde objectieve parameters.

Mijnheer de voorzitter, deze begroting zorgt voor continuïteit ; we doen opnieuw een verhoogde inspanning voor de zwakke weggebruiker en de veiligheid ; we zitten op het tandvlees wat middelen betreft. We kijken dan ook hoopvol uit naar het debat van de alternatieve financiering.

De voorzitter : Minister Sauwens heeft het woord.

Minister J. Sauwens (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zal ingaan op een aantal bemerkingen die daarnet werden gemaakt omtrent het algemene verkeersbeleid, de verkeersonveiligheid en de aanpak van het stads- en streekvervoer in Vlaanderen.

Ik ga in grote mate akkoord met de analyse van de heer Ansoms. De re-

gionalisering van Openbare Werken en Verkeer – het vervoersbeleid – viel samen met een absoluut dieptepunt in de investeringskredieten. Het gaat over de jaren 1988-1989. In die periode kenden we ook een enorme stijging van het aantal ongevallen op de wegen en een daling van het aantal gebruikers van het openbaar vervoer.

Door middel van infrastructurele maatregelen, aanpassingen van het verkeersreglement, acties van de gemeentebesturen, de politiek en de rijkswacht, en een gecoördineerd verkeersbeleid over alle grenzen heen, hebben we uiteindelijk toch resultaten geboekt. Het aantal ongevallen is tussen 1989 en 1992 gedaald en die trend zet zich ook in 1993 en 1994 door. Het aantal ongevallen daalt, net zoals het aantal zwaargewetsten en dodelijke verkeersslachtoffers. Sinds drie jaar trekt het openbaar vervoer ook opnieuw meer reizigers aan. En een aantal experimenten – ik denk bijvoorbeeld aan Brugge – krijgt ook navolging in heel wat andere Vlaamse steden en gemeenten. De zwakke weggebruiker kan, vooral in de kernen, opnieuw zijn plaats innemen.

Ik ga akkoord met de sprekers die vragen dat de inspanningen opgedreven moet worden en het intensief verkeersbeleid ook in daden moet worden omgezet.

Ik zal wat dieper ingaan op een aantal specifieke vragen.

Collega Verreycken heeft de problematiek van de uitbreiding van de luchthaven van Deurne behandeld. De Vlaamse regering zal in februari 1995 hierover een gesprek hebben met het nieuwe stadsbestuur van Antwerpen. Het is duidelijk dat er noch in deze Raad, noch in de regering eensgezindheid bestaat over een mogelijke uitbreiding.

De analyse inzake de veerdiensten is niet correct. De regering heeft een bedrag voor achterstallige facturen ten laste moeten nemen omdat de

federale overheid in de periode 1987-1988, ondanks de juridische stopzetting van de contracten, de veerdiensten heeft laten doorvaren. De regering is erin geslaagd de vordering van meer dan 1 miljard frank terug te brengen tot ongeveer 500 miljoen frank.

Collega De Mol vraagt of de regering bereid is een mobiliteitsdebat te houden. De tweede editie van het Vlaamse Verkeers-en Vervoerplan zal binnenkort gepubliceerd worden. Het zal in de bevoegde commissie besproken worden.

De raad van bestuur zal het voorontwerp van Punt aan de Lijn bestuderen. Het voorontwerp blijft binnen de door de regering toegestane budgettaire ruimte. Ik heb de regeringscommissaris opdracht gegeven het dossier op te volgen.

De heer Van Dienderen beweert dat de budgetten niet verhoogd worden. Binnen de algemene Vlaamse begroting is er niet veel ruimte voor de gewestmateries. De begroting voor Openbare Werken en Vervoer van 1989 bereikte een dieptepunt. Bovendien moest de regering rekening houden met de algemene maatregel inzake de beperking van de investeringen tot 80 percent.

Vanaf 1989 heeft de regering op systematische wijze in meer budgettaire middelen voorzien voor het openbaar vervoer. Ten opzichte van 1989 zijn de infrastructuurkredieten voor wegen en waterwegen verdubbeld. Het is wel correct dat deze inspanning nog onvoldoende is.

Ik beklemtoon dat ik tijdens de discussie inzake het Eurovignet gevraagd heb dat de inkomsten ook het Vlaamse stads- en streekvervoer ten goede zouden komen. Ik geef echter wel toe dat ik daar tot op heden niet in geslaagd ben.

We kunnen er evenwel niet onderuit dat de vraag naar een beter openbaar vervoer zich niet echt in meer investeringskredieten vertaalt, maar wel in een groter exploitatiebudget.

Sauwens

Slechts 33 percent van de uitgaven wordt door eigen inkomsten gedekt. Dit dekkingscoëfficiënt ligt in vele Westeuropese landen hoger, in andere dan weer lager. Het is en blijft dus een strakke norm. In Nederland schommelt die norm tussen 25 en 26 percent. Hoe groter het aanbod van openbaar vervoer, hoe meer kilometer er worden gereden en hoe groter het aandeel dat de overheid uit de algemene middelen moet bijpassen. De Vlaamse Vervoermaatschappij bevindt zich dus in een soort hameren aambeeld-situatie. Desondanks hikte het ons via een aantal bijzondere kredieten de voorbije jaren nieuwe initiatieven daadwerkelijk op het getouw te zetten. Denk daarbij aan de belbus- en snelbusprojecten en het experiment Brugge, die dus mee worden gefinancierd uit de Vlaamse begroting. In een eerste fase brengen dergelijke experimenten immers meer kosten mee dan rendement. Ze zijn dan ook niet in het normale exploitatiebudget opgenomen. Ik ben het er in elk geval mee eens dat elk pleidooi voor een versterking en een toename van de middelen van de Vlaamse vervoermaatschappij terecht zijn.

De voorzitter : De heer De Seranno heeft het woord.

De heer J. De Seranno : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, een vraag die al eerder in de commissie rees, handelt over de begrotingsdocumenten. Bij de begroting horen normaliter ook de begrotingsdocumenten of -ontwerpen van de parastatalen. Wat we van de Vlaamse Vervoermaatschappij ontvingen, is toch ietwat té beperkt. Ik hoop dat daar de volgende jaren aan wordt verholpen, want de verslagen van de vorige jaren komen ook al zo langzaam binnen. Zo kan een parlementslid onmogelijk een goede kijk op het beheer krijgen.

We merken dat de ontvangsten en subsidie van de Vlaamse Vervoermaatschappij 14 miljard frank bedra-

gen. Daarin zijn begrepen 4 miljard frank aan inkomsten vanwege de gebruikers en de overige 10 miljard frank uit de overheidskas.

Ik heb moeite met het feit dat er 14 miljard frank instaat voor 140 miljoen kilometer. U zegt dan dat ongeveer 70 percent daarvan aan personeelskosten wordt gespendeerd. Een taxi kost bijvoorbeeld 20 frank per kilometer ; de personeelskosten bedragen hier ruim de helft. Vraagt u zich dan niet af of die wanverhouding – 100 frank per kilometer van het openbaar vervoer – wel kan ? Daar moet toch een andere oplossing voor zijn. Laat dan, indien nodig, taxi's aanrukken om iedereen ter bestemming te brengen, of een minibus ? Als dat onmogelijk blijkt, dan moet de basis van het openbaar vervoer in handen van de Vlaamse Vervoermaatschappij blijven en het overige privatiseert. Dat klinkt misschien raar uit de mond van een fervent aanhanger én gebruiker van het openbaar vervoer. In de toekomst kan men dat niet volhouden. De "overheads"kosten en de structuur op zichzelf zijn waarschijnlijk veel te groot en dringt zich dus een kleinschaliger project op. Noem het dan maar een vorm van privatisering, als het moet.

De voorzitter : De minister heeft het woord.

Minister J. Sauwens : Mijnheer De Seranno, u legt natuurlijk de vinger op de wonde. Uw cijfers kloppen ongeveer : de tram kost zo'n 200 frank per kilometer, de bus kost 80 frank per kilometer. Door de enorme capaciteit en het comfort van de tram – blijkens de middelen die gebruikt worden voor de woon-werk-verplaatsing – biedt de tram heel wat voordelen. Het is om capaciteitsredenen en budgettaire redenen onmogelijk om hetzelfde aantal personen - zeker in de piekuren - te vervoeren met taxi's in vervanging van bussen en trams. Ik heb ook wel de fotocollage gezien waarbij men alle auto's in de Wetstraat had vervangen door dubbelgelede trambussen

– en dat schiep natuurlijk heel wat meer ruimte op straat.

De heer J. De Seranno : Het doet mij alleen pijn om buiten de spitsuren lege bussen te zien rondrijden.

Minister J. Sauwens : Het doet ook pijn om in landelijke gebieden openbaar vervoer te zien waar weinig mensen gebruik van maken. Sommige mensen gebruiken in dit verband de beeldspraak van een boom : houd van de boom alleen de stam en de grote takken, en zaag de takken en de twijgjes af.

In het complexe dossier van het openbaar vervoer moet men echter rekening houden met het fijnmazige netwerk om de grote assen in stand te houden. Ik geef u wel gelijk dat het in de weekends, de daluren en de avonduren onmogelijk is om het standaardaanbod van bussen met een capaciteit van 90 personen leeg te laten rondrijden tot iemand een kleine verplaatsing wil maken. Het autobezit is dermate groot dat precies in die daluren slechts enkelen gebruik maken van het openbaar vervoer.

We treden nu uit de experimentele fase : het belbussysteem werkt in de Westhoek en Landen en nog andere gebieden vrij goed, en zal worden uitgebreid. 1995 zal voor De Lijn de doorbraak betekenen van het vraagafhankelijk vervoer. De taxi zal daar dus ook een rol in spelen, want men zal enkel uitrijden als men zeker weet dat er reizigers op de stopplaats aanwezig zullen zijn.

Er stelt zich echter nog een juridisch probleem dat de taxi enkel beperkt moet blijven tot eenpersoonsvervoer, maar het zal zich verder moeten ontwikkelen. Op tal van plaatsen groeit het aantal experimenten aan, en voor het eerst zijn ook bepaalde gemeentebesturen bereid te betalen om dit soort experimenten op te zetten. Het zal een aanvulling van het huidige beleid van De Lijn betekenen, en ik heb ook de aanbeveling gegeven dat men geen lijnen meer

Sauwens

zal schrappen zonder volwaardige alternatieven te formuleren.

De heer J. De Seranno : Ik waardeer de scherpe formulering van de minister, maar ik blijf het er moeilijk mee hebben dat de personeelskost per kilometer ongeveer 60 frank bedraagt. Mijns inziens zouden wij deze problemen ten gronde moeten bespreken, maar dit kan buiten het begrotingsdebat in de commissie gebeuren.

Minister J. Sauwens : Wat u zegt is niet juist, maar wij zullen dit in de commissie bespreken, samen met de verantwoordelijken van De Lijn.

Mijnheer Van Dienderen, ik heb bijzonder veel waardering voor het maatschappelijke werk van de KWB en andere organisaties. Een aantal van hun suggesties wordt dan ook ernstig genomen. Het is overigens noodzakelijk dat het maatschappelijke draagvlak voor het nieuwe verkeersdenken wordt verruimd. Mijnheer de voorzitter, vervolgens kom ik terug op het bevrozen van de tarieven. Tijdens de Vlaamse periode van het stads- en streekvervoer zijn de tarieven slechts met enkele procenten gestegen. Indien men de tarieven niet zou aanpassen aan het uitgavenniveau, zou men een aantal uitgaven, vooral personeelsuitgaven, moeten schrappen. De personeeluitgaven vertegenwoordigen namelijk 70 procent van de uitgaven van De Lijn. Bovendien zijn de personeelskosten voor het openbaar vervoer niet meer samendrukbaar; vroeger was er op iedere bus een controleur aanwezig. Dit is nu niet meer het geval, de voertuigen worden bediend door een persoon. Een aanpassing aan de index brengt dan ook niet automatisch een tariefverhoging tot stand. Rekening houdend met de lagere kostprijs voor de abonneementen, kan worden gesteld dat de reële kostprijs voor het openbaar vervoer in Vlaanderen sinds 1989 goedkoper is geworden.

De voorzitter : De heer Van Dienderen heeft het woord.

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer de minister, u vergelijkt de huidige tarieven met de tarieven van vroeger, terwijl ze moeten worden vergeleken met de kostprijs van het concurrerend vervoermiddel, namelijk de auto. In dit verband heb ik daarstraks overigens geciteerd uit Leren om te Keren. Sinds 1983 is de nominale prijs van een kaartje of een abonnement voor het openbaar vervoer met 60 procent gestegen. In 1985 was er een piek in de tarieven voor autobrandstof, in 1986 was er een prijsdaling en nu betaald men ongeveer evenveel als in 1983. De KWB heeft dan ook gelijk wanneer zij beweert dat het bevrozen van de tarieven een van de meest voor de hand liggende maatregelen is om het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken. Mijnheer de minister, zult u ook met deze suggestie van de KWB rekening houden ?

De voorzitter : De minister heeft het woord.

Minister J. Sauwens : Mijnheer Van Dienderen, met deze suggestie wordt wel degelijk rekening gehouden. Uw analyse is echter niet juist. Uit studies blijkt namelijk dat in de woon-werkverplaatsing de keuze voor het vervoermiddel voor meer dan 50 procent wordt bepaald door de snelheid, voor 30 procent door het comfort en slechts voor 15 procent door de kostprijs. Indien de mensen zich op een comfortabele en snelle manier kunnen verplaatsen, zijn ze bereid om het openbaar vervoer te nemen, zelfs indien ze hiervoor meer moeten betalen. Het is een fabeltje, te denken dat het gebruik van het openbaar vervoer zou toenemen indien het volledig gratis werd verschaft. Het zijn de factoren snelheid en comfort die bepalend zijn. Een aantal specialisten beweert overigens dat wij voor het openbaar vervoer de reële kosten zouden moeten aanrekenen. De hefboom van de variabele kosten moet grondig wor-

den bestudeerd, maar dit zal op Europees vlak gebeuren.

Mijnheer Van Hooland, de interministeriële conferentie van de ministers voor infrastructuur en verkeer heeft sedert juli 1994 eenmaal vergaderd.

Het federaal overlegmodel werkt vrij moeizaam wat verkeer en infrastructuur betreft. Er is ook een wisseling geweest in de federale regering. Minister Di Rupo heeft minister Coëme vervangen. Er is wel heel wat bilateraal overleg geweest rond ad hoc dossiers, maar de interministeriële conferentie zelf komt niet zo vaak samen.

Mevrouw Dua heeft de Gentse problematiek aangehaald als voorbeeld voor de agglomeratieproblemen. Wij hebben toch een belangrijke bijdrage geleverd door financiële steun voor de ontwikkeling van het schoolvervoerplan, een initiatief van schooldirecties, ouderverenigingen en leerlingengroepen die samen zoeken naar de meest veilige weg voor de duizenden scholieren in Gent. Ik vind dit een goed initiatief.

Ik ben het op dat vlak met minister Kelchtermans eens. In de hele voerketting, waarvan infrastructuur en de voertuigen belangrijk factoren zijn, blijft het menselijk gegeven de zwakke schakel.

Ik zal in de loop van volgende week, samen met de minister van Onderwijs, in dat verband voorstellen doen in de Vlaamse regering. Nu wij toch vaststellen dat bijna iedere Vlaming rond 18 jaar een rijbewijs behaalt, is het misschien nuttig de technische verkeersopleiding, die nodig is voor het bekomen van het rijbewijs, in het globale onderwijsaanbod op te nemen en te koppelen aan een verkeersopvoeding. Het volstaat niet de jeugd aan te leren hoe ze op tijd kunnen schakelen en hen te onderwerpen over het verkeersreglement. Zij moeten een maatschappelijke visie ontwikkelen. Sommigen pleiten voor een assertief rijgedrag. Dat

Sauwens

leidt tot agressiviteit. Het is duidelijk dat het individu zich als bestuurder moet inschakelen in een nieuwe rijstijl. Dat is een fundamenteel gegeven. Wij moeten daarvoor structurele maatregelen nemen in plaats van dat over te laten aan het privé-initiatief.

De voorzitter : De heer Van Dienderen heeft het woord.

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer de minister, zou het niet beter zijn aan minister Van den Bossche te vragen het onderhoud van de fiets of het gebruik van de treingids aridisc te integreren in het onderwijspakket, in plaats van de mobiliteit ook in de school gelijk te stellen met autogebruik. In hun rapporten Vlaanderen-Europa 2002 zegt de Vlaamse regering dat wij sturend moeten optreden en dat de automobiliteit moet worden afgebouwd. Dat zult u met de maatregelen waarover u spreekt toch niet bekomen.

De voorzitter : Minister Sauwens heeft het woord.

Minister J. Sauwens : Mijnheer Van Dienderen, u moet luisteren. Ik heb gezegd dat dit moet kaderen in een algemene verkeersbenadering.

De heer Ansoms heeft een vraag gesteld over het meerjarenplan. Op dit ogenblik wordt er in De Lijn gewerkt met een strategisch ondernemingsplan dat vijftien jaar ver reikt. De grote opties zijn vijf sporen, personeel, het aanbod infrastructuur, rollend materieel, het relationeel beleid, de contacten met onder meer de lagere besturen en de marktkenis. Er is dan nog het operationeel plan dat zes jaar loopt, de actieplannen die per jaar worden opgemaakt en de driejarige rollende investeringsprogramma's. We hebben drie jaar genomen omdat de beheersovereenkomst, waaraan op dit ogenblik de laatste hand wordt gelegd, zal gelden van 1995 tot 1997.

De heer De Mol heeft gevraagd naar

de verpachtingscontracten. Op 25 november hebben we daarover bericht gekregen van de Commissie voor de Overheidsopdrachten bij de diensten van de eerste minister. Zij schrijven ons dat de wetgeving betreffende de overheidsopdrachten niet verplicht dient te worden toegepast op het verlenen van concessies van openbare dienst, wat een andere wijze van beheer van de openbare dienst is. Wel gelden de regels van de mededinging, die door de maatschappij wordt nageleefd.

De heer Van Hooland heeft een aantal concrete vragen gesteld over Gentse dossiers. Voor Gent-Zuid is voor de heraanleg van het Wilsonplein een eigen tram- en busbaan en een part and ride 112 miljoen frank ingeschreven voor 1994 en 100 miljoen frank voor 1995. Voor het Maria Hendrikaplein werden respectievelijk 66 en 52 miljoen frank ingeschreven. De aanleg van het plein zelf is geraamd op 146 miljoen frank. De ingebruikneming wordt verwacht tegen 1996.

Ik besluit dan met een positief bericht. Volgens de meest recente cijfers, namelijk die van november 1994, is het openbaar vervoer in Vlaanderen met 11 percent gestegen ten opzichte van 1993. Vorig jaar waren er wel enkele stakingsdagen. Vergeleken met 1993 zijn de ontvangsten voor de eerste elf maanden van dit jaar gestegen met meer dan 2,5 percent, terwijl de uitgaven onder het geraamde bedrag blijven. Het is natuurlijk hoopgevend dat ondanks het feit dat het budget niet groeit in de mate dat we zelf zouden willen, de Vlaamse Vervoermaatschappij in niet altijd gemakkelijke omstandigheden en ondanks de dualiteit tussen stad en streek, er toch in slaagt een belangrijke bijdrage te leveren in de mobiliteitsbeheersing.

De voorzitter : De heer Ansoms heeft het woord.

De heer J. Ansoms : Mijnheer de voorzitter, ik ben het eens met de minister dat er bij minister Van den

Bossche moet worden op aangedrongen om de verkeersopvoeding te integreren in het secundair onderwijs. Het is immers al te gek dat men met kleuters of met kinderen van het lager onderwijs op straat loopt om hen begrippen van verkeersveiligheid bij te brengen terwijl er niet meer aan verkeersopvoeding wordt gedaan in het middelbaar onderwijs, waar het verwerven van een bromfiets of misschien zelfs van een auto tot de reële mogelijkheden behoort.

De verkeersopvoeding is echter slechts één element. De rijopleiding moet bestaan uit drie gelijkwaardige delen : een technisch deel dat het leren rijden met een wagen omvat ; het leren defensief rijden en het inschatten van alle mogelijke risico's ; inzien dat er nog andere middelen bestaan om zich te verplaatsen dan de auto. Op dat vlak deel ik de mening van de heer Van Dienderen.

Mijnheer de minister, indien minister Di Rupo in de boosheid zou volharden en de maximum snelheid op de autowegen zou verhogen tot 130 kilometer per uur, waardoor hij het aantal verkeersdoden op de autowegen met 10 percent zou doen toenemen – dus 20 verkeersdoden meer per jaar –, zult u zich hier dan met alle kracht tegen verzetten in het interministerieel comité ?

De voorzitter : Minister Sauwens heeft het woord.

Minister J. Sauwens : Mijnheer Ansoms, dat is alleszins mijn bedoeling.

Bij de discussies over onder meer onbemande camera's blijkt duidelijk dat de verkeersinzichten in Wallonië op een ander niveau liggen dan in Vlaanderen. De Vlamingen in het federaal parlement moeten op dit vlak hun verantwoordelijkheid op zich nemen.

De voorzitter : De heer Verreycken heeft het woord.

De heer W. Verreycken : Mijnheer de minister, het is niet mijn bedoeling mij op de weg van het purisme

Verreycken

te begeven, maar toch wens ik u erop te wijzen dat wanneer u het heeft over, en ik citeer : Globale gegevens van verkeersopleiding en de globale aanpak van de problematiek, de term globaal wel degelijk betekent niet nauwkeurig en niet gedetailleerd. Indien u hiermee bedoelt een alomvattende, gehele, volledige aanpak, dat ben ik het met u eens.

Wat de visie van een globaal plan in de zin van een onnauwkeurig of niet gedetailleerd plan betreft, suggereer ik u echter het gebruik van dergelijke domme taalkundige fouten aan de federale regering over te laten.

Mijnheer de minister, mijn tweede opmerking is iets fundamenteeler. Uiteraard ben ik het ermee eens dat Vlaanderen voldoende gebetonneerd is en dat meer aandacht moet worden besteed aan het openbaar vervoer. Ongetwijfeld remmen de budgettaire beperkingen de uitbreiding van het openbaar vervoer. In dat verband wens ik echter te wijzen op een paar opmerkelijke vaststellingen. In 1993 reeds verklaarde het Rekenhof aangaande het miljardenproject het volgende, en ik citeer : Dat de aangekochte gronden en gebouwen aan een te hoge kostprijs waren verworven. Bovendien verweet het Rekenhof u de kostenverhogende inschakeling van een projectontwikkelaar. In het zesde blunderboek – het is zeer recent want het dateert van dit jaar – dat er nog niets was gewijzigd. Het Rekenhof merkte dienaangaande het volgende op : Verder hebben wij opgemerkt dat de tot op heden gesloten contracten afwijken van de vigerende subsidieregeling ; dat de administratieve controle nauwelijks wordt uitgevoerd en hebben wij kritiek op de opvolging van het project door de VVN en het departement.

Welnu, mijnheer de minister, volgens mij gaat het hier om vrij ernstige opmerkingen en ik vraag mij af, indien wij als overheid slechte be-

ders blijken te zijn, of wij de privatiseringsdenkpiste van de heer De Serranno niet verder moeten uitbouwen. Het ware misschien best eens na te gaan of wij wel geschikt zijn om dergelijke kleine zaken te beheeren en of het niet aangewezen zou zijn bepaalde projecten toe te vertrouwen aan de particuliere sector en ons te beperken tot hetgeen wij wel aankunnen, met name het uitstippelen van de grotere lijnen.

De voorzitter : De heer Van Hooiland heeft het woord.

De heer R. Van Hooiland : Mijnheer de minister, ik wil nog even uw aandacht vragen voor volgende punten.

Ook vroeger hebt u reeds gezegd dat, wat onze middelen betreft, wij tot op het tandvlees zitten. Dat is precies hetgeen ik betwist. Daarom heb ik nogmaals uitgelegd hoe wij een meer aangepaste beleidsvoering zouden moeten opvatten. Wij zouden het anders moeten doen. Men kan mobiliteitsstrategie zeker niet verengen tot management. Het zijn inderdaad twee verschillende dingen.

Ik heb ook gevraagd waarom geen ophefmakend of versneld programma voor rotondes werd ingevoerd. Waarom worden er radicaal niet méér gepland ? Dit zou vele voordelen hebben. Ik meen ook dat zelfs de kwaliteit er wel zou bij varen wanneer wij de rotondes eenvoudiger zouden maken. Ik vraag mij inderdaad af waarom wij nu op verschillende plaatsen in Vlaanderen pseudo-artistieke monumenten aan het bouwen zijn, die wij dan rond verkeerspunt noemen. 20 tot 25 miljoen frank voor zo'n rotonde is onwaarschijnlijk veel. Wanneer wij nu eens zouden beginnen met het opbouwen van een eenvoudig rondpunt op de meestal bestaande verharding, dan komt men niet eens aan de helft van de kosten. Gelijk op welk punt men vanuit Nederland Vlaanderen binnenkomt, van Nijmegen naar Poppel, van Aardenburg naar Maldegem, van Sluis naar

Brugge, kan men er niet naast kijken dat onze wegenis weinig verfijnd is uitgevoerd. Tussen haakjes, de verkeersveiligheid in Nederland is een feit. In termen van slachtoffers uitgedrukt, is de onveiligheid er zowat de helft van dit bij ons : 1.300 doden voor ruim 15 miljoen inwoners.

Wat het Kluisendok betreft, zou ik graag een punctueel antwoord krijgen op volgende vraag. Oorspronkelijk was er in 622 miljoen frank voorzien, en nu in 400 miljoen frank. Waarom ?

De voorzitter : De heer Van Dienderen heeft het woord.

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer de voorzitter, ik heb een vraag in verband met het Kluisendok en andere dokken. Inzake de haveninvesteringen zegt de minister over studies te beschikken die de rentabiliteit aantonen. Ik vraag mij af of het niet noodzakelijk is om die studies op een complementaire manier te laten uitvoeren. Zo zouden de studies over het Kluisendok rekening kunnen houden met de bouw van het Verrebroekdok en vice versa. Zo kan de verdieping van de Schelde in samenhang met de verdieping van Zeebrugge worden bestudeerd. Nu wordt dat telkens geïsoleerd beschouwd en geven wij de Vlaamse havens, met veel geld, middelen om tegen mekaar te concurreren. Moet de complementariteit niet bij de studies beginnen en rekening houden met de diverse investeringen ?

De voorzitter : De minister heeft het woord.

Minister T. Kelchtemans : Mijnheer de voorzitter, wat de ronde punten betreft, bestaat er een algemene instructie voor onze buitendiensten. De coördinatie gebeurt trouwens vanuit het hoofdbestuur. Indien mogelijk moet voorrang worden verleend aan de ronde punten. Het is niet aan de minister om van kruispunt tot kruispunt rond te trekken en te zeggen waar wel en waar geen rond punt moet komen en waar nog even moet worden nagedacht.

Kelchtermans

Ik ben ook vaak verwonderd dat er nog niet meer ronde punten zijn, maar er zijn er toch al heel veel. Bovendien denk ik dat een mentaliteitswijziging tijd vraagt. De prioriteit is gesteld en het moet ook zo eenvoudig mogelijk kunnen.

Ik ga ervan uit dat, wanneer het zo is geformuleerd, de instructies op het terrein zelf ook zo worden begrepen. Ik beschik niet over aanwijzingen dat het anders is. De vraag is hier echter gesteld en het zal dus worden nagegaan.

Wat de Kluisendokken betreft, bedroeg het oorspronkelijke bedrag 600 miljoen frank. Dit is inderdaad niet volledig in de begroting 1995 ingeschreven. Als ik het mij goed herinner is er 400 miljoen frank ingeschreven. Ter zake zullen wij – en dat is een formele toezegging – in de budgetcontrole van 1995 het restant voorzien.

Door de watersnood van het voorbije jaar – en na de verdediging die daarvoor nodig was – hebben wij heel wat herschikkingen moeten doorvoeren. Deze budgetten zijn niet volkomen gecompenseerd. Wij hebben nu wat vertraging en dat vertaalt zich onder meer in een paar belangrijke economische projecten zoals het Kluisendok.

Ik kom bij de vraag van de heer Van Dienderen. Voor de coördinatie van de werken voor de verdieping te Zeebrugge, de werken te Antwerpen, het Kluisendok, de kosten-batenaanalyse enzovoort beschikken wij over dat tienjarig investeringsprogramma. In de verdiepingprogramma's staan de eigen kosten-batenaanalyses. In de havencommissie is het onze uitdrukkelijke opdracht om de complementariteit van een aantal projecten, de meerwaarde voor de Vlaamse havens, gecoördineerd te beoordelen.

Hier zal pas echt vooruitgang worden geboekt wanneer alle havens over dezelfde middelen beschikken. De NV Havenbedrijf, die met de goedkeuring van het havendecreet zal worden opgericht, zal het structureel mogelijk maken dat de havens dezelfde wapens hebben. Het eenvormige beleid wordt door de Vlaamse overheid gestuurd, terwijl het beheer autonoom in handen is van de havens zelf.

Ten slotte antwoord ik nog op een punctuele vraag – ik merk dat ik dat niet heb gedaan tijdens mijn uiteenzetting – van mevrouw Dua over de verkeersveiligheid ter hoogte van de Dampoort. Het probleem is mij bekend. Er is nog geen oplossing omdat er overleg met de stad nodig was. De onderhandelingen over de overbrugging en de wegnis-

sen zijn thans bezig. Ik zeg graag toe dat die zo vlug mogelijk worden afgerond zodat nog in 1995 dit knelpunt van verkeersonveiligheid wordt weggewerkt.

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

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter : Hiermede zijn wij aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor vandaag.

Wij komen morgen om 9.30 uur en 14 uur opnieuw bijeen om de algemene bespreking voort te zetten met de materies Leefmilieu en Natuurbehoud, de materie Cultuur en de materies Welzijn en Gezondheid.

Is de Raad het daarmee eens ? (*In stemming*)

Dan is aldus besloten.

De vergadering is gesloten.

– De vergadering wordt gesloten om 21.14 uur.
