

Plenaire 5

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2007-2008

3 oktober 2007

HANDELINGEN

PLENAIRE VERGADERING

INHOUD

OPENING VAN DE VERGADERING	1
BERICHTEN VAN VERHINDERING	1
INGEKOMEN STUKKEN EN MEDEDELINGEN	1
MOTIE VAN ORDE	
Voorstel tot spoedbehandeling	1
ACTUALITEITSDEBAT over de verkeersveiligheid op de E313	1
Actualiteitsmoties	13
ACTUELE VRAAG van de heer Flor Koninckx tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de veiligheid van rotondes	13
ACTUELE VRAAG van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Fientje Moerman, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de conclusies van de rondetafel Chemie en de prioriteiten ter zake voor de Vlaamse Regering	15
ACTUELE VRAAG van mevrouw Agnes Bruyninckx tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over de reactie van de minister op de voorstellen van de Vlaamse Bouwmeester voor een eventuele renovatie van het Jan Breydelstadion in Brugge	
ACTUELE VRAAG van de heer Patrick De Klerck tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over de verklaringen van de minister betreffende de eventuele renovatie van het Jan Breydelstadion in Brugge en de voorstellen ter zake van de Vlaamse Bouwmeester	17
ACTUELE VRAAG van de heer Stefaan Sintobin tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over de eventuele gevolgen voor het kusttoerisme van een invoering van een provinciale belasting op tweede verblijven in West-Vlaanderen	22
ACTUELE VRAAG van de heer Jurgen Verstrepen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de positie van minister Moerman na nieuwe persberichten betreffende de werking van haar kabinet	24
VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Bart Caron en Flor Koninckx, de dames Annick De Ridder, Vera Van der Borgh en Helga Stevens en de heer Tom Dehaene betreffende het bevorderen van het veralgemeend gebruik van een ICE-nummer (In Case of Emergency) in het gsm-geheugen – 1057 (2006-2007) – Nrs. 1 en 2	
Bespreking	25
VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Eloi Glorieux en Jan Roegiers, de dames Sabine Poleyn en Anne Marie Hoebeke, de heer Kurt De Loor en mevrouw Helga Stevens betreffende steun voor de geweldloze strijd van de Birmaanse bevolking – 1324 (2007-2008) – Nr. 1	
VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Luk Van Nieuwenhuysen, Roland Van Goethem en Stefaan Sintobin betreffende de gewelddadige onderdrukking van vreedzame oppositie in de republiek Birma – 1329 (2007-2008) – Nr. 1	
Voorstellen tot spoedbehandeling	25
Bespreking	26

- VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Bart Caron en Flor Koninckx, de dames Annick De Ridder, Vera Van der Borgh en Helga Stevens en de heer Tom Dehaene betreffende het bevorderen van het veralgemeend gebruik van een ICE-nummer (In Case of Emergency) in het gsm-geheugen – 1057 (2006-2007) – Nrs. 1 en 2
Hoofdelijke stemming 28
- VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Eloi Glorieux en Jan Roegiers, de dames Sabine Poleyn en Anne Marie Hoebeke, de heer Kurt De Loor en mevrouw Helga Stevens betreffende steun voor de geweldloze strijd van de Birmaanse bevolking – 1324 (2007-2008) – Nr. 1
Hoofdelijke stemming 28
- VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Luk Van Nieuwenhuysen, Roland Van Goethem en Stefaan Sintobin betreffende de gewelddadige onderdrukking van vreedzame oppositie in de republiek Birma – 1329 (2007-2008) – Nr. 1
Hoofdelijke stemming 28
- MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heren Filip Dewinter en Joris Van Hauthem tot besluit van de op 10 september 2007 door de heer Filip Dewinter in plenaire vergadering gehouden actuele interpellatie tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de houding van de Vlaamse Regering ten aanzien van de impasse in de communautaire onderhandelingen op het federale niveau – 1311 (2006-2007) – Nr. 1
Hoofdelijke stemming 29
- MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van mevrouw Mieke Vogels en de heren Jef Tavernier, Eloi Glorieux en Rudi Daems tot besluit van de op 10 september 2007 door de heer Filip Dewinter in plenaire vergadering gehouden actuele interpellatie tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de houding van de Vlaamse Regering ten aanzien van de impasse in de communautaire onderhandelingen op het federale niveau – 1310 (2006-2007) – Nr. 1
Hoofdelijke stemming 30
- MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heer Jurgen Verstrepen tot besluit van de op 10 september 2007 door de heer Filip Dewinter in plenaire vergadering gehouden actuele interpellatie tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de houding van de Vlaamse Regering ten aanzien van de impasse in de communautaire onderhandelingen op het federale niveau – 1313 (2006-2007) – Nr. 1
Hoofdelijke stemming 30
- ACTUALITEITSMOTIE van de heren Pieter Huybrechts en Jan Penris tot besluit van het op 3 oktober 2007 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de verkeersveiligheid op de E313 – 1326 (2007-2008) – Nr. 1
Hoofdelijke stemming 31
- ACTUALITEITSMOTIE van de dames Mieke Vogels en Vera Dua en de heren Jos Stassen, Eloi Glorieux en Rudi Daems tot besluit van het op 3 oktober 2007 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de verkeersveiligheid op de E313 – 1327 (2007-2008) – Nr. 1
Hoofdelijke stemming 31

ACTUALITEITSMOTIE van de heren Frans Peeters, Hans Schoofs, Kris Van Dijck en Joris Vandenbroucke tot besluit van het op 3 oktober 2007 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de verkeersveiligheid op de E313 – 1328 (2007-2008) – Nr. 1	
Hoofdelijke stemming	31
REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN	31
BIJLAGEN	
Aanwezigheden	35
Individuele stemmen Vlaamse Volksvertegenwoordigers	35

OPENING VAN DE VERGADERING

Voorzitter: mevrouw Marleen Vanderpoorten

– *De vergadering wordt geopend om 14.02 uur.*

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

BERICHTEN VAN VERHINDERING

De voorzitter: Ik deel aan de vergadering mee dat berichten van verhindering zijn ingekomen van volgende leden:

Erik Arckens, Sonja Claes, Jan Loones, Katleen Martens, Greet Van Linter, John Vrancken: gezondheidsredenen;

Kurt De Loor, Marnic De Meulemeester, Jacky Maes, An Michiels, Jan Peumans, Joke Schauvliege, Jef Tavernier, Joris Van Hauthem, Karim Van Overmeire, Jan Verfaillie, Paul Wille: buitenslands.

INGEKOMEN STUKKEN EN MEDEDELINGEN

De voorzitter: Dames en heren, de lijst met ingekomen stukken en mededelingen werd op de banken rondgedeeld. (*Parl. St. VI. Parl. 2007-08, nr. 60/2*)

MOTIE VAN ORDE

Voorstel tot spoedbehandeling

De voorzitter: Dames en heren, met toepassing van artikel 46 van het Reglement van het Vlaams Parlement heeft mevrouw Vogels bij motie van orde het woord gevraagd.

Mevrouw Vogels heeft het woord.

Mevrouw Mieke Vogels: Mevrouw de voorzitter, ik vraag de hoogdringende behandeling van een voorstel van resolutie betreffende steun voor de geweldloze strijd van de Birmaanse bevolking.

De voorzitter: Ik stel voor dat we ons straks over dit voorstel tot spoedbehandeling uitspreken.

Het incident is gesloten.

ACTUALITEITSDEBAT over de verkeersveiligheid op de E313

De voorzitter: Dames en heren, het debat is geopend.

De heer Schoofs heeft het woord.

De heer Hans Schoofs: Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, beste collega's, de ongevallen en de verkeersellende op de E313 blijven aanhouden. Op twee weken tijd werden we geconfronteerd met vijf ongevallen, een aantal ervan met een dodelijke afloop. De situatie is alarmerend genoeg om er hier in dit parlement een gedachtewisseling over te houden.

Mevrouw de minister, in de pers werden een aantal opmerkingen gemaakt en daarbij kwamen een aantal verkeersdeskundigen aan het woord. Ik heb begrepen dat u vanmorgen een spoedvergadering had met het oog op het extra bestuderen van een aantal maatregelen. Het was een heel nuttige beleidsdaad om de koppen bij elkaar te steken. Op de vergadering waren de mensen van de administratie Wegen en Verkeer, of AWV, de mensen van de politie en de mensen van de lokale besturen aanwezig.

Ik hoor tegenstrijdige berichten van de verkeersdeskundigen. Ik had graag uw mening gehoord. Vanochtend konden we in het radiojournaal horen dat 90 kilometer per uur volgens Touring geen afdoende maatregel is en dat de snelheidsbeperking zeker niet als een permanent afdoende maatregel kan worden ingevoerd. Ik kan ook wel begrijpen dat door de opeenstapeling van feiten en ongevallen heel wat oplossingen worden aangereikt die in de praktijk niet altijd een oplossing zullen zijn. Ik hoop dat u daar dadelijk een woordje meer uitleg bij kunt geven.

Wat me de voorbije dagen alleszins opviel in de pers, is dat een aantal maatregelen worden vooropgesteld die niet op korte termijn realiseerbaar zijn, maar toch de oplossing zouden kunnen vormen. Onder meer Willy Miermans, een verkeersdeskundige, heeft geopperd om de autosnelweg op termijn fundamenteel aan te pakken in plaats van de bestaande infrastructuur uit te breiden tot driemaal twee rijstroken. Hij stelt dat tweemaal drie rijstroken voor deze autosnelweg niet afdoend zou zijn. Hij heeft een heel origineel voorstel gedaan om driemaal twee rijstroken aan te brengen met een wisselstrook in de richting van Antwerpen in de ochtendspits.

Ik denk dat dat op lange termijn een afdoende maatregel zou kunnen zijn. Maar dan blijft overeind: de problemen op korte termijn. Er is al uitvoerig over geïnterpelleerd: we blijven kampen met het probleem van de haakse op- en afritten. Zeker bij de opritten komt er nog het nevenverschijnsel dat vrachtwagens

onvoldoende snelheid kunnen halen en zodoende slecht kunnen invoegen, met de nodige hinder. De verkeerslichten aan het einde van de afritten zijn blijkbaar nog niet voldoende afgestemd op het onderliggende wegennet. Ze maken een snelle afvoer van het verkeer onmogelijk. Ondanks de inspanningen bevindt zich nog steeds aanschuivend verkeer op de afritten, dikwijls ook op de pechstrook op de autostrade zelf.

Ik heb het al gezegd: het vrachtwagenverkeer vormt wellicht een van de oorzaken van de escalatie. De E313 staat genoegzaam bekend als de autostrade met het drukste vrachtverkeer van Vlaanderen. Ik neem aan dat in de opmaak van een plan op korte termijn rekening gehouden wordt met deze factor. Ik zie en hoor van politie en AWV klachten, niet alleen over het gebrek aan infrastructurele maatregelen maar ook aan politieel toezicht. De politiepost Grobbendonk met name zou er niet in slagen bij de wegenspolitie het volledige dienstrooster naar behoren in te vullen. Hij zou ook veelal ingeschakeld worden voor andere taken en voor misdrijven gekoppeld aan de snelwegen. Mevrouw de minister, hebt u inzake politietoezicht al contact gezocht met uw federale collega van Binnenlandse Zaken? Zult u daar een verhoging van het toezicht bepleiten?

Heel veel camions bevinden zich op de rechtlijnige strook. Ze rijden bumper aan bumper en vormen voor de andere weggebruikers een ondoorzichtige muur naar de afritten. Langs de E313 staan de afritten regelmatig aangekondigd: afrit op 1600, 800 en 400 meter. Door de vele vrachtwagens die te weinig afstand nemen, zijn deze borden onvoldoende zichtbaar. Op 1600 meter staat ook links van de snelweg een bord, maar niet op 800 en 400 meter. Mevrouw de minister, hebt u al laten onderzoeken of de ongevallen in de buurt van op- en afritten daarmee te maken hebben? Is al onderzocht of de weggebruikers daar zelf over klagen? Er zijn heel wat meldingen over gevaarlijke manoeuvres bij de afritten. Doordat de borden te laat worden opgemerkt, wordt er over korte afstand snel ingevoegd, waardoor ongevallen voorkomen.

Klopt het dat een aantal op- en afritten al aangepast en verlengd zijn? Zo ja, welke? Welke blijven een probleem?

Ik krijg daar twee tegenstrijdige berichten over. Men zegt dat ze aangepast zijn; anderen zeggen dat ze nog niet allemaal aangepast zijn. Er doen zich blijkbaar nog problemen voor bij de afritten van Geel-Oost en Geel-West.

Blijkbaar is er ook nog een probleem met het bijstellen van de lichten op die op- en afritten. Zijn die al aangepast om het verkeer sneller af te voeren naar het onderliggende wegennet? Mevrouw de minister, welke maatregelen hebt u op korte termijn gepland om de problemen van de laatste weken op te lossen? Welke oplossingen hebt u voor ogen op langere termijn?

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het is een spijtige zaak dat we hier voor de zoveelste keer in de plenaire of de commissiezitting het onveiligheidsprobleem – niet het onveiligheidsgevoel – van de E313 moeten aankaarten. Mevrouw de minister, in 2006 en 2007 hebben de heer Frans Peeters en ikzelf bij herhaling minister-president Peeters over deze materie ondervraagd.

Dagelijks gebeuren er dodelijke ongevallen op de E313 met alle mogelijke menselijke drama's en ecologische en economische schade tot gevolg. De structurele files groeien enorm aan omdat er steeds meer ongevallen gebeuren. Het aantal voertuigen nam in de periode 2003 tot 2006 met 10 procent toe, terwijl het aantal ongevallen met ongeveer 40 procent steeg.

Die ongevallen hebben verschillende oorzaken, onder meer onaangepaste snelheid, weersomstandigheden, onvoldoende grote veiligheidsafstand, wegwerkzaamheden en onaangepaste afritcomplexen. Ik geef het toe, het is een mix van allerlei structurele problemen. Ook het structurele onderhoud van onze wegen laat veel te wensen over. Er zijn nu eenmaal te weinig middelen om in een structureel onderhoud te voorzien. De E313 is een van de oudste, maar ook een van de slechtst onderhouden snelwegen in ons land.

Minister-president Peeters heeft in het verleden terecht opgemerkt dat we de achterstand van tientallen jaren niet in een keer kunnen wegwerken. Volgens het laatste rapport van de afdeling Wegenbouwkunde heeft Vlaanderen een investeringsachterstand van zomaar eventjes 255 miljoen euro. Vlaanderen investeert in wegeninfrastructuur nog altijd beduidend minder dan de andere Europese landen zoals Nederland en Frankrijk. In Vlaanderen gaat het over 1 procent van het BBP, in Nederland en Frankrijk over 3,2 procent van het BBP voor het wegenonderhoud.

Ik citeer minister-president Peeters in antwoord op een vraag om uitleg op 2 mei 2006: "Ik doe ook alles om daar de nodige budgetten voor vrij te maken, maar binnen de Vlaamse Regering vragen natuurlijk ook andere collega's bijkomende budgetten." Vlaanderen schenkt jaarlijks honderden miljarden aan Wallonië, maar de noodzakelijke budgetten voor het noodzakelijke onderhoud van ons eigen wegennet hebben we niet.

Bovendien zit de E313 duidelijk boven de grenzen van zijn capaciteit. Op 27 februari 2007 antwoordde minister-president Peeters dat de E313 zijn limieten heeft bereikt, zo niet overschreden, en dat we aan de overcapaciteit van de E313 dringend moeten voortwerken met andere maatregelen.

Daarom verbaast het mij, mevrouw de minister, dat ik vandaag in Gazet van Antwerpen moet lezen dat u er

zelfs niet aan denkt om middels ingrijpende structuur-aanpassingen de capaciteit en de veiligheid van de E313 te verhogen.

Het is duidelijk dat steeds meer en steeds langere structurele en incidentele files een negatieve invloed hebben op mobiliteit, verkeersveiligheid en het milieu. Het scenario van een uitbreiding van het aantal rijvakken van twee naar drie moet mijns inziens wel degelijk op zijn haalbaarheid onderzocht worden. U zou kunnen onderzoeken of een derde rijvak, bijvoorbeeld voor vrachtwagens, niet wenselijk of nuttig kan zijn.

U hebt daarnet een persconferentie gegeven. Ik betreur dat u daarvoor dit actualiteitsdebat niet afgewacht hebt. Ik had graag geweten of u – naast het aanpakken van de onveilige op- en afritten op de E313, naast mogelijke oplossingen met betrekking tot snelheidsverlaging, waarschuwborden en bumperrijden – het idee om het aantal rijvakken van twee naar drie te verhogen, gaat laten onderzoeken, dan wel of u dit voorstel sowieso gaat afschieten.

Mevrouw de minister, volgens verschillende instanties is dit de enige structurele oplossing om het aantal dodelijke ongevallen en monsterfiles op de E313 te doen afnemen. (*Applaus bij het Vlaams Belang*)

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, de situatie op de E313 is inderdaad al vaak besproken in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken. Minister-president Peeters heeft, toen hij nog bevoegd was voor Openbare Werken, een aantal oplossingen naar voren geschoven. Hij verklaarde dat de op- en afritten heraangelegd zouden worden en dat er waarschuwborden zouden komen. Het Vlaams Verkeerscentrum heeft op zijn vraag zelfs een heus simulatiemodel voor deze snelweg gebouwd.

Dat zijn allemaal goede en interessante maatregelen, maar een element dat tot op heden nog nooit aan bod is gekomen, is de factor van de maximumsnelheid. De heer Keppens heeft gisteren de knuppel in het hoenderhok gegooid door het voorstel te lanceren om de maximumsnelheid tijdens de spitsuren te verlagen naar 90 kilometer per uur. Hij werd daarin onder meer bijgetreden door specialisten van het Instituut voor Mobiliteit. Ik was erg verheugd met dat voorstel.

De heer Keppens zegt: "De problemen op de E313 hebben niet alleen te maken met een infrastructuurprobleem of met onverantwoord rijgedrag van de weggebruikers. We doen gewoon de eenvoudige vaststelling dat te veel vrachtwagens en auto's tegelijkertijd door dezelfde smalle deur willen. Door de vele manoeuvres die dat tot gevolg heeft en door de grote snelheidsverschillen tussen

auto's en vrachtwagens, krijg je zware ongevallen. Daarom moet de maximumsnelheid verlaagd worden. Zo krijg je immers een betere spreiding van de verkeersstroom en zullen er minder grote snelheidsverschillen zijn tussen de manoeuvrerende voertuigen, met een kleinere kans op ongevallen tot gevolg."

Mevrouw de minister, collega's, het beeld van de smalle deur waar te veel verkeer door wil, doemt niet alleen op wanneer ik aan de E313 denk. Dezelfde situatie doet zich voor op de Brusselse ring, de Antwerpse ring, de verkeerswisselaar van de E314 en de E40 in Bertem, de verkeerswisselaar in Sint-Stevens-Woluwe en de verkeerswisselaar van de E40 en de E17 in Gent. Dat zijn geen willekeurige voorbeelden. Op die vijf plaatsen, goed voor ongeveer 300 van de 1800 kilometer autosnelwegen in Vlaanderen, vallen twintig procent van het aantal doden en zwaargewonden op onze autosnelwegen. Ik ben ervan overtuigd dat aangepaste snelheidsregimes ook daar het antwoord kunnen zijn op de veiligheids- en doorstromingsproblemen.

Een aantal specialisten sterkt mij in die overtuiging. In het maartnummer van het tijdschrift *Verkeersspecialist* schreven zij in een artikel met de veelzeggende titel 'Killing speed, saving lives' dat er op het vlak van snelheidsregimes een slordig beleid gevoerd wordt, terwijl snelheid net zo'n belangrijke factor is om de veiligheid op onze snelwegen te kunnen garanderen.

Ik geef een drietal sprekende voorbeelden. Waarom mag er 120 kilometer per uur worden gereden op de Brusselse ring en 100 kilometer per uur op de Antwerpse ring? Ik heb die vraag al gesteld aan minister Van Brempt en volgens haar bestaat daar geen enkele verantwoording voor. Waarom mag het verkeer dat vanuit Antwerpen op de E17 komt, op het viaduct van Gentbrugge 90 kilometer per uur rijden terwijl wat verder ter hoogte van de verkeerswisselaar met de E40 opnieuw 120 kilometer mag worden gereden? Waarom mag op de verkeerswisselaar in Bertem, bij het oprijden van de E40 vanuit Leuven, 120 kilometer per uur worden gereden terwijl links de vrachtwagens vanuit Luik tegen 90 kilometer per uur rijden? Aan de overzijde van dezelfde verkeerswisselaar mag maar 70 kilometer per uur worden gereden.

Wanneer verkeersspecialisten zeggen dat die mikmak aan snelheidsregels volslagen onduidelijk is, dan vraag ik me af hoe de weggebruiker daarover denkt.

Mevrouw de minister, ik ben van mening dat we de zaken in een breder perspectief moeten zien. Verkeersonveiligheid is geen acuut probleem dat zich momenteel stelt op de E313. Het is een chronisch probleem dat zich voordoet op het hele Vlaamse autosnelwegennet.

Op de Nederlandse en Duitse autosnelwegen vallen er respectievelijk 3,2 en 3,7 doden per miljard afgelegde

voertuigkilometer. In Vlaanderen bedraagt dat cijfer 7,5. Het verkeersrisico ligt in Vlaanderen dus meer dan dubbel zo hoog.

Mevrouw de minister, onze fractie is verheugd over uw daadkracht inzake de E313. We zijn echter ook vragende partij voor een totaalaanpak voor het volledige autosnelwegennet. Die aanpak ontbreekt op dit moment. Een aanpassing van de snelheidsregimes met behulp van dynamische signalisatie is noodzakelijk op alle verkeerswisselaars en ringwegen. De snelheid beperken in functie van de omstandigheden is één ding, de handhaving is echter een ander paar mouwen. Ook daar moet in geïnvesteerd worden.

Tot slot heb ik nog een bedenking bij de reactie van Touring, die pleit voor een capaciteitsuitbreiding van de E313. Ik denk niet dat dit wegvak in het lijstje van de missing links is opgenomen. Ik stel dan ook voor, mevrouw de minister, dat u zich concentreert op de prioriteiten die wel op die lijst staan.

De beste manier om de E313 te ontlasten, is een goede ontsluiting van de Antwerpse haven via spoor en binnenvaart. Ook met een derde rijvak zullen we ons op termijn vast rijden, met opnieuw dezelfde problemen inzake verkeersonveiligheid tot gevolg. Extra rijstroken aanleggen als antwoord op het verkeersveiligheidsprobleem is even verstandig als geld bijdrukken om de armoede op te lossen.

Mevrouw de minister, ik besluit met een aantal concrete vragen. Bent u bereid om dynamische signalisatie te plaatsen en variabele maximumsnelheden op te leggen op alle verkeerswisselaars en ringwegen van onze autosnelwegen? Tegen wanneer kan dat? Hoe zit het met de uitvoering van het programma voor de plaatsing van digitale camera's langs autosnelwegen? Waar en wanneer worden ze geplaatst? Vanaf 1 januari 2008 geldt een permanent inhaalverbod voor vrachtwagens op tweevakswegen. Mogen we ervan uitgaan dat deze maatregel zonder uitzonderingen zal worden toegepast?

Wat is uw standpunt over het voorstel van Touring om een derde rijvak aan te leggen op de E313? (*Applaus bij sp.a-spirit*)

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik zal proberen zo weinig mogelijk in herhaling te vallen. Ik wil een nieuwe invalshoek geven op dit dossier. Dit debat toont aan dat we tegen de grenzen aanbotsen van ons logistieke kunnen.

Er zijn al een aantal transporteconomische analyses gemaakt. Ik denk echter dat een ervaringsdeskundige die regelmatig de E313 neemt van De Kempen naar Antwerpen of omgekeerd, perfect ziet wat er aan de hand is.

We botsen tegen een Atlantische muur van metalen dozen op vrachtwagens die van Antwerpen naar het Ruhrgebied rijden en omgekeerd. Dat is een trend die de afgelopen tien jaar enorm is toegenomen.

Iets wat ook enorm toeneemt maar niet zo zichtbaar is, is het feit dat het aantal camions ook 's nachts toeneemt. Onlangs was ik op bedrijfsbezoek in Geel. In het kader van de milieuvergunning doet het bedrijf geluidsmetingen. Het is ongelooflijk hoe de stijgende trend van het achtergrondlawaai van de camions die dan op de E313 rijden, zichtbaar is.

Collega's, mevrouw de minister, dit is nog maar het begin. Zoals we hier al een paar keer hebben gezegd, draait het Deurganckdok nog niet op volle capaciteit. Als we de dromen van de Vlaamse Regering en van het havenbedrijf willen vervullen, komt daar nog heel wat bij.

We moeten het niet hebben over de punten waar we het grosso modo over eens zijn. De Boudewijnsnelweg heeft te korte op- en afritten, automobilisten rijden roekeloos, vrachtwagenchauffeurs respecteren het inhaalverbod niet enzovoort. We moeten hier niet met een beschuldigende vinger wijzen.

Ik zou liefst het debat wat willen opentrekken en de vraag stellen of de keuze voor Vlaanderen Distributieland nog wel de goede keuze is. Mijnheer de minister-president, moeten we niet een ander soort Vlaanderen in Actie hebben en ons de vraag stellen of de economische meerwaarde niet onmiddellijk teniet wordt gedaan door, bijvoorbeeld, de economische schade, door de milieuschade veroorzaakt door de verhoogde CO₂-uitstoot en door de onnoemelijke menselijke ellende veroorzaakt door het toenemend aantal slachtoffers op de E313? Mevrouw de minister, dat is de eerste en ook meest essentiële vraag.

Mijn tweede vraag gaat over het debat over de extra rijstrook. Voka heeft zonet een reactie in die richting gelanceerd. Touring heeft dat ook gedaan. Mijn fractieleider zou zeggen dat dit een antwoord van de twintigste eeuw is op een probleem van de eenentwintigste eeuw. We moeten dit debat zo snel mogelijk in de kiem smoren. Zoals ook is gebleken uit het voorbeeld van de autostrade van Leuven naar Brussel, vermindert een extra rijstrook het probleem hier en daar. Uiteindelijk nemen die elders echter enkel toe.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer Daems, bent u dan ook tegen het mogelijk onderzoek van het nut en de wenselijkheid van een derde rijstrook? Zelfs dat is voor u onaanvaardbaar.

De heer Rudi Daems: Ik ben inderdaad van mening dat het niet zo opportuun is om opnieuw geld te steken in grote transporteconomische analyses over een extra

rijstrook. Uit de opgedane ervaring kunnen we afleiden dat dit dweilen met de kraan open is. Problemen worden dan van het ene zwarte punt naar het andere verplaatst.

De heer Pieter Huybrechts: U wilt dus zelfs geen onderzoek laten uitvoeren over de verkeersveiligheid?

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer Daems, nu overdrijft u toch. Een van de meest succesvolle voorbeelden van een uitbreiding van het aantal rijstroken is het stuk tussen de Franse grens en Waregem. Toen er nog twee rijstroken waren, was het levensgevaarlijk om er te rijden. Toenmalig minister van Openbare Werken Bossuyt heeft er toen voor gezorgd dat een extra rijvak werd aangelegd. Automobilisten kunnen nu op een vlotte, veilige manier de op- en afrit in, bijvoorbeeld, Waregem nemen.

Ik pleit dan ook om minstens een onderzoek te laten uitvoeren. Tussen Kortrijk en Frankrijk is er echt vooruitgang geboekt qua verkeersveiligheid.

De voorzitter: Mevrouw Vogels heeft het woord.

Mevrouw Mieke Vogels: Mijnheer Decaluwe, dat is een ander debat. Het gaat hier over de verzadiging van een autosnelweg. De heer Daems vraagt zich terecht af of een derde rijstrook in combinatie met een Deurganckdok dat een rendement geeft dat we ervan verwachten, voldoende zal zijn om de steeds maar vergrotende logistieke stroom op te vangen.

De maatschappelijke, economische en ecologische kostprijs van die optie zou veel hoger kunnen liggen dan de economische meerwaarde of de bijkomende tewerkstelling. Dit is de essentiële vraag.

De heer Flor Koninckx: Ik dacht dat we vandaag een debat over de verkeersveiligheid op de E313 zouden voeren.

Mevrouw Mieke Vogels: De tekst die hier op de banken ligt, is slechts een samenvatting van de vraag die de heer Daems wil stellen. Zijn vraag beperkt zich niet tot de verkeersveiligheid. Indien het Vlaams Parlement de problematiek van de E313 als een uiting van de toename van het vrachtwagen- en containerverkeer van de Antwerpse haven naar het Ruhrgebied tot een vraag over verkeersveiligheid zou beperken, zou dit in mijn ogen kortzichtig zijn. Zoals uit de door de heer Daems ingediende tekst blijkt, gaat het hier om een ruimer debat. Hier geldt een 'freedom of speech'. Het heeft geen zin dit debat tot een debat over verkeersveiligheid te verenigen. We voeren hier een debat over de toekomst van Vlaanderen.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Zoals hier al door anderen is aangestipt, voeren we hier een debat over verkeersveiligheid. Ik ben bereid een ruimer debat te voeren, maar dit zouden we dan best op een ander tijdstip en in een andere context doen. Hier en nu gaat het in de eerste plaats om de verkeersveiligheid.

Mevrouw Vogels, indien u zich om de toename van het vrachtverkeer in oostelijke richting bekommert, kunt u best een grote voorstander van de IJzeren Rijn worden. U wilt een milieuvriendelijke modal shift. De IJzeren Rijn kan hiervoor zorgen.

De heer Rudi Daems: Mijnheer Penris, ik wil dit even rechtzetten. Volgens u zijn wij tegenstanders van de IJzeren Rijn. Het moet voor iedereen duidelijk zijn dat wij ongelooflijke voorstanders zijn van een modal shift. Indien in een aantal regio's de nodige flankerende maatregelen worden genomen, verdedigen wij de IJzeren Rijn. We mogen evenwel geen nieuwe problemen creëren.

Ik wil eveneens nog even reageren op de uitspraken van de heren Decaluwe en Koninckx. Het is mijn bedoeling het debat te verruimen. Verkeersveiligheid is uiteraard immens belangrijk. De persoon die gisteren is gestorven, was een motorrijder uit mijn eigen gemeente. Dit heeft me natuurlijk erg aangegrepen. Indien we een studie zouden laten uitvoeren, zouden we best ook laten bestuderen voor welke economische visie en voor welke visie op logistiek, mobiliteit en distributie we best zouden kiezen.

Ik vind dat we een foute keuze maken. We trekken voluit de kaart van Vlaanderen als distributieland. We nemen ons voor te proberen nog meer containers langs de haven van Antwerpen naar Parijs, het Ruhrgebied of waar dan ook te vervoeren.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer Daems, u blaast warm en koud tegelijkertijd. In de loop van de vorige legislatuur heeft het Vlaams Parlement een mobiliteitsplan behandeld. De groenen, die toen deel van de Vlaamse Regering uitmaakten, hebben dit plan uitdrukkelijk gesteund. Tijdens de behandeling van dit plan is voluit de kaart van de grote bijdrage aan de distributie- en transportsector getrokken.

Ik wil me hier niet over een specifiek geval uitspreken. Naast de verkeersveiligheid, lijkt een goede afhandeling van de mobiliteitsproblematiek in Vlaanderen en in de Antwerpse regio me ingebakken in het concept van de Oosterweelverbinding. Indien u hier tegen bent, moet u ook een aantal andere projecten in vraag durven stellen.

De voorzitter: De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen: Ik vind het gevaarlijk het acute probleem dat zich op dit ogenblik met betrekking tot de

E313 stelt, in een groot debat te verdrinken. Ik onderschrijf de bekommernissen van de heer Daems. Indien we de logistiek in Vlaanderen verder willen uitbouwen, moeten we dit op een slimme manier doen. De huidige saturatie van de E313 kan evenwel niet op korte termijn worden teruggeschroefd. We moeten vanuit de invalshoek van de verkeersveiligheid nagaan hoe we de E313 op dit ogenblik veiliger kunnen maken. Het aanleggen van een derde rijvak is geen antwoord op de logistieke uitdagingen, die Vlaanderen heeft. Een derde rijvak kan misschien wel op sommige plaatsen een antwoord zijn om de problemen inzake de verkeersveiligheid op de E313 te verminderen. Bovendien zouden we die bijkomende ruimte kunnen gebruiken voor busbanen op de autostrade.

Het onmiddellijk en totaal uitsluiten van een mogelijke derde rijstrook vind ik een kortzichtige benadering. Een derde rijstrook als antwoord op de logistieke discussie is echter ook een verkeerde benadering.

De heer Rudi Daems: Ik wil mijn verhaal afmaken met een laatste vraag die momenteel erg actueel is. U hebt allicht ook de brief gekregen of gezien van de voorzitter van het directiecomité van de NMBS, de heer Haek, waarin hij aan Vlaanderen vraagt om te stoppen met investeren in de zogenaamde megatrucks, de lange vrachtwagens. Hij geeft daar een aantal zeer goede redenen voor. Ik wil een stukje uit zijn brief voorlezen: "Dit type wegvervoer zal een nieuwe vraag teweegbrengen en het fenomeen van de rijdende stapelplaats op Europese wegen verscherpen. Allicht zullen we naar een omgekeerde modal shift gaan van spoor naar weg." Hij geeft daar een aantal argumenten voor. Hij wijst ook op "de externe kosten van deze megatrucks, met name de toxische emissies, meer congestie en meer ongevallen terwijl de huidige externe kosten nog steeds niet worden betaald door de gebruiker maar door de hele maatschappij". Mevrouw de minister, wat is uw standpunt daarin, gezien de belangrijke demarche die de NMBS in dezen doet met het schrijven aan Vlaamse actoren?

De heer Flor Koninckx: Ik stel vast dat het probleem nogmaals wordt verruimd naar iets wat niets te maken heeft met de actuele problematiek op de E313.

De heer Rudi Daems: Dat heeft er wel mee te maken.

De heer Flor Koninckx: Dat is stof voor een ander debat. Ik begrijp uw argumenten, maar ze hebben niets te maken met de acute problemen op de E313. We moeten erin slagen om nu concrete oplossingen te vinden op korte termijn voor het verkeersveiligheidsprobleem. De rest kan in een ander groter debat aan bod komen.

De heer Rudi Daems: Ik ga daar volledig mee akkoord. Ik heb tijdens de inleiding van mijn betoog gezegd dat we het er mee eens zijn dat de op- en afritten een probleem vormen. Ze zijn verouderd, te kort en moeten

worden aangepakt. We zijn het ermee eens dat het inhaalverbod niet wordt gerespecteerd en dat er beter op moet worden toegezien. Ik hoor van de minister een aantal positieve berichten. We kunnen het misschien wel eens geraken over het feit dat we moeten gaan naar een snelheidsverlaging op de E313, nét uit veiligheidsoverwegingen zoals u stelt.

De heer Carl Decaluwe: Mevrouw de voorzitter, ik ga akkoord met de heer Koninckx. Mijnheer Daems, u sleurt er van alles bij. We moeten geen lessen krijgen van de NMBS inzake goederenverkeer. Het is net die instelling die tijdens de voorbije tien jaar het goederenverkeer op een systematische manier heeft afgehouden van het eigen spoor. Het was de politiek van Vlaanderen om meer te investeren in binnenvaart. We kennen de problematiek betreffende het spoor. De heer Haek moet ons geen lessen geven. Als hij iets wil doen, dan moet hij meer investeren in Vlaanderen op een normale manier. Zo zullen de spoorwegen een ongelooflijke bijdrage leveren aan het wegnemen van de problemen met verkeersstromen op onze snelwegen.

De heer Rudi Daems: Het is jammer dat de heer Schouppe niet meer in ons midden is, want dat zou ook een interessant debat opleveren. *(Applaus bij Groen!)*

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, dit onderwerp is al meermaals behandeld in de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie. De vorige en huidige minister van Openbare Werken hebben reeds een antwoord geformuleerd op de dringende maatregelen die kunnen worden getroffen op korte termijn. Daar zijn onder andere bij de op- en afritten, de te korte in- en uitvoegstroken, het omliggende wegennet dat onvoldoende is uitgerust waardoor de afritten niet vlug genoeg kunnen worden ontruimd, de files van 500 meter of langer die soms op de pechstrook staan. Dat alles vormt een reëel gevaar voor de verkeersveiligheid.

Hier is trouwens al gezegd dat verkeersveiligheid een acuut probleem is. Het is een topprioriteit. Het zou verstandig zijn om te onderzoeken wat er nog meer kan worden gedaan dan de maatregelen die u en uw voorganger hebben aangekondigd. Ik denk dan onder meer aan de verkeerslichtenbeïnvloeding en aan de verlenging van de op- en afritten en de invoegstroken. U verwees ook naar de 'fly-overbrug' in Geel-West, die vanaf 2009 een belangrijke rol zal spelen in de beheersing van de verkeersstromen op de E313. Dat project mag niet worden uitgesteld, want het gaat over een zeer belangrijk verkeersknooppunt van de Antwerpse Kempen.

Ik pleit ook voor een dynamisch verkeersbeheer. We moeten voluit kiezen voor telematica. Incidenten en

files moeten onmiddellijk aan de gebruikers van de E313 worden gemeld. Tijdens piekuren en bijzondere weersomstandigheden kunnen snelheidsbeperkingen een belangrijke factor zijn ter bevordering van de verkeersveiligheid. Alle mogelijke maatregelen moeten we in ogenschouw nemen. We mogen niet a priori bepaalde mogelijkheden verwerpen. Verkeersdeskundigen kunnen ons daarbij helpen. Ik ga ervan uit dat u voldoende omringd bent om op een doortastende manier op korte termijn oplossingen aan te reiken om het aantal verkeersongevallen te verminderen. Statistieken tonen aan dat er in de afgelopen dertig dagen 56 ongevallen zijn gebeurd, met in totaal 24 gekwetsten en 3 doden.

Dat veroorzaakt onnoemelijk menselijk leed, en wegens de files, ook economische en ecologische schade. Uren stond men er in de file. Hulpdiensten moeten permanent in staat van paraatheid zijn om te kunnen interveniëren. Gemiddeld gebeuren er twee ongevallen per dag. Men kan niet verantwoorden dat daaraan niet wordt geredieerd. Ik vraag dan ook uitdrukkelijk dat u niets onverlet laat om ingrijpende maatregelen te nemen. Op korte termijn moet het aantal verkeersongevallen met gekwetsten betekenisvol naar omlaag. En er moet aandacht uitgaan naar capaciteitsbevorderende maatregelen, want ze kunnen de verkeersveiligheid vergroten. Ik begrijp dat dit niet op korte termijn kan. Er moeten allerlei procedures en spelregels worden gerespecteerd. Het is evenwel nodig dat we capaciteitsbevorderende maatregelen nemen, want ze vergroten de doorstroming en kunnen de verkeersveiligheid bevorderen.

Ik besluit met een vraag: welke maatregelen zult u op korte termijn nemen? Als ik zeg 'op korte termijn', dan bedoel ik zo mogelijk vandaag nog. Het kan niet snel genoeg gaan als het over verkeersveiligheid gaat.

De heer Flor Koninckx: Ik deel uw mening en wil onmiddellijk een suggestie doen. Ik vraag de minister om vandaag of morgen al een eerste maatregel te nemen. In Nederland en Frankrijk staan op plaatsen waar veel files kunnen ontstaan, zoals bij ons dagelijks op de E313, auto's met grote tekstboodschappen klaar. Die auto's worden ongeveer 500 meter achter de staart van de file opgesteld, en ze schuiven met die staart van de file mee naar voren of naar achteren. Onze borden, die op bruggen aankondigen dat een 'file mogelijk' is, worden door niemand nog bekeken. Zo'n goed verlichte voertuigen die 500 meter achter de staart van de file de chauffeurs waarschuwen, kunnen veel leed voorkomen.

De heer Frans Peeters: Dank u wel voor de suggestie, maar ik denk dat ze gericht is aan de minister. Ik kan ze alleen maar ondersteunen in afwachting van andere maatregelen voor een dynamisch verkeersbeheer.

De heer Flor Koninckx: Maar u sprak over vandaag, dat is een maatregel voor vandaag.

De heer Frans Peeters: Juist, want ik vind dat er geen uitstel meer getolereerd kan worden.

Ik vroeg ook welke maatregelen u zou nemen om te komen tot duurzame oplossingen om de structurele tekortkomingen van de E313 te verhelpen: maatregelen die te maken hebben met de op- en afritcomplexen en die eventueel capaciteitsverhogend kunnen werken.

De voorzitter: De heer Van Dijk heeft het woord.

De heer Kris Van Dijk: Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, ik ben in dit debat misschien de vreemde eend in de bijt omdat ik de zware opdracht heb mijn collega de heer Peumans te vervangen die dit dossier opvolgt.

Anderzijds wil ik mij wel degelijk in dit debat mengen want het is op zich al een vreemde vaststelling dat een van de eerste verkeersslachtoffers op de E313 in 1958 mijn eigen vader was. Ongevallen zijn dus van alle tijden. Maar ik treed de heer Peeters bij: elke dode op onze wegen is er een te veel; elke zwaargekwetste die levenslang de gevolgen moet dragen van een ongeval, is er ook een te veel. Dat moet ons hoofdaandachtspunt zijn, los van natuurlijk economische en andere belangen. Het menselijk leed staat voorop.

De andere sprekers hebben reeds uitvoerig het probleem geschetst: te veel verkeer op een weg met veel vrachtverkeer en slechts twee rijstroken. We moeten ons dan ook de vraag stellen wat precies het probleem is en welke oplossingen er kunnen komen.

Ik ga zo dadelijk in op de maatregelen die onmiddellijk genomen worden. Maar sta me toe ook even te verwijzen naar de studie die door toenmalig minister Peeters gemaakt is naar aanleiding van een schriftelijke vraag van de heer Peumans. In die studie wordt een onderzoek gevoerd naar het fileprobleem en de vele ongevallen op deze autosnelweg. Ik zou willen verwijzen naar bladzijde 9 van deze studie. Ik wil me nog niet uitspreken over een rijstrook erbij of niet, maar ik wil toch wijzen op het feit dat de files op deze weg niet alleen opgebouwd worden door de flessenhals aan de Antwerpse ring. De studie zegt ook het volgende: "Op basis van het begintijdstip van de files per wegvak kunnen er echter een aantal files worden waargenomen waarbij dit niet het geval is of met andere woorden die met zekerheid verder stroomopwaarts van Antwerpen zijn ontstaan, onafhankelijk van de file nabij Antwerpen." Men geeft cijfers waarbij in een bepaalde periode structurele files ontstaat ter hoogte van Massenhoven, structurele files ter hoogte van Herentals-Industrie, waardoor toch wel duidelijk aangetoond wordt dat deze snelweg te veel verkeer te werken krijgt en dit niet aankan.

Er zijn natuurlijk een aantal structurele zaken die deze weg bijkomend gevaarlijk maken. Ik meen te weten dat

hieraan gewerkt wordt. Er is reeds gesproken over te korte op- en afritten, maar wat ik nog gevaarlijker vind, is dat onze afritten niet tijdig ontruimd kunnen worden en dat men soms honderden meters op de pechstrook moet aanschuiven. Een duidelijk voorbeeld hiervan is de rotonde van Lummen, waar twee autostrades elkaar kruisen en waar men zich twee kilometer voor Lummen op de pechstrook moet begeven om de afrit richting Genk of Brussel te kunnen nemen.

Het zijn zaken die aantonen dat het probleem wordt aangepakt.

Natuurlijk heb ik ook begrip voor elementen die door collega's werden aangebracht, want we moeten inderdaad streven naar een modal shift. We liggen parallel aan het Albertkanaal en er zijn spoorwegen, alleen de ontsluiting van Antwerpen ontbreekt. Dat is inderdaad een ander debat, maar op lange termijn moeten die elementen worden meegenomen.

Mevrouw de minister, voor de korte termijn is er ondertussen voldoende geweten over het overleg dat u gevoerd hebt. Daaruit blijkt dat u kort op de bal wilt spelen en met alle betrokkenen oplossingen wilt zoeken.

Onze fractie is het ermee eens dat we naar aangepaste snelheden gaan. Laat het wel heel duidelijk zijn dat het aangepaste snelheden moeten zijn die afhankelijk zijn van weersomstandigheden en omstandigheden op de weg. Dynamische verkeerssignalisatie is meer mogelijk, waardoor we tijdig kunnen ingrijpen en files aangeduid kunnen worden. Niet alleen ongevallen veroorzaken files, maar files veroorzaken ook ongevallen. We zitten dus in een spiraal, waarbij het ene het gevolg is van het andere en het andere de oorzaak van het ene.

Dat moet zeker zo snel mogelijk worden meegenomen. Voorbeelden op andere plaatsen tonen aan dat trager rijden er soms voor zorgt dat men meer verkeer kan verwerken. Mevrouw de minister, dat denkspoor willen wij mee bewandelen. Het is, zoals ook door collega's werd aangehaald, niet onmiddellijk onze bevoegdheid, maar ik denk dat u echt moet aandringen op veelvuldiger controles.

Ik ben een leek in dit debat, maar naar aanleiding van de discussie over het inhaalverbod van vrachtwagens bij regenweer, stonden de kranten vol berichten over buitenlandse chauffeurs die zich afvragen waarom ze het verbod zouden respecteren, want in Vlaanderen en België worden ze toch nauwelijks gecontroleerd. Het optreden van de wegbeheerder is zeer belangrijk, om aangepaste snelheden in te voeren, maar we moeten ook op een dynamische manier omgaan met het afwikkelen van het verkeer, zorgen voor de nodige controles en ingrijpen waar nodig.

Mijn fractie is vragende partij om verder onderzoek in te stellen over hoe we tot een betere afwikkeling van het

verkeer op deze belangrijke as, de E313, kunnen komen in de toekomst.

De voorzitter: De heer Verstrepen heeft het woord.

De heer Jurgen Verstrepen: Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, als hekkensluiter van dit debat wil ik een uiteenzetting houden namens Lijst Dedecker.

Het debat is nu actueel, als ik mij niet vergis, omdat er eigenlijk te veel doden en gewonden vallen op korte termijn op die E313. Helaas moeten we in onze maatschappij dan altijd vaststellen dat dergelijke feiten een discussie versnellen of actueler maken. We zijn een regio met verkeersdeskundigen en de nodige kennis, ook in dit huis, maar alles gebeurt dan zo plotseling. Er staan altijd plotseling files.

Ik kijk al jaren met stijgende verbazing naar de manier waarop de mobiliteit wordt aangepakt. Ik denk dat iedereen hier de wegen wel kent en weet dat op 20 jaar tijd de files heel wat groter zijn geworden. Op de E19, toen ik vroeger naar het leger reed met de wagen, stond er een file vanaf Peutie, dan werd het vanaf Zemst, dan Mechelen-Zuid, Mechelen, Mechelen-Noord, Kontich en nu maak ik het zelfs mee dat er vanaf Antwerpen-Zuid al file is tot aan de Brusselse ring.

Wat komt daar nu nog bij? Vroeger rees de vraag of je nog wel op tijd zou aankomen op het werk, maar tegenwoordig moet men de vraag stellen of men nog wel levend aankomt op het werk. Vorig jaar heb ik het zelf kunnen meemaken in het verkeer. Men kan er niets aan doen, want plotseling is er een dergelijk feit.

Ik denk dat we dat niet oplossen met een kort of snel actualiteitsdebat, om dan een paar regels in de kranten te krijgen en de burger gerust te stellen door te zeggen dat we betrokken partij zijn en erover nadenken.

Een goed mobiliteitsbeleid bestaat volgens ons uit een evenwichtige mix van maatregelen om enerzijds het verkeersaanbod te verminderen en anderzijds de doorvoercapaciteit te verhogen. De socialistische collega's leveren de verantwoordelijken voor alles wat vliegt, rijdt en spoort, met als resultaat dat we met z'n allen steeds meer stilstaan. Dat is geen mobiliteitsbeleid maar een immobiliteitsbeleid.

Lijst Dedecker vindt investeringen cruciaal om de economische groei te ondersteunen, de verzadiging in het verkeer tegen te gaan en de verkeersveiligheid te verhogen. Ongeveer 44 procent van het aantal ongevallen heeft te maken met weginfrastructuur. Een snelheidsbeperking is een hapklare brok. Ik hoor daarover de afgelopen uren tegengestelde meningen. Eenzelfde debiet zal de concentratie aan voertuigen per kilometer doen toenemen en de tussenafstand tussen de opeenvol-

gende voertuigen doen afnemen. Vrachtwagens kunnen nu al op de normale uren de 50 meterregel niet respecteren: er zijn er gewoon te veel. Ik vraag me af of het nu zo moeilijk is. De E313 is volgens heel wat experts, die door anderen weer worden tegengesproken, aan een derde rijstrook toe, vooral tussen Lummen en Wijnegem. Dat de op- en afritten langer moeten zijn, hebben we al vernomen. Dat gaat puur om de veiligheid. Dat heeft trouwens ook te maken met het feit dat de E313 een internationale weg is die aan de Europese normen moet voldoen.

Ik wil deze discussie niet langer rekken dan nodig. Dat er maatregelen nodig zijn, wisten we al lang. Als je de discussies in de parlementen volgt, zeg je: laten we daar nog maar eens een paar maanden of jaren over discussiëren. We denken dat inzake wegeninfrastructuur bijkomende rijstroken noodzakelijk zijn omdat de autosnelwegen tot nu toe de slagaders van onze economie zijn. Er moeten fysiek gescheiden rijstroken komen op de grote transitassen in plaats van vrije busbanen. Misschien ligt het aan mij, maar als ik die vrije busbanen voorbijrijd in druk verkeer, zijn die altijd leeg, zonder bussen. De verleiding is dan heel groot om die lege rijstrook dan toch maar te benutten, want daar betaal je trouwens wegentaks voor. Maar dat is een heel andere discussie die we nog zullen aankaarten. De vrije busbaan op de E313 ligt daar ook maar wat te liggen. Ze zou zeer nuttig kunnen zijn voor de andere weggebruikers als er veel verkeer is. Misschien moeten we daar ook eens naar kijken, mevrouw de minister.

Meer openbaar vervoer heeft de files nog geen millimeter ingekort. Mevrouw de minister, ik heb geen vraag voor u, maar ik dring aan op ingrijpende en structurele maatregelen. Ik reken daar op. Ik geloof in uw vooruitziendheid, uw slagkracht en uw jonge dynamiek als minister zodat u met een oplossing zult komen binnen een jaar, waarbij de problemen op de wegen tot het verleden behoren. Dat zou pas fijn zijn.

De heer Flor Koninckx: Mijnheer Verstrepen, u weet toch ook dat waar de vrije busbaan eindigt, waar de snelweg E34 vanuit Turnhout samenkomt met de E313, vier rijstroken bij elkaar komen: twee uit Turnhout en twee uit Hasselt en Lummen. Het heeft totaal geen zin om daar een derde rijstrook bij te leggen als je verderop die verkeersstroom niet kunt verwerken. Dat lost het probleem niet op. Ik zie niet goed in waarom u nu op die vrije busbaan schiet en u de verleiding groot acht om daarop te rijden, terwijl u weet dat u verderop toch maar twee rijstroken hebt om verder te rijden. Die vrije busbaan laten innemen door ander verkeer, komt de mobiliteit totaal niet ten goede.

De voorzitter: De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens: De heer Verstrepen heeft een punt. Het adagium dat men met het versterken van het

openbaar vervoer de oplossing zal vinden voor de files, zoals we al lang horen van de socialistische ministers, werkt niet. Het blijkt uit een enquête van de bevolking in de grote steden in Vlaanderen. Weet u hoeveel procent van de bevolking nu en dan gebruik maakt van het openbaar vervoer? In Hasselt, de stad waar het aanbod versterkt is met een factor vier, gebruikt slechts 9 procent van de bevolking de bus. Waarom is dat?

We moeten tot een globale structurele benadering komen. Een provincie zoals Limburg met 800.000 inwoners heeft vrijwel geen openbaar vervoer van kwaliteit. De spoorwegen hebben deze provincie altijd achtergesteld.

Heel veel mensen zijn voor hun verplaatsing aangewezen op de eigen wagen, omdat er geen alternatief is. De gratis bussen kunnen dat niet opvangen. Heel veel mensen maken dus inderdaad gebruik van die bestaande autosnelwegen. De heer Verstrepen heeft zeker een punt: we moeten durven denken aan het wegwerken van de missing links. Dat staat trouwens in het regeerakkoord. Het verbreden van de bestaande trajecten is inderdaad een element dat moet worden onderzocht. We doen grote investeringen in onze havens en halen zo tienduizenden vrachtwagens per week terug naar hier. Dan moeten we een algemeen mobiliteitsmodel hebben dat dit kan opvangen. Ik heb onze minister van Mobiliteit daarover ondervraagd in de commissie, aan het begin van deze zittingsperiode. Het enige antwoord dat we van haar krijgen, gaat steeds maar over het versterken van het openbaar vervoer.

Het is goed dat Vlaanderen investeert in openbaar vervoer, maar het is hoog tijd dat we de missing links in de bestaande wegeninfrastructuur wegwerken. We kunnen geen logistiek knooppunt willen zijn, en dat nog willen versterken, en nog meer investeren in de havens, als we aan de andere kant alleen het openbaar vervoer versterken. Zeker vanuit Limburgs perspectief is het dus hoog tijd voor structurele maatregelen, die capaciteitsverhogend kunnen werken waar er knelpunten en flessenhalzen zijn.

De heer Jurgen Verstrepen: Mijnheer Sauwens, ik dank u voor uw betoog.

Mijnheer Koninckx, het verbaast me een beetje dat u niet begrijpt waarom die verleiding zo groot is. Ik circuleer veel rond Antwerpen. Ik woon daar ook. Het is nogal lastig dat iedereen daar stilstaat. Laten we menselijk zijn: als we dan op die rijstrook staan, en voor ons zien we een volledige rijstrook leegstaan, en het is geen pechstrook, dan is de verleiding toch groot om ons af te vragen waarom we die niet zouden mogen nemen. Het punt is inderdaad, zoals u zegt, dat we ons iets verder dan weer vastrijden, maar daarmee onderschrijft u net dit betoog. De E313 in de buurt van Antwerpen is een levensgevaarlijke zone geworden, van

welke kant men ook komt. We moeten dan ook nog rijstroken gaan kruisen. Mensen komen dan inderdaad van die route van Turnhout. Mensen moeten dan over die busbaan. Als er een actie is in het Wijnegem Shopping Center staan ze ook aan de rotonde van Wommelgem aan te schuiven. Zo ver is het gekomen: als de mensen gaan winkelen, dan zorgt dat voor files die even levensgevaarlijk zijn als de ongevallen die er nu gebeuren aan die op- en afritten. Hoe lang moeten we wachten? Tot er superkoopjes zijn en we allemaal stilstaan? Dat lijkt me niet de oplossing.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw de voorzitter, geachte leden, ik dank alle sprekers voor hun boeiende uiteenzettingen. Dat bewijst alleszins dat de E313 vrijwel niemand in dit halfroond onberoerd laat.

Deze ochtend heb ik inderdaad vergaderd met een aantal mensen van het Agentschap Wegen en Verkeer van de provincie Antwerpen en ook van mijn eigen agentschap. Er waren ook mensen aanwezig van de federale wegpolitie, net als mensen van het Verkeerscentrum Antwerpen. Die vergadering was gisteren gepland. Deze namiddag heeft er terzake een korte briefing plaatsgevonden. Dat was gisteren ook al aangekondigd. Het leek me dan ook een beetje te gek om te wachten tot 2 uur.

De heer Pieter Huybrechts: Excuseer, mevrouw de minister, was het dan niet mogelijk om even te wachten tot het actualiteitsdebat hier gedaan was? Ik vind dat een elementaire vorm van beleefdheid.

Minister Hilde Crevits: Dat is uw mening, en u hebt daar recht op. Het is het ene of het andere: ofwel zegt u dat ik niets doe, ofwel doe ik iets, maar dan is het niet goed, omdat ik het te snel doe. *(Applaus bij CD&V)*

De heer Pieter Huybrechts: Een paar uur wachten wil niet zeggen: niets doen. U hebt het parlement voor willen zijn en de primeur aan de pers willen geven.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Huybrechts, wilt u nu eigenlijk zeggen dat ik moet wachten om te vergaderen over deze problematiek met de verantwoordelijken tot er in dit parlement een debat is gevoerd? Neen toch?

De vergadering was boeiend. Voor ik tot de essentie kom en de maatregelen op korte en lange termijn toelicht, wil ik de weg eerst nog even situeren. De E313 is een van de oudste snelwegen van ons land en dateert van het einde van de jaren vijftig. Het klopt dat de standaard waarmee de weg werd ontworpen niet meer voor 100 procent beantwoordt aan de huidige verkeersstromen en verkeerssituatie. Dat komt vooral tot uiting ter hoogte van de op- en afritten: ze zijn veelal kort, de afstand tussen de autosnelweg en de aansluiting op het onderlig-

gende wegennet is te kort, ze zijn smal en ze werden uitgevoerd met scherpe bochtstralen.

De eerste 10 kilometer, dat is de sectie Antwerpen-Ranst, heeft een profiel van tweemaal drie rijstroken en een pechstrook, en vormt het gezamenlijke wegvak E34-E313. De sectie Ranst-Luik heeft slechts twee rijstroken en een pechstrook. In de richting van Antwerpen werd, zowel op het gezamenlijke stuk E34-E313 als op de sectie Massenhoven-Ranst, de pechstrook vervangen door een voorbehouden rijstrook voor autobussen.

Niemand zal betwisten dat de E313 een belangrijke schakel vormt in het hoofdwegennet als oost-westverbinding voor het langeafstandsverkeer, als achterlandverbinding voor de Antwerpse haven, als verbinding met het Duitse Ruhrgebied en als ontsluiting van de Kempen met de grootstedelijke gebieden Antwerpen en Brussel.

Er werden al heel wat cijfers genoemd. We hebben ze deze morgen uiteraard ook bekeken. De E313 moet dagelijks verkeersvolumes verwerken van circa 40.000 voertuigen per rijrichting en dat op twee rijstroken in de sectie Ranst-Luik. Op de autosnelweg rijdt veel vrachtverkeer: 25 tot 35 percent van het totale aantal, maar uiteraard neemt een vrachtwagen meer plaats in dan een gewone wagen. Het komt erop neer dat ongeveer de helft van de capaciteit van de snelweg ingenomen wordt door het vrachtverkeer.

Uit een studie waar mijn voorganger, de huidige minister-president Kris Peeters, opdracht toe gegeven heeft aan het Verkeerscentrum Antwerpen en die werd afgerond in november van vorig jaar, blijkt dat de verkeersaan groei op de E313 eenzelfde toename kent als op de andere autosnelwegen in Vlaanderen. Het gaat om een toename met 5 percent tijdens de laatste drie jaar.

Voor het wegvak in de Antwerpse Kempen, de sectie Ranst-Geel, is congestiegevoelig. Die gevoeligheid wordt zowel veroorzaakt door structurele files, vooral in de richting van Antwerpen, als door incidentele files. De kleinste verstoring leidt tot een grote verkeersimpact. Uit de studie blijkt dat de verkeerscongestie in vergelijking met de voorbije jaren frequenter voorkomt en ook sneller en dieper stroomopwaarts aangroeit.

Ook over de ongevallen werden hier al cijfers meege-deeld. Ze gaan over de problematiek van de wachtrijen, de kleine bochtstralen op de uitritten en de lage invoegsnelheden vanaf de opritten. De ongevalcijfers van de autosnelwegpolitie zijn duidelijk. Het aantal ongevallen kent een stijgende lijn, vooral voor wat de categorie stoffelijke schade betreft. De heer Peeters heeft de meest recente cijfers aangehaald.

Ook de conclusies over de oorzaken van de ongevallen zijn hier al door heel wat sprekers vermeld, maar ik probeer ze toch nog even samen te vatten. Een van de oorzaken van de recente ongevallen is het onbeveiligd inrijden op de filestaart. De beperkte restcapaciteit van de autosnelweg geeft aanleiding tot files bij het kleinste incident. Een groot aandeel van het vrachtverkeer neemt de totale capaciteit van de rechtterijstrook in beslag. Dat zijn de voornaamste oorzaken.

Uiteraard werden al eerder maatregelen genomen. Het is niet zo dat we vandaag pas de problematiek onderzoeken. Hier en in de bevoegde commissie werden al heel wat debatten over het onderwerp gevoerd.

In het recente verleden zijn er maatregelen genomen in Geel-West, Herentals-Oost, Herentals-Industrie, Herentals-West en Massenhoven. Op elk van die complexen zijn de opritten verlengd van 150 naar 400 meter. Dat is uitgevoerd tussen 9 mei en 4 juni van dit jaar op alle opritten, behalve de oprit Massenhoven, dat was op 18 augustus. Er is een snelheidsreductie op de afritten zelf tot maximum 50 kilometer per uur en die wordt gradueel afgebouwd van 90 naar 70 naar 50. Die borden werden in de eerste week van juni geplaatst.

Op korte termijn worden volgende maatregelen uitgevoerd. In de eerste plaats wordt de uitstroom op de uitritten verbeterd door het plaatsen en optimaliseren van verkeerslichten die dynamisch regelbaar zijn en dus meer groentijd geven op het moment van files. Daardoor wordt het verkeer sneller weggeleid van de autosnelweg. Ik geef een stand van zaken. Op afrit 23 Geel-West in de richting Antwerpen zijn de lichten aanwezig, de groentijd wordt geoptimaliseerd en in de komende weken gefinaliseerd. In Herentals-Oost zijn de werken in uitvoering. Voor Herentals-Industrie is het verkeersplan in opmaak. Voor Herentals-West zijn geen dynamische lichten gepland. Voor Massenhoven zijn de werken in uitvoering. De beslissing tot het al dan niet plaatsen van die lichten is genomen door de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV) en die beslissing dateert van 14 november 2006. De PCV volgt de resultaten van de ingrepen op. Er kan worden bijgestuurd of uitgebreid.

De bochtstralen op de uitritten zijn heel scherp. Er wordt gezocht naar een manier om daaraan te werken. De slijtlaag in de korte bochten wordt heraangelegd en onmiddellijk verbeterd. Dat komt de wegligging van de voertuigen ten goede zodat het aantal ongevallen op de afritten ook beperkt kan worden.

Een vroegere en betere aankondiging van de files zou heel wat ongevallen kunnen verhelpen. Uit het onderzoek blijkt dat de kleine helft van de ongevallen veroorzaakt wordt doordat de chauffeurs een nakende file niet opmerken. Op dit ogenblik staan er dergelijke borden vanaf Herentals-West in de richting van Antwerpen. De

actuele ongevallen situeren zich in de onbeveiligde zone voor Herentals-West bij onverwachte files. Om deze situatie te beveiligen worden bijkomende borden geplaatst. Die zullen de file detecteren en aankondigen op een voorafstand van 1500, 1000 en vervolgens 500 meter. Er komen 30 van die bijkomende borden over een afstand van 15 kilometer, vanaf halverwege tussen Geel-West en Herentals-Oost.

Het agentschap beschikt inderdaad reeds over enkele mobiele karretjes, zoals de heer Koninckx opmerkt. Ik heb vandaag gevraagd of die karren – tot de definitieve borden er staan – kunnen worden ingezet.

Aanvankelijk dacht ik dat we hier met een tweespalt geconfronteerd zouden worden. Toen ik de mededelingen las, kreeg ik de indruk dat een aantal mensen zou vragen om een statische 90 kilometer per uur in te voeren. Iedereen is het erover eens dat een dynamisch verkeersmanagement in de richting van Antwerpen absoluut noodzakelijk en dringend is.

Aansluitend op de maatregelen die ik heb aangekondigd, wordt een definitieve uitrusting gepland voor dynamisch verkeersmanagement in de richting van Antwerpen, naar analogie van degene die werd geplaatst tussen Antwerpen en Ranst. De uitrusting zal bestaan uit portieken met rijstrooksignalisatie om de 1.500 meter. Deze mogelijkheid verdient de voorkeur, ook op een statische snelheidswijziging. Ze laat toe de snelheid te harmoniseren in functie van de verkeersafwikkeling of -intensiteit op een bepaald moment. De uitvoering van de dynamische verkeersafwikkeling zal worden gepland. In de komende maanden volgt ook nog een debat dat E313-overschrijdend is.

Op de langere termijn hebben sommigen hier verwezen naar de werken voor het complex Geel-West. Het is van belang dat die werken kunnen worden uitgevoerd. Op de hele lange termijn hebben sommigen de mogelijke aanleg van een derde rijvak aangehaald. Het is vrij duidelijk dat hierover een studie moet worden uitgevoerd en dat de discussie over de totale verkeersafwikkeling van die druk bevraagde zone moet gaan. In de totale visie moeten we rekening houden met de maximale inzet van de vervoersmodi. Als uit het debat en overleg blijkt dat een derde rijstrook gewenst is, dan zullen de nodige procedures moeten worden ingezet om dat te realiseren.

Op het overleg van deze morgen waren mensen van de wegpolitie aanwezig. Ze hebben vorige week aangekondigd dat ze verhoogde controles uitvoeren op het bumperen, op de afstand tussen de vrachtwagens. Ik ga ervan uit dat ze dat zullen voortzetten. De handhaving is een bevoegdheid van de federale minister. Ik ben ervan overtuigd dat we hierover een gesprek kunnen voeren of de gepaste maatregelen nemen.

De heer Daems vroeg een standpunt over de megatrucks. Net voor het zomerreces werd een resolutie goedgekeurd die een proefproject met randvoorwaarden aankondigde met ecocombi's. Voorafgaand zou er een studie zijn over de impact op de verkeersveiligheid. We wachten op de resultaten van die studie. Een van de belangrijke randvoorwaarden om een proefproject op te starten was uiteraard dat de modal shift niet mocht worden omgekeerd.

Ik heb geprobeerd op de meeste vragen in een notendop te antwoorden. Vergeef me als ik niet volledig was, ik heb mijn best gedaan. (*Applaus bij CD&V, sp.a-spirit en N-VA*)

De heer Hans Schoofs: Mevrouw de minister, u geeft enkele zaken aan die de vraagstellers als mogelijke oorzaken hebben aangestipt. Als antwoord op korte termijn hebt u aangehaald dat de op- en afritten werden verlengd. Daar moeten we niet onmiddellijk heil van verwachten. Ik verwacht wel iets van de verlenging van het groene verkeerslicht, dat voor een versnelde afvoer naar het aansluitende wegennet moet zorgen.

Inzake de politie blijf ik op mijn honger zitten. De politie geeft toch al langer signalen over haar beperkte bezetting om toezicht te houden op de E313. Bent u daarvan op de hoogte gesteld? Hebt u daarover overleg gepleegd of zult u dat doen met de minister van Binnenlandse Zaken? U moet niet alleen toezicht laten houden op het bumperen, maar ook op het roekeloze rijgedrag en het niet gebruiken van de richtingaanwijzers bij het veranderen van rijstrook. Die signalen krijg ik van de politie. Er is bijkomende aandacht nodig om daarop toe te zien.

Ik heb nog één vraag die u niet beantwoord hebt. Gaat u ook onderzoek doen naar bijkomende signalisatie voor de duidelijke aanduiding van de afritten? Door de vele vrachtwagens is het moeilijk om aan de rechterkant de borden te zien die een afrit aankondigen. Daardoor veranderen veel automobilisten laattijdig van rijstrook en doen ze vaak roekeloze manoeuvres om alsnog de afrit te halen – een afrit die tijdens de spitsuren vaak al vol staat met aanschuivende auto's. Gaat u het idee onderzoeken om aan de linkerkant bijkomende verkeersborden te plaatsen die een afrit aankondigen?

De heer Joris Vandenbroucke: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar ik heb nog een aantal vragen. Voor de handhaving verwijst u naar de federale minister die bevoegd is voor de politie. Ik meen toch te weten dat u en minister Van Brempt 2,5 miljoen voorzien hebben voor het plaatsen van digitale flitspalen langs de autosnelwegen. Waar en wanneer zullen we die flitspalen zien verschijnen? Er staan er nu al aan de Kennedytunnel en op het viaduct van Gentbrugge, maar bijvoorbeeld nog niet langs de E313. Gaat u daar ook digitale flitspalen plaatsen? Daar hebt u de politie niet zozeer voor nodig.

Gaat u het permanente inhaalverbod voor vrachtwagens op autosnelwegen met twee maal twee rijstroken, dat ingaat vanaf 1 januari 2008, in Vlaanderen implementeren zonder uitzonderingen? Gaat u de principes van het dynamische verkeerbeheer – met dynamische signalisatie en het variabiliseren van de maximumsnelheden – enkel toepassen op de E313, of bent u ook bereid om te bekijken of dat niet op het hele Vlaamse autosnelwegennet toegepast kan worden? Het probleem van de verkeersonveiligheid is immers geen exclusief probleem van de E313, maar van het hele snelwegennet.

De heer Frans Peeters: Mevrouw de minister, ik ben tevreden met uw antwoord. Het is niet omdat er vandaag een actualiteitsdebat gevoerd wordt dat er in het verleden geen aandacht geweest is voor de E313. Uw voorganger en uzelf hebben reeds verschillende maatregelen genomen die al in uitvoering zijn.

Het verheugt mij dat u aankondigt dat er werk zal worden gemaakt van een dynamisch verkeersmanagement. Ik zou met aandrang willen vragen dat dit versneld gebeurt. Daar is immers een heel dringende behoefte aan. Ik volg ook de suggestie van de heer Koninckx om de mobiele karretjes, die reeds in het bezit zijn van de administratie, al in te schakelen op de E313.

Ik ben ook blij dat u een studie aankondigt over de middelen die ingezet moeten worden op middellange termijn. U haalt terecht aan dat er een globale visie ontwikkeld moet worden op de mobiliteit in deze regio. Dat verheugt mij enorm, omdat daar in het verleden veel te weinig aandacht voor geweest is, met de gekende gevolgen.

Mevrouw de voorzitter, ik zal een actualiteitsmotie indienen.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de minister, ik ben verheugd te horen dat u de mogelijkheid van een derde rijstrook op zijn minst gaat laten onderzoeken. Misschien kunt u best uw kabinet daar eens over inlichten. Maar dat moet u zelf beslissen.

Hoe gaat u de investeringsachterstand in weginfrastructuur, die volgens de afdeling Wegenbouw het niet geringe bedrag van 255 miljoen euro bedraagt, trachten weg te werken? Hebt u daarvoor, in samenspraak met uw collega-ministers en de minister-president, al beleidsinitiatieven genomen?

Mevrouw de voorzitter, ook ik kondig een actualiteitsmotie aan.

De heer Jurgen Verstrepen: Mevrouw de minister, ik hoor hier allerlei elementen de revue passeren: studies, flitspalen, controles, inhaalverbod enzovoort. Blijkbaar

wordt er geschoten op alles wat beweegt. Voorlopig ben ik tevreden met uw aankondiging dat u het idee van de derde rijstrook wilt onderzoeken.

Ik wil nog even aanstippen dat er een angstgevoel bestaat in het verkeer. Uit studies blijkt dat een van de grote angsten van mensen is achteraan in een file op de autosnelweg te worden aangereden. Ik ben geen borden-expert en ik heb dan ook mijn twijfels bij die dynamische borden. Pas wanneer u dat angstgevoel bij automobilisten kunt wegnemen, hebt u echt uw best gedaan.

De heer Rudi Daems: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben tevreden met het aspect inzake het dynamisch verkeersmanagement. U zegt dat de studie die u aankondigt in een algemeen kader moet worden geplaatst. Maar wat bedoelt u daar precies mee? Welk kader hebt u voor ogen? De vraag is niet alleen hoe we tot een goede mobiliteitsafwikkeling komen maar ook wat er in de toekomst op ons afkomt. Ik heb het dan bijvoorbeeld over het toenemende vrachtvervoer op de weg, dat vooral afkomstig is uit de haven van Antwerpen.

Ik zie echter nog een ander probleem. Wanneer deze regering zou doorgaan met de creatie van de missing link noord-zuid in de Kempen, die aansluiting zoekt bij het knooppunt Geel-West, het zwartste punt op de E313, dan moet ook deze extra complexiteit mee in ogenschouw worden genomen. Ik vraag u dan ook, mevrouw de minister, om iets ruimer te kijken en na te gaan hoe we ruimtelijk kunnen omgaan met de inrichting van onze bedrijventerreinen en onze logistieke centra en poorten om te vermijden dat er opnieuw congestie wordt gecreëerd door een foute ruimtelijke inplanting van een logistieke zone.

Minister Hilde Crevits: Ik ben bereid tot elk overleg met mijn federale collega, maar het is duidelijk dat de handhaving een federale bevoegdheid is.

Wat de signalisatie betreft, wil ik nagaan of en hoe de afritten duidelijker kunnen worden aangeduid.

Mijnheer Vandenbroucke, het is inderdaad zo dat er op dit moment op twee plaatsen digitale flitscamera's zijn geplaatst. Samen met minister Van Brempt heb ik beslist om alleen nog digitale flitscamera's aan te kopen en te plaatsen. Zij zijn veel beter beheerbaar. Die camera's moeten prioritair worden ingezet op de gevaarlijk punten. Momenteel is een werkgroep bezig met het uitwerken van een heel concreet plan waaruit moet blijken waar die camera's best kunnen worden geplaatst en welke prioriteitenlijst er zal worden gevolgd voor de plaatsing in de toekomst.

Wat het permanent inhaalverbod betreft, weet ik heel goed welke reglementering op ons afkomt. Op dit ogen-

blik wordt nagegaan waar dit verbod wel en niet zou gelden. Daar moet op relatief korte termijn meer duidelijkheid over komen.

Mijnheer Huybrechts, ik stel samen met u vast dat de vraag naar infrastructuurwerken enorm groot is. Uit de begroting van de vorige jaren blijkt dat ook de inspanningen die onder meer op budgettaire vlak worden geleverd, enorm zijn.

We zijn heel concreet bezig met het oplossen van een aantal missing links. We zullen er tegen eind van dit jaar in slagen om 300 van de 800 zwarte punten op te lossen. De investeringen liggen nu al hoog maar moeten in de toekomst nog worden opgetrokken.

Wat het onderzoek naar een derde rijstrook betreft, herhaal ik wat ik net heb gezegd. Ik heb letterlijk gezegd dat de discussie over een mogelijke aanleg grondig gevoerd moet worden. In het geval van een positief standpunt zijn er heel wat procedures vereist.

Het is niet zo dat er na een beslissing zo maar met de aanleg kan worden gestart. U weet even goed als ik dat allerhande ruimtelijke procedures en trajectprocedures doorlopen moeten worden. We moeten streven naar een globale visie op onze toekomstige mobiliteitsafwikkeling. De visie zet in op de verschillende modi. Uiteraard moet daarbij rekening worden gehouden met de ruimtelijke impact en beslissingen die in deze regio zullen worden genomen. *(Applaus bij de meerderheid)*

Actualiteitsmoties

De voorzitter: Door de heer Peeters, door de heren Huybrechts en Penris en door mevrouw Vogels werden tot besluit van dit actualiteitsdebat actualiteitsmoties aangekondigd. Ze moeten om 16.30 uur zijn ingediend. Het parlement zal zich daar nadien over uitspreken.

Het incident is gesloten.

ACTUELE VRAAG van de heer Flor Koninckx tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de veiligheid van rotondes

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, mijnheer de minister-president, in het recente nummer van de Verkeersspecialist stonden de resultaten van een onderzoek van de heren De Mol en Lauwers van het Instituut voor Duurzame Mobiliteit van de universiteit van Gent, over de veiligheid van

rotondes, meer bepaald voor zwakke weggebruikers. Dat onderzoek was eigenlijk gebaseerd op twee andere studies: één over het wegwerken van zwarte punten en een ander van de heren Vereeck en De Brabander.

Het onderzoek van het Instituut voor Duurzame Mobiliteit was eigenlijk een reactie op eerdere cijfers van het steunpunt Verkeersveiligheid, dat zes maanden geleden stelde dat sommige rotondes binnen de bebouwde kom de onveiligheid van de fietsers met 80 percent deed toenemen. Er was wat commotie. Sommigen dachten dat het niet goed was rotondes aan te leggen. De heren De Mol en Lauwers beweren en bewijzen dat dit een foute redenering is.

Een tweede element dat belangrijk is, is dat in het vademecum over het aanleggen van een rotonde duidelijk gestipuleerd staat dat een rondpunt met een aangrenzend fietspad, onveilige rotondes zijn voor zwakke weggebruikers. Enkel rotondes met gemengd verkeer of met een totaal vrijliggend fietspad zouden mogen worden aangelegd.

We stellen echter vast dat, ondanks dat vademecum, toch nog rotondes binnen de bebouwde kom worden aangelegd met een aangrenzend fietspad. We weten vooraf al dat daardoor een onveilige situatie wordt gecreëerd. De cijfers van het steunpunt tonen dat ook aan.

Mevrouw de minister, hoe komt het dat er toch nog altijd dergelijke rotondes mogen worden aangelegd en ontworpen? Kunnen die rotondes niet worden opgenomen in een investeringsprogramma om ze aan te passen en minder onveilig te maken? Het vademecum voor de aanleg van rotondes dateert van 1995 of 1997. Ondertussen zijn er nieuwe inzichten ontstaan over de aanleg van rotondes. Moet het vademecum niet worden aangepast? Is het niet mogelijk om de ontwerpers en degenen die de rotondes aanleggen te verplichten de raadgevingen van het vademecum te volgen? Indien dat niet gebeurt, kunnen de subsidies dan niet geweigerd worden?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw de voorzitter, ik heb dat artikel ook gelezen. Dergelijke rotondes zijn, zeker in het verleden, vaak aangelegd omdat het ons toen aan de nodige kennis ontbrak.

De heer Flor Koninckx: Ik zou dit even willen aanvullen. In de praktijk is het meestal geweten wat moet gebeuren. Om duistere redenen, zoals het verdwijnen van parkeerplaatsen, wordt echter vaak een compromis gezocht.

Minister Hilde Crevits: Een aantal rotondes zijn in verleden omwille van een gebrek aan kennis op dergelijke wijze aangelegd. Vanaf het einde van de jaren 90 moet elk project evenwel door een provinciale auditcommissie worden beoordeeld. Op bepaalde ogenblikken blijkt deze

auditcommissie van de in het reeds aangehaalde vademecum voorgeschreven regels af te wijken. Voor die afwijkingen worden steeds uitvoerige motiveringen opgesteld. Ik kan enkel vaststellen dat dit gebeurt.

De heer Koninckx vraagt zich af of we de aanleg van rotondes niet in een investeringsprogramma kunnen opnemen. Heel wat rotondes zijn al opgenomen in het investeringsprogramma voor de zwarte punten. Indien gewenst, kan ik hem de cijfers bezorgen. Indien een zwart punt wordt aangepakt, komen de rotondes automatisch ook aan bod.

De heer Flor Koninckx: Het gaat hier dan om twaalf rotondes.

Minister Hilde Crevits: Er staan er nog meer op stapel.

De bevoegdheid voor het reeds vermelde vademecum deel ik met minister Van Brempt. Het zou, zoals de heer Koninckx suggereert, wenselijk zijn dit vademecum eens opnieuw te bekijken. Ook zijn suggestie inzake de afwerkingsmogelijkheid zal ik nader bekijken. Alvorens hier met luide trom iets aan te kondigen, zal ik dit evenwel eerst met de leden van de provinciale auditcommissies bespreken.

De heer Flor Koninckx: Ik zou nog een bijkomende suggestie naar voren willen brengen. In feite komt de provinciale auditcommissie te laat in het spel. We zouden er eigenlijk in moeten slagen bij de aanvang van elk ontwerpproces een bewaker van de verkeersveiligheid in te schakelen. Die bewaker zou moeten beletten dat nog van de regels wordt afgeweken. Eens een ontwerp is voltooid en de studies zijn uitgevoerd, is het voor de provinciale auditcommissie in feite te laat om nog correcties te kunnen doorvoeren. Mij lijkt het beter iemand van bij het begin over de veiligheid van elk ontwerp te laten waken.

De voorzitter: De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren: Mevrouw de voorzitter, ik vind dit een ontzettend interessante discussie, die vooral de evolutie in het denken van de verkeersdeskundigen aantoont. Ik herinner me levendig de discussies die tien tot twaalf jaar geleden over de aanleg van rotondes zijn gevoerd. Toen is ons verteld dat de fietspaden bij de rotonde moesten aansluiten. Op vele plaatsen zijn dan ook dergelijke rotondes aangelegd. De geesten evolueren en de ervaring leert ons nieuwe inzichten. Momenteel liggen in Vlaanderen enorm veel rotondes die volgens de heer Koninckx gevaarlijk zijn. Ik vraag me af wat de minister daaraan wil doen.

Deze rotondes zijn overigens niet enkel door het Vlaamse Gewest aangelegd. De steden en gemeenten worden ook met dit probleem geconfronteerd. In som-

mige gevallen zijn ze zelfs gesubsidieerd om dergelijke rotondes aan te leggen. Ik zou graag horen wat de minister hiervan denkt, maar ik zal het haar niet kwalijk nemen indien ze er niet in slaagt mij vandaag een volledig antwoord op deze vraag te geven.

Mevrouw de minister, ik zou hier trouwens nog een bijkomend probleem willen aanhalen. Ik lees elke dag over de steeds groter wordende verantwoordelijkheid van de burgemeesters en over de dagvaardingen die tegen hen worden uitgevaardigd. Ik zit hier als burgemeester van een gemeente waarin zich rotondes met aangesloten fietspaden bevinden. Volgens de heer Koninckx zijn deze rotondes levensgevaarlijk. Ik hoor dit, maar ik kan niet onmiddellijk iets doen. Een rechter zou evenwel kunnen oordelen dat ik hiervan op de hoogte ben. Ik lees elke dag over de dagvaarding van burgemeesters in verband met analoge gevallen. In de recentste editie van het tijdschrift van de VVSG staat hierover overigens een interessant artikel. Hoe reageert u, als vertegenwoordigster van de toezichhoudende overheid, op dit gegeven?

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Vermeiren, u hebt een punt. De tijdsgeest en de regels evolueren. Sinds het einde van de jaren 90 worden al deze zaken heel goed nagegaan. Als u in uw eigen gemeente infrastructuurwerken uitvoert, is er wel een of andere commissie die er een oordeel over velt of er haar licht over laat schijnen. De studie heeft een beetje de bedoeling om erop te wijzen dat we alle regels van de kunst moeten toepassen bij de aanleg van nieuwe rotondes. Ik heb daarnet gezegd dat het vademecum opnieuw zal worden bekeken. Voor onze eigen wegen vertrouw ik op het oordeel van de auditcommissie die wordt voorgezeten door een onafhankelijke auditor die zijn licht autonoom op de zaak kan laten schijnen. Ik kan dan ook niet anders dan ervan overtuigd zijn dat alle rotondes die zijn aangelegd na adviezen van de auditcommissie degelijk en volgens de regels van de kunst zijn aangelegd.

De heer Flor Koninckx: Mevrouw de minister, het probleem is dat de auditcommissie niet alleen verkeersveiligheid in ogenschouw neemt. Er zijn andere dingen die een rol spelen. De heer Vermeiren heeft gelijk dat men in de problemen kan komen als niet alle regels van de kunst zijn gevolgd voor het aanleggen van een veilige rotonde. De verantwoordelijkheid kan dan inderdaad een delicaat punt vormen.

Het vademecum is fundamenteel goed. Er moeten enkele kleine aanpassingen aan gebeuren. Het beangstigt me dat er nog rotondes worden aangelegd met aangrenzende fietspaden binnen de bebouwde kom, wetende dat het gevaarlijke kruispunten zijn voor de zwakke weggebruiker. Dat zou moeten worden vermeden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

ACTUELE VRAAG van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Fientje Moerman, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de conclusies van de rondetafel Chemie en de prioriteiten ter zake voor de Vlaamse Regering

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, leden van de regering, vorige week hebben ons twee berichten bereikt uit de chemiesector. Enerzijds was er het tussentijds verslag van de rondetafel Chemie en anderzijds een herstructureringsgolf in de Antwerpse chemie, die tot een verlies van ongeveer 300 banen heeft geleid. Die herstructurering bewijst dat niet alleen zogenaamd regressieve sectoren maar ook sterke sectoren onderhevig zijn aan wereldwijde ontwikkelingen en dat ze staan voor rationalisering van productieprocessen en nieuwe uitdagingen. Het komt er dan ook op aan dat Vlaanderen sterk genoeg investeert in deze industriële sectoren opdat ze klaar zouden staan om op een flexibele manier om te gaan met deze golf van herstructureringen.

De Vlaamse Regering heeft daar proactief op gereageerd door enkele jaren geleden voor zogenaamde sterk vertegenwoordigde sectoren in Vlaanderen rondetafels op te stellen. Een kwart van de industriële productie komt uit de chemiesector, 170.000 Vlamingen werken erin, er is een omzet van 40 miljard euro per jaar en er wordt ongeveer 1,5 miljard euro geïnvesteerd. Het is duidelijk dat we deze sector niet aan zijn lot mogen overlaten.

De resultaten zijn er en de rondetafel schuift twaalf prioritaire acties naar voor. Er zijn er een aantal voor de federale overheid, vooral de kostencomponent rond de belastingen op ploegenarbeid en de vennootschapsbelasting. Er zijn toch ook actiepunten die duidelijk Vlaamse materie zijn. Ik denk dan aan innovatiesteun, bedrijventerreinen, de logistiek en de infrastructuur.

Mevrouw de minister, hoe evalueert u de resultaten van het tussentijdse verslag? Wat zijn voor u de prioriteiten en binnen welk tijdsbestek ziet u acties van de Vlaamse Regering?

Een tweede vraag gaat over een van de twaalf prioritaire punten: de verhoging van het budget van het Instituut voor de Aanmoediging van Innovatie door Wetenschap en Technologie in Vlaanderen (IWT-Vlaanderen). Dat verwelkomen we. Toch horen we vertegenwoordigers van chemiebedrijven – en ook van bedrijven uit andere sectoren – dat het IWT-Vlaanderen wel goed werk aflevert, maar dat de procedures moeilijk en zwaar zijn. Voor kleinere bedrijven zou het erg

moelijk zijn om zonder dure consultancybureaus de procedures met succes te doorlopen. Bovendien bevorderen die procedures de transparantie en efficiëntie van de besluitvorming niet. Soms ziet men er zelfs tegen op om een aanvraagdossier in te dienen.

Is het op korte termijn mogelijk om die procedures te evalueren? Ik zie dat minister Bourgeois hier aanwezig is. Zou een administratieve vereenvoudiging niet op zijn plaats zijn?

De voorzitter: Minister Moerman heeft het woord.

Minister Fientje Moerman: Mevrouw de voorzitter, collega's, u stelt morgen in de commissie een specifieke vraag over de farmaceutische sector, die een onderdeel van de chemische sector is. Ik zal morgen exhaustief antwoorden op alle aspecten van het twaalfpuntenprogramma en de evaluatie, en me hier beperken tot een niet-exhaustief antwoord op uw twee centrale vragen.

Wat de prioriteiten en de actiepunten betreft, begin ik met de niet-Vlaamse. In tegenstelling met de automobielsector, waarover we ook een rondetafel hebben georganiseerd, zijn de loonkosten in onze chemiesector nog altijd 2 percent hoger dan in de Duitse chemiesector. De Duitse chemie is ons referentiepunt, want bij ons zijn veel filialen van Duitse moederbedrijven gevestigd. We remediëren daaraan met een lastenverlaging: de niet-doorstorting van een deel van de bedrijfsvoorheffing op vergoedingen voor ploegenarbeid. We willen het niet-doorgestorte aandeel optrekken, van 10,7 percent vandaag naar misschien wel 15,6 percent.

Hetzelfde geldt ook voor het onderzoekspersoneel. Er is in de chemische sector een schier onuitputtelijk onderzoeksveld. Laat ons de bestaande aftrek voor onderzoekspersoneel – 25 percent voor bepaalde masterdiploma's – uitbreiden. Dat kan horizontaal, door meer diploma's in aanmerking te laten komen, of verticaal, door het percentage op te trekken. Dat zijn dus fiscale maatregelen, en die zijn een federale aangelegenheid. Ik wil ze toch vermelden, want het zijn erg belangrijke maatregelen, die steeds opnieuw op die rondetafels ter sprake gekomen.

De innovatiebudgetten van het IWT zijn opgetrokken. De budgetten voor bedrijfsprojecten zijn dit jaar met 17 miljoen euro verhoogd; volgend jaar komt daar nog 20 miljoen euro bovenop.

Sinds midden 2007 is een Europese wetgeving op chemische stoffen van kracht: de zogenaamde REACH-maatregel (verordening inzake de Registratie, Evaluatie, en Autorisatie van Chemische stoffen). Bedrijven die verschillende producten maken, en ook de kleine en middelgrote bedrijven, hebben het niet gemakkelijk om REACH te implementeren. Dat vereist een grote inzet van mensen en middelen. Daarom ontwikkelen we een

competentienetwerk om kleine en middelgrote ondernemingen te helpen REACH te implementeren.

Wat de infrastructuur betreft, wordt een studie gerealiseerd over de uitbouw van het pijpleidingennetwerk in Vlaanderen. Zo'n netwerk zorgt voor een snelle en veilige manier van vervoer van de goederen.

De arbeidsmarkt is een vierde aspect. U had het over herstructureringen. Misschien zullen er in de toekomst nog volgen, want het gaat tegenwoordig erg snel. We mogen evenwel niet vergeten dat op dit ogenblik in de chemische sector alleen 1.500 vacatures niet worden ingevuld. Er is een tekort aan arbeidskrachten, en we proberen daaraan te remediëren. We proberen kinderen al in de lagere school te wijzen op wat chemie is, hoe noodzakelijk het voor ons leven is en hoe aantrekkelijk het kan zijn om die wetenschap te studeren. Die actie loopt in 600 basisscholen.

In het kader van de competentieagenda die in Vlaanderen wordt uitgewerkt, zijn er veel bedrijfsstages zowel voor leerlingen als voor leerkrachten. Er worden een nieuw type onderzoeksbeurs gecreëerd, de Baekelandbeurs, waar het bedrijfsleven de onderzoekstopic op doctoraal niveau zal definiëren. En er is een overlegplatform voor associaties van hogescholen en universiteiten en de industrie.

Het tweede deel van uw vraag ging over het IWT en de zware procedure voor het verkrijgen van subsidies. Ik heb bij een externe werkgroep een doorlichting besteld van het volledige innovatie-instrumentarium in Vlaanderen. De resultaten daarvan zouden medio deze maand beschikbaar moeten zijn. Bovendien is er binnen het IWT een bevraging naar de perceptie van het IWT bij de bedrijven. En ze hebben een werkgroep die zich bezighoudt met de vragen naar administratieve vereenvoudiging. Want het kan inderdaad altijd beter. Men vertelde me dat de concrete aanleiding hier een krantenartikel was van 29 september waarin een bepaalde persoon zich had beklaagd over de procedures. Ik ben voor transparante procedures op administratief vlak maar we mogen ons niet op basis van één individueel geval tot algemene conclusies laten verleiden. Maar er wordt permanent gewerkt om de administratieve last zoveel mogelijk in te perken, zeker voor de kmo's.

De heer Koen Van den Heuvel: Dank u voor uw duidelijk antwoord. Ik denk dat het toch een bekommernis van ieder van ons moet zijn om de budgetten niet alleen ter beschikking te stellen, maar er ook voor te zorgen dat ze op een eenvoudige manier op de juiste plaats terechtkomen. Dat geldt niet alleen voor het IWT maar ook voor de andere premiesystemen. U hebt daar in het recente verleden al initiatieven voor genomen maar ik wil toch benadrukken dat dit een blijvend aandachtspunt moet zijn. Eenvoudige, transparante procedures leiden er

ook toe dat bedrijven sneller een beroep zullen doen op die instrumenten. Want uit enquêtes blijkt ook af en toe dat bedrijven niet weten welke mogelijkheden er allemaal zijn ondanks publiciteitscampagnes.

De voorzitter: De heer Gabriëls heeft het woord.

De heer Jaak Gabriëls: In opvolging van de vroegere rondetafelconferenties over chemie, zijn we verschillende keren naar het hoofdkwartier van Bayer geweest om met de hoofdverantwoordelijken over hun strategie te spreken. Ik denk dat het belangrijk is dat we niet alles door een Vlaamse of Antwerpse bril bekijken, maar ook af en toe eens met de Duitse directie gaan discussiëren om te luisteren naar hun visie op langere termijn. Het was toen enorm leerrijk en ze stonden heel erg open voor onze suggesties.

Minister Fientje Moerman: U hebt daarin gelijk en ik kan u ook geruststellen. Ik heb al met een aantal mensen van de hoofdkwartieren contact gehad en ik ben ook de vertegenwoordiger – de enige van ons land – van de overheid in de High Level Group on Chemicals, de Europese rondetafel onder auspiciën van de Europese Commissie, waar ook een aantal topmensen van de chemische industrie inzitten.

We moeten inderdaad niet alles vanuit Antwerpse hoek bekijken. We moeten natuurlijk wel heel veel aandacht hebben voor Antwerpen. Maar uiteindelijk is de chemische cluster – zoals gisteren nog aan bod is gekomen op een congres van de European Countries Biologists Association in Berlijn – niet Antwerpen maar Antwerpen en de drie R's: Antwerpen, Rotterdam, Rijn-Ruhr. Vandaar dat we ook lid zijn van het Europese Chemical Regions Network. We zullen dus echt niet eng vanuit Antwerpse of Vlaamse bril de zaken bekijken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

ACTUELE VRAAG van mevrouw Agnes Bruyninckx tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over de reactie van de minister op de voorstellen van de Vlaamse Bouwmeester voor een eventuele renovatie van het Jan Breydelstadion in Brugge

ACTUELE VRAAG van de heer Patrick De Klerck tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over de verklaringen van de minister betreffende de eventuele renovatie van het Jan Breydelstadion in Brugge en de voorstellen ter zake van de Vlaamse Bouwmeester

De voorzitter: Mevrouw Bruyninckx heeft het woord.

Mevrouw Agnes Bruyninckx: Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op 19 januari stelde Club Brugge aan de minister van Ruimtelijke Ordening de plannen van het nieuwe voetbalstadion voor. Het gaat niet alleen om een nieuw voetbalstadion, maar ook om een winkelcomplex, een grote mixed-use mall op het grondgebied van Zedelgem-Loppem.

De minister stelde dat er een ruimtelijke afweging moest gebeuren. Over die ruimtelijke afweging stelde mevrouw Crevits een vraag om uitleg in de commissie en ze kreeg van de minister van Ruimtelijke Ordening volgend antwoord: "Zonder op deze afweging van het dossier vooruit te lopen, lijkt het mij vanzelfsprekend dat, indien er positief wordt geoordeeld over het initiatief, wij een noodzakelijke bestemmingswijziging voor het stadionproject integreren in het RUP voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Brugge of ten minste de afbakeningslijn hierop afstemmen."

Na de plenaire vergadering over het voorontwerp van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan over de afbakening van het regionaalstedelijk gebied, blijkt dat het hele gebied tussen Oostkamp, Loppem, de Wolvenbroeken en de omgeving van het kasteel Schoonhoven, dus het gebied waar de club zou willen bouwen, eensklaps binnen de afbakeningslijn ligt.

Nochtans heeft de minister van Ruimtelijke Ordening in een schrijven aan het zeer bezorgde gemeentebestuur van Zedelgem op 15 januari het volgende geantwoord: "Vermits dergelijk grootschalig project niet aan bod is gekomen in het afbakeningsproces en aangezien in het eindrapport ook specifiek is bepaald dat het betrokken gebied geen potenties heeft voor stedelijke recreatie, is het niet vanzelfsprekend om de afbakeningslijn zonder verdere afweging te verschuiven."

Ondertussen is er een rapport bekendgemaakt van de Vlaamse Bouwmeester, want de stad Brugge had een tweede opinie gevraagd aan de Vlaamse Bouwmeester over de vraag of het mogelijk is om het huidige voetbalstadion te verbouwen en uit te breiden. De stad zou dan een pps-project laten onderzoeken. Het gemeentebestuur van Brugge wil vermijden dat er in de regio Brugge een groot nieuw winkelcomplex van 50.000 vierkante meter bijkomt.

Mijnheer de minister, hoe reageert u op de studie, die eigenlijk zegt dat het technisch haalbaar is om het Jan Breydelstadion uit te breiden? Kan de studie impact hebben op de verdere besluitvorming in dit dossier?

De voorzitter: De heer De Klerck heeft het woord.

De heer Patrick De Klerck: Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil ook een actuele vraag stellen over het dossier dat nu voorligt, met name het dos-

sier van de Vlaamse Bouwmeester Marcel Smets, om op de bestaande site van het Jan Breydelstadion een nieuw complex te bouwen van zowat 40.000 zitjes. Dat is conform de Europese wetgeving die in 2012 vigerend zal zijn en waar de eersteklasseclubs zich naar moeten richten.

Mijnheer de minister, niettegenstaande het dossier heel kwaliteitsvol is op het vlak van bouwkunde en architectuur – en ik wil de Vlaamse Bouwmeester daarvoor feliciteren – merk ik op dat een andere zaak toch niet zo goed is uitgewerkt. Ik denk echt dat dat de achilleshiel van het dossier is: het financieel-economische plaatje.

In alles wat ik tot nu gelezen heb, merk ik dat dat heel summier is uitgewerkt, zeker in vergelijking met de uitgebreide businessplannen die gemaakt zijn voor de site in Loppem, waar Uplace heel dikke bundels over heeft gemaakt en waar alle mogelijke economische parameters zijn onderzocht. In wat nu voorligt, ontbreken die gegevens: het is een flauw afkooksel van de studies van Uplace.

De Brugse burgemeester Moenaert zal in het veld eventuele investeerders opzoeken. Ik vind dat heel positief en wens hem succes. Ik weet echter niet of hij over voldoende munitie zal beschikken, zoals hij het zelf omschrijft, om die investeerders over de streep te trekken.

Aan de Vlaamse overheid zou ik de vraag willen stellen of we in Vlaanderen beschikken over mogelijkheden om in die PPS-constructie te stappen. Op begrotingstechnisch vlak kunnen we mooie cijfers voorleggen, en we kunnen hopelijk eind volgend jaar een nulschuld naar voren schuiven. Er is zeker beleidsruimte, maar zullen we die gebruiken en zullen we dit opentrekken naar de andere achttien clubs van eerste klasse als die ons ook vragen stellen?

Vervolgens is er de mobiliteitsproblematiek. Mijnheer de minister, ik weet niet of u regelmatig naar het stadion van Club Brugge afzakt, maar ik doe dat wel. Ik sta dan heel regelmatig in de file, zelfs vele tientallen minuten, tot ik het stadion kan bereiken. Dan nog moet ik veel parkeerplaatsen voorbijrijden voor ik mijn auto kan stallen. Als dit nieuwe stadion er komt met zijn 40.000 zitjes, zullen we nog een groter probleem hebben om de auto's daar te kunnen stallen. Er wordt gezegd dat er 1650 parkeerplaatsen naast het stadion zouden worden vrijgemaakt en nog eens 4000 plaatsen op loopafstand. Hoe kan dat gerealiseerd worden? Ik ken de site en zie echt niet waar er op loopafstand 4000 plaatsen zouden kunnen bijkomen. Als we Kim Gevaert inhuren om die loopafstand te definiëren, zou het misschien wel lukken, maar volgens mij kan dit normaal gesproken niet gerealiseerd worden.

Een volgende vraag gaat over het sociale weefsel van de buurt. We hebben in het verleden al meermaals zwarte

vlaggen zien hangen als er belangrijke matches werden gespeeld in het stadion. Als het nieuwe stadion op de bestaande plaats zou komen, denk ik dat het aantal vlaggen zou verveelvoudigen. De overlast zou toenemen, en ik denk dan aan lawaaihinder, afval en dergelijke. Hoe zal dat worden opgelost, zeker als zoals in de studie staat het nieuwe stadion optimaal moet worden gebruikt? Ik kan er volledig inkomen dat het optimaal moet worden gebruikt, maar dat betekent dat, naast de dagen dat er gespeeld wordt, het stadion ook nog zou worden opengesteld voor bijvoorbeeld een optreden van een internationale zanger en dat dan de verkeersoverlast voor heel de buurt nog zal toenemen.

De voorzitter: Minister Bourgeois heeft het woord.

Minister Geert Bourgeois: Mevrouw de voorzitter, geachte leden, naar mijn oordeel is er geen discussie over dat het huidige Jan Breydelstadion niet voldoet. Het voldoet niet bouwfysisch en niet inzake capaciteit, het beantwoordt niet aan de UEFA-normen, aan de huidige comforteisen, aan de commerciële uitbatingsmogelijkheden enzovoort.

Club Brugge heeft samen met een promotor een voorstel gedaan tot inplanting van een totaal nieuw complex in Loppem, met minimum 55.000 vierkante meter aan handelsvestigingen, met daarbij twee voetbalvelden en een nieuw stadion en parkeermogelijkheden. In die studie en door bepaalde mensen wordt beweerd dat de site waar het Jan Breydelstadion nu staat, geen volwaardig alternatief is.

De Vlaamse Bouwmeester is gevraagd om daaromtrent een studie te maken. Het is heel positief wanneer men tot afwegingen komt. Er moeten op ruimtelijk vlak en andere vlakken afwegingen worden gemaakt. Dan moet men een zicht hebben op het geheel ervan.

Ik ben blij dat de heer De Klerck zegt dat de studie van de Vlaamse Bouwmeester een ernstige studie is, want anderen hebben zich daar wat laatdunkend over uitgelaten. U zegt ook wel dat het een flauw afkooksel is op bepaalde aspecten. Ik meen dat die studie, die na aanbesteding is gebeurd door zeer goede bureaus, een volwaardig document is. De Bouwmeester heeft onderzocht of het haalbaar is om op de site van het Jan Breydelstadion een totaal nieuw stadion te bouwen met voldoende capaciteit. Ik wil beklemtonen dat de Bouwmeester niet wilde bewijzen wat moest worden bewezen: er is hem niet gevraagd om te bewijzen dat het daar kan.

Er is een haalbaarheidsstudie gevraagd, waarin hij heel objectief alle aspecten doorneemt, zoals de ruimtelijke aspecten, het mobiliteitsaspect, de financiering en het bouwtechnische aspect. Zijn advies luidt dat dit kan op elk van die punten.

Momenteel liggen er twee dossiers voor: dat van Uplace en het advies van de bouwmeester. Daarover zal een beslissing moeten worden genomen. Ik hoef u niet te zeggen dat elk van die dossiers zijn voor- en nadelen heeft. Dat is altijd zo, in elk dossier. Het voordeel van Loppem is dat er daar sprake is van één promotor die instaat voor de financiering, dat er daar in één fase wordt gebouwd en dat die financiering, althans wat het privé-gedeelte betreft, gegarandeerd zou zijn. Ik moet er wel aan toevoegen dat ook daar inzake mobiliteit belangrijke inspanningen worden gevraagd van de overheid, net om die aansluiting op de autowegen mogelijk te maken. Dat komt niet voor in het kostenplaatje, maar is ook een heel belangrijk aspect, dat daar wat buiten het blikveld blijft.

Er zijn ook belangrijke nadelen aan. Op de eerste plaats zou Club Brugge dan verhuizen naar een terrein buiten de stad. Dat wordt dan een club die speelt in Loppem. Ook zou heel veel open terrein, dus landbouwgrond, worden ingenomen. Het gaat over 34 à 35 hectare. Het gaat eveneens over een inplanting van minimaal 55.000 vierkante meter grote handelsvestigingen. De vraag rijst dus of dit verenigbaar is met de binnenstedelijke ontwikkeling van de stad Brugge. Hoewel het gaat over een grote oppervlakte, zijn er maar twee voetbalvelden. Alle andere voetbalvelden van Club Brugge zouden daar dus niet komen. Voor de vele tientallen ploegen van Club en Cercle is dat dus geen oplossing. Dat is heel duidelijk. Er ontstaan ook mobiliteitsproblemen. Dat wordt een heel groot winkelcentrum, wat betekent dat 8000 wagens naar een kleinere gemeente als Loppem worden gebracht, via op- en afritten. Ik wil waarschuwen voor de idyllische voorstelling dat, omdat dit buiten de stad ligt, er geen mobiliteitsproblemen zouden zijn. U moet eens naar grote evenementen gaan, zelfs dichtbij ringen en autowegen. Het op- en afrijden duurt daar ook altijd heel lang.

De ontwikkeling binnen de stad heeft natuurlijk ook nadelen. Er is de vraag of dit verenigbaar is met de woonfunctie, zoals al werd aangehaald. Er is de vraag naar de financiering. Dat is een moeilijker oefening. Er is net zozeer een mobiliteitsprobleem.

Ik ga niet in detail treden, maar de Bouwmeester heeft op elk van die punten een antwoord. Hij zegt dat dit kan worden gebruikt om te komen tot een opwaardering van de buurt. Hij voorziet in een andere ontsluiting, langs de Leopold III-laan. Hij voorziet in een gefaseerde bouw van het stadion. Hij zoekt een oplossing voor de mobiliteitsproblemen, met bijkomende parkeerplaatsen, maar ook met pendelbussen van en naar het stadion. Dat laatste is een moderne oplossing, waarvoor in de toekomst op heel veel plaatsen zal moeten worden gekozen. Hij zegt ook dat hij aan de hand van een summier marktbevraging – want hij heeft natuurlijk geen pps-aanbesteding uitgeschreven – een aantal heel ernstige financiers heeft gevonden, die in Vlaanderen, maar ook in het buitenland, al dergelijke pps-constructies hebben gefinancierd, en bereid zouden zijn daarin te investeren.

De tijd is nog niet rijp om nu al een keuze te maken. We moeten al die elementen afwegen. Ik verneem dat de stad Brugge haar diensten elk van die elementen grondig zal laten onderzoeken. Dat ligt voor de hand. Het dossier zal vroeg of laat op de tafel van de Vlaamse Regering belanden. Minister Van Mechelen zal daarbij het ruimtelijke aspect voorbereiden. Alle andere elementen zullen dan moeten worden afgewogen. Wordt er een al dan niet financiële inspanning gevraagd van de Vlaamse overheid? Is de site een pps-constructie die alleen betrekking heeft op de stad, de club en privé-investeerders? Dat moet voort duidelijk worden gemaakt.

Het is goed dat vandaag een alternatief wordt voorgesteld, en dat er een beleidsafweging kan worden gemaakt van de voor- en nadelen. De politiek is er om keuzes te maken en om, na het afwegen van al die elementen, te komen tot beslissingen. We bevinden ons nu in de fase waarin is bewezen dat er niet slechts één oplossing mogelijk is.

Mevrouw Agnes Bruyninckx: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb begrepen dat het vandaag nog heel moeilijk is.

Er zijn nu twee mogelijkheden. Het Vlaams Belang zal zowel het dossier van de ruimtelijke ordening – een zeer belangrijk dossier, met de afbakeningslijnen van het regionaalstedelijke gebied – als het dossier van de bouwmeester nauwlettend blijven volgen, zowel in het Vlaams Parlement als in de gemeente.

Ik denk dat dit dossier nog veel geesten zal beroeren en nog veel voetbalharten sneller zal doen kloppen. Wij hopen dat er een goede oplossing komt. Er moet een afweging gemaakt worden. Ik weet niet of men moedig genoeg zal zijn om de juiste afweging te maken, maar we zullen dit dossier alleszins opvolgen.

De heer Patrick De Klerck: Mijnheer de minister, ik heb duidelijk gezegd dat het op bouwfysisch en op architecturaal vlak om een goede studie van de Vlaamse Bouwmeester gaat, maar dat er nog behoorlijk wat gaten in de Gruyèrekaas zitten op het vlak van het financiële aspect, van het mobiliteitsaspect en van het lokale woonweefsel.

U hebt gelijk dat de herinplanting ongeveer 83 miljoen euro zal kosten, maar er moeten ook nog andere zaken gebeuren, denken we maar aan de parkeerproblematiek en de mobiliteit.

Om duurzaamheidsoverwegingen zijn ook wij voorstander van de bestaande site, maar het integrale plaatje moet worden bekeken voor er een definitieve beslissing genomen wordt.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mevrouw de voorzitter, ik heb een aantal bedenkingen. Het kan niet dat de afbakening van een stedelijk gebied al dan niet wordt aangepast in functie van één project. De heer De Klerck weet wel waarover ik het nu heb.

De burgemeester en het schepencollege hebben een uitgesproken voorkeur voor één bepaald project. Het gevaar bestaat dat de voetbalclub het slachtoffer wordt van bepaalde politieke spelletjes. Club Brugge heeft er alle belang bij om zo snel mogelijk een goed stadion te hebben dat voldoet aan alle UEFA-normen. Het gaat niet om ter plaatse 'a' te zeggen en in Brussel 'b'. Het is heel belangrijk dat er uniformiteit blijft bestaan.

Mijnheer de minister, misschien moet men in de schoot van de regering eens nadenken over de pps-constructies voor winkelcentra. Een drietal weken was ik in Brugge aanwezig bij een opening van een centrum van 20.000 vierkante meter. In Kortrijk is men ook bezig met een centrum van 35.000 vierkante meter. Over de taalgrens is men bezig met een project van bijna 100.000 vierkante meter. De vraag is of het plaatje wel klopt. Door middel van pps zullen die handelszaken er wel komen, maar voor de hoofdzaak, het voetbal, zullen er amper twee velden zijn. Ik zal het nu zelfs nog niet hebben over de gevolgen voor Cercle Brugge. Er moet dus worden nagedacht over die winkelcentra en over de relatie met de winkeliers in de binnenstad. Ik wil u vragen om een goed plan te ontwerpen. Onder het mom van pps mag niet worden geprobeerd om een aantal dingen uit te hollen.

In dergelijke dossiers is het belangrijk om ter plaatse de prioriteit vast te leggen: een dergelijke beslissing mag niet van boven af worden opgelegd.

De voorzitter: De heer De Craemer heeft het woord.

De heer Gino De Craemer: Mevrouw de voorzitter, als Cercle-man moet ik uiteraard de Europese ambities van Club ondersteunen. Er is inderdaad nood aan een groter stadion in Brugge. Het moet worden uitgebreid van 30.000 tot 40.000 zitplaatsen.

We moeten daarbij ook rekening houden met de investeringen die reeds zijn gebeurd. Naar aanleiding van Euro 2000 hebben zowel de stad als de Vlaamse overheid veel geïnvesteerd in het huidige stadion. Terecht wil de stad weten of een uitbreiding en grondige vernieuwing van het stadion in verschillende fasen mogelijk zijn.

Ik vind de studie geen flauw afkooksel, want het biedt een serieus alternatief. Het moet overwogen worden. Het is trouwens technisch mogelijk. Het houdt bovendien wel degelijk rekening met de noden en wensen van Club Brugge en met het Europese aspect van de club, zowel sportief als extrasportief. Het houdt bovendien ook rekening met de commerciële aspecten, met de ruimtelijke ordening en met de mobiliteitsproblemen.

Ik verwijs in dat kader naar Euro 2000, waarbij men het systeem van randparkings en pendelbussen hanteerde. Dat kan worden gekoppeld aan een parking voor 1500 à 2000 voertuigen op de site zelf. Dat kan een ondergrondse of bovengrondse parking worden, of een combinatie van de twee. Dat moet verder worden onderzocht.

De stad is uiteraard vragende partij voor een pps-structuur van privé-investeerders, en er zijn reeds geïnteresseerden, met een inbreng van de Vlaamse overheid. Eventueel kunnen ook de provincie en de stad Brugge zélf bijspringen? Ik wil u vragen om de studie ernstig in overweging te nemen. Het kan een oplossing zijn voor de beide clubs. Er wordt te weinig gesproken over het feit dat ook Cercle baat heeft bij een vernieuwd stadion in Brugge op de huidige locatie. Immers, als Club verhuist naar Loppem, dan zit Cercle daar met een te groot stadion waarvoor zij niet alleen kunnen instaan qua kosten. Het huidige stadion zou in die omstandigheden dan ook best afgebroken worden. Een nieuw, kleiner stadion voor Cercle kan dan overwogen worden. Maar wat met de kosten daarvoor?

De oplossing komt ook ten goede van de zelfstandigen, niet alleen in Brugge maar ook in Oostkamp, Loppem en Zedelgem. Als men op de huidige locatie blijft, kunnen er ook extra commerciële activiteiten worden gepland, in plaats van 50.000 vierkante meter nieuw terrein aan te leggen, in combinatie met nieuwe winkelruimte aan de andere kant van de stad.

Overleg tussen alle actoren is aan de orde: tussen Brugge, de Vlaamse overheid, de beide clubs, de projectontwikkelaars en de investeerders.

De voorzitter: Mevrouw Ceysens heeft het woord.

Mevrouw Patricia Ceysens: Er wordt over dit dossier overall heel wat verteld. Ik wil de heer De Klerck bijtreden. Het dossier van de bouwmeester heeft op geen enkel moment rekening gehouden met de ruimtelijke ordening en de mobiliteit. Nochtans moeten deze elementen absoluut worden opgenomen. Mijnheer de minister, ik hoop dat u niet aan het zoeken bent om opnieuw Vlaams overheidsgeld op tafel te leggen. Er bestaat een plan zonder overheidsgeld. Ik hoop dat u in dit dossier geen pps-structuur wilt forceren.

De voorzitter: De heer Van Nieuwkerke heeft het woord.

De heer André Van Nieuwkerke: Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw genuanceerd en evenwichtig antwoord. We moeten de pro's en contra's van de twee dossiers bestuderen en afwegen. Zeker de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement moeten zich daarover in alle ernst buigen.

Het stadsbestuur van Brugge heeft bij monde van de burgemeester en een meerderheid van de schepenen gekozen om de huidige site te optimaliseren. Club Brugge houdt vast aan de locatie in Loppem. We moeten het algemene kader voor ogen houden. We hebben een Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, we hebben buitengebieden en stedelijke gebieden. We hebben een visie over mobiliteit en een sportvisie. Dat laatste moet nog groeien. We mogen dit niet alleen bekijken in het licht van de toestand in Brugge. Dat zou kortzichtig zijn. Vele stadions in Vlaanderen en clubs die topvoetbal willen brengen en ambitie, kennen gelijkaardige problemen.

Ik zou het debat daarom willen opentrekken. Als we bijvoorbeeld zouden beslissen dat het stadion op de huidige site blijft, dan moeten we inderdaad een pps-formule construeren. Dan moet de Vlaamse overheid haar verantwoordelijkheid nemen. Sport is een Vlaamse bevoegdheid maar de Koninklijke Belgische Voetbalbond is nog altijd niet gesplitst. De Vlaamse overheid moet het dossier verruimen tot een visie over stadions in de steden die dat nodig hebben. De beslissingen moeten niet alleen voor Brugge gelden, maar voor iedereen. Ik vind het interessant dat we ons ten minste kunnen buigen over deze twee dossiers.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

De heer Bart Caron: Het stadion van Club Brugge is niet zo lang geleden gebouwd. Bovendien is dat gebeurd met overheidsgeld. Dat moeten we niet vergeten.

Toen Euro 2000 plaatsvond, werkte ik aan de voorbereiding van Brugge 2002. Merkwaardig genoeg was het Jan Breydelstadion een van de weinige stadions die door de UEFA na een verbouwing waren goedgekeurd. Er was nog een extra investering van 10 miljoen euro, grotendeels door de Vlaamse overheid. Als er een nieuw project komt, moeten we ons blikveld ruimer maken dan vandaag. De samenleving stopt immers reuzegrote bedragen in het voetbal. Laten we dat dan ook goed doen.

De kwaliteit van het werk van de Bouwmeester staat buiten discussie. Bij een dergelijke discussie moeten we ook het architecturale aspect mee in overweging nemen. De ernst waarmee de overheid sommige zaken afweegt, staat haaks op de relatieve brutaliteit van sommige sportbobo's waarmee ze zelf dossiers op de tafel van de overheid leggen. Ik oordeel niet over Club Brugge, maar de manier waarop ze dat heeft gedaan bij de stad en in Loppem heeft veel kwaad bloed gezet. Dat doet de club en het voetbal geen goed.

Het gaat hoofdzakelijk over een winkelcentrum. Misschien zijn we straks de sport zelf vergeten. In de Champion's League is voetbal een mega-economisch bedrijf geworden, waarin veel geld omgaat: 10.000 zitjes meer in een stadion betekenen voor een club een belangrijke meeropbrengst. Dit aspect moeten we ook in de

balans leggen, evenals de bezorgdheid voor de open ruimte die in Vlaanderen schaars is. De bezorgdheid van de lokale handel voor het topvoetbal is ook belangrijk, evenals de mobiliteit. Het publiek moet van en naar het stadion en het winkelcentrum worden gebracht. Dan wordt van de overheid verwacht dat ze de rekening betaalt.

Ik pleit voor een afgewogen beslissing, en in elk geval moeten we de toegangsmogelijkheden naar de bestaande sites onderzoeken.

Minister Geert Bourgeois: Mevrouw Ceysens, ook aan de andere keuzes zijn overheidsinvesteringen verbonden. Er is niet alleen het aspect dat er al geïnvesteerd is in het huidige Jan Breydelstadion, maar bij een inplanting in Loppem zal men noodzakelijkerwijs bij de overheid terecht komen om de aansluiting op de autowegen mogelijk te maken. Daarvoor is nieuwe infrastructuur nodig.

Ik spreek met klem tegen dat de Bouwmeester inzake ruimtelijke inplanting te weinig aandacht zou hebben voor die problemen, of dat hij niet deskundig zou zijn, zoals sommigen hier hebben gezegd. Hij doceert onder andere aan de universiteit van Harvard over ruimtelijke ordening.

Aan beide oplossingen zijn ruimtelijke aspecten verbonden. Er is de inname van de grote open ruimte, landbouwgebied en watergevoelig gebied met mobiliteitsproblemen, en anderzijds is er de inpassing in het binnenstedelijk woongebied. De Bouwmeester heeft ook aandacht voor de mobiliteitsproblemen. Ga er niet van uit dat er bij een inplanting in Loppem geen mobiliteitsproblemen zijn: die zijn er evenzeer.

Een ander aspect is het lokale beleid. De heer Decaluwe beklemtoont dit terecht. Het is ook mijn uitgangspunt. Laten we de stad die de eerste betrokken partij is, die ook met Cercle Brugge in eerste afdeling zit en die wordt geconfronteerd met het zoeken naar een oplossing voor de optie Loppem, het eerste woord geven. De stad is van plan om de beide studies door haar diensten te laten controleren. Daarna moeten we de afweging maken van alle aspecten, het ruimtelijke aspect, het financiële aspect, het mobiliteitsaspect en de compatibiliteit met de woonomgeving. Daar is iedereen in de Vlaamse Regering het over eens.

Ik moet daaraan toevoegen dat het in de optie-Loppem gaat over amper 25 tot 30 matches per jaar, voor de rest is dat vooral een groot winkelcentrum. Voor de site Jan Breydel voorziet de bouwmeester een gemeenschapsinvulling met sport voor bewoners, amateurploegen, andere sportbeoefenaars, een zwembad, enzovoort.

Laat nu in de eerste plaats het dossier zijn gang gaan en laat de stad Brugge een uitspraak doen. Nadien kunnen

wij een beslissing nemen, rekening houdend met alle aspecten.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

ACTUELE VRAAG van de heer Stefaan Sintobin tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over de eventuele gevolgen voor het kusttoerisme van een invoering van een provinciale belasting op tweede verblijven in West-Vlaanderen

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

De heer Stefaan Sintobin: Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik zal kort de situatie in dit dossier schetsen. De bestendige deputatie in West-Vlaanderen heeft beslist om in haar begroting voor 2008 een provinciale tweedeverblijfsbelasting in te voeren. Het zou gaan om een forfaitaire belasting van 100 euro, de inkomsten worden geraamd op ongeveer 6,5 miljoen euro.

Mijnheer de minister, ik heb respect voor de fiscale autonomie en de autonomie tout court van de provincies, maar ik meen dat er in dit dossier voldoende elementen aanwezig zijn om het debat ook hier in Vlaams Parlement te voeren.

Ik zet even de belangrijkste kritieken op een rijtje, die voornamelijk geuit werden door de Confederatie van Immobiliënberoepen (CIB), UNIZO en de kustburgemeesters. Een: er is niet het minste overleg geweest tussen de bestendige deputatie en de kustburgemeesters. Sommige van die burgemeesters dreigen er nu al mee om uit Westtoer, en daarmee uit de promotiepool van het provinciale overheidsbedrijf te stappen.

Twee: deze provinciale belasting komt boven op een gemeentelijke belasting. Gemeenten kunnen immers al een belasting op tweede verblijven heffen tot maximum 650 euro. 45 gemeenten in West-Vlaanderen doen dit al. Sommigen zullen opmerken dat voor eigenaars die enkele honderdduizenden euro's kunnen ophoesten voor een tweede verblijf, een belasting van 100 euro maar een peulschil is, maar deze nieuwe belasting komt boven op de gemeentelijke belasting, de hoge gezamenlijke kosten in appartementsgebouwen, het kadastraal inkomen, enzovoort.

Drie: de provinciale belasting is niet gedifferentieerd volgens de ligging in de gemeente, noch volgens de aard van het onroerend goed. Dat betekent dat een eigenaar van een kleine, eenvoudige studio evenveel moet betalen als de eigenaar van een riante villa of een luxueus appartement.

Vier: de beslissing van de bestendige deputatie heeft mogelijk een negatieve impact op het kusttoerisme. Het CIB stelt het het scherpst en noemt deze beslissing "een onbezonnen aanval op het kusttoerisme als motor van de kust economie en de tewerkstelling". Het klopt dat de bestedingen van de tweedeverblijvers, vooral aan de kust maar ook in de rest van West-Vlaanderen, de laatste jaren enorm aan belang winnen.

UNIZO stelt voor om, alvorens de belasting in te voeren, een voorafgaand onderzoek te voeren. Ik verwijs in dit verband graag naar een gecoördineerde omzendbrief van juli 2004 over gemeentefiscaliteit, die aanbeveelt om bij besluiten tot het invoeren van een nieuwe belasting eerst een voorafgaand onderzoek in te stellen.

Onze fractie is van oordeel dat u, als Vlaams minister van Toerisme, dit debat niet uit de weg kunt gaan en zich niet langer kunt verschuilen achter de provinciale autonomie.

Mijnheer de minister, wat is uw visie op de uitvoering van een provinciale tweedeverblijfsbelasting?

Wat zijn volgens u de mogelijk negatieve gevolgen van de invoering van die belasting?

Hebt u in het kader van dit dossier overleg gepleegd met enerzijds de bestendige deputatie en anderzijds de kustburgemeesters? Zo ja, wat was het resultaat van dit overleg? Zo nee, waarom niet? Bent u van plan om dat in de toekomst nog te doen?

Wat denkt u van het voorstel van UNIZO om vooraf een onderzoek in te stellen naar de mogelijk negatieve impact op de beslissing van de bestendige deputatie en naar de eventuele gevolgen voor de bestedingen van de tweedeverblijvers in West-Vlaanderen? Welke initiatieven kunt u nemen?

Welke flankerende maatregelen kunt u nemen in het kader van het Kustactieplan?

De voorzitter: Minister Bourgeois heeft het woord.

Minister Geert Bourgeois: Mijnheer Sintobin, ik ben nooit enthousiast wanneer het gaat over nieuwe belastingen. Ik neem aan dat u niet van mij verwacht dat ik als minister van Toerisme enthousiast ben over een belasting die de toeristische sector treft. Het is evident dat dergelijke maatregelen niet stimulerend werken. Persoonlijk ben ik van oordeel dat het toerisme als economische factor enorm bijdraagt tot ons bnp en dus enorm veel fiscale inkomsten genereert. Ik zou niet willen dat er een mentaliteit ontstaat waarbij de toerist als een fiscale melkkoe wordt beschouwd.

Mijnheer Sintobin, het gaat hier over maatregelen die op een ander autonoom democratisch niveau worden

genomen. U zegt dat ik me daar niet achter moet verschuilen. Welnu, dat doe ik niet maar ik respecteer wel de bevoegdheden. Wanneer uw fractie zegt dat ik daar niet langer over kan zwijgen, dan is dat haar goed recht. Ik zou u echter willen aanraden om uw fractie in de provincieraad ertoe aan te zetten om het debat daar te voeren. Het gaat hier om de autonome bevoegdheid van de provincie. Ik heb minister Keulen daar vanmiddag over gecontacteerd, maar daarover bestaat geen enkele omzendbrief. Er bestaat wel een omzendbrief over de lokale gemeentelijke fiscaliteit, maar niet over de provinciale fiscaliteit. We moeten correct en consequent zijn. Wie bevoegdheid heeft, draagt verantwoordelijkheid. Wanneer de deputatie meent een voorstel te moeten doen om haar begroting sluitend te maken, dan is dat haar zaak en dan moet het debat daarover democratisch worden gevoerd binnen de provincieraad. Ik ben geen voogdijminister. Ik heb mijn mening maar voor de rest heb ik daar geen enkele impact op.

Wanneer fiscale maatregelen worden genomen in een gemeente, stad of provincie, dan moeten wij niet proberen in hun plaats te treden terwijl we hen net meer autonomie willen geven. We moeten hen daarin respecteren.

De heer Stefaan Sintobin: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw nietszeggend antwoord. Ik had niets anders van u verwacht. Ik begrijp dat u zich in een moeilijke situatie bevindt. Enerzijds moet u in dit Vlaams Parlement het kusttoerisme, een van de belangrijkste, zoniet de belangrijkste pijler van het toerisme in Vlaanderen verdedigen. Anderzijds maakt uw partij deel uit van de meerderheid binnen de West-Vlaamse provincieraad en zal zij deze provinciale belasting goedkeuren.

Mijnheer de minister, u zegt dat u de autonomie van de provincie respecteert. Ik heb dat ook gezegd, maar ik vind het wel kras dat een Vlaams minister van Toerisme over dergelijke zaken geen uitspraak wenst te doen. U hebt dat wel gedaan in andere dossiers die evenmin tot uw exclusieve bevoegdheid behoren.

Ik verwijs naar de verstening van de campings, het verdwijnen van hotels aan de kust. Die dossiers komen u natuurlijk beter uit. U doet dan wel uitspraken in de pers en op colloquia allerhande. U doet enkel uitspraken over bepaalde dossiers als het u goed uitkomt.

Ik heb de indruk dat dit de nieuwe stijl is van de Vlaamse Regering. Vorige week hebben we een debat gevoerd over het samenvallen van verkiezingen. Toen zei minister-president Peeters dat de Vlaamse Regering daarover geen mening had.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Als u citeert, moet u dat goed doen. Ik heb gezegd dat er geen nieuw stand-

punt is. Ik heb vorige zondag de eer en het genoegen gehad om met uw collega, de heer Dewinter, in een programma te zitten waar dit thema nog eens aan bod is gekomen. Als u zegt dat we geen mening hebben, is dat niet de juiste weergave van wat ik heb gezegd.

De heer Stefaan Sintobin: Mijnheer de minister, als ik het goed begrijp, bent u ook niet van plan hierover overleg te plegen met bijvoorbeeld de kustburgemeesters. Ik heb u daarnet gezegd dat bepaalde kustburgemeesters ermee dreigen uit Westtoer te stappen. Dat is toch wel verregaand. Mogelijk kunt u in die zaak een initiatief nemen.

U kunt ook informeel overleg plegen met de bestendige deputatie, met respect voor haar autonomie, om te trachten haar van gedachten te doen veranderen. Dat is in het belang van het kusttoerisme in het bijzonder en van het toerisme in West-Vlaanderen in het algemeen.

De voorzitter: De heer Gabriels heeft het woord.

De heer Jaak Gabriels: Mevrouw de voorzitter, ik ben het eens met de uitleg van minister Bourgeois. Vanzelfsprekend zijn we allemaal tegen een belastingverhoging.

Mijn fundamenteel punt is echter dat dit onderwerp hier niet aan de orde is. De provincieraad van West-Vlaanderen moet zich daarover uitspreken. De gemeentelijke taksen op de tweede verblijven in West-Vlaanderen bedragen vaak het zeven- of achtvoudige. Betekent dat dan dat we over elk van die gemeenten een actuele vraag moeten stellen?

Elk thema moet worden besproken op het niveau dat daar bevoegd voor is. (*Applaus bij CD&V, Open Vld en de N-VA*)

De voorzitter: De heer De Klerck heeft het woord.

De heer Patrick De Klerck: Mevrouw de voorzitter, ik vraag me af wat de provinciale return is ten aanzien van de tweede verblijven. Wat zal de provincie doen in ruil voor die 100 euro? Ik heb de eerste gedeputeerde op televisie horen zeggen dat hij de provinciale musea, en meer specifiek het Zwin, zou openstellen voor de eigenaars van tweede verblijven. Ik weet niet of dat echt een meerwaarde kan betekenen voor die mensen.

Een ander punt is de sociale onrechtvaardigheid. Elke eigenaar van een tweede verblijf betaalt 100 euro, of het nu om een riante villa of een kleine stacaravan gaat. Dat is niet gepast. Die zaak moet zeker herbekeken worden. (*Rumoer*)

Ik ben zelf gedurende twaalf jaar provincieraadslid geweest. Ik spreek dus uit ervaring. Er is zeker ruimte om dit probleem op te vangen.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

De heer Bart Caron: Mijnheer de minister, ik steun uw houding over het principe van de subsidiariteit: dit is niet het forum om over die zaak te discussiëren. De teneur is hier dat we een soort voogdij zouden moeten uitoefenen. Dat is nu van de baan.

Mijnheer Sintobin, een ander punt gaat over het toerisme. Als West-Vlaming weet u ook dat de provincie erg veel doet voor het toerisme. De afgelopen jaren is er een grote dynamiek ontstaan, ondank de kleine problemen die Westtoer heeft gekend.

Mijnheer Gabriels, niemand betaalt graag meer belastingen. Ik sluit me daar graag bij aan. Als de provincie toch extra middelen moet zoeken, vind ik het fijn dat dan wordt gekeken naar de mensen met de sterkste schouders. Als dat de mensen met een tweede verblijf blijken te zijn, dan ben ik blij dat die lasten daar gedeeld worden.

Minister Geert Bourgeois: Mijnheer Sintobin, u bent blijkbaar de enige die niet heeft geluisterd of die niet wil luisteren. Ik heb hier mijn mening gezegd. Ik zie dat de heer Gabriels en andere collega's daar wel op ingaan. Ik heb u mijn mening gezegd.

Ik heb gezegd dat dit een zaak is waar de provincie autonoom bevoegd voor is. Als ik door steden en gemeenten gevraagd wordt om hierin te bemiddelen, ben ik uiteraard bereid dat te doen. Ik doe dat ook voor andere zaken. We moeten echter de autonomie van de provincie respecteren. Het debat moet worden gevoerd in de provincieraad en in de deputatie. Anders moeten we hier over de fiscaliteit van alle gemeenten en steden een debat voeren. De belasting is daar immers veel hoger.

De heer Stefaan Sintobin: Ik stel vast dat er nog heel wat scheelt met de open communicatie binnen de Open Vld-fractie.

Wat de reactie van de heer Gabriels betreft, kan ik enkel opmerken dat ik me onledig zal houden met het opstellen van een lijst met alle discussies die hier al over niet-exclusieve Vlaamse bevoegdheden zijn gevoerd. Ik stel vast dat in mijn provincie gedurende weken een maatschappelijk debat over de invoering van deze provinciale belasting is gevoerd. Dit is allicht ook in de rest van Vlaanderen het geval geweest. Ik vind het mijn taak als volksvertegenwoordiger, en zeker als West-Vlaams volksvertegenwoordiger, om deze problematiek hier aan te kaarten. *(Applaus bij het Vlaams Belang)*

De voorzitter: Het incident is gesloten.

ACTUELE VRAAG van de heer Jurgen Verstrepen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de positie van minister Moerman na nieuwe persberichten betreffende de werking van haar kabinet

De voorzitter: Ik wil hier benadrukken dat het hier een vraag aan de minister-president over de positie van de minister na nieuwe persberichten over de werking van haar kabinet betreft.

De heer Verstrepen heeft het woord.

De heer Jurgen Verstrepen: Mevrouw de voorzitter, over de duidelijkheid van mijn actuele vraag mag geen twijfel bestaan.

Mijnheer de minister-president, ik weet niet of u vandaag Knack al hebt gelezen. Er staat, naast artikels over de populairste 4x4-wagen en over het feit de heer Letermé onder toezicht moet worden geplaatst, iets interessants in dit tijdschrift. Ik citeer enkel de titels: "België: de affaire-Moerman", "een Vlaamse ziekte", "politieke benoemingen, vriendjespolitiek en normvervaging. De Belgische ziekte heeft kennelijk ook Vlaanderen besmet in de zaak-Moerman."

Er volgt nog meer. Vorige week hebben we al een kleine aanzet gegeven. Dit is nog maar een smaakmaker. Ik zal dan ook niet over de inhoud van het artikel uitweiden. In het licht van wat nog zal volgen, vind ik het zeer belangrijk dat ik mijn vraag correct stel. Elk woord is belangrijk. Ik vind het belangrijk dat in verband met deze gevoelige materie geen woord verkeerd wordt geplaatst.

Ik vraag de minister-president rechtstreeks of minister Moerman op dit ogenblik het onvoorwaardelijke vertrouwen van de voltallige Vlaamse Regering geniet. Vandaag is dit alles. *(Rumoer)*

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mevrouw de voorzitter, ik wil nog even naar het debat van vorige week verwijzen. Er is toen duidelijk afgesproken dat tekst en uitleg over het ontslag zou worden gegeven. Dat is ook gebeurd. Er is tevens afgesproken dat de consultancy-problematiek en dergelijke uitgebreid in de bevoegde commissie aan bod zou komen. Verschillende sprekers hebben toen het woord genomen. Minister Moerman heeft een aantal antwoorden gegeven en heeft uitdrukkelijk toegezegd om in de commissie uitgebreide en technische antwoorden op alle mogelijke vragen te geven. Ik ga ervan dat de commissie haar werkzaam-

heden zo zal organiseren dat dit zo snel mogelijk kan gebeuren. De minister is hiertoe alvast bereid.

Minister Moerman geniet het vertrouwen van de Vlaamse Regering. Ik heb geen enkele reden om hier op dit ogenblik aan te twijfelen. (*Applaus bij CD&V en Open Vld*)

De heer Jurgen Verstrepen: Het is duidelijk dat mijn actuele vraag niet het ontslag betreft. Ik wil gewoon weten of de Vlaamse Regering onvoorwaardelijk vertrouwen in minister Moerman stelt. Wie ben ik om te oordelen of in een magazine nieuwe feiten staan? Ik weet enkel dat feiten die door de publieke opinie niet zijn gekend, nieuwe feiten zijn.

Mijnheer de minister-president, ik ben in blijde verwachting van de behandeling van deze zaak in de commissie. Het is blijkbaar nodig de druk op de ketel te houden. Dit punt is immers verzet naar een onbepaalde datum. ‘Onbepaald’ is een beetje als ‘onverwijld’. U weet uit ervaring wat dat betekent.

Minister-president Kris Peeters: Ik meng me niet in de werkzaamheden van het Vlaams Parlement. Ik kan enkel uitdrukkelijk stellen dat minister Moerman, zoals afgesproken, bereid is om alle vragen in de commissie te beantwoorden. Andere spelletjes laat ik aan het Vlaams Parlement over.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Bart Caron en Flor Koninckx, de dames Annick De Ridder, Vera Van der Borgh en Helga Stevens en de heer Tom Dehaene betreffende het bevorderen van het veralgemeend gebruik van een ICE-nummer (In Case of Emergency) in het gsm-geheugen – 1057 (2006-2007) – Nrs. 1 en 2

Bespreking

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

Mevrouw Jans, verslaggever, heeft het woord.

Mevrouw Vera Jans: Ik verwijs naar het schriftelijke verslag.

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

De bespreking is gesloten.

We zullen straks de hoofdelijke stemming over het voorstel van resolutie houden.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Eloi Glorieux en Jan Roegiers, de dames Sabine Poleyn en Anne Marie Hoebeke, de heer Kurt De Loor en mevrouw Helga Stevens betreffende steun voor de geweldloze strijd van de Birmaanse bevolking – 1324 (2007-2008) – Nr. 1

VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Luk Van Nieuwenhuysen, Roland Van Goethem en Stefaan Sintobin betreffende de gewelddadige onderdrukking van vreedzame oppositie in de republiek Birma – 1329 (2007-2008) – Nr. 1

Voorstellen tot spoedbehandeling

De voorzitter: Dames en heren, vanmiddag heeft mevrouw Vogels bij motie van orde een voorstel tot spoedbehandeling gedaan van een voorstel van resolutie van de heren Glorieux, Roegiers en De Loor en mevrouw Hoebeke betreffende de steun voor de geweldloze strijd van de Birmaanse bevolking.

De heer Glorieux heeft het woord over de hoogdringendheid.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de voorzitter, dames en heren, de gewelddadige onderdrukking van het vreedzame protest en het streven naar democratie in Birma duurt al verschillende decennia.

Desalniettemin is het duidelijk voor iedereen die de voorbije weken het journaal heeft gezien en de kranten heeft gelezen waarom we vandaag de hoogdringendheid vragen. De beelden uit Myanmar zullen heel snel schaarser worden. De straten zijn namelijk met brutaal geweld schoongeveegd, en voortaan zullen enkel nog de officiële beelden de buitenwereld bereiken. Als de internationale gemeenschap nu de fakkel van de moedige, vreedzame monniken, parlementsleden, mensenrechtenactivisten en opposanten van het regime niet onmiddellijk overneemt, dan is – vrees ik – de hele problematiek weer snel vergeten. Oppositieleiders en niet in het minst Nobelprijswinnares Aung San Suu Kyi roepen de internationale gemeenschap zeer expliciet op om nu massaal druk uit te oefenen op de militaire junta.

Daarom vragen we om dit voorstel van resolutie in deze zitting te bespreken en ter stemming voor te leggen.

De voorzitter: De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

De heer Luk Van Nieuwenhuysen: We hebben ook een voorstel van resolutie ingediend. Ik stel dan ook voor om deze voorstellen samen te behandelen, ofwel nu ofwel bij hoogdringendheid in de commissie.

De voorzitter: De tekst van het voorstel van resolutie van het Vlaams Belang moet kunnen worden rondgedeeld.

Ik schors de vergadering.

- *De vergadering wordt geschorst om 16.49 uur.*
- *De vergadering wordt hervat om 17.11 uur.*
- *De voorstellen tot spoedbehandeling worden bij door de voorzitter geconstateerde eenparige instemming aangenomen.*

Dan stel ik voor om voor beide voorstellen van resolutie één bespreking te houden. (*Instemming*)

Bespreking

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

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de voorzitter, dames en heren, Myanmar, het voormalige Birma, wordt al decennia op dictatoriale wijze bestuurd door een militair regime dat iedere democratische oppositie op repressieve en gewelddadige wijze onderdrukt. De militaire junta weigert zich al zeventien jaar neer te leggen bij de verkiezingsoverwinning van de democratische partij van Aung San Suu Kyi. Ze kreeg in 1991 voor haar legitieme geweldloze strijd de Nobelprijs voor de Vrede, maar sinds dan zat ze meestal in de gevangenis of stond ze onder huisarrest.

De recente demonstraties tegen het regime zijn op 19 augustus in Rangoon en enkele andere steden begonnen. Inmiddels zijn ze uitgegroeid tot de meest massale niet-gewelddadige protestbeweging sinds de mislukte opstand die in 1988 door studenten werd geleid en door de militairen gewelddadig werd onderdrukt. Op 24 september waarschuwden de militaire autoriteiten de boeddhistische monniken dat ze hardhandig zouden ingrijpen als de protesten niet zouden stoppen. Het leger zette vorige week eerst traangas in en gebruikte ook de wapenstok tegen duizenden ongewapende monniken en burgers, maar vurde dan met scherp op de massa. Hoeveel slachtoffers er zijn gevallen, is vooralsnog niet duidelijk. Het militaire regime zelf spreekt over tien doden; de Australische regering over dertig doden en 1400 arrestanten; de opposanten zelf maken gewag van ongeveer 200 doden. De monniken zijn nadien in hun kloosters opgesloten of gedeporteerd naar de verste uithoeken van het land.

Vorige week verscheen in een aantal kranten, waaronder De Morgen, een open brief van enkele vrouwelijke poli-

tici uit onder meer de Franse Gemeenschapsregering van Wallonië, Frankrijk, Hongarije, Italië, Denemarken, Zweden, Spanje en enkele andere landen. Ze roepen op om de protestacties van de Birmaanse bevolking te steunen. Ze refereren hierbij aan de bede van Aung San Suu Kyi aan de internationale gemeenschap: “Maak gebruik van jullie vrijheid om de onze te veroveren!” Deze vrouwelijke politici leggen de nadruk op de moed van de Birmanen in hun streven naar vrijheid. Ze hebben gekozen voor geweldloos verzet als middel om de overgang naar de democratie te verwezenlijken.

Die keuze van de Birmanen is exemplarisch, maar hun moedig verzet zal machteloos zijn als de internationale gemeenschap het niet krachtig en kordaat ondersteunt. Dit voorstel van resolutie roept de Vlaamse Regering alvast op om namens de Vlaamse bevolking zijn solidariteit met de onderdrukte bevolking van Myanmar te betuigen.

In concreto vragen de indieners aan de Vlaamse Regering om er bij de Birmaanse autoriteiten op aan te dringen om onmiddellijk af te zien van de wrede onderdrukking van de geweldloze protesten en de universele mensenrechten te respecteren; om alle betrokken partijen uit te nodigen voor een fundamentele politieke dialoog en voor het vinden van een gezamenlijk kader voor een grondwet, op basis waarvan alle betrokken partijen gezamenlijk kunnen deelnemen aan een proces van overgang naar democratie en natievorming; en ook om oppositieleidster en Nobelprijswinnares Aung San Suu Kyi en alle andere politieke gevangenen in vrijheid te stellen en hun fysieke integriteit en veiligheid te waarborgen.

Verder vragen we dat de Vlaamse Regering er bij de belangrijkste handelspartners van Myanmar op aandringt om zo spoedig mogelijk hun invloed aan te wenden om te voorkomen dat het verzet van het volk tegen tientallen jaren ontbering en onderdrukking zoals in 1988 door de strijdkrachten gewelddadig wordt onderdrukt.

We vragen ten derde ook aan de Vlaamse Regering er bij de secretaris-generaal van de Verenigde Naties, de heer Ban Ki-moon, voor te pleiten om in het kader van de algemene vergadering van de VN dringend overleg te voeren met de ministers van Buitenlandse Zaken van China, India, Singapore als huidige ASEAN-voorzitter, en Japan om een internationale conferentie over Myanmar te organiseren met het doel manieren te zoeken om de crisis in Myanmar op vreedzame wijze op te lossen.

Ten slotte vragen we in ons resolutievoorstel dat de Vlaamse Regering de Europese Unie verzoekt om actief pogingen te steunen om de leden van de VN-Veiligheidsraad ervan te overtuigen een bindende en forse resolutie over Myanmar aan te nemen.

Ik ben ervan overtuigd dat iedereen hier in het halfroond diep geschokt is door de gebeurtenissen in Myanmar. Ik ben me er evenzeer van bewust dat sommigen zich misschien de vraag stellen naar de effectiviteit en de zin van het stemmen van een dergelijke resolutie hier in dit Vlaams Parlement. Ik besef inderdaad dat de generaals in Myanmar of de Chinese autoriteiten niet onmiddellijk plat achterover zullen vallen als ze via de diplomatieke post een brief krijgen van de Vlaamse Regering. Maar als we als Vlaams Parlement en als Vlaamse Regering de gezonde pretentie hebben om een buitenlands beleid met eigen accenten te claimen, dan is zwijgen en niets doen in deze materie geen optie.

Om af te sluiten wil ik de woorden gebruiken van de Birmaanse oppositieleider Soe Myint, die het volgende zegt: “De democratiebeweging in Birma heeft hoogten en laagtepunten gekend. Ze moet het opnemen tegen een van de brutaalste dictaturen op aarde die steun krijgt van machtige landen. Maar de strijd gaat door. Het kan nog één of twintig jaar duren. Maar uiteindelijk zullen de mensen hun strijd voor vrijheid, democratie en welvaart winnen. De vastberadenheid van de internationale gemeenschap om de Birmanen te helpen is daarbij van cruciaal belang.”

Deze resolutie is misschien maar een speldenprik, maar een aanhoudende rij speldenprikken is soms moeilijker te verdragen dan een mokerslag. Om een oud Chinees gezegde aan te halen dat ondertussen ook de slagzin van Amnesty International is geworden: “Het is beter één kaars aan te steken dan de duisternis te vervloeken.” (*Applaus bij de meerderheid en Groen!*)

De voorzitter: De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

De heer Luk Van Nieuwenhuysen: Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, we hebben inderdaad de afgelopen weken moeten vaststellen hoe de militaire dictatuur in de republiek Birma omgaat met het vreedzaam protest van de oppositie: vreedzaam protest dat op een zeer gewelddadige wijze is neergeslagen en waarbij heel wat doden zijn gevallen. De aantallen verschillen al naargelang de bron. Maar dat er slachtoffers zijn gevallen, is voor iedereen duidelijk. Er zijn ook duizenden mensen opgepakt, onder wie enkele duizenden boeddhistische monniken die de spil worden van het vreedzame verzet tegen de militaire junta.

Dergelijk geweld vanwege de junta kan niet anders dan veroordeeld worden. Het is nogal duidelijk dat met het gewelddadige optreden van het Birmaanse leger, het neerschieten van betogers, het opsluiten van politieke opposanten, de mensenrechten in Birma zwaar geschonden worden. Wat overigens geen nieuwigheid is in de socialistische unie Birma, waar er sedert 1962 een militaire junta aan de macht is en waar men tot 1990 heeft moeten wachten op de eerste democratische verkiezingen die dan

op een overweldigende wijze werden gewonnen door de oppositie van de Nationale Liga voor Democratie, maar die dan uiteindelijk door de junta niet erkend zijn geworden. We weten allemaal dat de leidster van de Liga tot op vandaag onder huisarrest staat.

Vlaanderen beschikt inzake buitenlandse aangelegenheden over een aantal bevoegdheden. Het lijkt me inderdaad aangewezen dat we uiting geven aan onze ongerustheid en onze verontwaardiging over wat er in Birma is gebeurd. Of het realistisch is dat op de schaal te doen die door de motie van de meerderheid en Groen! wordt aanbevolen – de handelspartners, de Birmaanse autoriteiten, de secretaris-generaal van de VN, de Europese Unie – dat lijkt me wat hoog gegrepen.

Wij denken dat het realistischer is dat de Vlaamse Regering, bij monde van de minister van Buitenlands Beleid, via de gepaste kanalen haar ongerustheid over de schending van de mensenrechten in Birma in het algemeen en het gewelddadig neerslaan van het protest van de oppositie in het bijzonder, overmaakt aan de Birmaanse regering. Gewoonlijk gebeurt dat dan inderdaad via de ambassadeur.

Misschien kunnen we inderdaad meer doen. Mevrouw de voorzitter, sinds 2004 beschikt het Vlaams Parlement over een Instituut voor Vrede en Geweldpreventie. Ik denk dat het opportuun is om aan dat instituut, conform artikel 6, paragraaf 1, van het oprichtingsdecreet, een advies te vragen betreffende de politieke situatie in Birma en de mogelijkheden om vanuit Vlaanderen bij te dragen tot een vreedvolle en democratische ontwikkeling in Birma. Dat is wat wij uitdrukkelijk vragen in ons voorstel van resolutie.

Wij betreuren tot slot dat de meerderheid de moeite niet heeft genomen om over de partijgrenzen en over de grenzen van oppositie en meerderheid heen een gezamenlijk initiatief te nemen. Het zou een mooi signaal geweest zijn vanuit een land dat ook niet altijd weet hoe het met zijn oppositie en vreedzame betogingen moet omgaan. (*Applaus bij het Vlaams Belang*)

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Mijnheer Van Nieuwenhuysen, ik ben verbaasd over de bescheidenheid die u aan de dag legt over de rol die Vlaanderen kan spelen. Als u de ene week zegt ‘volk wordt staat’, zeg dan de andere week ook dat we vanuit dit Vlaams Parlement wel dingen kunnen doen.

Ter aanvulling van wat de heer Glorieux heeft gezegd en ter ondersteuning van het voorstel van resolutie, wil ik nog zeggen dat een regime dat 40 procent van de staatsuitgaven besteedt aan leger en veiligheidsdiensten, terwijl 4,5 procent overblijft voor gezondheidszorg en onderwijs – met als gevolg dat een op drie

kinderen ondervoed is – een duidelijk signaal mag ontvangen, zelfs van een bescheiden deelstaatarlement. Ik verwijs dan ook graag naar wat een mug in een slaapkamer kan veroorzaken, niettegenstaande ze bijzonder klein is.

Wij zullen het voorstel van resolutie, dat er is gekomen op initiatief van de groenen en dat we volmondig mee hebben ondertekend, dan ook steunen.

De voorzitter: Mevrouw Poleyn heeft het woord.

Mevrouw Sabine Poleyn: Mevrouw de voorzitter, ik wil gewoon aangeven dat CD&V dit voorstel van resolutie zal steunen. Het geweld in deze militaire dictatuur laait op en we zijn bang voor de gevolgen daarvan. Daarom willen we de internationale politieke oproep aan de autoriteiten van Myanmar, om het geweld te stoppen en stappen te zetten naar dialoog met de betrokken partijen, om zo te werken aan een vreedzame samenleving en een eerste begin van democratie, ondersteunen. We hopen ook dat de totale internationale oproep iets kan uithalen.

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

De bespreking is gesloten.

We zullen straks de hoofdelijke stemmingen over de voorstellen van resolutie houden.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Bart Caron en Flor Koninckx, de dames Annick De Ridder, Vera Van der Borgh en Helga Stevens en de heer Tom Dehaene betreffende het bevorderen van het veralgemeend gebruik van een ICE-nummer (In Case of Emergency) in het gsm-geheugen – 1057 (2006-2007) – Nrs. 1 en 2

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over het voorstel van resolutie.

Stemming nr. 1

Ziehier het resultaat:

100 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
100 leden hebben ja geantwoord.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement het voorstel van resolutie aan. De resolutie zal aan de Vlaamse Regering worden overgezonden.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Eloi Glorieux en Jan Roegiers, de dames Sabine Poleyn en Anne Marie Hoebeke, de heer Kurt De Loor en mevrouw Helga Stevens betreffende steun voor de geweldloze strijd van de Birmaanse bevolking – 1324 (2007-2008) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over het voorstel van resolutie.

Stemming nr. 2

Het resultaat wat betreft de gewestaangelegenheden is als volgt:

96 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
96 leden hebben ja geantwoord.

Het resultaat wat betreft de gemeenschapsaangelegenheden is als volgt:

100 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
100 leden hebben ja geantwoord.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement het voorstel van resolutie eenparig aan. De resolutie zal aan de Vlaamse Regering worden overgezonden.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Luk Van Nieuwenhuysen, Roland Van Goethem en Stefaan Sintobin betreffende de gewelddadige onderdrukking van vreedzame oppositie in de republiek Birma – 1329 (2007-2008) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over het voorstel van resolutie.

Stemming nr. 3

Het resultaat wat betreft de gewestaangelegenheden is als volgt:

96 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
23 leden hebben ja geantwoord;
73 leden hebben neen geantwoord.

Het resultaat wat betreft de gemeenschapsaangelegenheden is als volgt:

100 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
24 leden hebben ja geantwoord;
76 leden hebben neen geantwoord.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement het voorstel van resolutie niet aan.

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heren Filip Dewinter en Joris Van Hauthem tot besluit van de op 10 september 2007 door de heer Filip Dewinter in plenaire vergadering gehouden actuele interpellatie tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de houding van de Vlaamse Regering ten aanzien van de impasse in de communautaire onderhandelingen op het federale niveau – 1311 (2006-2007) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie.

De heer Dewinter heeft het woord.

De heer Filip Dewinter: Mevrouw de voorzitter, collega's, het uur van de waarheid nadert. Een aantal weken geleden hebben we hier het debat gevoerd over de politieke impasse waar we toen in beland waren en nu nog steeds zijn.

Ondertussen zijn we een koninklijk verkenners en een formateur verder en zitten we nog altijd in diezelfde politieke chaos. We weten op dit moment meer dan we toen wisten. Dat maakt deze motie belangrijker dan ooit. We weten op dit moment dat CD&V en de N-VA bereid zijn om ver onder de lat van de Vlaamse resoluties van 1999 door te gaan. Als we de nota van mevrouw Milquet mogen geloven, namelijk 'Exploration 8', die we kortstondig hebben kunnen lezen op de website van RTL-TVI, is het de bedoeling dat de nieuwe formateur, de gewezen minister-president Leterme, zich tijdens het formatieberaad en de vorming van een nieuwe regering alleen maar zou bezighouden met ongetwijfeld belangrijke thema's, zoals het sociaaleconomische en algemeen politieke beleid en dat het louter communautaire gegeven het exclusieve speelterrein zou zijn van de broer van de heer Eric Van Rompuy, namelijk de heer Herman Van Rompuy.

Mijnheer Van Rompuy, ik heb u al eens gezegd dat er een brave Van Rompuy en een stoute Van Rompuy is. De brave Van Rompuy zit hier, de stoute Van Rompuy zit aan de overkant.

Als het al waar zou zijn wat er in die nota van mevrouw Milquet staat, dan weten we alleszins waar we aan toe zijn. Dan weten we dat we gaan naar een staatshervorming in vier fasen. In een eerste fase waren er de borrel-

nootjes van de CD&V-jongerenvoorzitter, die vandaag ook al waarschuwt, zoals ik heb gelezen in een groot artikel in de Standaard. Hij zegt dat het zo niet verder kan en dat we niet moeten inbinden, maar het been stijf moeten houden. We mogen niet onder de lat doorgaan, want dat dreigt te gebeuren.

Dan volgen de fasen 2, 3 en 4. Nog erger, terwijl we in het verleden, bij vroegere akkoorden, slechts tot fase 3 zijn gekomen, moeten we nu wachten op fase 4. Een raad van wijzen zal zich dan beraden over de eigenlijke staatshervorming, die pas na 2009, na de Vlaamse verkiezingen, aan de orde zal zijn.

Indien dit het scenario is op basis waarvan de oranje-blauwe partijen momenteel aan het onderhandelen zijn, dan is het voor ons ook 'non', dan is het voor ons ook 'njet', dan is het voor ons ook zeker 'neen' ten aanzien van een dergelijke staatshervorming. Indien dit het communautaire project wordt van de oranje-blauwe meerderheid die er zit aan te komen, dan weten we dat de resoluties van het Vlaams Parlement daarmee een eerste klassebegravenis zullen krijgen. *(Opmerkingen)*

Hoe weet ik dat? Ik lees de kranten. Ik luister naar wat waarnemers terzake verklaren. Ik beluister de signalen uit de CD&V- en N-VA-fracties. Ik leg mijn oor te luisteren bij al diegenen in Vlaanderen die op zijn minst bezorgd zijn over de huidige evolutie.

Indien dit het project wordt, dan krijgen we de komende maanden en jaren geen staatshervorming 'Cola Light', waarvoor Eric Van Rompuy al waarschuwde, maar dan krijgen we een staatshervorming 'Cola Zero'. Het zal een staatshervorming in vier fasen worden, waarbij we geen enkele zekerheid hebben over de essentie van de uitvoering van de Vlaamse resoluties, namelijk een eigen Vlaamse fiscaliteit met een eigen Vlaamse vennootschapsbelasting. Ik verneem dat dit onderdeel hoe dan ook al zou zijn afgevoerd. We zouden geen zekerheid hebben over een eigen Vlaamse gezondheidszorg en kinderbijslag. We zouden geen zekerheid hebben over een eigen Vlaams arbeids- en werkgelegenheidsbeleid. Indien we over al die dingen, verwoord in de Vlaamse resoluties, geen zekerheid hebben, dan hoeft het voor ons alleszins niet. Dan vraag ik me af in welke mate CD&V en N-VA, en in feite geldt hetzelfde ook voor Open Vld, momenteel geen politieke zelfmoord aan het plegen zijn door zich te scharen achter die blauwdruk voor een staatshervorming zoals die werd uitgetekend door Herman Van Rompuy.

Ik hoop dat het kartel van CD&V en N-VA zich niet laat verleiden door de sirenenzang van de macht, om toch maar mee aan de vleespotten te zitten, ten koste van alle beloften die ze voor de verkiezingen van dit jaar hebben gedaan, maar ook van alle beloften die ze hebben gedaan in dit Vlaams Parlement, naar aanlei-

ding van de resoluties zoals die in maart 1999 werden neergeschreven. Ik hoop dat CD&V/N-VA zich niet laat opjagen, ook al duurt het 110 en voor mijn part 150, 200 of 300 dagen. Men kan en mag alleen akkoord gaan met een staatshervorming waaraan de Vlaamse resoluties ten grondslag moeten liggen, zo niet haakt men beter af. Geachte leden, daarom is het ontzettend belangrijk dat hier vandaag een duidelijk signaal wordt gegeven, het signaal dat wij, vanuit het Vlaams Parlement, over de grenzen tussen alle politieke formaties, families en fracties heen, alleen voldoening zullen nemen met een staatshervorming op basis van de Vlaamse resoluties van maart 1999, niet meer, maar ook niet minder.

En daarom vind ik het bijzonder bedenkelijk en spijtig dat deze meerderheid geen eigen motie naar voren heeft geschoven, maar dat hier enkel moties voorliggen van de oppositie. Er is er één van Groen!, één van Lijst Dedecker en één van het Vlaams Belang. Ik mis de misschien wel belangrijkste met redenen omklede motie: die van de meerderheid. Men had op dit cruciale moment van de onderhandelingen duidelijk en onverkort, zwart op wit, in een motie van het Vlaams Parlement – die we indien noodzakelijk wilden ondersteunen – kunnen schrijven dat deze op stapel staande staatshervorming geen staatshervorming in 24 fases is, noch staatshervorming is waarbij we water in de wijn doen zodat we de wijn niet meer kunnen smaken, noch een staatshervorming is waarbij we alles achteruitschuiven en overlaten aan een raad van wijzen, die misschien ooit eens een beslissing zal nemen na de Vlaamse verkiezingen van 2009, maar dat we een staatshervorming willen enkel en alleen op basis van de Vlaamse resoluties van maart 1999! (*Applaus bij het Vlaams Belang*)

De voorzitter: Dames en heren, de stemming begint.

Stemming nr. 4

Ziehier het resultaat:

100 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
25 leden hebben ja geantwoord;
75 leden hebben neen geantwoord.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de motie niet aan.

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van mevrouw Mieke Vogels en de heren Jef Tavernier, Eloi Glorieux en Rudi Daems tot besluit van de op 10 september 2007 door de heer Filip Dewinter in plenaire vergadering gehouden actuele interpellatie tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de houding van de Vlaamse Regering ten aanzien van de impasse in de communautaire onderhandelingen op het federale niveau – 1310 (2006-2007) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie.

Stemming nr. 5

Ziehier het resultaat:

100 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
4 leden hebben ja geantwoord;
94 leden hebben neen geantwoord;
2 leden hebben zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de motie niet aan.

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heer Jurgen Verstrepen tot besluit van de op 10 september 2007 door de heer Filip Dewinter in plenaire vergadering gehouden actuele interpellatie tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de houding van de Vlaamse Regering ten aanzien van de impasse in de communautaire onderhandelingen op het federale niveau – 1313 (2006-2007) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie.

De heer Verstrepen heeft het woord.

De heer Jurgen Verstrepen: Mevrouw de voorzitter, collega's, ik wil uw aandacht even vragen omdat niet iedereen altijd alles leest. Deze motie is een zwart op wit document, een uitgekiend en venijnig contractje. De beloftes van de minister-president en de regering, en ook zijn verklaringen werden netjes op papier gezet.

Ik kan me dus niet inbeelden dat u deze motie niet zou goedkeuren.

Eigenlijk komt het erop neer dat ik overleg met het Vlaams Parlement en ook de betrokkenheid en het engagement van het Vlaams Parlement in deze materie vraag. Ik wou dit toch nog even onder de aandacht brengen.

De voorzitter: Dames en heren, de stemming begint.

Stemming nr. 6

Ziehier het resultaat:

100 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
25 leden hebben ja geantwoord;
75 leden hebben neen geantwoord.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de motie niet aan.

ACTUALITEITSMOTIE van de heren Pieter Huybrechts en Jan Penris tot besluit van het op 3 oktober 2007 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de verkeersveiligheid op de E313 – 1326 (2007-2008) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de actualiteitsmotie.

Stemming nr. 7

Ziehier het resultaat:

96 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
24 leden hebben ja geantwoord;
72 leden hebben neen geantwoord.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de motie niet aan.

ACTUALITEITSMOTIE van de dames Mieke Vogels en Vera Dua en de heren Jos Stassen, Eloi Glorieux en Rudi Daems tot besluit van het op 3 oktober 2007 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de verkeersveiligheid op de E313 – 1327 (2007-2008) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: **De voorzitter:** Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de actualiteitsmotie.

Stemming nr. 8

Ziehier het resultaat:

96 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
4 leden hebben ja geantwoord;
92 leden hebben neen geantwoord.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de motie niet aan.

ACTUALITEITSMOTIE van de heren Frans Peeters, Hans Schoofs, Kris Van Dijck en Joris Vandembroucke tot besluit van het op 3 oktober 2007 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de verkeersveiligheid op de E313 – 1328 (2007-2008) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de actualiteitsmotie.

Stemming nr. 9

Ziehier het resultaat:

95 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
91 leden hebben ja geantwoord;
4 leden hebben zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de motie aan. Ze zal aan de Vlaamse Regering worden overgezonden.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter: Dames en heren, hiermee zijn we aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor vandaag.

We komen opnieuw bijeen op woensdag 10 oktober 2007 om 14 uur.

Geen bezwaar? (*Instemming*)

De vergadering is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 17.38 uur.*

BIJLAGEN

Aanwezigheden

Aanwezig

Cathy Berx, Jos Bex, Gilbert Bossuyt, Thieu Boutsen, Louis Bril, Agnes Bruyninckx, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Frank Creyelman, Rudi Daems, Carl Decaluwe, Johan Deckmyn, Dirk De Cock, Gino De Craemer, Tom Dehaene, Patrick De Klerck, Dirk de Kort, Hilde De Lobel, Paul Delva, Mark Demesmaecker, Stern Demeulenaere, Jos De Meyer, Herman De Reuse, Annick De Ridder, Else De Wachter, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Vera Dua, Hilde Eeckhout, Martine Fournier, Cindy Franssen, Jaak Gabriels, Sven Gatz, Caroline Gennez, Eloi Glorieux, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Margriet Hermans, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Pieter Huybrechts, Vera Jans, Patrick Janssens, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Laurence Libert, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Werner Marginet, Bart Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, Monique Moens, Marie-Rose Morel, Frans Peeters, Jan Penris, Hugo Philtjens, Leo Pieters, Sabine Poleyn, Els Robeyns, Jan Roegiers, Elke Roex, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Johan Sauwens, Hans Schoofs, Herman Schueremans, Stefaan Sintobin, Miet Smet, Jos Stassen, Helga Stevens, Felix Strackx, Erik Tack, Anissa Tamsamani, Jul Van Aperen, Dany Vandenbossche, Joris Vandenbroucke, Marleen Van den Eynde, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borght, Marleen Vanderpoorten, Kris Van Dijck, Wim Van Dijck, Christian Van Eyken, Roland Van Goethem, Monica Van Kerrebroeck, Bart Van Malderen, Luk Van Nieuwenhuysen, André Van Nieuwerkerke, Eric Van Rompuy, Gerda Van Steenberge, Francis Vermeiren, Jo Vermeulen, Christian Verougstraete, Johan Verstreken, Jurgen Verstrepen, Mieke Vogels, Robert Voorhamme, Frans Wymeersch.

Afwezig met kennisgeving

Erik Arckens, Sonja Claes, Jan Loones, Katleen Martens, Greet Van Linter, John Vrancken: gezondheidsredenen;

Kurt De Loor, Marnic De Meulemeester, Jacky Maes, An Michiels, Jan Peumans, Joke Schauvliege, Jef Tavernier, Joris Van Hauthem, Karim Van Overmeire, Jan Verfaillie, Paul Wille: buitenslands.

Afwezig zonder kennisgeving

Dominique Guns, Marc van den Abeelen, Luc Van den Brande.

Individuele stemmingen Vlaamse Volksvertegenwoordigers

Stemming nr. 1:

JA-stemmen:

Cathy Berx, Jos Bex, Gilbert Bossuyt, Thieu Boutsen, Agnes Bruyninckx, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Frank Creyelman, Rudi Daems, Dirk De Cock, Gino De Craemer, Patrick De Klerck, Dirk de Kort, Hilde De Lobel, Jos De Meyer, Herman De Reuse, Annick De Ridder, Else De Wachter, Carl Decaluwe, Johan Deckmyn, Tom Dehaene, Paul Delva, Mark Demesmaecker, Stern Demeulenaere, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Hilde Eeckhout, Martine Fournier, Cindy Franssen, Jaak Gabriels, Sven Gatz, Caroline Gennez, Eloi Glorieux, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Margriet Hermans, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Vera Jans, Patrick Janssens, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Laurence Libert, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Werner Marginet, Bart Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, Monique Moens, Marie-Rose Morel, Frans Peeters, Jan Penris, Hugo Philtjens, Leo Pieters, Sabine Poleyn, Els Robeyns, Jan Roegiers, Elke Roex, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Hans Schoofs, Herman Schueremans, Stefaan Sintobin, Miet

Smet, Jos Stassen, Helga Stevens, Felix Strackx, Erik Tack, Anissa Tamsamani, Jul Van Aperen, Marleen Van den Eynde, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borgh, Kris Van Dijck, Wim Van Dijck, Christian Van Eyken, Roland Van Goethem, Monica Van Kerrebroeck, Bart Van Malderen, Luk Van Nieuwenhuysen, André Van Nieuwerkerke, Eric Van Rompuy, Gerda Van Steenberge, Dany Vandenbossche, Joris Vandenbroucke, Marleen Vanderpoorten, Francis Vermeiren, Jo Vermeulen, Christian Verougstraete, Johan Verstrecken, Jurgen Verstrepen, Mieke Vogels, Robert Voorhamme, Frans Wymeersch

Stemming nr. 2:

JA-stemmen:

Cathy Berx, Jos Bex, Gilbert Bossuyt, Thieu Boutsen, Agnes Bruyninckx, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Frank Creyelman, Rudi Daems, Dirk De Cock, Gino De Craemer, Patrick De Klerck, Dirk de Kort, Hilde De Lobel, Jos De Meyer, Herman De Reuse, Annick De Ridder, Else De Wachter, Carl Decaluwe, Johan Deckmyn, Tom Dehaene, Paul Delva, Mark Demesmaeker, Stern Demeulenaere, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Hilde Eeckhout, Martine Fournier, Cindy Franssen, Jaak Gabriels, Sven Gatz, Caroline Gennez, Eloi Glorieux, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Margriet Hermans, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Vera Jans, Patrick Janssens, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Laurence Libert, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Werner Marginet, Bart Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, Monique Moens, Marie-Rose Morel, Frans Peeters, Jan Penris, Hugo Philtjens, Leo Pieters, Sabine Poleyn, Els Robeyns, Jan Roegiers, Elke Roex, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Hans Schoofs, Herman Schueremans, Stefaan Sintobin, Miet Smet, Jos Stassen, Helga Stevens, Felix Strackx, Erik Tack, Anissa Tamsamani, Jul Van Aperen, Marleen Van den Eynde, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borgh, Kris Van Dijck, Wim Van Dijck, Christian Van Eyken, Roland Van Goethem, Monica Van Kerrebroeck, Bart Van Malderen, Luk Van Nieuwenhuysen, André Van Nieuwerkerke, Eric Van Rompuy, Gerda Van Steenberge, Dany Vandenbossche, Joris Vandenbroucke, Marleen Vanderpoorten, Francis Vermeiren, Jo Vermeulen, Christian Verougstraete, Johan Verstrecken, Jurgen Verstrepen, Mieke Vogels, Robert Voorhamme, Frans Wymeersch

Stemming nr. 3:

JA-stemmen:

Thieu Boutsen, Agnes Bruyninckx, Frank Creyelman, Hilde De Lobel, Herman De Reuse, Johan Deckmyn, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Werner Marginet, Monique Moens, Marie-Rose Morel, Jan Penris, Leo Pieters, Stefaan Sintobin, Felix Strackx, Erik Tack, Marleen Van den Eynde, Wim Van Dijck, Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen, Gerda Van Steenberge, Christian Verougstraete, Jurgen Verstrepen, Frans Wymeersch

NEEN-stemmen:

Cathy Berx, Jos Bex, Gilbert Bossuyt, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Rudi Daems, Dirk De Cock, Gino De Craemer, Patrick De Klerck, Dirk de Kort, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Else De Wachter, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Paul Delva, Mark Demesmaeker, Stern Demeulenaere, Hilde Eeckhout, Martine Fournier, Cindy Franssen, Jaak Gabriels, Sven Gatz, Caroline Gennez, Eloi Glorieux, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Margriet Hermans, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Vera Jans, Patrick Janssens, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Laurence Libert, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Bart Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, Frans Peeters, Hugo Philtjens, Sabine Poleyn, Els Robeyns, Jan Roegiers, Elke Roex, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Hans Schoofs, Herman Schueremans, Miet Smet, Jos Stassen, Helga Stevens, Anissa Tamsamani, Jul Van Aperen, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borgh, Kris Van Dijck, Christian Van Eyken, Monica Van Kerrebroeck, Bart Van Malderen, André Van Nieuwerkerke, Eric Van Rompuy, Dany Vandenbossche, Joris Vandenbroucke, Marleen Vanderpoorten, Francis Vermeiren, Jo Vermeulen, Johan Verstrecken, Mieke Vogels, Robert Voorhamme

Stemming nr. 4:

JA-stemmen:

Thieu Boutsen, Agnes Bruyninckx, Frank Creyelman, Hilde De Lobel, Herman De Reuse, Johan Deckmyn, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Pieter Huybrechts, Werner Marginet, Monique Moens, Marie-Rose Morel, Jan Penris, Leo Pieters, Stefaan Sintobin, Felix Strackx, Erik Tack, Marleen Van den Eynde, Wim Van Dijck, Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen, Gerda Van Steenberge, Christian Verougstraete, Jurgen Verstrepen, Frans Wymeersch

NEEN-stemmen:

Jos Bex, Gilbert Bossuyt, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Rudi Daems, Dirk De Cock, Gino De Craemer, Patrick De Klerck, Dirk de Kort, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Else De Wachter, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Paul Delva, Mark Demesmaeker, Stern Demeulenaere, Hilde Eeckhout, Martine Fournier, Cindy Franssen, Jaak Gabriels, Sven Gatz, Caroline Gennez, Eloi Glorieux, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Margriet Hermans, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Vera Jans, Patrick Janssens, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Laurence Libert, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Bart Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, Frans Peeters, Hugo Philtjens, Sabine Poleyn, Els Robeyns, Jan Roegiers, Elke Roex, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Hans Schoofs, Herman Schueremans, Miet Smet, Jos Stassen, Helga Stevens, Anissa Temsamani, Jul Van Aperen, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borght, Kris Van Dijck, Christian Van Eyken, Monica Van Kerrebroeck, Bart Van Malderen, André Van Nieuwkerke, Eric Van Rompuy, Dany Vandenbossche, Joris Vandenbroucke, Marleen Vanderpoorten, Francis Vermeiren, Jo Vermeulen, Johan Verstreken, Mieke Vogels, Robert Voorhamme

Stemming nr. 5:

JA-stemmen:

Rudi Daems, Eloi Glorieux, Jos Stassen, Mieke Vogels

NEEN-stemmen:

Jos Bex, Gilbert Bossuyt, Thieu Boutsen, Agnes Bruyninckx, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Frank Creyelman, Dirk De Cock, Gino De Craemer, Patrick De Klerck, Dirk de Kort, Hilde De Lobel, Jos De Meyer, Herman De Reuse, Annick De Ridder, Else De Wachter, Carl Decaluwe, Johan Deckmyn, Tom Dehaene, Paul Delva, Mark Demesmaeker, Stern Demeulenaere, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Hilde Eeckhout, Martine Fournier, Cindy Franssen, Jaak Gabriels, Sven Gatz, Caroline Gennez, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Margriet Hermans, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Pieter Huybrechts, Vera Jans, Patrick Janssens, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Laurence Libert, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Werner Marginet, Bart Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, Marie-Rose Morel, Frans Peeters, Jan Penris, Hugo Philtjens, Leo Pieters, Sabine Poleyn, Els Robeyns, Jan Roegiers, Elke Roex, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Hans Schoofs, Herman Schueremans, Stefaan Sintobin, Miet Smet, Helga Stevens, Felix Strackx, Erik Tack, Anissa Temsamani, Jul Van Aperen, Marleen Van den Eynde, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borght, Kris Van Dijck, Wim Van Dijck, Christian Van Eyken, Roland Van Goethem, Monica Van Kerrebroeck, Bart Van Malderen, Luk Van Nieuwenhuysen, André Van Nieuwkerke, Eric Van Rompuy, Gerda Van Steenberge, Dany Vandenbossche, Joris Vandenbroucke, Marleen Vanderpoorten, Francis Vermeiren, Jo Vermeulen, Christian Verougstraete, Johan Verstreken, Robert Voorhamme, Frans Wymeersch

ONTHOUDINGEN:

Monique Moens, Jurgen Verstrepen

Stemming nr. 6:

JA-stemmen:

Thieu Boutsen, Agnes Bruyninckx, Frank Creyelman, Hilde De Lobel, Herman De Reuse, Johan Deckmyn, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Pieter Huybrechts, Werner Marginet, Monique Moens, Marie-Rose Morel, Jan Penris, Leo Pieters, Stefaan Sintobin, Felix Strackx, Erik Tack, Marleen Van den Eynde, Wim Van Dijck, Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen, Gerda Van Steenberge, Christian Verougstraete, Jurgen Verstrepen, Frans Wymeersch

NEEN-stemmen:

Jos Bex, Gilbert Bossuyt, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Rudi Daems, Dirk De Cock, Gino De Craemer, Patrick De Klerck, Dirk de Kort, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Else De Wachter, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Paul Delva, Mark Demesmaeker, Stern Demeulenaere, Hilde Eeckhout, Martine Fournier, Cindy Franssen, Jaak Gabriels, Sven Gatz, Caroline Gennez, Eloi Glorieux, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Margriet Hermans, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Vera Jans, Patrick Janssens, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Laurence Libert, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Bart Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, Frans Peeters, Hugo Philtjens, Sabine Poleyn, Els Robeyns, Jan Roegiers, Elke Roex, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Hans Schoofs, Herman Schueremans, Miet Smet, Jos Stassen, Helga Stevens, Anissa Tamsamani, Jul Van Aperen, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borght, Kris Van Dijck, Christian Van Eyken, Monica Van Kerrebroeck, Bart Van Malderen, André Van Nieuwkerke, Eric Van Rompuy, Dany Vandenbossche, Joris Vandenbroucke, Marleen Vanderpoorten, Francis Vermeiren, Jo Vermeulen, Johan Verstreken, Mieke Vogels, Robert Voorhamme

Stemming nr. 7:

JA-stemmen:

Thieu Boutsen, Agnes Bruyninckx, Frank Creyelman, Hilde De Lobel, Herman De Reuse, Johan Deckmyn, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Pieter Huybrechts, Werner Marginet, Marie-Rose Morel, Jan Penris, Leo Pieters, Stefaan Sintobin, Felix Strackx, Erik Tack, Marleen Van den Eynde, Wim Van Dijck, Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen, Gerda Van Steenberge, Christian Verougstraete, Jurgen Verstrepen, Frans Wymeersch

NEEN-stemmen:

Jos Bex, Gilbert Bossuyt, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Rudi Daems, Dirk De Cock, Gino De Craemer, Patrick De Klerck, Dirk de Kort, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Else De Wachter, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Mark Demesmaeker, Stern Demeulenaere, Hilde Eeckhout, Martine Fournier, Cindy Franssen, Jaak Gabriels, Caroline Gennez, Eloi Glorieux, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Margriet Hermans, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Vera Jans, Patrick Janssens, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Laurence Libert, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Bart Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, Frans Peeters, Hugo Philtjens, Sabine Poleyn, Els Robeyns, Jan Roegiers, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Hans Schoofs, Herman Schueremans, Miet Smet, Jos Stassen, Helga Stevens, Anissa Tamsamani, Jul Van Aperen, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borght, Kris Van Dijck, Christian Van Eyken, Monica Van Kerrebroeck, Bart Van Malderen, André Van Nieuwkerke, Eric Van Rompuy, Dany Vandenbossche, Joris Vandenbroucke, Marleen Vanderpoorten, Francis Vermeiren, Jo Vermeulen, Johan Verstreken, Mieke Vogels, Robert Voorhamme

Stemming nr. 8:

JA-stemmen:

Rudi Daems, Eloi Glorieux, Jos Stassen, Mieke Vogels

NEEN-stemmen:

Jos Bex, Gilbert Bossuyt, Thieu Boutsen, Agnes Bruyninckx, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Frank Creyelman, Dirk De Cock, Gino De Craemer, Patrick De Klerck, Dirk de Kort, Hilde De Lobel, Jos De Meyer, Herman De Reuse, Annick De Ridder, Else De Wachter, Carl Decaluwe, Johan Deckmyn, Tom Dehaene, Mark Demesmaeker, Stern Demeulenaere, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Hilde Eeckhout, Martine Fournier, Cindy Franssen, Jaak Gabriels, Caroline Gennez, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Margriet Hermans, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Pieter Huybrechts, Vera Jans, Patrick Janssens, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Laurence Libert, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Werner Marginet, Bart Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, Marie-Rose Morel, Frans Peeters, Jan Penris, Hugo Philtjens, Leo Pieters, Sabine Poleyn, Els Robeyns, Jan Roegiers, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Hans Schoofs, Herman Schueremans, Stefaan Sintobin, Miet Smet, Helga Stevens, Felix Strackx, Erik Tack, Anissa Tamsamani, Jul Van Aperen, Marleen Van den Eynde, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borght, Kris Van Dijck, Wim Van Dijck, Christian Van Eyken, Roland Van Goethem, Monica Van Kerrebroeck, Bart Van Malderen, Luk Van Nieuwenhuysen, André Van Nieuwkerke, Eric Van Rompuy, Gerda Van Steenberge, Dany Vandenbossche, Joris Vandenbroucke, Marleen Vanderpoorten, Francis Vermeiren, Jo Vermeulen, Christian Verougstraete, Johan Verstreken, Jurgen Verstrepen, Robert Voorhamme, Frans Wymeersch

Stemming nr. 9:

JA-stemmen:

Jos Bex, Gilbert Bossuyt, Thieu Boutsen, Agnes Bruyninckx, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Frank Creyelman, Dirk De Cock, Gino De Craemer, Patrick De Klerck, Dirk de Kort, Hilde De Lobel, Jos De Meyer, Herman De Reuse, Annick De Ridder, Else De Wachter, Carl Decaluwe, Johan Deckmyn, Tom Dehaene, Mark Demesmaeker, Stern Demeulenaere, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Hilde Eeckhout, Martine Fournier, Cindy Franssen, Jaak Gabriels, Caroline Gennez, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Margriet Hermans, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Pieter Huybrechts, Vera Jans, Patrick Janssens, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Laurence Libert, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Werner Marginet, Bart Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, Marie-Rose Morel, Frans Peeters, Jan Penris, Hugo Philtjens, Leo Pieters, Sabine Poleyn, Els Robeyns, Jan Roegiers, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Hans Schoofs, Herman Schueremans, Stefaan Sintobin, Miet Smet, Helga Stevens, Felix Strackx, Erik Tack, Anissa Tamsamani, Jul Van Aperen, Marleen Van den Eynde, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borght, Kris Van Dijck, Wim Van Dijck, Christian Van Eyken, Roland Van Goethem, Monica Van Kerrebroeck, Bart Van Malderen, Luk Van Nieuwenhuysen, André Van Nieuwkerke, Eric Van Rompuy, Gerda Van Steenberge, Dany Vandenbossche, Joris Vandenbroucke, Marleen Vanderpoorten, Francis Vermeiren, Jo Vermeulen, Christian Verougstraete, Johan Verstreken, Jurgen Verstrepen, Robert Voorhamme, Frans Wymeersch

ONTHOUDINGEN:

Rudi Daems, Eloi Glorieux, Jos Stassen, Mieke Vogels
