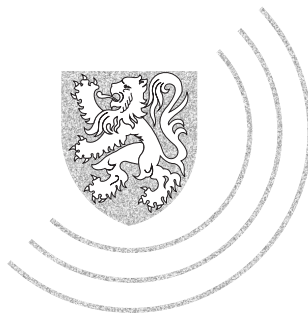


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2004-2005

25 januari 2005

BELEIDSNOTA

Openbare Werken

2004-2009

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Jan Peumans**

Zie:

130 (2004-2005)

- Nr. 1: Beleidsnota
- Nrs. 2 en 3: Met redenen omklede moties

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, Freddy Van Gaever;

de heren Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens, Etienne Schouppe;

mevrouw Annick De Ridder, de heren Hugo Philtjens, Marc van den Abeelen;

de heren Flor Koninckx, Herman Lauwers, Bart Martens.

Plaatsvervangers:

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Christian Verougstraete, Rob Verreycken, Frans Wymeersch; de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Jan Verfaillie;

de heren Marc Cordeel, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen;

de heren Gilbert Bossuyt, Herman Reynders, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

INHOUD

	Blz.
I. Inleidende uiteenzetting door de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur.....	4
II. Bespreking: vragen en opmerkingen van de leden	7
A. Tussenkoms van de heer Jan Peumans	7
B. Tussenkoms van de heer Eloi Glorieux	10
C. Tussenkoms van mevrouw Annick De Ridder	11
D. Tussenkoms van de heer Herman Lauwers.....	11
E. Tussenkoms van de heer Frans Peeters	13
III. Bespreking: antwoorden van de minister en repliek van leden	13
IV. Met redenen omklede moties	23

DAMES EN HEREN,

In de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie werd op dinsdagnamiddag 11 en 18 januari 2005 de beleidsnota Openbare Werken besproken. Minister Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, lichtte zijn beleidsnota toe waarna de commissieleden vragen en opmerkingen formuleerden. Nadien volgde de repliek van de minister. Ter afsluiting van de bespreking van de beleidsnota werden na – schriftelijke aankondiging ter zitting – twee met redenen omklede moties ingediend (*Parl. St. Vl. Parl. 2004-2005, nrs. 130/2 en 3*).

I. Inleidende uiteenzetting door de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur

De *minister* is verheugd vandaag zijn beleidsnota Openbare Werken te kunnen toelichten. Vlaanderen staat voor een zeer belangrijke uitdaging om zijn rol als logistieke draaischijf in Europa te kunnen blijven waarmaken en tegelijk de aandacht hoog te houden voor alternatieve vervoersmodi en de zachte weggebruikers.

De nota is opgebouwd uit drie delen, vertrekkend vanuit de visie dat we deze legislatuur het evenwicht willen herstellen tussen investeringen voor alle gebruikers van het transportsysteem enerzijds en investeringen in economische knopen en poorten anderzijds. Dit moet gebeuren vanuit een rationeel investeringsbeleid, waarbij er extra aandacht moet uitgaan naar minder hinder bij openbare werken.

In het eerste deel van zijn toelichting zal de minister ingaan op de investeringen voor alle weggebruikers en het opvangen van de hinder die daarmee gepaard gaat. Een tweede deel staat stil bij de investeringen in economische knopen en poorten. In een laatste deel zal de minister het hebben over het multifunctioneel karakter van openbare werken en de broodnodige financiering ervan.

Investeren begint voor de minister door het STOP-principe in de praktijk om te zetten. Prioritair gaat de aandacht naar de Stappers, dan de Trappers, vervolgens het Openbaar vervoer en ten slotte de Personenwagens. Dit doen we door de middelen specifiek voor de aanleg van fietspaden er volledig

en effectief voor te gebruiken. Daarnaast zal hij er ook op toezien dat de ontwerpen van de administratie verder rekening blijven houden met de plaats van de zachte weggebruiker op de weg, vanzelfsprekend in een delicaat evenwicht met de andere functies op en langs de wegen. Verder zal ook het project gevaarlijke punten in samenwerking met de provincies worden voortgezet. Ook hier is een doelmatige aanwending van de middelen van groot belang.

Bij de uitvoering van werken op gewestwegen vormt de invoering van minder-hinderprincipes een zeer belangrijk element. Minder hinder bij openbare werken betekent concreet dat er vanaf het ontstaan van het project tot bij de oplevering steeds een evaluatie gebeurt van zaken die hinder kunnen beperken. Vanzelfsprekend gebeurt deze afweging ook met in het achterhoofd de te verwachten hinder en het belang en het effect van mogelijk te nemen maatregelen. In de planningfase zal daarom een eerste inschatting worden gemaakt van de te verwachten hinder. Voor werfzones waar grote hinder wordt verwacht, zal het bestek bepalingen moeten bevatten die deze hinder zo veel mogelijk kunnen beperken. Bij de aanbesteding zal, naast het altijd belangrijke aspect van de prijsbepaling, ook aandacht worden besteed aan de voorgestelde uitvoeringsmethodes, opgegeven planning en faseringen door de aannemer. Tijdens de uitvoering van de werken zal de inzet van een bereikbaarheidsmanager worden gegarandeerd. Die persoon verzorgt het contact tussen het opdrachtgevende bestuur en de aannemer enerzijds en de aangelanden anderzijds.

De bewaker van deze minder-hindermaatregelen wordt het provinciaal coördinatiepunt voor wegenwerken. Dit coördinatiepunt moet de verschillende wegwerkzaamheden op wegen – in eerste instantie op gewestwegen – coördineren. Het coördinatiepunt zal een belangrijke rol vervullen in de planning en timing van de werkzaamheden en moet vermijden dat de omleidingen van belangrijke werven door elkaar lopen of dat werkzaamheden gepaard gaan met onaanvaardbare hinder voor alle verkeersdeelnemers.

Tegelijk met deze specifiek op de zachte weggebruiker gerichte investeringen, wil de minister ook werk maken van de economische bereikbaarheid van Vlaanderen. Zo is het de bedoeling om tijdens deze legislatuur een belangrijk deel van de missing links in Vlaanderen weg te werken of daar een

aanvang mee te nemen. Jammer genoeg ontbreekt het aan afdoende middelen om alle missing links meteen weg te werken. Daarom wordt momenteel, op basis van de lijst uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen, de lijst met prioritair aan te pakken missing links opgesteld.

Naast de aanleg van harde infrastructuur gaat er ook aandacht uit naar een betere benutting van de bestaande capaciteit. Zo is het de bedoeling om het Verkeerscentrum Vlaanderen verder uit te bouwen en werk te maken van een dynamisch verkeersmanagement op de belangrijkste hoofdwegen. De mogelijkheid zal worden onderzocht om ook rond Gent en Brussel verkeerscentra operationeel te maken.

Verder wil de minister een deel van de opgelopen achterstand in het onderhoud van het wegennet inlopen en hij zal daarvoor jaarlijks een belangrijk bedrag uittrekken. Ook de toestand van het toebehoren van de weg is van belang. Daarom zal er ook werk worden gemaakt van de invoering van een kwaliteitslogo voor nevenbedrijven langs autosnelwegen. Dit logo verzekert de gebruiker een minimum aan kwalitatieve dienstverlening en zal worden gebruikt om de vijftien concessies die tijdens deze legislatuur vernieuwd moeten worden, opnieuw toe te kennen.

Naast deze inzet hoofdzakelijk gericht op het wegennet, wil de minister ook werk maken van het stimuleren van transport via de waterweg. Dit zal hij realiseren door de verdere investeringen in de aanleg van nieuwe en de valorisatie van bestaande los- en laadkaaien. Voor de aanleg van nieuwe kaaien wordt in een subsidiëring voorzien voor tot maximum 80 percent van de kost van de kaai. De valorisatie van de bestaande kaaien moet verder worden onderzocht.

Daarnaast moet er ook werk worden gemaakt van de aanleg van multimodale terminals. Daarbij moet een nauwgezette afweging van de locatiekeuze voor deze bijkomende terminals, met de mogelijkheid van vervoer via short sea shipping als belangrijk criterium, een maximaal rendement verzekeren.

Tot slot zal de minister ook de herontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen vanuit de regering mee ondersteunen en bedrijven waar nodig begeleiden bij hun alternatieve logistieke keuze.

Om deze modal shift naar de waterweg verder mogelijk te maken, moet er ook worden geïnvesteerd in de capaciteitsbeperkende knelpunten in het waterwegennet. Het wegwerken van een aantal van deze knelpunten zal het ook mogelijk maken om het hoofdwaterwegennet op een volwaardige manier in te passen in het Trans-Europees Netwerk van waterwegen. Belangrijk voorbeeld van zo'n knelpunt is de Seine-Scheldeverbinding, die ook voor Europa een prioriteit is. De verdere realisatie van de doortocht van de Leie door Kortrijk zal een belangrijk knelpunt oplossen voor de doorvoer van schepen tot 1.350 ton.

Andere belangrijke projecten bij het wegwerken van capaciteitsbeperkende knelpunten op het waterwegennet zijn de bouw van een tweede sluis te Evergem en verdere aanpassingen aan het zeekanaal Brussel-Schelde. En een laatste belangrijk knelpunt om weg te werken is het Albertkanaal, dat verder gemoderniseerd en uitgebreid zal worden tot een grotere capaciteit, tot klasse VIb: dat zijn konvooien met meerdere duwbakken tot 9000 ton.

De minister gaat dieper in op een aantal specifieke investeringen in economische knooppunten en poorten. Dat zijn ongetwijfeld onze zeehavens en luchthavens. Specifiek voor de havens stellen we een toekomstgerichte en economisch verantwoorde toegankelijkheid voorop als eerste beleidsprioriteit. Een gepaste maritieme toegankelijkheid en de noodzakelijke hinterlandverbindingen, waarbij zowel aandacht wordt besteed aan weg, water en spoorweg, zijn hierbij van cruciaal belang. Zeer belangrijk voor de maritieme bereikbaarheid is de verdieping van de Westerschelde tot 13,1 meter. De minister hoopt volgende maand witte rook te zien verschijnen in Nederland.

Daarnaast werken we ook mee aan de realisatie van projecten voor de landzijdige ontsluiting, zoals bijvoorbeeld de Liefkenshoekspoortunnel. De Vlaamse Regering heeft beslist om mee te stappen in een prefinanciering om dit snel te realiseren. Dit dossier wordt verder op het federale niveau behandeld.

We maken ook werk van een geïntegreerde lange-termijnvisie en beleidsstrategie voor de Vlaamse zeehavens die concrete realisaties mogelijk moet maken. De duurzame ontwikkeling van de Vlaamse zeehavens vereist een goede afstemming tussen

de beleidsdomeinen Openbare Werken, Mobiliteit, Economie, Werkgelegenheid, Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening. Het primaire uitgangspunt ligt echter in het zo veel mogelijk stimuleren en faciliteren van de sociaal-economische havenontwikkeling.

Een andere concrete ambitie tijdens deze legislatuur is de versterking van de bestuurlijke vernieuwing, met een onderlinge samenwerking en rechtszekerheid in het Vlaamse havenlandschap. Daarbij verdient afstemming tussen de verschillende beleidsniveaus en beleidsdomeinen een verhoogde aandacht. Ook de onderlinge samenwerking tussen de Vlaamse zeehavens is strategisch belangrijk.

Deze onderlinge samenwerking gaat uit van de onderlinge complementariteit en diversiteit van onze Vlaamse zeehavens. De minister wil tijdens deze legislatuur ook werk maken van een ondersteuning van de havens als belangrijke economische spelers in de internationale en economische context. Het is van groot belang dat de Vlaamse havens zich kunnen inpassen in de internationale en Europese context. Europese regels en andere verdragrechtelijke verplichtingen dienen onverkort te worden toegepast. Zijn bijzondere aandacht zal dan ook uitgaan naar de implementatie van deze regels en verplichtingen, die enkel maar kunnen bijdragen tot de competitiviteit van onze Vlaamse zeehavens.

Tot slot dient ook voor de havens een rationeel investeringsbeleid, dat streeft naar objectieve beslissingen met aandacht voor ruimtegebruik en ecologische impact, voorop te staan. Voor de luchthavens staat de bereikbaarheid voorop. Naast een goede, maar verantwoorde bereikbaarheid van de luchtzijde, dient ook aandacht te gaan naar een goede infrastructurele bereikbaarheid van de luchthavens. De exploitatie van de luchthaven dient daarbij rekening te houden met de aanvaardbaarheid voor de omgeving. Ondertussen werd een milieuvergunning voor de luchthaven van Zaventem aan de luchthavenuitbater afgeleverd en is de regering begonnen met het startprogramma.

Om deze doelstellingen te bereiken, zal de minister een permanent overlegorgaan Luchtvaart oprichten binnen de SERV. Dit overlegorgaan moet de strategische rol van de luchthavens in het kader van de bereikbaarheid van Vlaanderen definiëren en actualiseren, rekening houdend met de snelle evoluties in

de sector. De beheersstructuur van de luchthavens zelf zal verder worden verzelfstandigd.

Hij zal tijdens deze legislatuur ook werk maken van de verbetering van de beveiliging van de luchthavens. Om aan alle aspecten van de Europese regelgeving te voldoen, zal worden gewerkt aan de realisatie van een degelijk administratief en juridisch kader, dat in staat is deze regelgeving om te zetten en toe te passen. Dit moet het ook mogelijk maken dat de luchthavens gecertificeerd worden, zoals opgelegd door internationale instanties.

Verder zal de minister tijdens deze legislatuur ook werk maken van een toekomst voor de Antwerpse luchthaven. Hij verwijst hierbij naar de lopende PPS-onderhandelingen. Dat staat ook in het regeerakkoord. We zullen uitvoeren wat in 2000 en 2004 werd beslist.

In de luchthaven van Zaventem heeft de regering met het startprogramma een totale aanpak vooropgesteld. De multimodale bereikbaarheid van de luchthaven moet verbeteren. De Task Force, die al heel wat werk heeft verricht, is hierbij belangrijk.

In een laatste deel wil de minister ingaan op de multifunctionele benadering van Openbare Werken en de financiering ervan. De multifunctionele benadering van Openbare Werken maakt een afzonderlijk hoofdstuk uit in zijn beleidsnota. Een goed besef van het multifunctionele karakter van onze wegen en waterwegen is van groot belang. Het is van belang om de transportinfrastructuur zo goed mogelijk in haar omgeving in te passen en rekening te houden met mogelijke effecten van de aanleg van infrastructuur op de omgeving. Daartoe zal verder werk worden gemaakt van ecologisch bermbeheer, aandacht worden besteed aan het biocidegebruik – de stelselmatige vermindering tot nulgebruik in 2015 – en de efficiënte inzet van smeltmiddelen bij de winterdienst. Ook de uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaaï zal worden voorbereid en gepland voor uitvoering.

Specifiek met betrekking tot het multifunctioneel karakter van de waterweg en de aan- en afvoerfunctie van water zal werk worden gemaakt van de opstelling van een geïntegreerd kustveiligheidsplan – met aandacht voor zeeuerende duinen en veerkrachtige kuststroken – en een actualisatie van het Sigmaplan, met bijzondere aandacht en zorg voor de effecten op de landbouwfunctie in het bek-

ken vóór de realisatie van de gecontroleerde overstromingsgebieden.

Daarnaast moet het monitoringsysteem, dat de bevolking kan waarschuwen bij nakende wateroverlast, verder worden uitgewerkt. Ook mogelijke projecten met specifieke aandacht voor de bescherming van het milieu moeten worden onderzocht. Het gaat hierbij onder meer om de principes van de natuurtechnische milieubouw en aandacht voor vismigratie.

Ten slotte wil de minister even stilstaan bij de financiering. Het investeringsprogramma is ambitieus, zeker als we naar de kosten van een aantal zaken kijken. Dit programma uitvoeren is in eerste instantie een opdracht voor de minister, zijn kabinet en zijn administratie. Rekening houdend met de beschikbare middelen zullen we een aantal afwegingen en keuzes moeten maken en moeten we zoeken naar bijkomende middelen.

In Duitsland werd op één dag 1 miljoen euro ontvangen door de invoering van een gebruiksrecht voor de wegen. In het regeerakkoord staat dat we het wegenvignet verder zullen onderzoeken en bekijken welke instrumenten we kunnen inzetten. Als we dit op een verstandige wijze doen, zonder belastingverhoging en mits het schrappen van een aantal belastingen voor mensen die al een bijdrage leveren, kunnen we hier extra middelen uit halen. Deze middelen zijn broodnodig voor het onderhoud van wat we nu hebben, maar ook voor het realiseren van wat moet worden gerealiseerd. Wat jaren geleden werd aangekondigd, moeten we nu effectief starten en financieren.

II. Bespreking: vragen en opmerkingen van de leden

A. Tussenkomsst van de heer Jan Peumans

De heer *Jan Peumans* feliciteert de minister met het feit dat hij het protocol afgesloten tussen minister Van Brempt en hemzelf, als bijlage heeft toegevoegd. Hij wil hierover niet de discussie openen, maar in de beleidsnota van minister Van Brempt leest hij pas op pagina 64 iets over minister Peeters, terwijl deze begint met de verwijzing naar het protocol.

Hij vindt het merkwaardig dat in deze beleidsnota het ontwerp van het Mobiliteitsplan Vlaanderen

niet aan bod komt. Toenmalig minister Sauwens heeft het eerste verkeers- en vervoersplan gemaakt. Later kwam het mobiliteitsplan, wat nog steeds een zeer nuttig werkstuk is. Het Vlaams Parlement heeft hierover een resolutie goedgekeurd en een aantal aanbevelingen geformuleerd. De zeehavens komen misschien te weinig aan bod in het mobiliteitsplan, maar zaken als short sea shipping komen wel aan bod. Hij vindt daarover echter niet terug in deze beleidsnota. Wat is de reden hiervoor? Wil de minister schoon schip maken en een eigen beleid ontwikkelen? Langs de andere kant staan in de beleidsnota ook veel zaken die de heer Peumans vroeger al heeft gehoord.

De minister kiest voor een Vlaanderen dat de logistieke draaischijf van Europa is en hij wil de verkeerscongestie bestrijden. Als de spreker van de minister-president hoort dat de nieuwe eigenaars van BIAC tegen 2020 30 miljoen reizigers willen vervoeren vanaf Zaventem, vraagt hij zich af – rekening houdend met de multimodale bereikbaarheid van Zaventem – of de auto's nog voor- of achteruit zullen kunnen rijden.

Hij heeft tien tot vijftien jaar geleden ook al gehoord dat Vlaanderen het logistieke centrum van Europa moet worden. Als hij in *De Tijd* leest dat containers vanuit de haven van Antwerpen niet meer landinwaarts verscheept worden omwille van de problemen met de binnenvaart, is er een probleem.

Over de verbreding van het Albertkanaal wordt al veertig jaar gediscussieerd. Het begon in 1965, en in zijn gemeente worden nu pas twee bruggen vervangen, en deze werken kosten 1 miljard oude Belgische franken. We moeten een beperkt aantal keuzes maken en die uitvoeren, en pas dan de volgende stap zetten. Nu zijn er 344 prioriteiten, maar uiteindelijk komt er niks van terecht.

In Nederland wordt de logistiek benoemd tot 'bloedsomloop van de economie'. Vlaanderen Distributieland, als opvolging van Nederland Distributieland, is misschien een mooie slogan.

In deze beleidsnota wordt soms verwezen naar studies en jaarverslagen, maar hij vindt niets terug van de studie over de Europese distributiecentra die in 2002 door de hoogleraren Sleuwaegen en Van Dierdonck is gemaakt in opdracht van de Vlaamse Gemeenschap.

In het tijdschrift van de GOM-Limburg staat dat Limburg een van de beste logistieke regio's van Europa is. Dit komt omdat we nog niet met congestieproblemen te maken hebben, want congestie is een bedreiging voor Vlaanderen als logistieke poort.

Het congestieprobleem lossen we niet op door enkele missing links weg te werken. Welke minister zal eindelijk eens tegen de Vlaming zeggen dat hij moet leren leven met de file? We krijgen de file niet opgelost. Nu vertellen we voortdurend verhalen over multimodale bereikbaarheid, maar het is de vraag of we het probleem kunnen oplossen.

In het jaarverslag van Nederland Distributieland staat dat de concurrentie uit België en Noord-Frankrijk structureel wordt. Dat is mooi, maar veel verladers willen niet naar Vlaanderen komen wegens de weinig soepele afhandeling van fiscale en douaneformaliteiten. Dit is een federale bevoegdheid, maar wel een belangrijke reden waarom verladers niet naar Vlaanderen komen.

De heer Peumans wil de minister aanbevelen de studie van professor Sleuwaegen te gebruiken voor zijn beleid.

Hij heeft begrepen dat de minister tijdens deze legislatuur een derde van de missing links wil wegwerken. Over welke missing links gaat het? In het ontwerp van het Mobiliteitsplan Vlaanderen staat een nota met beleidsaanbevelingen. Hierin staat een hele lijst missing links, met de Oosterweelverbinding als eerste prioriteit.

Inzake de waterwegen wil de minister een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitvoeren voor een aantal werken en wil hij de economische levenscyclusanalyse toepassen. Waarom gebeurt dit niet voor een aantal wegenwerken?

De heer Peumans heeft begrepen dat de minister de noord-zuidverbinding in de Antwerpse Kempen, waarvoor de heer De Seranno als commissievoorzitter vijftien jaar geleden al heeft gepleit, eindelijk wil oplossen, net zoals de noord-zuidverbinding in Limburg. De minister doet een aantal toezeggingen. Behoren deze tot de lijst van de missing links?

De minister heeft uitspraken gedaan over een aantal dringende werkzaamheden omtrent de lucht-

haven van Zaventem, zoals de verbinding met de E19 en de E40. Hij zegt dat dit veel geld zal kosten en dat dit niet via de reguliere middelen kan. Hoe zal de minister dat dan wel betalen? Mogen we de lijst kennen van de missing links? Hij is hier zeer benieuwd naar.

Wat de alternatieve financiering en de PPS betreft, zegt de minister selectief te willen omgaan met de investeringskredieten want hij heeft er te weinig. De heer Peumans vreest dat we van de andere kant een aantal alternatieve financieringen zullen vooropstellen waarvan achteraf de duurdere factuur toch zal worden voorgelegd. Hij verwijst naar het Nederlandse rapport-Duivesteijn van de Tweede Kamer, dat te raadplegen is op de website, en waar behartigenswaardige dingen in staan over de Westerscheldetunnel. Dit is vergelijkbaar met onze Oosterweelverbinding. In het rapport staat dat grote projecten tijdens de voorbereidende fase altijd omstreden zijn omdat het vaak om onbeheersbare kosten gaat en de verwachte reizigersaantallen nooit worden gehaald. De Liefkenshoektunnel is daar een goed voorbeeld van. Er is ook de grote dynamiek en complexiteit van dergelijke projecten. Een symptoom van de complexiteit is dat er een systematische overschrijding is van het budget. De minister is gewaarschuwd. Er wordt trouwens verwezen naar een studie van de universiteit van Cambridge waarbij projecten werden onderzocht en waarbij deze constante steeds naar voren kwam.

De heer Peumans vindt het belangrijk dat de parlementsleden alle informatie krijgen die van belang is om dit soort processen bij megaprojecten te kunnen volgen. Hij vindt dat er sluitende afspraken moeten komen over de informatievoorziening tussen de minister en de commissie en dat we regelmatig voortgangsrapporten zouden krijgen met inschakeling van het Rekenhof. De minister wil van de ene kant besparen, zoals bij het verhaal van de baggerspecie. Hij wil dat hiermee rationeler wordt omgegaan. De heer Peumans zou het erg vinden dat wat van de ene kant bespaard wordt, van de andere kant veel sneller zou worden opgebruikt.

De beleidsnota staat vol goede voornemens, en dat is toe te juichen. Hij vraagt zich echter af of we niet eens zouden moeten evalueren wat er tot nu toe is gebeurd. Het lijkt dat een heleboel nieuwe dingen zullen worden uitgevoerd terwijl in realiteit al een heleboel dingen zijn gebeurd. Hij geeft twee voorbeelden. Ten eerste is er het optimaal benutten

van de huidige capaciteit via dynamisch verkeersbeheer. Bij de opening van de Liefkenshoek tunnel heeft toenmalig minister Sauwens het eerste dynamisch verkeersbord geïnstalleerd. Men heeft daar inmiddels al heel lang ervaring mee. Het wordt tijd dat de ingenieurs deze ervaring eens evalueren. Als de heer Peumans van Luik kwam, op de E313, en hij op het dynamisch verkeersbord zag staan 'werken in Antwerpen', heeft hij naar het Verkeerscentrum gebeld met de vraag of men gaat werken in Antwerpen of dat er werken zijn in Antwerpen, uitgevoerd door Openbare Werken. Men heeft vervolgens de tekst aangepast. Wat is nu de ervaring in dit land met dynamisch verkeersbeheer?

Tweede voorbeeld: de minister wil de zogenaamde FAST-contracten aanpakken, namelijk Files Aanpakken door Snelle Tussenkomen. Het is niet omdat er drie takelwagens langs de ring in Antwerpen staan dat het probleem is opgelost. Wat doet men bijvoorbeeld met zware vrachtwagens die betrokken zijn bij ongevallen? Hoe zit het met het oproepen van een gerechtsdeskundige? Soms blijven files enkele uren staan omdat de gerechtsdeskundige ver weg woont. Hierover bestaan geen procedures in dit land.

De minister zegt samen met de federale politie te willen werken aan de problematiek van de omleidingswegen. Het lid wil erop wijzen dat de federale politie alleen op autosnelwegen met Volvo's rondrijdt en de snelheidsradars bemant, maar dat de lokale politie wordt geconfronteerd met de omleidingswegen. Hij vindt over de rol van de lokale politie niets terug in deze beleidsnota. Wanneer er bijvoorbeeld problemen zijn op de A12, moet de politie van Aartselaar echter de verkeersregeling verzorgen. De burgemeester van Aartselaar kan dit hier bevestigen. De minister schrijft in heel mooie bewoordingen over de facilitaire zaken bij incidenten. Er wordt echter ontzettend veel tijd verloren omdat deze processen niet op elkaar zijn afgestemd.

De heer Peumans komt tot het structureel onderhoud van het wegennet. Men weigert de realiteit onder ogen te zien. Ons wegennet is systematisch slechter aan het worden. Op het grondgebied van bijvoorbeeld Riemst liggen twee problemen al jaren te wachten waarvan de districtsingenieur zegt: sorry, we hebben geen geld. Enkele jaren geleden is het rapport-Heleven opgemaakt. Wat is er tot nu toe van dit rapport opgelost? Hierin werden 400 tot

500 kilometer van de slechtste wegen aangeduid. Hoe langer we de aanpak hiervan uitstellen, hoe duurder het onderhoud wordt. Wordt hier fundamenteel aan gewerkt? De minister zal antwoorden dat hij hieraan al 90 miljoen euro uitgeeft, maar dat volstaat niet.

Vervolgens is er het punt over doorstroming, verkeerslichtenbeïnvloeding en vrije busbanen. Hij moet deze vraag misschien stellen aan minister Van Brempt, dat is hem niet altijd heel duidelijk. Hoe benaderen we de hele verkeerslichtenbeïnvloeding? Er is een forse investering gebeurd door de voorgangers van de minister, maar hij meent dat met deze investeringen verouderde zaken werden geïnstalleerd. Voorts zou hetzelfde lid het resultaat hiervan wel eens willen kennen. Betekent dit een meerwaarde voor het openbaar vervoer? Doorstroming, verkeerslichtenbeïnvloeding en vrije busbanen moeten gepaard gaan met verkeershandhaving, zo niet zal het systeem niet werken. Hij heeft begrepen dat de minister op dat vlak samen met minister Van Brempt extra inspanningen wil leveren.

Aangaande de bijkomende middelen valt het hem tegen dat we geen berekening kennen van wat de minister de komende jaren zal doen. Hij kent alleen de begroting 2005. De minister kan toch enigszins weten over hoeveel geld hij de komende jaren zal beschikken want er zullen geen extra centen uit de lucht komen vallen. Er zullen wel bijkomende middelen vanwege Lambermont boven komen. Zal de minister hier een groot aandeel van krijgen?

Er wordt ook gezegd dat de gemeenten een stuk moeten betalen. Wat hebben de mobiliteitsconvenants aan meer middelen gegenereerd om investeringen uit te voeren? De minister zal geluidbelastingkaarten maken. De daarin vermelde werken zullen een beslag leggen op het investeringsprogramma. De samenwerking met de gemeenten zal worden voortgezet. Wat is tot op heden de inbreng van de gemeenten?

Omtrent de planmatige aanpak van wegenwerken, pleit de minister voor gebiedsgerichte samenwerking. De heer Peumans juicht dat toe. Via BBB wordt echter een en ander uit elkaar getrokken, zoals de heer Lauwers al aanhaalde tijdens de bespreking van de begroting 2005. Volgens de spreker is dat geen goede zaak. Daarnaast valt de bevoegdheid Mobiliteit onder een andere minister. Dat is

een puur politieke afspraak en niet gebaseerd op een rationeel of economisch argument. Wat is in het kader van de planmatige aanpak van wegenwerken de link met de andere bevoegdheden. Hij was getroffen door de uiteenzetting van de schepen van Beveren die tijdens de hoorzitting over het Schelde-estuarium zei dat hij door hetzelfde departement op drie verschillende manieren werd benaderd. De minister moet misschien een voorbeeld nemen aan Nederland inzake het werken aan nieuwe weginfrastructuur. Daar wordt veel systematischer gewerkt en wordt er veel meer rechtszekerheid gegeven.

De heer Peumans dringt aan op een meerjarenplanning. Op pagina 64 van deze beleidsnota spreekt de minister daar trouwens zelf over. Het is logisch dat dit er komt. Zijn administratie is toch op de hoogte van wat er tijdens de komende jaren zal gebeuren. Zijn voorganger, de heer Bossuyt, heeft geen meerjarenplan opgemaakt, maar de voormalige ministers Stevaert en Baldewijns wel.

De heer Peumans vindt tot slot in deze beleidsnota niets terug over communicatie, en dat vindt hij spijtig.

B. Tussenkomen van de heer Eloi Glorieux

De heer *Eloi Glorieux* verklaart dat deze beleidsnota een heleboel lovenswaardige doelstellingen bevat waar iedereen achter kan staan. Hij denkt aan de halvering van het aantal verkeersdoden, het tegengaan van de versnippering van de open ruimte, het optimaal benutten van de waterwegen en het verder uitbouwen van de waterweginfrastructuur. Als we echt de modal shift willen bewerkstelligen, moeten we daar de nodige consequenties aan koppelen, zoals het onderhouden van en investeren in kanalen. Als het wegenvignet er komt, hoopt het lid dat het ecologisch zal zijn gemoduleerd.

Er zijn goede doelstellingen beschreven, maar hij mist de concrete uitwerking ervan. Hij hoopt dat dit in de jaarlijkse beleidsbrieven meer zal worden gespecificeerd. Zoals minister Van Mechelen vaak zegt: "The proof of the pudding is in the eating." Hij zal dan ook nauwgezet opvolgen hoe fietspaden worden aangelegd, hoe het STOP-principe wordt uitgevoerd en hoeveel tram- en busbanen er jaarlijks bij komen.

De trend in de beleidsnota is de grote ambitie om Vlaanderen als logistieke draaischijf in Europa uit te bouwen, met andere woorden Vlaanderen als transitland. De heer Peumans wees al op de contradictie van deze doelstelling met het terugdringen van de verkeerscongestie. De heer Glorieux is ervan overtuigd dat het op lange termijn niet realistisch is om Vlaanderen op die manier verder uit te bouwen. Enerzijds wordt op het vlak van milieu het minimum minimorum gedaan. Als Europa ons iets oplegt, dan schikken we ons daarnaar, zonder echter verder te gaan. Het argument daarbij is dat we nu eenmaal met een kleine oppervlakte en een grote bevolkingsdichtheid zitten. Anderzijds wordt er bij economische expansie gestreefd naar het maximum maximorum.

We zitten voor een heleboel zaken al aan de top. We hebben al het dichtste wegennet, maar we willen nog meer wegen. We hebben de tweede grootste chemische concentratie op ons grondgebied. We hebben vier zeehavens, waaronder een wereldhaven, en we hebben vier luchthavens. Hij stelt zich dan ook de vraag of het wel perspectieven biedt om Vlaanderen als logistieke draaischijf verder uit te bouwen. Een aantal studies toont aan dat de economische meerwaarde van een dergelijke draaischijfeconomie erg beperkt is, zeker in vergelijking met het enorme oppervlaktebeslag. Bovendien zal de kostprijs van gezondheid en milieu erg groot zijn. Juist omdat we een grote bevolkingsdichtheid op een kleine oppervlakte hebben, zouden we het voorzorgsprincipe prioritair moeten stellen. Dat inzicht noopt ons tot een andere aanpak.

Hij verwijst graag nog eens naar het recente MIRAT, waarin vier indicatoren zijn onderzocht, zoals de vervuiling als gevolg van zwevende stofdeeltjes die grotendeels afkomstig zijn van het wegverkeer en in het bijzonder het vrachtwagenverkeer. De economische gezondheidskost voor Vlaanderen daarvan bedraagt 1.100 miljoen euro per jaar.

Vlaanderen als transitland zal leiden tot nog meer schade en daar hangt een prijskaartje aan vast. Dat wordt niet rechtstreeks door de vervuiler betaald, maar heeft wel gevolgen voor de hele samenleving. Is het dan realistisch om Vlaanderen verder uit te bouwen als transitland?

Het Leuvense onderzoeksbureau Transport & Mobility heeft de externe kosten berekend. Voor dieselwagens, en zeker voor zware vrachtwagens, is een verdrievoudiging nodig van de kostprijs die nu

wordt aangerekend. Tijdens de spitsuren zou die kostprijs zelfs nog 11 keer hoger moeten liggen.

De heer Glorieux sluit af met een citaat van mevrouw Caroline De Geest, verkeersspecialist van het MIRA-team: “We moeten het verkeer anders organiseren, vooral het aandeel van het vrachtvervoer over de weg zou moeten dalen.”. Net op dat vlak wil de minister met ‘Vlaanderen Distributieland’ van Vlaanderen een draaischijf maken voor het vrachtverkeer. Op lange termijn is dat niet verstandig.

C. Tussenkomen van mevrouw Annick De Ridder

Mevrouw *Annick De Ridder* verklaart dat de minister in zijn beleidsnota een uitgebreid overzicht van de maatregelen geeft die hij wil nemen in de komende legislatuur. Het is een ambitieus plan. Dat zien we graag. Gelet op de beperkte budgettaire ruimte, vrezen we echter dat niet alles realiseerbaar is. Zij mist ook een duidelijke tijdslijn voor de realisatie van deze projecten. Op pagina 63 van deze beleidsnota zegt de minister dat er nood is aan het maken van beleidskeuzes. Zij merkt echter dat die beleidskeuzes niet meteen worden gemaakt.

De minister raakt ook het autowegenvignet aan. Haar fractie vindt het belangrijk dat dit op een eenvoudige en efficiënte manier wordt gerealiseerd, met zo weinig mogelijk administratieve overlast. De invoering van zo’n vignet mag niet leiden tot een belastingverhoging voor de Vlamingen.

Hetzelfde lid is verheugd dat de minister zoveel belang hecht aan binnenvaart en short sea shipping. Als we onze wegen willen ontlasten en de doorstroom veiligstellen, dan is dat een heel belangrijk alternatief. De minister zegt ook dat er in samenwerking met De Lijn vrije busbanen moeten worden aangelegd. Spreker vraagt daarbij dat dit geen monopolie van De Lijn wordt. We moeten vooral de effectiviteit van de maatregel nagaan. Ander verkeer zoals hulpdiensten en andere vormen van geregeld collectief vervoer, zoals taxi’s, moeten daarvan gebruik kunnen maken.

De minister zegt dat ook de verkeerssignalisatie aandacht verdient. Dat is terecht. Een ordelijke en hiërarchische verkeerssituatie kan bijdragen tot een veiliger verkeer. Zowel de tijdelijke als de permanente signalisatie is belangrijk. De minister wil nagaan hoe we dat kunnen implementeren door bijvoorbeeld een soort van kadaster, dat alle gemeenten kunnen raadplegen en dat een permanent

overzicht biedt van de bewegwijzering in Vlaanderen. Bij het opmaken van bestekken voor openbare werken moet de voorwaarde zijn dat de aannemer niet alleen over minder hinder en het uitvoeren van de werken zelf, maar ook over de tijdelijke wegsignalisatie voorstellen doet. Hoe wil de minister dit concreet invullen?

De minister spreekt ook over een betere belodsing. Moeten we werk maken van loodsen op afstand? De minister is op de hoogte van de huidige EG-richtlijn. Bij port-package zou de liberalisering van de loodsdiensten tot de mogelijkheden behoren. Hoe staat hij daar tegenover?

Inzake de fondsen voor missing links zegt de minister dat minstens een derde moet worden ingevuld. Hoe zal de minister aanduiden welke missing links daarvoor in aanmerking komen? Op pagina 68 van de beleidsnota heeft de minister het over de oprichting van een nieuw scheepvaartbegeleidingsdecreet, dat de EG-monitoringsrichtlijn in België implementeert. Op het federale niveau heeft men reeds de nodige stappen ondernomen. De Koninklijke Belgische Redersvereniging wijst erop dat de Vlaamse implementatie momenteel ontbreekt. Hoe wil de minister daar snel werk van maken?

D. Tussenkomen van de heer Herman Lauwers

De heer *Herman Lauwers* verklaart dat de minister het instrument bij uitstek van Openbare Werken, namelijk de aanbesteding, aanhaalt in zijn beleidsnota. Het is juist dat daarmee problemen zijn. De overheid is gebonden aan de laagstbiedende, waardoor via de meerwerken vaak te veel wordt betaald, waarna achteraf ook nog heel wat processen volgen. Een systeem waarbij de gemiddelde of de tweede bieder met de werken wordt belast, zou misschien beter zijn. Dat is een fundamentele ingreep.

De heer Lauwers weet ook niet exact in welke mate de minister daarvoor bevoegd is. Zowel voor het Vlaamse Gewest als voor de gemeente zou het een besparing kunnen betekenen als niet alleen de laagst biedende offerte als norm wordt gehanteerd. Natuurlijk moeten er objectieve normen worden gebruikt. Het kiezen voor de laagst biedende heeft de overheid echter al veel geld gekost omdat er bijkomende werken moesten worden uitgevoerd, waarvan de prijs niet werd verrekend bij de oor-

spronkelijke offerte.

De minister heeft het ook over de capaciteitsbenutting op de wegen. Zou het niet nuttig zijn te kijken wat er in Nederland gebeurt met de zogenaamde spitsstroken? Hierbij worden de pechstroken op bepaalde momenten gebruikt, namelijk bij filevorming. De spreker beseft dat het systeem hier niet zomaar kan worden ingevoerd, bijvoorbeeld omdat er hier veel meer op- en afritten zijn dan in Nederland.

Bij een dergelijk systeem moet er ook veel meer dan nu worden gezorgd voor een elektronisch wegbeheer met mogelijkheden tot variabele aanduidingen. Die investeringen zijn gepland. Daarom vraagt hij ook na te gaan waar en op welke manier dit mechanisme kan worden ingepast. Dit wil niet zeggen dat we per definitie moeten kiezen voor die methode. Hij ziet dit als een aanvulling op wat verder in de beleidsnota staat.

De heer *Jan Peumans* vraagt of de heer *Lauwers* het nu over het openbaar vervoer heeft? Gaat het dan over tidal flow of over een spitsstrook?

De heer *Herman Lauwers* repliceert dat het gaat om alle verkeer en het gebruik van de spitsstrook. In Nederland werkt dat al. De voorwaarde is wel dat de situatie heel snel via automatische signalisatie kan worden gekeerd. In dringende gevallen moet die pechstrook ook kunnen worden vrijgemaakt. In Nederland heeft het succes, met name daar waar het eindpunt van de file geen stad is, want daar ontstaat toch steeds een flessenhals. Bij verbindingen en weeffuncties van twee verschillende autowegen werkt het wel.

De heer *Jan Peumans* verklaart dat dit systeem dan in het concept van die weg is opgenomen. Op onze snelwegen is dat levensgevaarlijk omdat er conflicten ontstaan tussen afslaand en doorgaand verkeer. Ook de constructie van de weg is totaal anders.

De heer *Herman Lauwers* verklaart dat hij gezegd heeft dat het systeem niet zo maar transposeerbaar is omdat hier veel meer op- en afritten zijn. In andere gevallen kan de verweving al lang op voorhand worden aangegeven. Hij wil enkel aangeven dat het systeem in Nederland succes heeft. Wij moeten nagaan wat bij ons mogelijk is, zodat er bij het investeren in de signalisatiepoorten rekening mee kan worden gehouden.

Net zoals de heer *Peumans* is hij benieuwd naar

wat er zal gebeuren met de missing links die in het ruimtelijk structuurplan worden opgenomen. Belangrijk om weten is op welke wijze de prioriteit der prioriteiten wordt bepaald.

Inzake het verkeersbeheer heeft hij een algemene bemerking. Hij heeft het gevoel dat de overheid nood heeft aan geloofwaardigheid. Het gebeurt te dikwijls dat de signalisatie blijft staan nadat de werken al lang klaar zijn. Hij denkt aan de wegversmallingen of omleidingen die nog zijn aangeduid op het moment dat de doorgang allang vrij is. De VRT geeft soms aan dat er verkeersproblemen zijn op het moment dat de zaak al is opgelost. De mensen mogen niet het gevoel krijgen dat de overheid achter de feiten aanholt. Het Verkeerscentrum is daarbij een belangrijk instrument.

Een ander punt is de aanpak van schoolomgevingen aan de gewestwegen. De minister zegt dat samen met de gemeenten, de snelheid op de wegen liefst dynamisch wordt verlaagd. Hij veronderstelt dat de minister daarmee bedoelt dat dit enkel op bepaalde momenten gebeurt. Voor de spreker moet dit per definitie zo worden geregeld. Het is al te dwaas een permanente zone 30 in te voeren aan schoolomgevingen bij gewestwegen, want dat tast de geloofwaardigheid aan.

De minister kondigt een aantal maatregelen aan voor een betere aanwending en een grotere capaciteit van de waterwegen. De heer *Lauwers* heeft het gevoel dat heel wat nuttige investeringen pas zullen renderen op het moment dat een van de grootste flessenhalzen, namelijk die tussen Antwerpen en Wijnegem, wordt weggewerkt. Als hetzelfde lid het goed heeft begrepen, is dat punt opgenomen in het Masterplan en heeft de minister daar niet meteen vat op.

De minister heeft het over multimodale terminals. Dat zijn nuttige instrumenten, maar waar wil hij ze inplanten? Werden de spoorwegen hierbij betrokken? Bestaat er al een procedure? Wordt nog gezocht naar juiste inplantingen voor die terminals?

De minister stelt dat er inzake de regelgeving voor openbare werken een probleem is met de rooilijnen. Kan de minister eens uitleggen wat precies het probleem is?

In de beleidsnota schrijft de minister bijna ter verontschuldiging dat de luchthavens zoals die van

Deurne nog steeds overheidsmiddelen nodig hebben, omdat de privé-middelen onvoldoende zullen zijn gezien het aantal trafieken. De heer Lauwers vindt dat helemaal niet erg. De luchthaven is immers een vorm van infrastructuur zoals een haven. De investering van de overheid is verantwoord. Het idee dat de luchthaven zelfbedruipend moet zijn, wijst op een verkeerde kijk op de zaak. We moeten de functie van die luchthavens eens bekijken. In de beleidsnota wijst de minister er terecht op dat de luchthaven van Deurne een van de weinige luchthavens is waar piloten kunnen leren om op instrumenten te vliegen. Op Zaventem is daar geen plaats voor. Voor de opleiding van de eigen piloten is dat een heel belangrijke functie. Het is verantwoord dat de overheid een deel van de kosten betaalt.

De heer *Marc van den Abeelen* verklaart dat de vorige Vlaamse Regering binnen het lastenboek van de luchthaven het engagement genomen heeft om gedurende een aantal jaren een bepaald bedrag te betalen voor de infrastructuur, de Instrument Landing Systems of ILS, en het tarmac.

De heer *Jan Peumans* vermeldt dat het nuttig is in verband met de luchthaven van Deurne om de nota van het Forum Luchtvaart te lezen. Hij wijst erop dat de minister-president heeft gezegd dat het geen taak van de overheid betreft.

E. Tussenkoms van de heer Frans Peeters

De heer *Frans Peeters* vindt de beleidsnota *Openbare Werken* zeer goed. De nota is goed gestructureerd en goed leesbaar, en is geënt op het regeerakkoord, waarin zeer goed wordt gedefinieerd welke accenten worden gelegd in het kader van een betere mobiliteit, zowel via de weg en het spoor alsook via de binnenvaart. Op het vlak van de binnenvaart wordt veel aandacht besteed aan een capaciteitsverhoging, zodat de congestieproblemen op de weg een beetje kunnen worden verlicht.

De CD&V-fractie is verheugd dat de minder-hindermaatregelen zeer duidelijk aan bod komen. Hij verwijst hiervoor naar de resolutie die tijdens de vorige legislatuur werd goedgekeurd. De beleidsnota gaat hierop voort en gaat zelfs verder.

In verband met de missing links stelt de heer Peeters vast dat wordt uitgegaan van het ontwerp

van Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het is een ontwerp, want het mobiliteitsplan is nog niet goedgekeurd. De beleidsnota steunt ook op het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Hetzelfde lid wil benadrukken dat er in Vlaanderen nog regio's zijn waar het Vlaamse Gewest primaire wegen categorie I en II beheert, en waar missing links zorgen voor grote problemen op het vlak van de leefbaarheid van dorpskernen, maar ook zorgen voor verkeerscongestie en dus voor economische problemen. Het lid vraagt dat de minister het beleid niet uitsluitend baseert op het RSV en het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen, maar dat missing links op basis van objectieve criteria in aanmerking komen.

Er zullen ook modaliteiten worden opgesteld voor de overdracht van provinciewegen naar het Vlaamse Gewest, maar de heer Peeters vindt niet veel terug over de overdracht van gewestwegen naar gemeenten of van huidige gemeentewegen die volgens het RSV bij het Vlaamse Gewest horen, naar het gewest. Hoeveel gewestwegen werden de voorbije jaren overgedragen aan de lokale overheden en vice versa? Welke modaliteiten, criteria en voorwaarden worden daarbij toegepast?

Het Vlaamse Gewest dringt bij lokale besturen aan om gewestwegen over te nemen, maar ook de lokale besturen zijn dikwijls vragende partij om gemeentewegen over de dragen aan het gewest. Hier wordt dikwijls niet onmiddellijk op geantwoord. Wat is de reden hiervoor?

Zijn fractie is verheugd over de inhaaloperatie inzake fietspaden en fietsroutenetwerken langs gewestwegen of via alternatieven, zodat de zwakke weggebruiker zich op een veilige manier kan verplaatsen.

Het is een ambitieuze beleidsnota. Er is veel werk aan de winkel, maar we weten ook dat de budgettaire middelen beperkt zijn. Kan de minister de financiering van de projecten garanderen, of zal op een creatieve wijze moeten worden gezocht naar alternatieve financiering?

III. Bespreking: antwoorden van de minister en repliek van leden

Minister *Kris Peeters* dankt iedereen die opmerkin-

gen heeft gemaakt, vragen heeft gesteld of suggesties heeft geformuleerd. Het is goed een kritische benadering – die uiteraard altijd positief bedoeld is – te horen, waardoor het beleid alleen maar kan verbeteren.

De minister zal proberen alle vragen te beantwoorden in de volgorde waarin ze aan bod zijn gekomen.

Mijnheer Peumans heeft gevraagd wat de rol van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen nog is en wat er in de beleidsnota van terug te vinden is. In het regeerakkoord staat uitdrukkelijk dat de Vlaamse Regering de krachtlijnen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen als uitgangspunt neemt voor het mobiliteitsbeleid. Dat betekent heel concreet dat in zijn beleidsnota, ook al is daar misschien onvoldoende naar verwezen, de krachtlijnen van dat mobiliteitsplan aanwezig zijn, als gist in het deeg. Die krachtlijnen worden dus gevolgd inzake zowel de transportinfrastructuur als het investeringsbeleid in wegen en waterwegen. Voorzover dat tot zijn bevoegdheden behoort, zal de minister de beleidsdoelstellingen van dat ontwerp realiseren. Er is dan ook geen contradictie tussen het ontwerp van Mobiliteitsplan, zijn beleidsnota en de resolutie van het Vlaams Parlement inzake het mobiliteitsbeleid. Dat zijn belangrijke documenten, waarmee de minister volledig rekening zal houden.

Omtrent het punt van het aanpakken van de congestie versus de functie als logistieke draaischijf en de opmerkingen van de heer Glorieux over het logistiek distributieland Vlaanderen, hoopt de minister dat we daar later nog eens op kunnen terugkomen. Hierover valt immers veel interessants te vermelden. In het Vlaams Instituut voor de Logistiek zijn eminente academici zeer inventief bezig terzake. Een aantal van de ideeën die daar al een tijdje leven, zijn heel belangrijk. Men komt steeds meer tot de conclusie dat Vlaanderen een toekomst heeft op het vlak van de zogenaamde postponed manufacturing of light manufacturing, wat erop neerkomt dat wij goederen invoeren die al dan niet werden vervaardigd in lageloonlanden, maar hier worden geassembleerd. De laatste fase voor die goederen naar de consument gaan, wordt dus hier uitgevoerd. Het zou dus niet zo zijn dat de containers die hier via schepen toekomen, in het Deurganckdok worden gelost en vervolgens per trein of vrachtwagen, of via de waterwegen opnieuw vertrekken. Deze light manufacturing of as-

semblage geeft een economische meerwaarde aan die doorvoer. Dat is de uitdaging. Via de diverse beleidsdomeinen moeten we daarnaar streven.

De minister kan verschillende voorbeelden geven van hoe men die postponed manufacturing aanpakt, zowel in Zeebrugge als in Antwerpen. Die aanpak heeft ook te maken met het feit dat de consument op diverse terreinen vraagt met zijn voorkeur rekening te houden. Dan hebben we het over kleuren van kledingstukken, bepaalde toetsenborden en dergelijke.

Inzake infrastructuur hebben we een unique selling proposition. We hebben een wegen- en waternet, en transportmogelijkheden via de lucht. Als we erin slagen dit alles intermodaal op elkaar te doen inspelen, dan is dat een troef, die we verder moeten uitspelen. Het is zijn bedoeling om, rekening houdend met het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen en de parlementaire resolutie, op een selectieve wijze de bereikbaarheid van economische knooppunten en poorten te waarborgen en te verbeteren. Dan gaat het niet alleen over de luchthaven van Zaventem, maar ook onder meer over onze havens. Zo kan er ook een bijdrage worden geleverd aan het oplossen van de fileproblematiek. Zo zal het dynamiseren van de binnenvaart het aantal vrachtwagens op de weg kunnen verminderen.

De minister maakt zich echter geen illusies. Zoals de heer Peumans terecht opmerkte: er zijn geen wondermiddelen. Mochten die er zijn, dan waren die er misschien al lang in andere landen, waar men kampt met gelijkaardige problemen. Er moet een goed doordacht beleid komen op de verschillende beleidsdomeinen om stappen voorwaarts te zetten. Binnen zijn bevoegdheid van Openbare Werken zal hij trachten daaraan een positieve bijdrage te leveren.

We moeten dus trachten die rol als logistieke draaischijf verder te ontwikkelen. Dat is de nieuwe manier waarop we Vlaanderen economisch kunnen dynamiseren. Mijnheer Glorieux, veel andere troeven hebben we immers niet. De minister gaat ervan uit dat de heer Glorieux bekommerd is over de werkgelegenheid en de economische dynamiek.

In antwoord op vragen van de heer Peumans, verklaart de minister dat hij inderdaad beschikt over de studie en de conclusies van professor Sleuwa-

gen. Het rapport-Sleeuwaegen was een aanleiding om de problematiek van de fiscale en douaneformaliteiten aan te kaarten. Uit contacten met de academische wereld en met degenen die dat logistieke aspect en die 'plant location' van zeer nabij volgen, blijkt dat dit een belangrijk element is, naast dat van de rechtszekerheid. Zeker in het verleden was men daar bezorgd over. Doordat er echter op het federale niveau nu ook wordt gewerkt met rulings, verbetert deze situatie. Dit behoort nog niet tot de Vlaamse bevoegdheden. We moeten dus met onze federale collega's bekijken hoe we dit voort kunnen verbeteren.

Een aantal leden stelden vragen over de missing links. Het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen had het over 25 missing links. Tijdens de vorige regeerperiode is één daarvan weggewerkt, zodat er nog 24 resten. In zijn beleidsnota stelt de minister dat daar minstens een derde van zal worden weggewerkt. Als hij meer kan doen, dan zal hij dat ook graag doen. Soms gaat het over problemen die al veertig of vijftig jaar bestaan. Soms, als men lang genoeg wacht, lost het probleem zichzelf op. Maar we willen dus een derde aanpakken. Het is evident dat dit op basis van objectieve analyses zal gebeuren. Op de vraag van de heer Peumans welke missing links de minister precies wil wegwerken, vraagt de minister om hem nog wat tijd te gunnen. Hij zal dat zo snel mogelijk bekendmaken, ook aan deze commissie. De minister heeft vragen gekregen over een aantal noord-zuidverbindingen en nog andere missing links die opgenomen zijn in dat lijstje van 24. Hij zal daar heel zorgvuldig uit moeten kiezen. Dit is immers heel belangrijk.

De heer Peumans had ook nog een vraag over de invoering van de economische levenscyclusanalyse en de maatschappelijke kosten-batenanalyse voor de projecten. In het kader van het rationeel investeringsbeleid zullen we inderdaad verder werken met die instrumenten. De heer Peumans merkte op dat de minister ze uitdrukkelijk aanhaalde met betrekking tot de waterinvesteringen en de haveninfrastructuur, maar niet met betrekking tot de wegen. Dat klopt. Daar zijn redenen voor. Zoals men in het verleden al opmerkte, worden er heel wat studies gemaakt en betaald. Voor wegenwerken van een wat minder grote omvang, ook budgettair, zou een dergelijke studie neerkomen op overkill. We willen die instrumenten in een eerste fase gebruiken voor de haveninfrastructuur en ze dan in een tweede fase loslaten op de grotere wegeninfra-

structuur. We moeten er rekening mee houden dat studies heel verdragend kunnen werken. Ook moeten we steeds rekening houden met de kosten en baten van de studie zelf.

De minister verwijst naar het zogenaamde rapport-Duivesteijn, het verslag van de Tijdelijke Commissie Onderzoek naar Infrastructuurprojecten van de Tweede Kamer in Nederland (Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 29283, nrs. 5-6). Dat verslag bevat heel interessante elementen. Het rapport wijst terecht op het belang van een correcte doorstroming naar het parlement van informatie over grootschalige infrastructuurprojecten. Bij PPS-projecten rijst inderdaad het specifieke probleem dat onderhandelingen die voorafgaan aan het afsluiten van een PPS-contract geheim moeten zijn, wat niet altijd strookt met het principe van een goede informatiedoorstroming naar het parlement. De hoorzitting omtrent de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) in deze commissie is gepland. Met betrekking tot de BAM zal dit mogelijk wat interessante informatie opleveren. Bij PPS gaat het vaak over zeer grote en complexe projecten. Er is het Vlaams Kenniscentrum PPS, dat in het decreet van 18 juli 2003 een belangrijke rol krijgt toegewezen bij de finale toetsing en het eindadvies over Vlaamse PPS-projecten. Dat kenniscentrum heeft een PPS-instrumentarium ontwikkeld, dat nog steeds de leidraad is voor de evaluatie en het volgen van die projecten.

Er werd hier ook terecht verwezen naar het decreet van 8 november 2002 houdende controle op de grote infrastructuurprojecten (*Parl. St.* VI. Parl. 2002-2003, nr. 1099/3). Dit decreet trad in werking op 20 februari 2003. Artikel 4, tweede lid, bepaalt dat de Vlaamse Regering de planning met de diverse fases moet voorleggen aan het Vlaams Parlement. De onderdelen van het systeem van risicobeheer moeten daarbij worden beschreven. Dit moet worden voorgelegd vanaf het tweede jaar volgend op de datum van inwerkingtreding. Concreet betekent dit dat de minister dit voor 30 april 2005 moet voorleggen aan deze commissie, wat hij ook zal doen, want het is een belangrijk element voor een verdere discussie in deze commissie.

Mijnheer Peumans stelde vragen over een aantal eerder genomen initiatieven, zoals het dynamisch verkeersbeheer en het FAST-project en vroeg naar het standpunt van de minister over het wegslepen van zware vrachtwagens of het verkorten van de interventietijd bij zware ongevallen.

We moeten in de eerste plaats een voldoende dicht meetnet voor het verkeer uitbouwen en een aantal videocamera's installeren om het verloop van het verkeer op de voet te volgen. Dit gebeurt vanuit het Vlaams Verkeerscentrum te Antwerpen, in samenwerking met onder meer de politie. Nadat een ongeval of ander incident met voldoende betrouwbaarheid werd gedetecteerd en er een inschatting is gebeurd van de mogelijke gevolgen, zullen de weggebruikers via verschillende communicatiekanalen worden geïnformeerd en zullen er alternatieven worden aangereikt. Dynamische informatieborden boven de weg en een dynamische bewegwijzering zullen hiervoor ook worden gebruikt. Voor de verschillende vakken van de autosnelwegen zullen 'calamiteitenroutes' via het onderliggende wegennet worden uitgestippeld om het verkeer van de hoofdwegen deels op te vangen.

Met de federale politie en het parket zal worden nagekeken op welke punten het mogelijk is om de vaststellingen na een ongeval te versnellen. Er worden maatregelen genomen om gedurende de vaststellingen en de hulpverlening de plaats van het ongeval maximaal te beveiligen en secundaire ongevallen te vermijden. Om de rijweg snel weer vrij te maken, zal voor alle hoofdwegen een geoptimaliseerde FAST worden georganiseerd. Voor ongevallen met zware vrachtwagens zal geval per geval worden nagekeken wat de beste oplossing is: snel wegtakelen of voorlopig ter plaatse laten en het verkeer veilig om het ongeval leiden. Een eerste proefproject met deze FAST-opvatting is op de E17 voorzien. Na evaluatie en een eventuele bijsturing, zal het worden uitgebreid voor heel het Vlaamse autosnelwegennet.

De heer Peumans stelde ook een vraag naar het structureel onderhoud en verwees naar het zogenaamde rapport-Heleven. Sinds 1991 wordt door de afdeling Wegenbouwkunde systematisch het hele gewestwegennet opgemeten ter beoordeling van de stroefheid, de spoorvorming en de vlakheid. Bovendien wordt ook een visuele inspectie uitgevoerd. Voor al deze kenmerken worden drempels vastgesteld waarbij een kwalitatieve indeling wordt gemaakt die een klassering van zeer goed tot zeer slecht omvat. De overgang tussen voldoende en slecht is de waarde waarop een ingreep moet worden uitgevoerd.

Het structureel onderhoud wordt opgesplitst in 'normaal structureel onderhoud' en 'achterstand

structureel onderhoud'. Het rapport van de afdeling Wegenbouwkunde zal de komende jaren de basis blijven om de prioriteitsstelling binnen het structureel onderhoud van het Vlaamse gewestwegennet te rationaliseren. Op het vlak van het structureel onderhoud doen we het niet zo slecht; zeker op het punt van stroefheid en spoorvorming zijn onze parameters goed. Het probleem betreft het achterstallige structureel onderhoud. We gaan ervan uit dat we dit tijdens deze legislatuur verder zullen wegwerken. Natuurlijk speelt ook daar het budgettaire element een rol.

Mijnheer Peumans vroeg ook naar de doorstroming en het resultaat van de zware investeringen die gebeurden in de verkeerslichtenbeïnvloeding. Een optimale doorstroming voor de verschillende categorieën van weggebruikers in combinatie met een maximale verkeersveiligheid, wordt betracht. Op bepaalde trajecten, zoals voor de kusttram, zijn deze effecten duidelijk voelbaar, voor andere plaatsen resulteren deze ingrepen vooral in een grotere betrouwbaarheid en regelmaat van het openbaar vervoer. De minister van Mobiliteit kan meer vertellen over de doorstroming van het openbaar vervoer.

De heer Peumans had het ook over de bijkomende middelen voor de realisatie van de beleidsnota. De besprekingen voor de meerjarenbegroting zullen gebeuren bij de budgetcontrole 2005. Zoals al bleek bij de voorstelling van het regeerakkoord, verwacht de Vlaamse Regering over bijkomende middelen te beschikken vanaf het begrotingsjaar 2007. Dat zal nieuwe mogelijkheden en nieuwe discussies met zich meebrengen. In de meerjarenbegroting moeten de effecten op openbare werken tot uiting komen.

Wat de convenants betreft, kan de minister enkel stellen dat, gezien het om samenwerkingsovereenkomsten gaat, nu eens het Vlaamse Gewest een deel van de kosten voor gemeenten of De Lijn op zich neemt, dan weer een van de andere partners. Dit verschilt van module tot module. Op dit moment kan de minister geen duidelijk antwoord geven op deze vraag.

De heer Peumans vroeg ook waarom Mobiliteit en Openbare Werken werden gesplitst en hoe dat te rijmen valt met de principes van het BBB, de beloofde planmatige aanpak en de gebiedsgerichte

samenwerking. De bevoegdheidsverdeling binnen de Vlaamse Regering maakt deel uit van de regeringsonderhandelingen en het regeerakkoord. Het Vlaams Parlement heeft beide goedgekeurd. De minister werd ten tijde van de regeringsonderhandelingen nog niet gevraagd voor dit hoger ambt. Hij heeft de gesprekken dus niet meegemaakt en weet niet precies waarom de bevoegdheden werden losgekoppeld. Misschien moet deze vraag opnieuw gesteld worden bij de samenstelling van een nieuwe Vlaamse Regering in 2009. Nu zijn het vijgen na Pasen. We zijn volop bezig met het BBB. Het is evident dat de effectiviteit van de administratie niet mag lijden onder een politieke deal waardoor er nu twee ministers zijn. Er is een duidelijk protocol.

De heer Peumans vroeg ook naar de meerjarenplanning van de administratie. Die werd ook in het verleden gebruikt. Begin december 2004 werd het indicatief programma 2005 bezorgd aan het parlement. Op vraag van de minister is de administratie bezig met de opmaak van een driejarenprogramma 2005-2007. Eenmaal dat driejarenprogramma definitief beschikbaar is, zal de minister het aan het parlement voorleggen. Dat meerjarenprogramma hangt samen met de meerjarenbegroting. De minister kan immers geen zaken in het driejarenprogramma opnemen als hij niet weet of de nodige fondsen voorhanden zijn.

De heer Peumans vroeg ook naar communicatie. Het is van groot belang dat er een goede communicatie is. We moeten daarbij vooral denken aan de gebruikers. De minister verwijst terzake naar Antwerpen. Informatie en communicatie kunnen heel wat frustratie en wrevel wegwerken. Hij is ervan overtuigd dat we nog meer inspanningen kunnen leveren. We moeten goed communiceren met een volgehouden inspanning. De nodige initiatieven zullen worden genomen.

De heer Glorieux stelde een vraag over het wegvignet en over Vlaanderen als transitland. Het lid dacht aan de invoering van een ecologisch gemoduleerd vignet. De minister is voorstander van een dergelijk wegvignet. Door zijn collega werd een studie besteld. Hij heeft zelf ook wat informatie ingewonnen en gaat ervan uit dat dit niet makkelijke dossier verder kan worden aangepakt aan de hand van voldoende 'facts and figures'. Hij deelt de mening van de heer Glorieux dat het wegvignet op een intelligente manier kan worden toegepast. In andere landen hangt het te betalen bedrag af van

de motor en van milieuvriendelijke investeringen. De minister is van oordeel dat we Vlaanderen verder moeten uitbouwen als logistieke draaischijf. We zullen hierover wellicht van mening blijven verschillen. Vlaanderen beschikt over de tweede grootste zeehaven van Europa en bezit een aantal troeven. De heer Glorieux wil die niet uitbouwen, maar wat is dan zijn alternatief? De minister gelooft in de verdere realisatie van Vlaanderen als logistieke draaischijf en hij meent dat de vrees van de heer Glorieux voor een zware aanslag op het leefmilieu onterecht is.

Mevrouw De Ridder had een vraag over de duidelijke tijdslijn waarop een en ander zal gebeuren en de nood aan duidelijke beleidskeuzes. Zij was ook verheugd over de belangstelling in zijn beleidsnota voor de binnenvaart en heeft de zorg uitgedrukt om het wegvignet snel en efficiënt in te voeren zonder verhoging van de belastingdruk voor de Vlaming. Dat laatste vindt de minister evident. Mevrouw De Ridder heeft gezegd dat De Lijn geen monopolie mag krijgen op de invoering en het gebruik van vrije busbanen. Zij vroeg of deze maatregel effectief is en of er geen medegebruik kan worden overwogen.

In de antwoorden op de andere vragen heeft de minister ook de tijdslijnen aangegeven. Om de beleidsnota te realiseren, hebben we te maken met het probleem van de financiering. Hij heeft reeds verwezen naar de meerjarenplanning waar de administratie mee bezig is en waarin de minister zo snel als mogelijk keuzes zal maken die dan hopelijk de steun van het Vlaams Parlement zullen krijgen, zeker bij de toekenning van de middelen die ervoor noodzakelijk zijn.

De minister is het er volledig mee eens dat het wegvignet op een efficiënte manier moet worden ingevoerd, met kennis van zaken en maximale coherentie met wat in Wallonië gebeurt en ook met andere landen. We moeten dus goed nagaan hoe we dit in elkaar steken. Het mag niet als een bijkomende belasting worden ervaren door de Vlamingen of zo worden doorgevoerd.

De minister meent dat de commerciële snelheid en de regelmaat een essentiële succesfactor is voor het openbaar vervoer, maar hij stampert nu open deuren in. Dit realiseren is de uitdaging voor het openbaar vervoer want de mensen maken toch steeds de afweging tussen het privé-vervoer en het openbaar

vervoer. De snelheid en de zekerheid qua tijd spelen daar een heel belangrijke rol bij. Hij gaat hier niet verder op in om minister Van Brempt de kans te geven daar zelf op te antwoorden.

Er was een vraag over de tijdelijke en permanente signalisatie die moet worden verbeterd. Mevrouw De Ridder vond dat de tijdelijke bewegwijzering al van bij de aanbesteding in het proces moet worden betrokken. Zij vroeg hoe de minister dit concreet ziet. Bij de aanbesteding van de werken wordt veel aandacht besteed aan de signalisatie. Voor de beveiliging van de werfzones, zowel voor diegenen die er werken als voor de weggebruikers, heeft het standaardbestek 250 in Vlaanderen in aanvullende maatregelen voorzien. Het beperken van verkeershinder die wordt veroorzaakt door wegwerkzaamheden is een bijzonder aandachtspunt. Hiertoe behoren onder meer de maatregelen om de uitvoeringstermijn minimaal te houden en het verkeer plaatselijk en op grote afstand omheen het invloedsgebied van de werf te geleiden in overleg met de politie en de gemeenten. De Amantunnel in Antwerpen is een concreet voorbeeld van hoe we dat in de realiteit hebben aangepakt.

De permanente signalisatie op gewestwegen is zeker ook een aandachtspunt, dat terecht aangehaald werd. Er wordt getracht het aantal verkeersborden te beperken, de zichtbaarheid ervan te verbeteren en het globaal beeld overzichtelijker te maken. Bij proefprojecten is echter gebleken dat, om het geheel juridisch waterdicht te maken, veelal nog meer verkeersborden nodig zouden zijn. Er bestaat een zekere spanning tussen beide doelstellingen. De minister meent dat de heer Peumans heeft gezegd dat we vanuit Vlaanderen een insteek zouden moeten kunnen doen in het verkeersreglement. Dat is een terechte vraag.

Mevrouw De Ridder wilde weten hoe het zit met de belofte op afstand. Zij vroeg naar zijn standpunt met betrekking tot de port package en de liberalisering van verschillende diensten terzake. Bij heel slecht weer wordt gewerkt met loodsen op afstand, of LOA. Jaarlijks worden 550 schepen onder LOA naar binnen gebracht. De veiligheid is hierbij primordiaal. De LOA wordt nog steeds weerhouden als 'second best solution' omdat de veiligheid groter is en beter kan worden gegarandeerd met een effectieve loods aan boord. In andere landen is dit strikt gereguleerd in samenwerking met de Vessel Traffic Services-centers en

zijn er randvoorwaarden gesteld. Goede radarondersteuning en een vlotte en foutloze communicatie zijn een absolute vereiste. Er moeten een aantal elementen aanwezig zijn om dit verder te ontwikkelen, vertrekkende vanuit het gegeven dat de effectieve belofte de meest veilige is. Dat heeft te maken met technische uitrustingen aan boord en aan wal zoals radarondersteuning en dergelijke. Ook de kwaliteit van de menselijke communicatie is belangrijk. Daar schort het echter soms omdat vele bemanningen wat betreft professionele communicatie onvoldoende of niet geschoold zijn, met alle gevolgen van dien.

Over de port package heeft de minister een advies gevraagd aan de Vlaamse Havencommissie. Hij staat volledig achter dit advies. Een en ander moet worden herbekeken. Dit was ook het standpunt dat de federale regering heeft ingenomen ten aanzien van Europa.

De Vlaamse Regering heeft recentelijk een beslissing genomen inzake Nautinvest Vlaanderen NV die op basis van een PPS-constructie verder de belofte middelen zal moderniseren en actualiseren. Het is zeer belangrijk dat de mensen met materiaal werken dat de tand des tijd kan doorstaan en niet met achterhaald materiaal. De minister heeft zelf met de verschillende organisaties gesprekken gevoerd. Hij heeft de indruk dat men de inspanningen die wij hebben gedaan en nog zullen doen, ten zeerste apprecieert.

In verband met de missing links, verwijst de minister opnieuw naar het ontwerp van het Mobiliteitsplan waar er nominatief 25 opgenomen zijn. Tijdens de vorige legislatuur is er één weggevoerd, namelijk de verbreding van de E17 tussen Waregem en Kortrijk. Zo blijven er nog 24 over. Bepaalde organisaties hebben gezegd dat er nog enkele punten bij moeten komen. De minister zal proberen minstens een derde ervan weg te werken en zal binnenkort een afweging van de verschillende elementen maken en met een grote objectiviteit een selectie maken van de missing links die tijdens deze legislatuur verder zullen worden voltooid of gedynamiseerd.

Er was een vraag over de Vlaamse implementatie van de scheepvaartbegeleiding. De minister vermoedt dat mevrouw De Ridder verwijst naar de monitoringrichtlijn van 27 juni 2002 en dat we op basis van deze richtlijn een en ander verder moeten

verfijnen. De administratie zal het initiatief nemen voor het opstellen van een ontwerptekst voor een scheepvaartbegeleidingsdecreet en een bijhorend uitvoeringsbesluit. Na het voorgelegd te hebben aan de Vlaamse Regering, zal de minister dit aan het Vlaams Parlement voorleggen en laten behandelen.

De heer Lauwers had een vraag inzake de aanbesteding, waarbij hij verwees naar het adagium van de laagste prijs ten koste van de kwaliteit van de werken. Wanneer de laagste prijs wordt weerhouden, kost dit mogelijk naderhand veel geld. Dat is een terechte opmerking. Nu wordt al met een en ander rekening gehouden. Er bestaat een dienstorder LIN 2002/05 'Kwalitatieve selectiecriteria in de bijzondere bestekken voor overheidsopdrachten van werken'. Deze wordt nauwgezet nageleefd. De minister zal dit van nabij opvolgen.

Een viertal jaar geleden is er een herziening van de erkenningreglementering in het vooruitzicht gesteld. Door het uitblijven van deze herziening en door de zorg van de Vlaamse overheid om als bouwheer tijdig en kwaliteitsvol infrastructuurwerken te laten uitvoeren, werden de mogelijkheden van de huidige wet- en regelgeving inzake overheidsopdrachten maximaal benut. De heer Lauwers snijdt deze problematiek terecht aan en we zullen deze verder opvolgen om er zeker van te zijn dat het adagium van de laagste prijs geen kostenverhogend element inhoudt in plaats van het weerhouden van de goedkoopste oplossing maar ook de beste kwaliteit.

Hetzelfde lid vroeg op welke plaatsen spitsstroken eventueel zouden kunnen worden aangelegd. We moeten continu onderzoeken hoe we de bestaande infrastructuur van de autosnelwegen optimaal kunnen benutten. Deze basisuitgangspositie deelt de minister volledig. Het gebruik van bestaande vluchtstroken door categorieën van weggebruikers, bijvoorbeeld het openbaar vervoer, of door alle weggebruikers op bepaalde tijdstippen, zal worden onderzocht. Dat is allesbehalve evident. We moeten immers rekening houden met internationale en Europese richtlijnen. De heer Lauwers heeft verwezen naar Nederland, maar Nederland heeft niet alle internationale conventies ondertekend, wat de zaak iets complexer maakt en waardoor de vergelijking met Nederland niet helemaal opgaat.

Ook het gebruik van de bestaande verhardings-

breedte, om op bepaalde tijdstippen meer rijstroken te realiseren, moeten we verder onderzoeken, vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid, maar ook rekening houdend met de kostprijs.

Dit systeem impliceert een uitgebreide dynamische aanduiding boven de weg en op het wegoppervlak. We kunnen zeker lessen trekken uit de ervaringen van onze noorderburen. Het uitgangspunt is dat we maximaal gebruik maken van de huidige beschikbare infrastructuur. We moeten creatief onderzoeken wat met de spitsstroken mogelijk is.

Het dynamische verkeersbeheer in Vlaanderen wordt verder uitgebouwd. De minister heeft al verwezen naar het Vlaams Verkeerscentrum. Een gedeelte van dit centrum is ook specifiek en meer gedetailleerd gericht op de Antwerpse regio. Er wordt onderzocht om op korte termijn een analoog centrum voor de regio Gent uit te bouwen. Voor de Vlaamse Rand rond Brussel wordt onderzocht in hoeverre met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest kan worden samengewerkt voor de gezamenlijke uitbouw van een verkeerscentrum voor Brussel en de Vlaamse Rand. Op de autosnelwegen rond Antwerpen worden nu al dynamische snelheidsbeperkingen aangegeven.

Voor het vak Antwerpen-Wijnegem van het Albertkanaal heeft de BAM een rol te spelen, maar dit moet nog verder worden uitgeklaard. We moeten kijken wat de NV BAM kan of moet doen. We moeten rustig het Masterplan Antwerpen, de opdrachten van de BAM en de concrete uitvoering van het stuk Albertkanaal tussen Antwerpen en Wijnegem bekijken.

Zoals de minister in zijn beleidsnota al stelde, is het bij de oprichting van terminals belangrijk om zo mogelijk alle transportmodi te betrekken. In die zin is het zeker niet de bedoeling enkel te kijken naar de waterweg. Voor een goede bereikbaarheid van deze terminals – wat essentieel is voor het economisch functioneren – is ook een goede bereikbaarheid via de weg en het spoor belangrijk en noodzakelijk.

Omdat het aantal terminals omwille van rentabiliteitsredenen – er is een minimale overslag van goederen nodig om economisch rendabel te zijn beperkt moet zijn, zal de minister een locatieonderzoek laten uitvoeren dat de mogelijkheden van de mogelijke locaties in beeld brengt. Hierbij is het

belangrijk rekening te houden met de grootte van de verkeersstromen, maar ook met de aard en de kwaliteit van het aanwezige aanbod aan ontsluitingen en infrastructuur. Uiteraard zal ook met de ruimtelijke en de ecologische overwegingen rekening gehouden moeten worden om tot een definitieve selectie te komen. In het kader van een mobiliteitsbeleid dat aanstuurt op een zo groot mogelijk gebruik van vervoersalternatieven, lijkt het de minister logisch dat we de spoorwegen maximaal betrekken.

Er werd ook door de heer Lauwers de vraag gesteld wat het probleem is met de rooilijnen. Artikel 100, §5, eerste lid, van het decreet van 18 mei 1999 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening bepaalt dat geen stedenbouwkundige vergunning kan worden verleend voor bouwwerken op een door een rooilijn getroffen stuk grond. Het tweede lid bepaalt dat indien de rooilijn niet binnen de vijf jaar kan worden verwezenlijkt, de stedenbouwkundige vergunning toch kan worden verleend op voorwaarde dat bij onteigening na meer dan vijf jaar, de meerwaarde die uit de vergunde werken voortvloeit, niet wordt vergoed. Dit artikel kan enkel van toepassing zijn wanneer we te maken hebben met een op bindende wijze vastgestelde rooilijn, waarvan het plan dus bij koninklijk besluit of ministerieel besluit werd goedgekeurd. Bij gebrek aan dergelijk plan valt de rooilijn samen met de werkelijke grens tussen de weg en de aangelanden. Niet alle rooilijnplannen zijn echter op die wijze vastgelegd, zodat er een probleem ontstaat voor de gronden waar een rooilijn werd vastgelegd op een niet-bindende wijze.

De heer *Jan Peumans* repliceert dat dit een probleem is waar veel burgers mee worden geconfronteerd, maar dat niet opgelost geraakt.

Minister *Kris Peeters* verklaart dat de heer Lauwers stelde het niet erg te vinden dat de overheid blijvend middelen zou investeren in de luchthaven van Antwerpen, omdat Deurne met name ook van belang is voor de opleiding van nieuwe piloten. De minister heeft ondertussen een nieuwe milieuvergunning voor de luchthaven van Deurne afgeleverd, waarin ook iets werd opgenomen over kleinere vliegtuigen.

De luchthaven van Antwerpen vervult een belangrijke rol in de opleiding van piloten. Hieraan moeten we de nodige aandacht besteden. Ongeveer de

helft van het aantal bewegingen op de luchthaven van Antwerpen wordt uitgevoerd in het kader van opleiding, scholing en training. Het is een belangrijke taak van de overheid dit op te volgen en indien nodig te ondersteunen.

Voor het antwoord van de heer Frans Peeters over de missing links verwijst de minister naar zijn eerder antwoord. Het is juist dat er nog andere missing links zijn dan de 24 die in het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn opgenomen. De minister wil minstens een derde van de missing links uit het mobiliteitsplan oplossen, maar daarnaast zijn er nog andere problemen die zullen worden opgelost. De minister heeft ondertussen heel Vlaanderen bezocht, van de N171 tot de AX in Zeebrugge. Al deze problemen zullen worden opgelost, maar dit is het tweede niveau.

De minister doet inspanningen om overal ter plaatse te bekijken welke oplossingen mogelijk zijn, en hoe burgemeesters met de problemen omgaan en naar oplossingen zoeken.

In de beleidsnota staat dat de provinciewegen verdwijnen. In de toekomst zullen er enkel nog gemeente- en gewestwegen zijn. Het is inderdaad ook mogelijk een gewestweg om te vormen tot gemeenteweg.

Een tijdje geleden heeft de minister geantwoord op een vraag om uitleg over dit onderwerp, maar de minister kan nu niet exact vermelden over hoeveel wegen het gaat.

De minister kijkt uit naar de hoorzitting over de BAM, waar ook de PPS zal worden besproken.

De heer *Jan Peumans* is van oordeel dat de minister niet veel slimmer zal worden van deze hoorzitting. De minister heeft een aantal uitspraken gedaan, onder meer over Zaventem. Er moeten verbindingen worden gemaakt tussen Zaventem en de E40 en de E19. In een interview met Knack zegt de minister dat hiervoor alternatieve middelen nodig zijn. Van waar zullen die alternatieve middelen komen? De minister verwijst naar PPS-constructies en alternatieve financiering.

Minister *Kris Peeters* vermeldt dat hij in het interview in Knack ook verwezen heeft naar de begrotingscontrole 2005. De minister beschikt over een

bepaald budget, maar als er bijkomende vragen komen, zijn er niet veel middelen om aan geld te geraken.

De heer *Jan Peumans* verklaart dat hetzelfde geldt voor de missing links. Hij veronderstelt dat de minister eerst de commissie zal inlichten en dan pas de pers. Kunnen we dit afspreken? Binnen welke termijn zal dit gebeuren?

De minister verwijst naar hetgeen in het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen staat. De E17 heeft een extra rijstrook gekregen. In het ontwerp staat dat dit iets is voor de middellange termijn. Dat is ook de reden waarom hij heeft gevraagd waarom het systeem van de waterwegen niet wordt toegepast op de wegen. Welke objectieve normen zal de minister hanteren om de missing links te bepalen? Op basis van de uitspraken die de minister heeft gedaan, kan de heer Peumans het lijstje al geven. De minister wordt van alle kanten bevraagd. De heer Peumans vraagt echter het probleem te objectiveren. De minister kan er ook voor kiezen elke provincie even veel geld te geven.

De minister heeft het over overkill. In een tweede periode wil de minister eventueel bekijken hoe hij grote infrastructuurwerken kan objectiveren. De E17 is een mooi voorbeeld van het tegenovergestelde. Waarschijnlijk toevallig was de bevoegde minister afkomstig van West-Vlaanderen. De heer Peumans heeft gelezen dat de investeringen door de vorige bevoegde minister op een zuiver objectieve basis gebeurden. Het zal wel toeval zijn dat de E17 werd uitgekozen.

Het is godgeklaagd wat er op de E17 gebeurt. Hij stelt voor dat de minister de ambtenaren eens naar het buitenland stuurt. Duitsland is een schitterend voorbeeld. Alle werken die daar worden uitgevoerd, worden op dezelfde manier aangegeven. De middenstrook wordt op dezelfde manier van elkaar gescheiden. Bij ons zou de signalisatie ook overal dezelfde moeten zijn. Blijkbaar hangt die bij ons af van de visie van de plaatselijke ingenieur. Hij is ervan overtuigd dat dit een belangrijk element is voor de verkeersveiligheid.

Er wordt gezegd dat de dienstorders altijd strikt worden nageleefd. De minister verwijst naar bepaalde omzendbrieven. In de realiteit is er echter – spijtig genoeg – te weinig kwaliteitsbewaking. Het siert de minister dat hij zegt dat hij wat tijd nodig heeft voor de meerjarenbegroting maar dat

hij wel een meerjarenplanning heeft. Dat lijkt de heer Peumans ook logisch.

Wat de heer Peumans ook verheugt, is dat deze minister spreekt over de evaluatie van de verkeerswet. Minister Van Brempt heeft terzake geen antwoord gegeven op zijn interpellatie. Die verkeerswet is fundamenteel. We moeten duidelijk zeggen aan de federale overheid wat we willen.

De heer *Eloi Glorieux* repliceert dat de minister zegt dat we nu eenmaal geen troeven hebben. Volgens de minister moeten we Vlaanderen uitbouwen tot een distributieland. Dat vindt het lid nogal pover als antwoord. Dit hangt af van de prioriteit die men aan investeringen wil geven.

De totale gezondheidseconomische kost van de uitbouw van Vlaanderen als transitland bedraagt nu al meer dan 1 miljard euro per jaar. Als we het zware vrachtverkeer nog verder laten uitbreiden, dan zal die kost voor de samenleving wel zeer hoog oplopen.

In Vlaanderen zijn er zeker alternatieven. De heer Glorieux denkt onder andere aan het uitbouwen van de kenniseconomie, waarvoor ook de gouverneur van Vlaams-Brabant, de heer De Witte, heeft gepleit. Ook op het vlak van de energie, waar deze minister eveneens bevoegd voor is, zijn er een aantal troeven. In Denemarken werken op dit moment meer mensen in de windenergiesector dan in Vlaanderen in de automobielsector. We kunnen dit gegeven niet zomaar naast ons neerleggen. Internationaal is dit een grote groeisector met enorme toekomstperspectieven. Het is gewoon een kwestie van keuze en van investeringen. Eenmaal die keuze gemaakt, is heel wat mogelijk.

Het zou nuttig kunnen zijn hierover een hoorzitting te houden met een aantal experts, zoals vervoerseconomen, om de verschillende visies naast elkaar te leggen. Anders lopen we vast in een welles-nietesspelletje.

Minister *Kris Peeters* is van mening dat we niet de containers moeten ontvangen en ze zonder enige bijkomende handeling moeten vervoeren via bijvoorbeeld de vrachtwagens. De uitdaging bestaat erin dat we hier zorgen voor een eigen inbreng en voor een meerwaarde.

De verdere ontwikkeling van de kenniseconomie vereist een meersporenbeleid. Ook daar moeten we de nodige initiatieven nemen. Het is ook aan deze

commissie om daarover van gedachten te wisselen, bijvoorbeeld met een aantal academici die hierover heel interessante zaken hebben gezegd.

Maar zoveel manoeuvreerruimte is er echter niet. Als we niet verder investeren in de Antwerpse haven, dan zal Rotterdam of een andere haven binnen de kortste keren met de trafiek gaan lopen. Het alternatief van de heer Glorieux is prioriteit te verlenen aan de windmolenindustrie en de kennis-economie. Daar is al jarenlang over gedebatteerd. Er moeten een aantal keuzes worden gemaakt. Een gedachtewisseling is aangewezen.

De heer *Jan Peumans* heeft deze week gelezen dat de windenergiesector de handen in elkaar heeft geslagen. Ze heeft een aanzienlijk eisenpakket samengesteld ten aanzien van de Vlaamse overheid. De randvoorwaarden zijn niet zo vanzelfsprekend.

Het congestieprobleem waar we op dit moment mee te maken hebben, zal nooit worden opgelost door missing links aan te lengen. Vanuit Zaventem is een goede verbinding noodzakelijk met de E17 en de E40. Het congestieprobleem zal daarmee echter niet worden opgelost.

Nederland Distributieland profileert zich heel erg naar het buitenland. Toch zegt men nu al dat Nederland het slachtoffer begint te worden van zijn eigen congestieprobleem. Professor Sleuwaegen zegt in zijn studie dat Zaventem verzadigd is en Antwerpen gedeeltelijk ook. Er zijn nog aantal andere gebieden waar er nog potentieel is, zoals Limburg. De meeste logistieke bedrijven in Limburg bevinden zich trouwens in Noord- en Zuid-Limburg. Er zijn nog een aantal andere factoren die een rol spelen dan de congestieproblematiek.

In zijn beleidsnota stelt de minister dat de congestieproblematiek en Vlaanderen Distributieland in elkaar verlengde liggen. De heer Peumans meent dat de bestaande problemen eerst moeten worden opgelost vooraleer er aan de rest wordt gewerkt. Hij geeft het voorbeeld van de binnenvaart. De verladers in Antwerpen klagen erover dat duwvaartkonvoien Antwerpen niet kunnen binnenvaren omdat de Royersluis daarvoor niet is uitgerust. Dat zijn allemaal uitdagingen voor de toekomst. Het zou goed zijn om daarover een debat te houden met een aantal specialisten.

Minister *Kris Peeters* repliceert dat hij niet de pretentie heeft om te zeggen dat hij het congestiepro-

bleem zal oplossen. Dergelijk debat is waardevol, net als de inbreng van de leden. We moeten niet zozeer streven naar meer volumes omdat dat het congestieprobleem niet zal oplossen en ook geen toegevoegde waarde heeft. We moeten selectiever zijn in wat we aantrekken en meer focussen op assemblage en postponed/light manufacturing. Daar zit veel toekomst in omwille van verschillende redenen, maar dat veronderstelt een aantal beslissingen, bijvoorbeeld rond binnenvaart. De minister verklaart dat hij zich wel degelijk informeert bij academici omdat die nog verstandiger zijn dan iedereen hier aanwezig.

De heer *Bart Martens* verklaart dat hij het eens is met de heer Peumans dat het wegwerken van de missing links de congestieproblemen niet zal oplossen. Congestie oplossen met meer wegen aan te leggen, is hetzelfde als armoede bestrijden met het drukken van meer geld. Dat werkt niet. De congestie is even verholpen, maar het veroorzaakt een aanzuigeffect voor nieuw verkeer. Dit wijzen verschillende verkeersmodellen uit. Er moeten verschillende instrumenten worden ingezet om de congestieproblemen de baas te kunnen.

Wat betreft Vlaanderen als distributieregio of logistieke draaischijf, heeft de minister de goede richting aangegeven. We moeten af van aantallen. Het gaat niet om hoeveel containers er zijn, maar wat ermee gebeurt. Waar worden ze opengemaakt? Waar worden ze gestuft? Waar vinden er toegevoegde waarde creërende activiteiten plaats? We moeten ons daarop toelagen.

Vlaanderen hinkt altijd een paar jaar achter op Nederland. De discussie over Nederland Distributieland heeft geleid tot een studie van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid en draagt als titel 'Mainportstrategie en internationale concurrentiekracht'. De conclusie was dat inzetten op Europese distributiecentra en -activiteiten helemaal niet belangrijk is om de concurrentiekracht van Nederland te bevorderen. Integendeel, het zet een enorme druk op de bestaande infrastructuur en zorgt voor tijdverlies voor alle weggebruikers. De conclusie was dan ook dat er meer moet worden ingezet op kennisintensieve sectoren dan op sectoren die veel vracht op de baan zetten en weinig toegevoegde waarde creëren.

In de logistieke keuzes moeten we de juiste beslissingen nemen. We moeten ruimte bieden voor

de juiste activiteiten en kiezen voor toegevoegde waarde.

IV. Met redenen omklede moties

Door de heren Frans Peeters, Jan Peumans en Bart Martens, en de heer Eloi Glorieux werden tot besluit van de bespreking van de beleidsnota Openbare Werken met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het Vlaams Parlement zal zich daarover tijdens een plenaire vergadering moeten uitspreken.

De verslaggever,

De voorzitter,

Jan PEUMANS Marc VAN DEN ABELEN
