

VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C124 – OPE10**

zittingsjaar 2009-2010

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 11 februari 2010

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aangekondigde onderzoek over de E314 ter hoogte van Leuven	3
Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mogelijke vertraging bij de invoering van het eenticketsysteem bij De Lijn	9
Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de werking van de provinciale mobiliteitspunten en mogelijke aanstelling van deskundigen inzake woon-werkverkeer	15
Vraag om uitleg van de heer Wilfried Vandaele tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aangekondigde plannen en studies betreffende de fusie van de zeehavens van Zeebrugge en Oostende	18
Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de correctheid van informatie betreffende de gevolgen van het onderzoek rond malversaties bij het Agentschap Wegen en Verkeer	21
Interpellatie van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het standpunt van de Vlaamse Regering betreffende de toekomstige uitdiepingswerken op de Schelde	27
Met redenen omklede motie	38

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aangekondigde onderzoek over de E314 ter hoogte van Leuven

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, collega's, dit is slechts een deel van het probleem, maar de grootste vijand van het goede is het beste: we moeten proberen om stap voor stap te verbeteren.

In het Britse parlement zou ik nu moeten zeggen 'I declare an interest', want ik ben al 22 jaar een gebruiker van die E314. De vraag is op zich interessant omdat de antecedenten in de vorige legislatuur terug te vinden zijn. In de bespreking van uw beleidsnota verklaarde u een studie te laten uitvoeren over de dagelijkse structurele doorstromingsproblemen op de E314. Het is de snelweg die het centrum van het land verbindt met het oosten, en dan doorloopt naar het Ruhrgebied. Iedere dag, of er nu sneeuw valt of niet, zijn er doorstromingsproblemen.

Minister, uw mededeling is niet nieuw, want uw voorganger en huidig minister-president Peeters zei reeds op 22 november 2005 in een antwoord op een vraag om uitleg van de heer Sauwens in deze commissie het volgende. Ik citeer letterlijk: "Ik heb de administratie opdracht gegeven om het multimodaal verkeersmodel Vlaams-Brabant op zeer korte termijn ook hier in te zetten. Daardoor zullen we over extra gegevens beschikken om het probleem verder te bespreken. Mijnheer Sauwens, als er resultaten beschikbaar zijn, zullen ze worden overgemaakt".

Het erkennen van het probleem is, zoals u stelde, de eerste stap in het genezingsproces. Maar die erkenning is al gebeurd in 2005 en een studie die voor extra gegevens zou zorgen is ook al beloofd. Maar we wachten nog steeds op de resultaten. Ondertussen blijven de problemen voor het verkeer vanuit Limburg en een deel van Vlaams-Brabant bestaan. Het betreft de bekende bottleneck richting Brussel die elke ochtend het radionieuws haalt en zo erg is dat hij reeds te merken is aan de op- en afrit van Aarschot en geregeld ook al vanaf Tielt-Winge, aan oprittencomplex nummer 23, dus ongeveer 22 kilometer van Leuven verwijderd.

's Avonds krijgen we de in de andere richting problemen. De files op de E40 Brussel-Luik eindigen aan de afrit voor de E314. De tienduizenden die echter de E314 nemen, moeten aanschuiven tot aan de afrit Wilsele, waarna het stilaan terug vlotter gaat maar pas voorbij Aarschot kan men de maximum toegelaten snelheid halen. Vanaf het klaverblad te Lummen stremt het verkeer dan opnieuw wegens het bijkomende vrachtverkeer dat komt van de haven van Antwerpen en naar het Ruhrgebied rijdt.

Een aanleg van een derde rijstrook zou een oplossing kunnen zijn, want veel verkeer ter hoogte van Leuven is eigenlijk lokaal verkeer. Dit is het land van Magritte, van het surrealisme. Eigenlijk gebruikt men de snelweg voor lokaal verkeer. Een van de meest verhitte debatten die ik ooit meemaakte, ging tussen Louis Tobback en Johan Sauwens. Sauwens stelde voor een aantal opritten van de E314 in het Leuvense af te sluiten omdat nogal wat Leuvenaars de snelweg gebruiken voor intra-Leuvens verkeer. Inmiddels rijst dat probleem niet enkel in Leuven.

Gezien de situatie voorbij het klaverblad van Lummen lijkt het me nuttig ook dat probleem in de studie te incorporeren. Ik verzoek u daarmee rekening te houden. Bovendien kan ik mij niet van de indruk ontdoen dat de herinrichting van de N19 ertoe heeft geleid dat verkeer van en naar Leuven vanuit de regio Rotselaar/Wezemaal/Aarschot als het ware werd gedwongen om de E314 te gebruiken, met als gevolg een sterke toename van gebruikers van die E314, met nog meer fileleed tot gevolg. Hetzelfde geldt voor de werken aan de N26 tussen Leuven en Mechelen: verkeer van Leuven naar Mechelen en omgekeerd gebruikt eerder de E314-E40-E19 dan de korte verbinding via de N26, precies wegens de werken.

Zoals een aantal werken ter hoogte van Leuven een impact hebben, zijn er ook werken gepland in de buurt van de E314 in Limburg, zoals de toekomstige noord-zuidas en ook werken aan de N2d ter hoogte van Halen. Die zullen wellicht ertoe leiden dat het lokale en regionale verkeer veel sneller de autosnelweg neemt – niet omdat dit qua afstand korter is, maar wel omdat dit een kortere reistijd oplevert. Een logisch gevolg van al die werken zou zijn dat, bij ontmoediging van gebruik van secundaire wegen, er een capaciteitsverhoging komt van de autosnelwegen, anders loopt alles vast.

Gelet op de complexiteit van het probleem – het is eigenlijk een cluster van problemen – en gelet op het belang van dit dossier in het kader van de verdere ontwikkeling van Vlaanderen als logistiek knooppunt, zou ik u een aantal vragen willen stellen. Is de studie reeds aanbesteed? Indien ja, aan wie is de studie aanbesteed en voor welk bedrag? Wat zal het onderwerp zijn van de studie? Is er een mogelijkheid om de studie uit te breiden naar de E314 in Limburg, en bent u daartoe dan ook bereid? Indien dat niet mogelijk is, wordt er dan een bijkomende studie besteld? Wordt de impact van de herinrichting van expreswegen op het gebruik van de snelwegen ook bestudeerd? Wanneer wordt de studie opgeleverd en overgemaakt aan het Vlaams Parlement?

Indien de studie nog niet is aanbesteed, kunt u ons inlichten wat de studie exact zal onderzoeken? Zal ze eveneens het stuk van de E314 in Limburg, tussen Lummen en Genk, bevatten? Wat is de termijn die u aan de onderzoekers zult opleggen voor de oplevering van de studie? Een studie heeft ook alleen maar nut als er een uitwerking komt. Er is nog altijd geen meerjarenbegroting, maar mocht die er zijn, worden dan de nodige middelen ter beschikking gesteld om de studie geen dode letter te laten worden?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Voorzitter, collega's, toen ik de agenda van deze commissievergadering onder ogen kreeg, was ik eigenlijk net bezig met de voorbereiding van een schriftelijke vraag aan de minister, in opvolging van de toezegging van die studie, die ze vorige maand naar aanleiding van mijn vraag heeft gedaan. Ik ben heel blij dat er nog collega's zijn die interesse betonen voor deze Vlaams-Brabants-Limburgse problematiek. Het is dus geen lokale problematiek, collega's. *(Opmerkingen)*

Het gaat over een Vlaams-Brabants-Limburgse problematiek, en we kunnen elkaar op een aantal punten zeker vinden. Ik ben ook zeer blij dat mevrouw Eerlingen, die ook in Leuven woont, zich vandaag speciaal bij ons komt voegen om dit alles kracht bij te zetten.

Minister, ik zal de vragen die ik in mijn schriftelijke vraag wou formuleren, nu stellen. Ik wou weten wat de exacte scope is van de studie. Ik wil daarbij prioriteit vragen voor het onderdeel met de grootste congestieproblematiek. Zeker het stuk Aarschot-Leuven dient op zijn minst te worden bestudeerd. Wie zal de studie nu precies uitvoeren? Gaat het om een uitbreiding van een studie die door het Agentschap Wegen en Verkeer wordt gevoerd in het kader van de taskforce Gasthuisberg? Of komt er nog iets apart? Dat was bij uw vorige antwoord, een maand geleden, niet duidelijk. Wordt het Verkeerscentrum erbij betrokken, zoals dat voor de E313 het geval was? Tegen wanneer zullen we uiteindelijk de resultaten kennen?

U verklaarde de vorige keer dat u de gegevens van de studie wilt kennen in het kader van de realisatie van de vierde rijstrook op de E40. Daarover las ik vorige week in de pers dat men met de werken zou beginnen in de loop van dit jaar. Als dat klopt, begin ik te denken dat de commissie Versnelling haar doel al voor een deel heeft bereikt, want dat lijkt mij heel snel. Ik dacht dat u gesproken had over 2011. In de krant sprak men over de zomer van 2010. Ik veronderstel dat dat niet juist was. Kunt u daar wat meer duidelijkheid over geven?

Worden er bij dergelijke mobiliteitsstudies ook effecten op het geluid meegenomen? In Wilsele zijn er de afgelopen 2 jaar al enkele geluidsmetingen gebeurd, maar er is nog niets

mee gedaan. Als u dan toch een studie over mobiliteitseffecten laat opmaken, zou het goed zijn om het geluidsaspect en de knelpunten die zich op dat traject bevinden, mee te nemen.

Mijnheer Keulen, als Leuvenaar herinner ik mij de levendige debatten nog heel goed. Maar Leuven heeft wel al inspanningen gedaan. Ik verwijs onder andere naar de sluiting van de op- en afrit 19. Ik geloof niet dat dat elders in Vlaanderen ooit al is gebeurd. Voor oprit 20 is er een toeritdosering. Daar komt dus maar druppelsgewijs een auto op de snelweg bij vanuit Kessel-Lo en Wilsele.

U pleit nu al voor een derde rijstrook ter hoogte van Leuven. Ik had mijn vraag precies gesteld omdat het opbod aan oplossingen die ons steeds worden voorgesteld vanuit Limburg voor een knelpunt dat uiteindelijk toch ter hoogte van Leuven ligt, mij wat begon te ergeren. De ene pleit voor het sluiten van afritten, de andere voor een derde rijstrook enzovoort. Ik ben geen ingenieur of verkeerskundige. Laat ons alstublieft eens afwachten wat de specialisten ter zake te vertellen hebben. Misschien komen zij wel met nog andere voorstellen op de proppen, zoals het gebruik van de pechstrook tijdens de spits, zoals men dat nu gaat uitproberen op de E313.

U doet een aantal veronderstellingen, mijnheer Keulen, in verband met een verschuiving van het verkeer van de N19 en de N26. Dat lijkt me wat uit de lucht gegrepen. Ik kan u zeggen dat er ook op die gewestwegen dagelijks files staan en dat het oprijden van de E314 geen oplossing is, omdat er ook daar file is. Zoals de minister tijdens de bespreking van de beleidsnota al aangaf, is er hier een probleem van een volledige dichtslibbing van het onderliggende wegennet in en rond Leuven, vandaar dat bijvoorbeeld het sluiten van op- en afritten verstikkende effecten zou kunnen hebben voor de stad Leuven.

Ik kijk met zeer veel belangstelling uit naar het antwoord van de minister.

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Ik geloof dat er een structureel fileprobleem is, zowel ter hoogte van Leuven als een eind verder. Dat heeft onder andere te maken met het feit dat Leuven een centrumstad is en dat er veel werkgelegenheid is. Daar is nu eenmaal verkeer aan verbonden.

Het is dan ook geen verrassing dat een deel van de E40 van Leuven naar Brussel en de E314 rond Leuven kampen met een hoge NO₂-concentratie. De grenswaarden worden regelmatig overschreden. Dat heeft te maken met het volume aan verkeer, maar ook met de congestie. In een studie van TNO blijkt dat elke maatregel die de congestie vermindert ook een belangrijke bijdrage zal leveren aan de vermindering van emissie. De oplossing van de congestie is niet alleen voor de mobiliteit, maar ook voor de volksgezondheid van enorm belang. De studies en het formuleren van oplossingen moet worden geïntegreerd.

Zoals mevrouw Brouwers al zei, is er ook een studie rond de aansluiting van de mobiliteitsstroom van de Health Science Campus op de E314, en de invloed daarvan. Het is natuurlijk nooit een uitbreiding en aanpassing van het wegennet alleen. Ook het openbaar vervoer moet erbij worden betrokken. Ik weet niet in welke mate dat in die studie zal worden opgenomen. De Lijn heeft haar mobiliteitsvisie klaar. Ik denk dat daar een aantal aspecten in kunnen worden meegenomen.

Wat is de juiste verhouding tussen de geplande studie van AWW over Health Science Campus en de aangehaalde verkeersstudie van de E314? Worden die dan effectief gekoppeld? Die studie zou in principe al afgerond zijn. Wat is de stand van zaken? Zult u rekening houden met de engagementen inzake openbaar vervoer? Het is bij de nieuwe of aangepaste infrastructuur belangrijk rekening te houden met geluidshinder voor de ruime omgeving.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Als Limburger wil ik me aansluiten bij het pleidooi van de heer Keulen. Ik ben nog niet zo lang ervaringsdeskundige op die baan, nog geen 22 jaar. Ik leer uit

de dossiers en de besprekingen hier dat er al heel wat ervaringsdeskundigen zijn geweest. Ik zag de heren Peumans, Koninckx en Sauwens indertijd.

Er is al heel veel over gediscussieerd. Ik merk iedere dag – vandaag ging het weer iets vlotter moet ik zeggen – dat er een structureel probleem is. Ik pleit er zoals mevrouw Brouwers voor om de prioriteiten niet te beperken tot Leuven, maar eens verder te kijken tot Lummen, en eventueel zelfs verder.

Wat ik niet ondersteun, mijnheer Keulen, is de conclusie dat er maar extra rijstroken moeten bijkomen. Ik steun daarom het pleidooi van mevrouw Brouwers om de studie af te wachten. We weten dat extra rijstroken op andere plaatsen in het verleden niet altijd voor oplossingen hebben gezorgd. Laten we de studie afwachten.

Minister, in het verleden zijn er al heel wat maatregelen genomen, zoals het afsluiten van een oprit of de toeritdosering. Ik ben benieuwd of die maatregelen geëvalueerd zijn en wat de effecten daarvan waren. Ik heb daar in de praktijk nog maar weinig positiefs van ervaren.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Als niet-Limburger noch Leuvenaar sluit ik me toch aan bij de vraag, met het verzoek aan de minister om alle strategische alternatieven te onderzoeken. Er is hier sprake van een derde rijstrook, het afsluiten van opritten, toeritdosering, het gebruiken van de pechstrook als spitsstrook, noem maar op. Voor mij mag de verbetering van het openbaar vervoer van Limburg naar Brussel daar gerust bij zijn. Ik mag dan wel in Antwerpen wonen, ik moet regelmatig in Limburg zijn. Alle alternatieven moeten op hun merites worden beoordeeld om dan de goede knoop te kunnen doorhakken.

Ik hoop dat dezelfde pragmatische aanpak zal worden toegepast op de E313. Daarvan hebben we nu wel een praktische studie, maar hopelijk wordt die gevolgd door een plan-MER waar naast de verbredingsopties andere alternatieven zoals de uitbouw van een voorstadsnet, de verbetering van het openbaar vervoer ook worden bestudeerd. Minister, kunt u een overzicht geven van al die alternatieven op strategisch niveau inzake de verbinding van Limburg en Leuven met Brussel?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Op algemene suggestie werd de opdracht al gegeven aan het Vlaams Verkeerscentrum om een doorrekening te doen, rekening houdend met het volledige multimodale model in Vlaams-Brabant. Dat betekent dat men de verkeersstromen zal bekijken, dat men alle geplande ontwikkelingen, ook qua openbaar vervoer, meeneemt in het model. Daar is totaal geen aanbesteding voor nodig.

Minister Peeters heeft daar in het verleden al beloftes voor gedaan. Er zijn al gedeeltelijk berekeningen gebeurd. Ik heb naar aanleiding van de vraag van mevrouw Brouwers beslist om dat te globaliseren. Voor de E313 is vorig jaar eigenlijk dezelfde aanpak gevolgd. Er zijn heel wat deelstudies geweest, er zijn plannen ontwikkeld. Op een bepaald moment is het beter om te bekijken wat we nu allemaal hebben en om dat in rekening te brengen.

In de taskforce Gasthuisberg werd een samenwerkingsovereenkomst voorbereid tussen het Vlaamse Gewest en de universiteit omdat het van belang is dat het AWV de rol van leidend ambtenaar voor die ontwerpstudie kan overnemen. De Vlaamse Regering zal dat hopelijk op korte termijn bekrachtigen. Dan kan het agentschap het studiebureau aansturen.

Zodra het klaar is, is het perfect mogelijk dat het studiebureau, dat werd aangesteld in overeenstemming met de wetgeving op de overheidsopdrachten, rekening houdt met dat multimodaal model voor de E314. Het kan dan maatregelen voor de E314 uitwerken, deze onderzoeken en de resultaten van de door het Verkeerscentrum klaargemaakte doorrekeningen in de studie omzetten in praktische voorstellen. Het is dus de bedoeling dat het binnen die taskforce aangestelde studiebureau wordt overgenomen door het Vlaamse Gewest.

Naast de structurele files op de E314, die zowel in de ochtendspits als in de avondspits optreden, moet er ook rekening worden gehouden met een aantal belangrijke projecten en ontwikkelingen in de onmiddellijke omgeving van Leuven die een aanzienlijke impact op deze hoofdweg hebben. Ik denk dan inderdaad, zoals daarnet werd gezegd, aan het Masterplan, waarbij de bereikbaarheid van deze site veel meer op de E314 zal worden gericht. Ook de ontwikkelingen op het spoorwegplateau Leuven-Noord, met een aanzienlijke pendelparking en een wetenschapspark, richt zich voor de ontsluiting op de E314. De impact van deze ontwikkelingen op de nu al problematische doorstroming op de E314 moeten worden begroot. Als die begroting en ook dat multimodale model volledig in kaart zijn gebracht, zullen maatregelen en oplossingen voorgesteld worden. Het is uiteraard de bedoeling om de doorstroming op de autosnelweg te verbeteren. Ook de effecten op de aansluiting met de E40 en op de E40 zelf worden bestudeerd. Een maatregel die hierbij zeker zal worden geëvalueerd, is een vierde rijstrook tussen de ring rond Brussel en de aansluiting van de E314 in Bertem, zoals opgenomen in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Ook een mogelijke derde rijstrook op de E314 is een logische en te onderzoeken maatregel.

Het gedefinieerde projectgebied bevat de wegvakken op E314 en E40 waar er nu al structurele files zijn in ochtend- en avondspits en waar bijkomende doorstromingsproblemen optreden. Voor het wegvak E314 situeert het hoofdprobleem zich vanaf de aansluiting met de E40 tot Bekkevoort, dat is ongeveer ter hoogte van Aarschot. De doorstroming verderop richting Limburg wordt mee bekeken in het model. De studie bekijkt eerst de grootste bottleneck.

Het Verkeerscentrum is nu het model aan het opmaken. Er wordt daarin rekening gehouden met de mogelijke ontwikkelingen inzake openbaar vervoer die in de regio gepland zijn. Er wordt met alles rekening gehouden. Het duurt toch wel eventjes vooraleer we een globaal beeld hebben. We verwachten dat het na de zomer zal klaar zijn. Het Verkeerscentrum heeft de opdracht gekregen om dat alles globaal te bekijken. Er is uiteraard nu nog niet in middelen voorzien om de ingrepen te doen, want we hebben nog geen zicht op de ingrepen die we zullen doen.

Ik heb gelezen wat er in de pers is verschenen over die vierde rijstrook. Uiteraard vindt men dit een opportune maatregel, maar ook hier moet de procedure worden gevolgd. Ik denk dat ik in de commissie niet heb gezegd dat dit dit jaar zal worden gerealiseerd. De enige vierde strook die ik dit jaar wil realiseren, is de spitsstrook op de E313 ter hoogte van de splitsing E313-E34, het stuk van de Antwerpse Ring tot in Ranst. In de communicatie daarover heeft men waarschijnlijk in een bepaald circuit die vierde rijstrook bij Leuven in één adem meegenomen. Ik heb dat in elk geval niet gedaan. Dat neemt niet weg dat het een zeer interessante piste is, en het wordt onderzocht of dit realiseerbaar is. Daar moeten de gewone procedures worden gevolgd.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, studeren is altijd belangrijk. Mensen kunnen nooit genoeg weten. Maar anderzijds – en ik zeg dat niet vanuit een soort populisme, want dat probeer ik te vermijden – is er de realiteit: iedereen die elke dag de E314 gebruikt als automobilist, als transporteur of als gebruiker van De Lijn, weet dat daar elke dag files zijn. Er zijn dus capaciteitsproblemen. Ik denk dat het tracé van de E314 is afgewerkt eind jaren zeventig, begin jaren tachtig. Toen al waren de stemmen niet van de lucht dat de capaciteit van die autostrade al achterhaald was op het ogenblik dat hij werd opgeleverd en in gebruik genomen. Op dat ogenblik was het wegvervoer al zodanig toegenomen dat de E314 al niet meer beantwoordde aan de capaciteit waarvoor hij was aangelegd.

Minister, wat wordt nu in die studie gezegd over het luik Limburg en dan vooral het luik Lummen-Genk? De congestie die zich daar aftekent, heeft eigenlijk weinig te maken met de E314, verderop richting Leuven. Het gaat vooral over het verkeer van de E313 dat komt van de haven van Antwerpen, de zware trucks die rijden van Lummen naar de Nederlandse grens

en zo verder naar het Ruhrgebied. Wat wordt daar nu eigenlijk van opgenomen in die studie? Als men afwacht wat het effect is voor richting Limburg, van de werken die worden uitgevoerd in Leuven, dan mist men de belangrijkste oorzaak van de congestie, met name het verkeer afkomstig van de E313.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het zal dus nog wat langer duren voor we die studie te zien krijgen.

Ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn vraag of in mobiliteitsstudies in het algemeen ook effecten op geluid voor de omgeving worden opgenomen. Of wacht men daar op uitvoeringsstudies? Dan spreken we over nog ettelijke jaren later.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Minister, u zegt dat er strategisch wordt gekeken naar de invloed van andere verkeersmogelijkheden zoals openbaar vervoer en dergelijke. Mijn aanvoelen is echter – en dat steunt toch ook op ervaring en praktijk – dat dit in alle studies nog altijd als een marginale voetnoot wordt vermeld. Ofwel is de impact klein, ofwel moet het gepaard gaan met forse investeringen, ofwel is het voorwerp van later onderzoek. Zo ervaar ik dit telkens als we het hebben over de overslag naar een andere vervoerswijze.

De heer Keulen zegt dat er een capaciteitsprobleem is. We moeten dan in de studies niet enkel de vraag stellen hoe we die massa erdoor krijgen, maar ook hoe we ervoor kunnen zorgen dat die massa er niet komt en hoe we die hoeveelheid verkeer kunnen voorkomen. Ik zie nog altijd geen studieopdrachten waarin wordt onderzocht hoe er 15 of 20 percent verkeer van de weg kan worden gehaald. Dat is mijn zorg. Ik heb dat ook gisteren in de plenaire vergadering gezegd. We blijven maar doorstromingsstudies vragen, we blijven het mobiliteitsprobleem bekijken vanuit de invalshoek van de automobiliteit. De andere opties die nu hoe langer hoe meer prioritair zijn, vallen telkens weer uit de boot. Ik zou willen vragen om in deze studie iets meer door te werken op die andere vervoerswijzen en de modal shift.

De heer Jan Peumans: Minister, oorspronkelijk was het niet de bedoeling om de E314 het statuut van autosnelweg toe te kennen voorbij Rotselaar in de richting van de E40. Daar zou normaal de aftakking gebeuren van de grote omleidingsweg rond Brussel, namelijk via Mechelen, Aalst en dan een grote ring. Dat is er echter nooit van gekomen. Eigenlijk had de E314 het statuut van een expresweg en niet van een autosnelweg.

De zogenaamde vierde rijstrook tussen Bertem en de ring is destijds aangelegd onder toenmalig minister Sauwens. Die wordt ook wel de betonac vierde rijstrook genoemd. Die is trouwens slecht aangelegd. Ze is uitgevoerd in beton. Toen de heer Kris Peeters minister van Openbare Werken was, heb ik hem gevraagd of hij kon berekenen wat de capaciteitsverhoging was geweest van die vierde rijstrook. Ik heb daar nooit een antwoord op gekregen. Een bijkomende rijstrook is geen garantie voor meer capaciteit. Dat wordt soms vergeten.

Er zijn destijds vanuit Limburg pogingen ondernomen om snelbussen in te leggen. Die zijn geweldig succesvol. Zij staan ook vast in de file en er zit nauwelijks een kat op. Dat heeft geen concurrentieel voordeel.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Keulen, het gaat hier over het stuk van Leuven tot Lummen, de zone waar nu de grote werken gebeuren. Ik heb er geen probleem mee dat hier over een vierde rijstrook wordt gediscussieerd. Ik kan alleen verwijzen naar de opdracht die ik heb gegeven aan het Verkeerscentrum.

Eerst is er een simulatie nodig. Dat moet multimodaal gebeuren. Als er een aantal oplossingen wordt voorgesteld, mevrouw Brouwers, vooral dan als het gaat over zaken als een derde rijstrook, dan moet er een milieueffectenrapport worden opgemaakt. Daarin worden de geluidsmilderende maatregelen opgenomen. In een loutere simulatie over de doorstroming is de geluidsimpact niet opgenomen. Dat is een multimodaal verkeersmodel. Men kan heel

veel in het Verkeerscentrum, maar de geluidsimpact wordt niet opgenomen in het verkeersmodel. Aan de hand van prognoses wordt een project-MER gemaakt. Daarin staat hoe men dat wil realiseren. De effecten moeten gemilderd worden. Er is ter zake Europese regelgeving die moet worden nageleefd.

Als er gediscussieerd wordt over het nut van zo'n rijstrook, kan het nuttig zijn dat het Verkeerscentrum die multimodale modellen komt toelichten zodra die klaar zijn. Ik heb daar geen probleem mee. Het kan nuttig zijn voor latere discussies die hier eventueel nog gevoerd zullen worden.

Er wordt gezegd dat die spitsstrook niet per se capaciteitsverhoging betekent. Ik herinner me dat het Vlaams Parlement nog niet zo lang geleden unaniem een resolutie heeft goedgekeurd over de realisatie van zo'n spitsstrook. Ik ben heel benieuwd naar de effecten daarvan.

Zodra de resultaten van de simulatiemodellen bekend zijn, zal ik de commissie daarvan op de hoogte brengen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Een uitbreiding naar het deel van Lummen tot Genk is dus eventueel mogelijk? Dan hebt u het eigenlijk.

Minister Hilde Crevits: Ik zal dat moeten bekijken. Er is een structureel probleem tussen Leuven en Lummen. U pleit voor de uitbreiding, maar voor mij is het belangrijk en nodig resultaat te boeken. Het Vlaams Verkeerscentrum zegt me dat we eigenlijk al in Aarschot moeten stoppen. We kunnen het echter uitbreiden tot Lummen, waar een groot verkeersknooppunt wordt gebouwd, en van daaruit kunnen we een tweede beweging doen. Het Verkeerscentrum zegt dat het in deze fase beter is de E314 tot daar te beperken. Ik kan vragen of het mogelijk is dat mee in overweging te nemen. Ik ben geen specialist.

De heer Marino Keulen: Ik begrijp dat u dat eventueel dan in een tweede beweging wilt aanpakken.

Minister Hilde Crevits: Ja. Men heeft me aangeraden om in Aarschot te stoppen, zeker als dat wordt gekoppeld. Er is ook nog die taskforce Gasthuisberg. Anders wordt dat erg groot. Men kan steeds verder gaan. Het is beter om die zone vanaf Lummen later apart in een tweede fase aan te pakken, als men dat wil.

De heer Marino Keulen: U neemt dat mee in overweging.

Minister Hilde Crevits: Ik neem de opmerking mee in overweging, maar ik doe geen beloftes.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mogelijke vertraging bij de invoering van het eenticketsysteem bij De Lijn

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Voorzitter, minister, geachte leden, we kennen het onderwerp ondertussen uiteraard. Het is al vaker het voorwerp van ondervraging en discussie geweest. Minister, het is ook aan bod gekomen, denk ik, bij de bespreking van uw beleidsnota. Het gaat over het eenticketsysteem dat door de vier vervoermaatschappijen in ons land zou worden gebruikt. Voor De Lijn zou dat voor een groot deel te maken hebben met de poging om de reizigers daadwerkelijk te gaan tellen.

Er is niets nieuws onder de zon. We kennen allemaal de middelen waarin ter zake is voorzien. Er kunnen echter wat vragen worden gesteld over de timing. U bent ter zake tot nu toe zeer eenduidig en duidelijk geweest: “In 2010 worden de eerste toestellen voorzien. In 2011 en 2012 zal de volledige uitrol voltrokken worden.” Dat is uw standpunt. Dat hebt u altijd gezegd.

Op een bepaald moment las ik dat minister Grouwels, uw collega van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, ook is ondervraagd over de invoering van dat eenticketsysteem. Ik heb ondertussen de Nederlandse vertaling van het verslag gekregen. Minister Grouwels heeft het volgende gesteld: “Dit jaar zullen er ook tests van start gaan op enkele lijnen van De Lijn Vlaams-Brabant. De volledige uitvoering moet in 2013 een feit zijn.”

Daarmee heb ik meteen mijn eerste vraag aangebracht: klopt het dat er een testfase zal plaatshebben bij De Lijn Vlaams-Brabant? U hebt immers altijd gezegd dat in 2010 met de tests zou worden begonnen, maar u hebt nooit gezegd waar er zou worden getest. We hebben een aantal pogingen gedaan om dat te weten te komen. U hebt die boot altijd afgehouden, maar minister Grouwels heeft nu aangekondigd in het Brussels Hoofdstedelijk Parlement dat die tests zullen plaatsvinden in Vlaams-Brabant, namelijk op een aantal lijnen die blijkbaar Brussel als eindbestemming hebben. Klopt dat?

Ook uw andere collega, federaal minister Vervotte, werd over dit onderwerp ondervraagd, op 1 februari. Daar heb ik alleen het voorlopige verslag van, in het Frans: “Dans le passé, mon prédécesseur et moi-même vous avons déjà dit que nous attendions le ticket unique pour les quatre sociétés de transport vers 2012, mais que tout dépendait de l’évolution des développements au sein du TEC et de De Lijn. Si des retards sont prévisibles pour le TEC, l’on sera effectivement vite en 2013 avant que le ticket unique puisse être d’application.”

Ook minister Vervotte begint nu plots te spreken over 2013. De vragen liggen dan ook voor de hand. Wat is nu de stand van zaken met betrekking tot de invoering van dat eenticket-systeem? Is er sprake van vertraging, zoals uw ambtsgenoten Grouwels en Vervotte hebben gezegd of geïnsinueerd?

Ook wat het oprichten van Belgian Mobility Card (BMC) betreft, is er ondertussen vertraging, denk ik. U hebt altijd gezegd dat u daar in december klaar mee zou zijn. Brussels minister Grouwels gewaagde op een bepaald ogenblik van de tweede helft van januari als oprichtingsdatum. Ik dacht even dat dit dan ook in de tweede helft van januari zou gebeuren, maar minister Vervotte verklaarde op 1 februari dan weer het volgende: “Mijnheer de voorzitter, er zal inderdaad binnenkort een nieuwe vennootschap nv Belgian Mobility Card opgericht worden.”

Wat is nu de stand van zaken met betrekking tot die oprichting? Wat is de structuur van die – zeg maar – dochteronderneming van De Lijn, maar ook van de andere vervoermaatschappijen? Wat is haar missie of ontwerp van missie? Is er een soort oprichtingsakte? Is er een financieel plan?

Wat zijn haar rol en bevoegdheden? Is Ubigo een stille dood gestorven? Is BMC de opvolger van Ubigo? Wat is het verschil tussen beide? Klopt het wat minister Grouwels in het Brussels Hoofdstedelijk Parlement heeft gezegd, en klopt het dat de MIVB nu het voortouw zal nemen in de aanloop naar een gemeenschappelijk vervoerbewijs? Wat betekent dit in de praktijk?

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Voorzitter, minister, collega's, ik was een beetje verrast toen ik hoorde over de vertraging die de heer Roegiers meent te ontwaren. Ik dacht dat er niet enkel een projectbudget van 800.000 euro is, maar ook ongeveer 120 miljoen euro die De Lijn wil investeren in het ticketingsysteem en de boordcomputers. Ik dacht dus dat De Lijn klaar was om het systeem in te voeren. Ik vraag me nu dus ook af wat de oorzaken van die vertraging zijn.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Is het systeem helemaal uitgetekend en goedgekeurd? Als dat is gebeurd, kan elk gewest dat toch op eigen tempo implementeren? Nadien moeten de MIVB, TEC en de NMBS op dat kaartje worden vermeld, maar De Lijn kan toch alvast beginnen met de implementatie? Of begrijp ik de draagwijdte van de vraag niet zo goed?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik sluit me graag aan, want ik heb hier in het verleden al verschillende keren het woord over gevoerd. Ik begrijp dat de heer Roegiers ongerust is over de timing.

Ik heb nog een aanvullende vraag over de aanbestedingsprocedure over het gemeenschappelijke vervoerbewijs en de boordcomputers: is het aangewezen om een Europese aanbestedingsprocedure op te starten? In andere dossiers is dat al vastgesteld. Of moeten we een andere aanpak kiezen? Blijkbaar wil de NMBS het voortouw nemen. Welke houding nemen de regering en de minister inzake de aanbesteding?

De voorzitter: Mevrouw De Wit heeft het woord.

Mevrouw Sophie De Wit: Voorzitter, minister, collega's, vorige week is gestart met het interregionaal overleg. De zaak is daar wellicht aan bod gekomen. Zo ja, wat heeft dat opgeleverd?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, loopt de invoering vertraging op? Het antwoord luidt 'neen'. Alle openbaarvervoermaatschappijen werken momenteel aan de invoering van een eengemaakt ticket dat de vorm heeft van een smart card die de reiziger toegang zal verschaffen tot het hele openbaarvervoernet in België. In dit schema heeft elke openbaarvervoeroperator zijn eigen registratie- en ticketingsysteem, maar alle kaarten zullen door het systeem van alle andere operatoren worden aanvaard. Iedere operator pakt het aan zoals hij wil, maar het moet wel compatibel zijn met wat de anderen aanbieden.

Omdat de operatoren niet gelijktijdig zijn gestart met de invoering van het systeem, verloopt de invoering ook niet bij elke operator gelijktijdig. Zo heeft de MIVB in 2008 al de eerste kaarten uitgegeven. In de bussen van de MVIB staan twee bakjes: een klassiek en een modern. Het geplande tijdsschema voor de invoering van de smart card van De Lijn wordt gerespecteerd. Er is dus geen vertraging. In 2010 worden praktijktesten voorzien met de nieuwe interoperabele smart card. Dit betreft de 'fast track testfase' waarbij kaarten worden uitgegeven voor de personeelsleden en de reizigers in de regio Leuven-Brussel. Daarna, in 2011 en 2012, wordt per doelgroep en in fasen een uitrol voorzien. In 2012 moeten we volledig klaar zijn. Pas in 2013 zullen we dan de volledige interoperabiliteit realiseren.

Wat BMC betreft, heb ik er geen problemen mee om de nota die de Vlaamse Regering op haar laatste bijeenkomst van 2009 goedkeurde, ter beschikking van de commissie te stellen. Alle uitleg staat daarin.

De heer Jan Roegiers: U hoeft dat niet voor te lezen. Mevrouw De Wit heeft dat document in handen. In het voorstel van beslissing staan concepten zoals 'sponsor ticketing concept', 'scheme and clearing manager', 'certificatie, integratie en auditing', 'security manager'... ik weet gewoon niet wat dat betekent.

Minister Hilde Crevits: Ik zal het uitleggen.

BMC werd opgericht op 25 januari 2010 als naamloze vennootschap waarin de vier Belgische operatoren elk 25 percent van de aandelen hebben. De missie van BMC is de coördinatie van de invoering van interoperabele ticketing via een interoperabele smart card. Een oprichtingsakte en een financieel plan werden opgesteld. BMC krijgt de volgende taken. Ten eerste, het 'Sponsor Ticketing Concept': BMC speelt de rol van drijvende kracht om de

coherentie van het hele project met de verschillende vervoermaatschappijen te realiseren. BMC waakt er ook over dat het noodzakelijke overleg gebeurt en formaliseert de akkoorden ook.

Ten tweede, de rol van ‘Scheme and Clearing Manager’ voor de eventuele uitbouw van een gemeenschappelijke elektronische portefeuille. Voor de goede werking van de gemeenschappelijke vervoerbewijzen bepaalt BMC de functionele en technische mogelijkheden van de smart card en ook de daartoe vereiste regels en technische procedures. BMC zorgt ook voor de berekening van de financiële compensaties voor het gebruik van een gemeenschappelijke elektronische portefeuille. De financiële transfers zullen wel rechtstreeks gebeuren tussen de vervoermaatschappijen, zonder dit via BMC te doen.

Ten derde: met ‘certificatie, integratie en auditing’ wordt bedoeld dat BMC zal nagaan of de door de verschillende leveranciers aan de verschillende partijen geleverde apparatuur overeenstemt met de gevraagde specificaties en of die op de voorgeschreven manier werkt. Daarbij heeft BMC het recht een contractant op te dragen een audit van de systemen uit te voeren, en om na te gaan of alle partners van het systeem de opgelegde regels volgen. Men moet immers samen ‘landen’.

Ten vierde: BMC neemt ook de taak van ‘Security Manager’ op zich. De security manager is de beheerder en de toezichthouder op de veiligheid. De security manager voert drie taken uit. Een: bepalen van het veiligheidsschema. De security manager bepaalt de procedures en regels om het systeem en de integriteit en de oorsprong van de uitgewisselde gegevens te beveiligen. Twee: actief toezicht houden op de fraudes. De security manager zal regels en procedures opleggen opdat het mogelijk is om op een efficiënte wijze potentiële fraudes te detecteren. Drie: de verdeling van de zwarte lijst. Er moeten schikkingen worden getroffen voor het beheer van een zwarte lijst van gestolen en verloren kaarten. BMC moet zorgen voor de oprichting, actualisering en verdeling van de lijst.

Een vijfde functie is de privacymanager. Het is de bedoeling dat BMC de opvolging van de wetgeving over het respect voor de privacy steunt. Het gaat om een aspect dat met de nodige omzichtigheid moet worden behandeld door al de vervoermaatschappijen en door BMC. Het concept van de smartcard wordt ondersteund, maar uiteraard moeten daarbij alle wettelijke regels worden nageleefd, waaronder de wettige en correcte beschikkingen met betrekking tot elektronisch geld.

Het is ook de bedoeling – de zesde functie – dat BMC de verkeersgegevens concentreert voor verplaatsingsanalyses. Als er studies worden gemaakt over geobserveerd verkeer, zal BMC daarbij de functie opnemen van het verzamelen en concentreren van de verkeersgegevens uit de valideringen.

BMC is opgericht ter vervanging van het eerder voorgestelde maar nooit opgerichte Ubigo. Het verschil ligt erin dat BMC een lichter takenpakket, een minder omvangrijke bestaafing en een lichtere kostenstructuur heeft.

Mijnheer Roegiers, u vroeg ook of het klopt dat de MIVB de leiding zal nemen. De technische coördinatie in de aanloop naar de smartcard wordt waargenomen door BMC. Alle deelnemende operatoren – De Lijn, de NMBS, de MIVB en de TEC – hebben gelijke beslissingsbevoegdheden. Wat de testfase betreft, had u gelijk. De livetesten worden uitgegeven voor de personeelsleden en de reizigers in de regio Leuven-Brussel. Daarna volgt er een gefaseerde uitrol in 2010, 2011 en 2012, om dan te landen in 2013.

Mijnheer Watteeuw, uiteraard heeft De Lijn al beslist. Men heeft vorig jaar al budgetten vrijgemaakt. In elke bus moet er een machine komen waar je via een elektrisch oogje je registratie kunt doen. Daarnaast moet er ook in elke bus een boordcomputer komen, die onder andere voor de doorstroming zorgt. In 2009 is gestart met het vastleggen van de eerste kredieten. Dat gebeurt ook verder in de komende jaren. Wat dat betreft, is de beslissing

genomen, maar uiteraard kun je maar echt interoperabel worden op het ogenblik dat alle bussen uitgerust zijn met datgene waarmee ze uitgerust moeten zijn.

Wat de aanbestedingsprocedure betreft, mevrouw De Ridder, ga ik ervan uit dat alle regels worden gevolgd, en dat dat ook in deze dossiers het geval zal zijn. Ik heb wel geen extra informatie bij over wat daar precies de bedoeling van is. Ik ga ervan uit dat de regels correct worden gevolgd.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, ik dank u voor uw bondige, schematische overzicht van wat ons nu te wachten staat.

Als ik het goed begrijp, hebben we in 2013 allemaal een elektronisch kaartje van De Lijn, dat iedereen zal registreren als we op de bus stappen, maar niet noodzakelijkerwijs als we van de bus stappen – dat is nog een andere discussie. Of we het kaartje in 2013 ook zullen kunnen gebruiken voor de andere vervoersmaatschappijen, weten we voorlopig niet, maar op het moment dat de andere maatschappijen het invoeren, zal het wel kunnen met dat kaartje van De Lijn. We gaan de mensen niet drie keer naar het loket laten stappen om andere kaartjes te halen, omdat het eventueel nog moet worden aangepast voor de TEC, de MIVB of de NMBS. Als je het kaartje hebt, werkt het bij de vier andere maatschappijen, zonder dat de mensen van het kastje naar de muur worden gestuurd. Dat is een formele toezegging van u. Dat is goed.

Wat BMC betreft, heb ik begrepen dat u ons via de commissiesecretaris nog een stuk van de regeringsbeslissing zult bezorgen.

Ik heb nog één bijkomende vraag. Gaat het enkel om het traject Leuven-Brussel, of zullen alle bussen die tussen Leuven en Brussel rijden, effectief in dat proefproject worden opgenomen? Hoe moet ik mij dat voorstellen?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik neem aan dat er meer informatie over bestaat. Misschien kunt u ons dat ook schriftelijk bezorgen. Ik neem aan dat er ofwel al een aanbesteding is gebeurd, als men verregaand bezig is met die proefprojecten, ofwel dat de aanbesteding van het volledige project nog moet gebeuren. Gebeurt dat Europees, zoals we ook de benchmarkstudie hebben gehad? Ik begrijp dat u die gegevens nu niet bij hebt, maar misschien kunt u ons die ook bezorgen via de commissiesecretaris.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Minister, waarom is het niet mogelijk om al die informatie op de chip van de elektronische identiteitskaart te zetten? Ik heb nu al zo'n pasje van de MIVB. Ik heb begrepen dat er nu wel uniformiteit komt tussen de verschillende openbaarvervoermaatschappijen, maar binnenkort heb ik ook een A-pass van de stad Antwerpen, en wie weet welke andere passen nog. Volgens mij moet het perfect mogelijk zijn om al die informatie op de chip van de elektronische identiteitskaart te zetten. Dat was bij aanvang ook de bedoeling om daar dergelijke systemen op te zetten. In welke mate wordt dat onderzocht?

Ik heb ook begrepen dat een aantal intercommunales de informatie voor toegang tot containerparken en dies meer via de chip van de elektronische identiteitskaart willen verwerken, om te voorkomen dat mensen een te dikke portefeuille krijgen – niet doordat er te veel geld in zit, maar door het feit dat ze voor alle publieke diensten een apart pasje moeten bijhouden.

De voorzitter: Mevrouw De Wit heeft het woord.

Mevrouw Sophie De Wit: Minister, op mijn vraag over het interregionale overleg hebt u ‘ja’ geantwoord. Kunt u daar misschien iets meer toelichting bij geven? Mijn vraag was of dit ter sprake was gekomen tijdens het onderhoud met minister Grouwels.

Minister Hilde Crevits: We hebben vier thema’s op het interregionale overleg. De invoering van die kaart is een van de punten. Daarbij is onmiddellijk aangestipt dat de twee andere vervoermaatschappijen er natuurlijk bij zitten. Gelet op het feit dat Brussel al de eerste kaartjes heeft, is het wel nuttig om dat warm te houden.

Mijnheer Martens, ik begrijp dat u die vraag stelt over de elektronische identiteitskaart, en wellicht is dat ooit wel al bekeken. Voor mij zou het in elk geval al een serieuze vermagering van de portefeuille betekenen, mocht er één ticket komen voor de vier vervoersmaatschappijen. Ik zou niet graag hebben dat we, door alles aan elkaar te koppelen, uiteindelijk niets zouden doen. We zetten nu echt wel stappen vooruit.

Mijnheer Roegiers, ik heb een toezegging gedaan. Ik heb ook gezegd dat ik alles zal doen wat ik kan, omdat ik in het project geloof. Als we investeren, moeten we proberen het comfort voor de gebruiker van het openbaar vervoer te verhogen. Als je de mensen vraagt wat voor hen de knelpunten zijn, zijn er twee zaken die vaak terugkomen: ten eerste het gemak waarmee je aan je ticket kunt geraken, en ten tweede de comoditeit, het overstappen van het ene op het andere vervoer. Dat zijn twee zaken waar we moeten aan werken, samen met de doorstroming.

Voor mij is het heel belangrijk dat we dat kunnen realiseren. Ik zal alles doen wat ik kan om De Lijn daartoe te stimuleren. Ik heb geen glazen bol, maar als het van mij afhangt, zullen we in 2013 de resultaten hebben. Ondertussen loopt ook de beheersovereenkomst, en de gegevens van wie waar het openbaar vervoer gebruikt, kunnen ook een nuttig instrument zijn om, als we gaan uitbreiden, te weten waar de knelpunten zijn en waar we kunnen verdikken of vermageren inzake openbaar vervoer.

Wat de aanbesteding betreft, moeten we bekijken hoe we daarmee omgaan. Ik zal laten nagaan wat de stand van zaken is, mevrouw De Ridder. Ik ga er dan uiteraard van uit dat men dan de regels volgt.

De heer Jan Peumans: Minister, we hebben in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest al een geïntegreerd ticket dat voor de vier vervoersmaatschappijen geldt: het jumpticket. Op basis van prodata kan men dat vervoerbewijs gebruiken op de TEC, De Lijn, de MIVB en de spoorwegen. In alle spoorwegstations zijn die prodata-apparaten aanwezig. Dat zijn die oranje of groene kisten waar men het ticket kan in ontwaarden. Maar het prodatasysteem is achterhaald. Men is dan in 2001 begonnen met het geïntegreerde ticket. We zijn nu 2010, het gaat dus goed vooruit.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: We hebben intussen eigenlijk twee geïntegreerde tickets.

Minister, ik geloof dat onze bezorgdheid en ambitie dezelfde is, namelijk het voor de reizigers zo gemakkelijk mogelijk maken. Daarom hamer ik daar zo op. Ik denk dat er per definitie heel veel mensen afhaken als ze horen dat ze overal een ander kaartje moeten kopen. Ik heb geen enkele bijbedoeling. Ik wil alleen maar dat de reizigers gemakkelijk van het ene systeem op het andere kunnen overstappen. U hebt het met een mooi woord ‘interoperabiliteit’ genoemd.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de werking van de provinciale mobiliteitspunten en mogelijke aanstelling van deskundigen inzake woon-werkverkeer

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Voorzitter, minister, er wordt op dit moment nog te veel gebruik gemaakt van de auto voor het woon-werkverkeer. Die trend werd enkele weken geleden bevestigd in het Onderzoek Verplaatsingsgedrag dat we hier kregen. Nochtans wordt heel wat aandacht besteed aan vergoedingen voor het openbaar vervoer en voor de fiets voor het woon-werkverkeer. Er bestaan reeds heel wat alternatieve initiatieven zoals carpooling en/of autodelen. Maar het alternatieve woon-werkverkeer heeft nog te weinig slaagkansen.

Het woon-werkverkeer moet duurzamer, dat is duidelijk. Dat principe is ook vastgelegd in het regeerakkoord en de beleidsnota. Onder de vorige minister van Mobiliteit Van Brempt werd daar al melding van gemaakt. Zij richtte het Pendelfonds op om te werken aan een duurzamer woon-werkverkeer. Haar doelstelling was ambitieus, tegen 2010 moest het aandeel van de auto in het woon-werkverkeer dalen van 70 naar 60 percent. De fiets en het openbaar vervoer moesten in het woon-werkverkeer elk een aandeel van 20 percent krijgen.

Sinds de opstart van het Pendelfonds in 2007 werden 111 projecten ingediend. Vanuit het Pendelfonds worden bedrijven ook aangezet tot het opstellen van een bedrijfsvervoerplan. Ik heb vernomen dat slechts weinig bedrijven de stap zetten naar het Pendelfonds. Ook de oprichting van de provinciale mobiliteitspunten heeft weinig bijgedragen aan het duurzamere woon-werkverkeer en de opmaak van bedrijfsvervoerplannen.

Ik heb voorstellen gehoord om de drempel te verlagen naar die provinciale mobiliteitspunten voor bedrijven, om bedrijfsvervoerplannen op te maken en om meer te investeren in duurzaam woon-werkverkeer. Men zou de ondersteuning dichterbij de bedrijven kunnen brengen en meer proactief tewerk gaan. Zelfs bij een aantal belangenorganisaties van bedrijven hoor ik dat de provinciale mobiliteitspunten voor hen en voor hun leden volledig onbekend zijn.

Hebt u al zicht op de resultaten van het Pendelfonds? Kan bijvoorbeeld worden aangetoond dat er sinds de oprichting van het Pendelfonds een daling is van het aandeel van de auto in het woon-werkverkeer en een stijging van het aandeel van de fiets en het openbaar vervoer?

U geeft in uw beleidsnota aan dat u een evaluatie zult maken van het Pendelfonds en dat u meer zou willen inzetten op innovatieve proefprojecten. Kan die evaluatie al worden gemaakt? Wanneer zal deze evaluatie gebeuren?

Betreffende de inzet van de provinciale mobiliteitspunten en de ondersteuning van bedrijven bij het opstellen van bedrijfsvervoerplannen, zou ik willen vragen of het mogelijk is uit te gaan van een meer proactieve benadering. Zou u de werking van die mobiliteitspunten anders kunnen aansturen? Kunt u mensen proactief het terrein opsturen om een bedrijf te helpen om sneller een duurzaam mobiliteitsplan voor hun werknemers op te stellen? Kunt u ervoor zorgen dat ze sneller op de middelen van het Pendelfonds kunnen rekenen om bedrijfsvervoerplannen uit te werken? Kunt u deskundigen proactief op het terrein inzetten?

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Voorzitter, minister, een deel van het antwoord op de vragen van mevrouw Smaers is al gekend. We hebben hier onlangs het Onderzoek Verplaatsingsgedrag besproken.

De conclusies daarvan zijn op sommige vlakken toch duidelijk. Er is geen overstap van de automobiliteit naar duurzame mobiliteitsvormen – of toch geen significante. Het openbaar vervoer wordt wel meer gebruikt ten koste van de fiets. Die overstap naar duurzame mobiliteit kan ook niet via de middelen van het Pendelfonds. Dat fonds was een interessant

idee en ondersteunde een aantal goede zaken. Maar bijvoorbeeld van het installeren van douches in bedrijven moet men geen al te grote resultaten verwachten.

Als we een echte ommekeer willen, moeten we inzake ruimtelijke ordening anders tewerk gaan. Dat is ook al een aantal keren aan bod gekomen. Als we bedrijventerreinen aanleggen, moet de manier waarop mensen daar zullen geraken al vastliggen. Dat betekent de aanleg van bus- en tramlijnen.

De Lijn kan nog een beetje klantvriendelijker worden ten opzichte van bedrijven. Ik heb het al eens vernoemd, dat ik verrast was bij een uiteenzetting van De Lijn over de Mobiliteitsvisie 2020. In een bepaald Regionaal Sociaal-economisch Overlegcomité (RESOC) had men niet de reflex om samen met de bedrijven te gaan kijken wat de mobiliteitsnoden waren. Pas als men dat gaat doen, als De Lijn een klantrelatie gaat opbouwen met de bedrijven, zal men de duurzamemobiliteitsnoden van bedrijven en hun werknemers kunnen beantwoorden.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Minister, ik ben het uiteraard eens met mevrouw Smaers dat de bedrijfsvervoerplannen en het Pendelfonds tot nu weinig resultaat hebben opgeleverd. Staatssecretaris Schoupe is vragende partij voor verplichte bedrijfsvervoerplannen door bedrijven in stedelijke agglomeraties. Ik heb begrepen uit de discussie van de beleidsnota dat u niet zo ver wilt gaan. Maar wij moeten toch nadenken over stimuli, over honing- en aзийmaatregelen om bedrijven aan te zetten tot bedrijfsvervoerplannen die effectief werk kunnen maken van die modal shift in het woon-werkverkeer.

De suggestie van mevrouw Smaers om hier een samenwerkingsinitiatief op te zetten met de werkgeversorganisaties UNIZO en Voka is misschien een startpunt, maar dan krijg je enkel een beeld langs de vraagzijde. Welke verplaatsingen tussen welke herkomst-bestemming-relaties vinden er vandaag met welke vervoermiddelen plaats? Het is nodig om in een dergelijk samenwerkingsinitiatief ook de aanbieders van het collectieve transport te betrekken: de Cambio's, De Lijn, het vervoersmanagement van De Lijn en dies meer. Op die manier kunnen we vraag en aanbod op elkaar afstemmen en kunnen we in bepaalde regio's niet alleen tot bedrijfsvervoerplannen komen maar tot bedrijvenzonevervoerplannen, door het combineren van het collectieve vervoer van en naar bepaalde bedrijvenzones.

Minister, in welke mate wilt u de waardevolle suggestie van mevrouw Smaers oppakken om een samenwerkingsinitiatief op te starten en om bedrijven te ondersteunen in de opmaak van bedrijfsvervoerplannen, waarin u ook de aanbieders van collectief transport betreft?

De voorzitter: Mevrouw De Wit heeft het woord.

Mevrouw Sophie De Wit: Voorzitter, het is inderdaad interessant om bedrijfsvervoerplannen te stimuleren, maar we moeten toch voorzichtig zijn en dat niet als een verplichting zien. Misschien is dat geen interessante optie voor bedrijven omdat het een grote administratieve last met zich meebrengt. Minister, bij eerdere besprekingen hebt u gezegd dat u de meerwaarde van een dergelijke verplichting zou onderzoeken. Hoever staat u daarmee? Als ik mij niet vergis, is dat in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest al verplicht voor bedrijven met een groter aantal werknemers. Misschien is het interessant om eens over het muurtje te kijken. Misschien weten zij daar al iets meer over? Stimuleren is een ding, verplichten is nog iets anders.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Smaers, ik heb informatie ingewonnen over het Pendelfonds. Een aantal van die projecten werden in 2007 en 2008 goedgekeurd. We zien dat het nog een beetje te vroeg is om daar nu al een definitieve evaluatie van te maken. Bij de indiening van het dossier moeten de bedrijven bij de indiening van het project de modale verdeling van de vervoersmiddelen voor het woon-werkverkeer aangeven. Bij de jaarlijkse evaluaties moet het bedrijf dezelfde gegevens aanleveren om te bekijken of de modal shift al

dan niet objectief is. Dat is de bedoeling van de georganiseerde projecten. In de praktijk stelt de begeleidingscommissie vandaag vast dat de aangeleverde gegevens niet altijd eenduidig genoeg zijn om te zien wat het effect is. Dan is het natuurlijk moeilijk om te vergelijken.

De begeleidingscommissie heeft duidelijk gesteld dat het elementair en essentieel is dat de bedrijven de bij de goedkeuring van het project gevraagde informatie correct aanleveren. Anders is het onmogelijk om tot een eindevaluatie te komen. De bedrijven waarvoor de projecten lopen, worden daarop aangesproken. Als we al die gegevens op een correcte wijze hebben gekregen, kunnen we een evaluatie maken.

Op dit ogenblik loopt de beoordeling van de ingediende projecten van de vijfde oproep. Zodra de inhoudelijke evaluatie van de goedgekeurde dossiers achter de rug is, kan gestart worden met de definitieve evaluatie. Die zal starten in april 2010.

De provinciale mobiliteitspunten werken vandaag al proactief. Hier zijn een paar nuttige suggesties gedaan. Ik zal hen daarover aanspreken en onderzoeken op welke manier we een dergelijke samenwerking eventueel tot stand kunnen brengen en wat de meerwaarde daarvan zou zijn. De opmerking van mevrouw Smaers, ondersteund door de heer Martens, is een interessante suggestie.

Ik benadruk dat vandaag de belanghebbenden, waaronder ook de werkgevers, vertegenwoordigd zijn in de provinciale stuurgroepen. In principe moet die voeling daar effectief zijn. Als hier vandaag wordt gemeld dat de interesse niet volstaat en men het niet genoeg kent, dan kan het nuttig zijn om daar wat stimuli in te bouwen. Ik neem dat op met de mobiliteitspunten.

Mevrouw De Wit, ik heb bij de bespreking van de beleidsbrief gezegd dat het nuttig is om te onderzoeken op welke manier we de bedrijfsvervoerplannen kunnen stimuleren. Wat mij betreft, is het zeker te vroeg om te verplichten. We zien dat de interesse van de bedrijven bestaat. In het regeerakkoord staat dat bij ontsluiting van bedrijventerreinen de mobiliteit sowieso mee in kaart moet worden gebracht. Dat betekent natuurlijk dat als het gaat over het toelaten van bedrijven, de mobiliteit in rekening wordt gebracht. We moeten daar inderdaad denken aan verzoetende maatregelen. We moeten het hebben van een bedrijfsplan als iets zoets voorstellen, als iets met een positieve meerwaarde. We moeten daar nu nog niet onmiddellijk verplichtingen aan koppelen.

Mijnheer Martens, ik heb het al bij de bespreking van de beleidsnota gezegd: als blijkt dat we daarin geen vooruitgang boeken, moeten we misschien andere stappen zetten. Maar het is nog een beetje te vroeg.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Minister, ik zal de evaluatie in april 2010 afwachten om desgevallend verdere conclusies te trekken of voorstellen te doen.

Het is goed dat u zult onderzoeken of er met betrekking tot een verdere samenwerking met werkgevers een meer geïntegreerde samenwerking met en een proactieve benadering van bedrijven mogelijk is. Ik wil nog eens opmerken dat ik lokaal met een aantal acties bezig ben rond het opzetten van bedrijfsvervoerplannen. De bedrijven zijn blijkbaar dikwijls zelf vragende partij om voor de werkgevers iets te doen aan gezamenlijke vervoersplannen. Maar niemand weet van iets. Dat is het spijtige eraan. De mogelijkheid bestaat, er is in iets voorzien, er is het provinciale mobiliteitspunt, maar er moet meer worden gedaan voor de bekendmaking en ondersteuning. Men moet proactief op het terrein gaan.

De heer Jan Peumans: Het bedrijfsvervoerplan is geen nieuw gegeven. Er is jarenlange ervaring opgebouwd. De ervaringen die ik heb met evaluaties zijn soms erg teleurstellend. Ik vind dat spijtig.

Mevrouw Griet Smaers: Dat toont des te meer aan dat er een frictie is tussen het idee, de doelstelling en de actie, tussen de gekendheid en de reactie van bedrijven en werknemers. Daar kan zeker werk worden verricht.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Het is inderdaad juist dat de resultaten van de bedrijfsvervoerplannen ver te zoeken zijn. Er zijn amper resultaten. Dit is te vrijblijvend. Op het moment dat er nog te veel keuze is, wordt zeer gemakkelijk gekozen voor wat op het eerste gezicht het goedkoopst en gemakkelijkst is, en dat is de auto. De voorwaarden moeten worden gecreëerd om de mensen op een gemakkelijke manier te laten overstappen naar het openbaar vervoer. Vandaar de vraag om binnen de ruimtelijke ordening te zorgen voor openbaar vervoer en dergelijke. Dat is het enige wat zal helpen. Bedrijfsvervoerplannen zullen niet helpen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Wilfried Vandaele tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aangekondigde plannen en studies betreffende de fusie van de zeehavens van Zeebrugge en Oostende

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

De heer Wilfried Vandaele: Minister, op 25 januari sprak u in het Oostendse Kursaal de genodigden op de Voka-nieuwjaarsreceptie toe. U had het onder meer over de klemtonen die u graag gelegd wilt zien bij de ontwikkeling van de Oostendse haven. U verklaarde daar ook voorstander te zijn van de samenwerking tussen de havens van Oostende en Zeebrugge. Ook professor Allaert van de Universiteit Gent pleitte op de persconferentie van 21 januari over de 'Bedrijfseconomische slagkracht van Oostende en zijn Maritime Industrial Development Area' voor een samenwerking tussen de havens.

Op 8 maart 2007 werd de eerste rondetafel voor de havensector georganiseerd. Dat betekende meteen het officiële startschot voor Flanders Port Area. Flanders Port Area is een eerste aanzet om het beleid van de havens te stroomlijnen aan de hand van samenwerking over concrete projecten. Er werd besloten om Flanders Port Area als strategisch actieprogramma voor de sector uit te bouwen over tien subthema's.

Op 31 januari 2008 kwam er een basistekst tot stand. Daarin lezen we onder meer over een aantal initiatieven die zullen worden genomen om te komen tot een gemeenschappelijke achterlandstrategie. Op 16 maart 2009 vond de tweede rondetafel van Flanders Port Area plaats. Die maakte een stand van zaken op van de uitgevoerde, de lopende en de nog te starten acties. Uiteraard kwam dit ook aan bod tijdens de bespreking van de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken en van de begroting.

Intussen beweegt er een en ander in Zeebrugge en Oostende. We lezen daar vaak over in de pers, en we hoorden ook uw verklaring in Oostende.

Minister, wat is de stand van zaken van de initiatieven die worden genomen om te komen tot een gemeenschappelijke achterlandstrategie, zoals geformuleerd in de basistekst van Flanders Port Area?

Zoals aangegeven zou de vernieuwde aanpak van het Flanders Port Area-concept voor deze legislatuur in de komende maanden uitgewerkt en voorgesteld worden. Wie is hiermee bezig? Op basis van welke studies en/of overlegmomenten met de sector gebeurt dat? Welke timing wordt hier vooropgesteld?

Hoe beoordeelt u de ontwikkelingen in Zeebrugge en Oostende? Pleegt u overleg met de havenbesturen van Zeebrugge en Oostende?

Zal de Vlaamse Regering de havenbesturen ondersteunen bij deze oefening? Zijn bepaalde studies en onderzoeken die in voorbereiding zijn, bijvoorbeeld de gemeenschappelijke achterlandstrategie, bruikbaar voor dit dossier? Worden er pilootprojecten en pilootacties op het getouw gezet?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer Vandaele, ik denk dat u twee dossiers door elkaar haalt. Er is het dossier van Flanders Port Area dat meer dan deze twee havens betreft. Ik sta daar sceptisch, maar welwillend tegenover. Ik vind dat we dat breder moeten bekijken dan Flanders. Als we weten dat Gent heel goed samenwerkt met Vlissingen, dan denk ik dat de scope van Flanders Port Area misschien al groter moet zijn dan Flanders alleen.

Wanneer u het vandaag hebt over de fusie van Oostende en Zeebrugge, dan wordt het wat concreter. Ik denk dat de betrokken havenbesturen, of althans de politici die deze havens besturen, ook eens duidelijk moeten aangeven of ze al dan niet voorstander zijn van zo'n fusie. Als ze voorstander zijn, dan ziet het hele verhaal er wellicht anders uit dan nu. Ik ben geen voorstander van grote fusies binnen het Vlaamse areaal, al was het maar omdat ik een aanhanger ben van de hanzeatische traditie die erin bestaat dat elke gemeente in deze haar verantwoordelijkheid moet nemen. Dat is ook altijd de kracht van ons havenlandschap geweest. Wij hebben altijd veel kleine, elkaar vaak op een eerlijke en scherpe manier concurrerende havengemeenschappen gehad, en dat was altijd in het voordeel van de klant.

Als Oostende en Zeebrugge vandaag aangeven dat ze willen fuseren, dan is dat een nieuwe werkelijkheid waar we rekening mee moeten houden. Ik heb dat signaal echter nog niet opgevangen.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer Penris, hoe meer het landschap versnipperd geraakt, hoe liever men het heeft, lijkt het wel. Het lijkt me best dat men samenwerkt. Voor zover ik weet, zijn de politici in Brugge en Oostende daar geen tegenstander van.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: In het verleden is er vaak gesproken over de complementariteit van de havens. Er is toen ook onderzocht of er geen samenwerkingsverbanden tot stand konden komen, al was het maar op het vlak van de containertrafiek. Toen bleek ook het Europees kader van belang. Met de plannen die er nu zijn tussen Oostende en Zeebrugge is dat kader interessant.

Als er wordt gesproken over fusies, dan blijkt vaak dat onderliggende problemen aan de oorsprong liggen. Zo was er sprake van dat de Vlaamse Gemeenschap de Oostendse vishaven zou overnemen omdat die failliet was. Gaat het hier dan niet veeleer over het failliet van het Oostendse havenbeleid waarbij Zeebrugge ter hulp moet snellen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Vandaele, u hebt zelfs de tekst van mijn toespraak gekregen.

De heer Penris heeft een punt dat er een verschil is tussen Oostende en Brugge, al dan niet vermeend. Ik vind niet dat een minister zich daar moet in mengen. Ik kan zeggen dat ik voor alle samenwerking ben. Er is een verschil tussen dit en wat nu een doorstart moet krijgen in het kader van Flanders Port Area.

Mijnheer Vandaele, u verwijst naar de studie 'Gemeenschappelijke Hinterlandstrategie Vlaamse Zeehavens' die vertrekt vanuit het uitgangspunt dat om nog beter te kunnen samenwerken tussen onze zeehavens inzake goederenstromen naar het achterland, er eerst een zo duidelijk mogelijk zicht moet zijn op de gemeenschappelijke elementen in de achterlandstrategieën van de individuele havens.

De studie had eigenlijk als doel een kader naar voren te brengen waarbinnen de samenwerking op dit vlak geënt kon worden. Als het gaat over de ontsluiting via het hinterland, hebben ze een aantal gemeenschappelijke belangen.

Uit de studie is onder meer gebleken dat het achterland van onze Vlaamse havens niet bestaat uit de traditionele concentrische cirkels, maar veeleer uit een lappendeken van niet-aaneengesloten afzetgebieden binnen Europa. Op basis van onderzoek werd een mogelijke vervolgaanpak voorgesteld en werd een aantal aanbevelingen naar voren gebracht. Deze aanpak en aanbevelingen moeten nog verder besproken worden.

Wat Flanders Port Area betreft, is het Vlaams regeerakkoord zeer duidelijk: “De Vlaamse overheid stimuleert vanuit het Flanders Port Area-project op een realistische wijze de verdere samenwerking tussen de havens. We geven prioriteit aan de terreinen waar gemeenschappelijke initiatieven een meerwaarde kunnen betekenen. De lokale verankering van de havens wordt daarbij niet in vraag gesteld.”

Onze vier Vlaamse zeehavens zijn concurrenten, maar zij kunnen hun eigen positie ten opzichte van de buitenlandse concurrentie versterken door hun krachten beter te bundelen. Op een aantal vlakken, zoals de verankering van de rol van onze havens als duurzame knooppunten in logistieke netwerken, de versterking van de concurrentiepositie in de Hamburg-Le Havre-range of de versteviging van het maatschappelijk draagvlak, kunnen schaalvoordelen worden gerealiseerd.

Om die samenwerking vorm te geven, heeft de vorige regering het samenwerkingsplatform Flanders Port Area uitgewerkt. Daarmee werd door de Vlaamse overheid ondersteuning geboden aan de dynamiek van onze Vlaamse zeehavens, door een samenwerking met de havenbesturen en met de privésector. Laat me duidelijk zijn: Flanders Port Area zal worden voortgezet, en verbreed en verdiept, als het netwerk van en voor de volledige havensector. Het is de bedoeling dat er wordt gewerkt aan een aantal concrete doelstellingen. De methodiek van het netwerk is tweeledig. Het is de bedoeling om de betrokkenheid en participatie van de volledige havensector in relevante aspecten van het Vlaamse beleid nog sterker te maken. Bovendien wordt een netwerk aangeboden, waarin over bepaalde thema's en projecten kan worden samengewerkt. Samenwerking en overleg zijn bijzonder belangrijk, dat weet u.

De verdere voorbereiding van die doorstart van Flanders Port Area wordt door mij aangestuurd. Over de krijtlijnen van die doorstart – ik heb daarnet drie thema's aangegeven – heb ik heel recent overlegd met de verantwoordelijken van de vier havenbedrijven. Er is een consensus over de hoofdlijnen van de verdere aanpak. Die worden op dit ogenblik voort uitgewerkt in concrete projecten en actieplannen. De eerste taskforce van het hernieuwde Flanders Port Area zal er begin maart van dit jaar zijn, binnen een goede anderhalve maand.

Daarmee ben ik gekomen tot de concrete vragen over de liefde tussen Zeebrugge en Oostende. Vanuit het Vlaamse havenbeleid wordt toch al enkele jaren gewezen op het vitaal belang van samenwerking tussen de Vlaamse havens. Dat uitgangspunt ligt onder meer ook mee aan de basis van het initiatief Flanders Port Area. In het regeerakkoord wordt gesproken over de eigenheid van elke haven. Ondanks die eigenheid is niemand alleen in staat oplossingen uit te werken voor de uitdagingen die rijzen. Zoals in elke relatie is er echter het meeste kans op welslagen als men elkaar goed leert kennen voor men wederzijdse engagementen aangaat. Ik vind het goed dat in alle rust de tijd wordt genomen om de bedrijfseconomische, organisatorische en andere mogelijke consequenties van zo'n nauwere samenwerking in kaart te brengen. Mijnheer Vandaele, ik weet dat daarover gesprekken worden gevoerd, maar laat me duidelijk zijn: als bevoegd minister ben ik geen partner in die gesprekken. Ik ben al evenmin een partner in die voorbereidingen, en ik vind dat ook goed zo.

U hebt me gevraagd of de Vlaamse Regering de havenbesturen zal ondersteunen. Er zijn in het verleden allerlei studies verricht over de samenwerking in het kader van Flanders Port

Area. Als die de samenwerking kunnen versterken, mij niet gelaten, maar dat geldt net zo goed voor de samenwerking tussen Antwerpen en Zeebrugge, of een samenwerking tussen Zeebrugge en Gent, of tussen Gent en Antwerpen. Alles wat bestaat, kan worden gebruikt. Het studiewerk dat destijds is verricht voor een gemeenschappelijke achterlandstrategie, is daar een mogelijk voorbeeld van. Het is nuttig die studie eens te bekijken. Ze geeft een aantal indicaties over de complementariteit van het achterland van die beide kusthavens. Ze bevat dus interessant materiaal, dat zou kunnen worden gebruikt. Laat me echter duidelijk zijn: de havens hebben nog geen enkele vraag gesteld naar een mogelijke ondersteuning van een samenwerking of het opzetten van pilootprojecten. Uiteraard hoef ik dus nog niet na te denken over een antwoord, want er zijn ter zake nog geen vragen gesteld.

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

De heer Wilfried Vandaele: Minister, ik dank u voor uw duidelijke antwoord. Als ervaringsdeskundige weet u natuurlijk dat liefde in allerlei vormen en variëteiten bestaat. Ik begrijp dat u alleszins niet als Cupido wilt fungeren tussen Oostende en Zeebrugge, dat u de pijlen in de koker houdt.

Er werd gezegd dat de visie van Flanders Port Area en de samenwerking tussen Zeebrugge en Oostende uit elkaar moeten worden gehouden. Dat kan wel zijn, maar als er een samenwerking komt tussen havens, moet dat mijns inziens passen in het ruimere kader dat de Vlaamse Regering al heeft opgezet. Maar goed, ik vind het een helder antwoord. Als ik het goed begrijp, wachten we tot de beide havens zich tot u richten, om op uw hulp en ongetwijfeld ook op uw liefde te kunnen rekenen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de correctheid van informatie betreffende de gevolgen van het onderzoek rond malversaties bij het Agentschap Wegen en Verkeer

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Voorzitter, minister, geachte leden, dit alles is begonnen met een actuele vraag. Minister, daarop heb ik een schriftelijke vraag aan u gericht, waarop ik nadien een antwoord heb gekregen.

Op mijn schriftelijke vraag 229 van 17 december 2009 heb ik op 12 januari 2010 een antwoord gekregen, waarin u informatie verstrekt die ik helemaal niet had gevraagd. Tevens blijkt nu ook dat u er zelfs niet voor terugdeinst om in uw antwoord op een schriftelijke vraag van een volksvertegenwoordiger een loopje met de waarheid te nemen.

Het is namelijk zo dat die schriftelijke vraag heel duidelijk een vraag was over het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Op geen enkel moment is er, noch in mijn vragen, noch in de pers, gesproken over de afdeling Elektriciteit en Mechanica. U hebt als reactie op de uitzending van Terzake over het Agentschap Wegen en Verkeer letterlijk gezegd “dat er meerdere personen geschorst en overgeplaatst waren en meerdere dossiers zijn aangemeld aan het parket als gevolg van de audits die door de Dienst Interne Audit zijn uitgevoerd.”

Voor alle duidelijkheid: er is toen in de plenaire vergadering op geen enkel moment sprake geweest van de afdeling Elektriciteit en Mechanica. U moet de verslaggeving van de plenaire vergadering en de pers er maar eens grondig op nalezen. Uit uw antwoord blijkt dus dat er in feite bij AWV welgeteld één persoon is geschorst, en dat dan nog tijdelijk. Het gaat over een ambtenaar bij AWV Antwerpen. Ook blijkt eruit dat er welgeteld één dossier bij het parket is aangemeld, namelijk bij het parket van Hasselt, als gevolg van een interne audit.

U verstrekt trouwens onjuiste informatie over het dossier BR.70.00.1326/05, dat helemaal niet is opgestart als gevolg van een interne audit. Het is zelfs zo dat u pas op 23 december 2009, of een volle week nadat LDD een vraag had ingediend, het nodige hebt gedaan om zich, als bevoegd minister van het Vlaamse Gewest, als benadeelde bij de onderzoeksrechter te melden, via een klacht met burgerlijkepartijstelling. Niet alleen is uw stelling dat er meerdere personen waren geschorst en/of overgeplaatst en dat er meerdere dossiers bij het parket waren aangemeld pertinent onwaar, u hebt nu ook in uw schriftelijk antwoord onjuiste gegevens verstrekt over het dossier bij het Brusselse parket. Dat dossier is immers niet opgestart als gevolg van een audit, en het Vlaamse Gewest heeft zich pas burgerlijke partij gesteld nadat LDD de wantoestanden bij AWV in de pers had aangekaart.

Verder blijkt nu dus ook dat het hoofd van AWV eervol ontslag heeft gekregen van de regering op 11 december 2009, terwijl het Vlaamse Gewest zich pas op 23 december als benadeelde bij de onderzoeksrechter heeft aangemeld en dus op 11 december onmogelijk op de hoogte kon zijn van de inhoud van dat dossier. De regering heeft dus eervol ontslag verleend aan een persoon die mogelijk – en ik wik mijn woorden – betrokken is bij een corruptieonderzoek, terwijl u de inhoud van dat dossier niet eens kende op het ogenblik van uw beslissing. Ik dacht trouwens dat iemand alleen eervol kon worden ontslagen en niet eervol ontslag kon nemen. Maar goed, wat die terminologie betreft, zult u me dadelijk antwoorden.

Minister, klopt het dat er welgeteld slechts één ambtenaar van AWV is geschorst, dat er geen enkele ambtenaar van AWV is overgeplaatst en dat er slechts één dossier van AWV bij het parket is aangemeld, als gevolg van de interne audits? Waarom hebt u niet de correcte feiten daarover meegedeeld? Hoe komt het dat het Vlaamse Gewest zich pas op 23 december 2009 burgerlijke partij heeft gesteld in het corruptieonderzoek met betrekking tot de heraanleg van het viaduct van Vilvoorde, bijna 10 jaar na de feiten?

Hoe komt het dat u zich sterk maakt dat het hoofd van AWV geen enkele fout kan worden aangewreven en dat u er zelfs voor zorgt dat er eervol ontslag wordt verleend, terwijl de man in kwestie eigenlijk zelf ontslag heeft genomen? Nochtans konden we in de pers lezen dat er bij die man enkele weken daarvoor huiszoekingen zijn gebeurd. En hoe komt het dat er een eervol ontslag is verleend op een moment dat u nog geen inzage had gekregen in het corruptiedossier inzake het viaduct van Vilvoorde en u bovendien op de hoogte was van het feit dat er nog een ander corruptiedossier gaande is? U kon geen inzage krijgen, want het parket heeft het dossier nog niet afgesloten.

Ik hoop vandaag de waarheid en niets dan de waarheid te horen, want zowel in de plenaire vergadering als op een schriftelijke vraag heb ik al twee keer antwoorden gekregen die volgens onze bronnen en ons onderzoek niet kloppen met de werkelijkheid.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, mijnheer Reekmans, vooraleer dieper in te gaan op uw vraagstelling, wil ik u graag wat duiding geven bij de structuur van het Agentschap Wegen en Verkeer, zoals ik dat ook deed bij de voorstelling van mijn beleidsnota. Uit het schema blijkt duidelijk dat AWV bestaat uit vijf provinciale afdelingen plus de afdeling Elektriciteit en Mechanica. Als u mij vandaag komt zeggen dat de afdeling Elektriciteit en Mechanica geen onderdeel is van AWV, dan zit u gewoon fout.

Ik heb dus wel degelijk op uw vraag geantwoord. Ik heb geantwoord dat een aantal zaken inzake AWV zijn onderzocht met de meest recente beschikbare informatie. Op 22 oktober heeft de commissievergadering plaatsgevonden. De structuur van AWV toont aan dat vijf provinciale afdelingen plus de afdeling Elektriciteit en Mechanica tot het AWV behoren. Mijn antwoord is dus helemaal juist. Lees er het verslag op na, ik heb dat hier toegelicht en zelfs complimenten gekregen omdat het allemaal zo duidelijk was.

Ik heb in mijn antwoorden altijd de recentste informatie gebruikt. In mijn antwoord op uw vraag van 22 oktober had ik het over onderzoeken in het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, en nadien had ik het uitsluitend over de activiteiten van AWW.

Ik beantwoord nu uw vragen. In het antwoord op de vraag naar de schorsing van personeelsleden van AWW ten gevolge van een intern rapport, is verwezen naar twee personeelsleden van dit agentschap: eentje van de afdeling AWW Antwerpen en eentje van de afdeling Elektriciteit en Mechanica. Beide afdelingen maken deel uit van AWW. De schorsingen zijn een onderdeel van de opgestarte tuchtprocedure. Dergelijke procedures beginnen met een voorstel van tuchtsanctie. Voor deze beide personeelsleden werd de schorsing voorgesteld. Omdat we ons ook meteen burgerlijke partij hebben gesteld in deze zaken, wordt de tuchtprocedure door het instellen van de strafvordering meteen geschorst. Dat gebeurt van rechtswege, in overeenstemming met artikel VIII 20 van het besluit van de Vlaamse Regering van 13 januari 2006.

Wat het indienen van dossiers bij het parket betreft, zijn er wel degelijk drie aangiftes gebeurd voor twee dossiers, en heeft het parket zelf een initiatief genomen een onderzoek over een derde dossier te voeren. Ik verwijs hiervoor naar mijn antwoord op uw schriftelijke vraag met nummer 229. Ik citeer daaruit het volgende: “Er is aangifte gedaan bij de CDBC door IAVA op 17 februari 2005 op basis van het auditrapport ‘Wegen en Verkeer Limburg’ d.d. 18 februari 2005. Dit onderzoek werd intussen door het parket zelf geseponeerd. De AJD ontving op 16 mei 2008 een kopie van het strafbundel. Na een eerste analyse van het dossier (auditrapport en een reeks pv's) besliste de AJD om een advocaat in te schakelen en een bijkomend onderzoek te verrichten. Dit onderzoek werd recent afgerond en treedt de conclusie van het parket bij. Wel zal de AJD alsnog de onverschuldigd betaalde sommen vorderen bij de betrokken firma's.” Met AJD wordt de juridische dienst bedoeld; IAVA staat voor Interne Audit van de Vlaamse Administratie.

Verder heeft IAVA op 19 november 2008 aangifte gedaan bij de procureur des Konings van Antwerpen, op basis van het auditrapport ‘Elektriciteit en Mechanica Antwerpen’ en ‘Wegen en Verkeer Antwerpen’ dat van 19 november 2008 dateert.

Ten derde: het Vlaamse Gewest diende op 17 februari 2009 een klacht met burgerlijke partijstelling bij de onderzoeksrechter in. Dat gebeurde op basis van het auditrapport ‘Elektriciteit en Mechanica Antwerpen’ en ‘Wegen en Verkeer Antwerpen’, dat van 19 november 2008 dateert. Het onderzoek in het kader van deze aangifte en de burgerlijke partijstelling lopen nog. Volledigheidshalve kan ik vermelden dat navraag bij de onderzoeksrechter – nadat de pers hierover berichtte – aan het licht bracht dat aangaande de problematiek die het voorwerp uitmaakte van de derde van de vier forensische audits een onderzoek door het parket zelf is opgestart. Het gaat over het onderzoek met betrekking tot het viaduct van Vilvoorde. Ik heb dat in mijn antwoord op de schriftelijke vraag ook gezegd.

Ten vierde heeft het parket van Brussel in 2005 een onderzoek opgestart. Het Vlaamse Gewest stelde zich meteen – nota bene nadat in de pers stond dat er een onderzoek liep – burgerlijke partij in dit onderzoek. Ik heb nagegaan hoe we daarvan op de hoogte zijn gesteld. Pas op 17 december 2009 is de eerste ambtenaar in dit dossier verhoord.

Hoe komt het dat het Vlaamse Gewest zich nu pas burgerlijke partij heeft gesteld? Mijnheer Reekmans, mijn antwoord op uw schriftelijke vraag stelt letterlijk dat in twee van de vier gevallen door IAVA zelf aangifte werd gedaan: naar aanleiding van de onderzoeken bij de afdeling Wegen en Verkeer Limburg enerzijds en het onderzoek bij de afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen/afdeling Elektriciteit en Mechanica Antwerpen anderzijds. Mijn antwoord verwijst volledigheidshalve ook naar “een onderzoek dat door het parket zelf werd opgestart”, namelijk het onderzoek betreffende het viaduct te Vilvoorde. De bewering dat ik verkeerdelijk stelde dat dit onderzoek naar aanleiding van een eigen klacht zou zijn opgestart, raakt dus kant noch wal. Integendeel, in het antwoord staat expliciet dat dit een eigen initiatief van het parket is.

Toen ik begin december 2009 via berichten in de media kennis kreeg van een onderzoek dat de voorbije jaren in stilte zou zijn gevoerd over het viaduct van Vilvoorde – een recht van het parket –, werd navraag gedaan bij zowel de procureur des Konings als de onderzoeksrechter. Toen zij het opsporings- en gerechtelijk onderzoek bevestigden, werd meteen een klacht met burgerlijke partijstelling ingediend. Het onderzoek is nog niet afgesloten, dus ik kan u niet melden wat dat opleverde.

Er zijn vragen over het ontslag. In het Vlaams personeelsstatuut zijn de ontslag- en pensioneringsregeling opgenomen. Dat is overigens een bevoegdheid van mezelf én van de minister van Ambtenarenzaken. Een vrijwillig ontslag wordt in overeenstemming met artikel XIX VPS steeds formeel ‘toegestaan’ door de benoemende overheid, zodat de eigen beslissing van een ambtenaar alleszins in een besluit wordt opgenomen. De gewone procedure moet worden toegepast. Een ontslag is altijd eervol, tenzij ernstige, vaststaande en definitieve feiten op het ogenblik van de besluitvorming door de benoemende overheid dit zouden verhinderen.

De ambtenaar waarover u het hebt, is verhoord, maar tot vandaag niet in verdenking gesteld, en evenmin vervolgd of veroordeeld. Het eervol karakter van het ontslag kon dus op het ogenblik van de toestemming door de Vlaamse Regering niet in vraag worden gesteld, rekening houdend met het wettelijk gewaarborgde vermoeden van onschuld. Ik heb er dus helemaal niet voor gezorgd dat een eervol ontslag werd verleend. De regels zoals ze zijn voorgeschreven in het VPS, zijn hier gewoon gevolgd. We moeten daar consequent in zijn en de bestaande regels consequent volgen en toepassen.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, twee zaken vallen mij enorm op. U kunt dat allemaal toeval noemen, maar de administrateur-generaal van AWV neemt ineens vrijwillig ontslag, amper 14 dagen nadat ik dat dossier namens LDD in het parlement heb gebracht. Een week nadat ik een andere kwestie over AWV in het parlement breng, stelt het Vlaamse Gewest zich burgerlijke partij. U kunt dat moeilijk nog allemaal toeval noemen.

Eigenlijk hebt u nu net gezegd dat het parket in dit land niet werkt. In 2005 is het dossier opgestart met betrekking tot het viaduct in Vilvoorde, en u zegt mij net dat pas op 17 december 2009 de eerste ambtenaar is gehoord. Pas 4 jaar na de opstart van een gerechtelijk dossier wordt er dus een ambtenaar gehoord. Dat is wat ik uit uw uitleg heb begrepen. Dus ofwel heeft het Vlaamse Gewest zijn job niet gedaan, ofwel heeft het parket zijn job niet gedaan.

Ik heb via Mediargus eens opgezocht wanneer het viaduct in Vilvoorde voor het eerst in de pers is gekomen, en dat was wel degelijk in 2006. Uw voorganger wist dus al van in 2006 dat het parket op de zaak van het viaduct in Vilvoorde zat. Dat u pas op 17 december weet had van een onderzoek en dat u daardoor pas op 23 december burgerlijke partijstelling hebt gedaan, kunt u misschien gaan vertellen aan een klas kinderen van het tweede studiejaar, maar in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken kunt u dat niet komen verkopen, minister.

Wat u mij hebt overgemaakt, is manifest onwaar. Ik heb u in de plenaire vergadering de parketnotitienummers gevraagd van die klachten, en u hebt mij die toen ook schriftelijk overgemaakt. U kon mij dus al het parketnotitienummer bezorgen van iets waarvoor u pas een week later burgerlijke partijstelling bent gaan indienen. Misschien bent u helderziend, minister. U zegt dat u pas op 17 december weet had van het onderzoek en dat dan pas de eerste ambtenaar is gehoord.

Eén ding is duidelijk: u hebt burgerlijke partijstelling ingediend, bijna 10 jaar na de feiten. Er zit een gat van 4 jaar tussen, waar u zagezegd niets van wist. Ik vind dat heel opmerkelijk. De heer Caestecker verdwijnt 3 weken na onze vraag in het parlement, en 1 week na onze vraag

stelt men zich burgerlijke partij. Dat is allemaal geen toeval meer, als we zien hoe de dienst AWV vandaag werkt.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Voorzitter, minister, collega's, als je met z'n allen in een dorp woont en er is iemand die keer op keer zijn bazooka bovenhaalt om naar een mug te schieten, schrikt het dorp de eerste keer op, maar de tweede, derde en vierde keer is er niemand die nog luistert, en is er niemand die er nog van opschrikt dat diezelfde wacko met diezelfde bazooka aan het schieten is. Dat is wat de heer Reekmans hier keer op keer probeert te doen. Het mooiste bewijs van het feit dat niemand er nog van opschrikt, is dat niemand zich heeft aangesloten toen de vraag werd gesteld. Meer zelfs: driekwart van de collega's heeft de zaal verlaten en heeft gedacht 'ach ja'.

Mijnheer Reekmans, als u aan de minister kritische vragen stelt, probeer dan uw dossier goed in te studeren, kom met nieuwe feiten, en probeer de minister niet te tackelen met zaken die niet eens correct zijn. Als u in uw vraagstelling zegt dat de minister er niet voor terugdeinst om op schriftelijke vragen van een volksvertegenwoordiger een loopje te nemen met de waarheid, zegt u vlakaf dat die minister liegt. Ik vind dat heel grove beschuldigingen, op basis van die paar bladzijtes die u hier naar voren hebt gebracht en die op niets slaan. Ik vind dat beneden alles, voorzitter, minister, collega's. Ik neem afstand van die manier van werken in het parlement.

De voorzitter: Mevrouw De Wit heeft het woord

Mevrouw Sophie De Wit: Ik wil me aansluiten bij de vorige spreker. U weet dat misschien niet, mijnheer Reekmans, maar in mijn andere leven ben ik strafpleiter, en het stoort mij mateloos dat u hier zaken poneert die gewoon niet kunnen. Ik wil het niet hebben over de inhoud van de zaak of over het dossier, want dat is hier niet eens aan de orde. Er is immers nog zoiets als het geheim van het onderzoek.

Alvorens u beschuldigingen uit van welke orde ook, ken dan alstublieft uw procedures. Ik wil het u gerust uitleggen hoe het zit met een burgerlijke partijstelling, en wanneer zulks moet gebeuren. Als er aangifte is gedaan, loopt er een strafrechtelijk onderzoek. U kunt op elk ogenblik aansluiten met uw burgerlijke partijstelling. Want waarom draait dat eigenlijk? Dat is om genoegdoening te krijgen, om de eventuele schade vergoed te krijgen. Alleen als er stil wordt gezeten op andere fronten, kunt u uw klacht met burgerlijke partijstelling indienen om alles te activeren. En aangezien er een onderzoek liep, is dat hier dus niet nodig.

U zoekt nu echt spijkers op laag water. In plaats van overal een schandaal te zoeken – misschien hebt u soms gelijk, soms ook niet – zou u beter de procedureregels eens nakijken. Er zijn een aantal rechtsprincipes. We hebben de scheiding der machten, er is het geheim van het onderzoek. Laat ons dat respecteren. Wat komt, dat komt. Als het onderzoek inderdaad oplevert dat daar iets gebeurd is, dan kunnen we dat verder bekijken en zal iedereen wel zijn verantwoordelijkheid nemen. Maar ga alstublieft niet te kort door de bocht en ken uw regels.

Als ik een dossier niet ken, houd ik mijn mond. Dan zwijg ik liever dan iets belachelijks te zeggen. Misschien moeten we dat principe allemaal wat hoger in het vaandel dragen, in plaats van te brullen zoveel je maar kunt. Het is niet omdat je brult, dat je gelijk hebt.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Ik sluit mij aan bij de vorige twee sprekers. Mijn collega, mevrouw De Wit, heeft het al perfect verwoord. De heer Reekmans moet misschien eens een cursus recht volgen, als hij op een degelijke manier wil interpellieren en over strafonderzoeken spreken.

Vanuit mijn achtergrond als advocaat wil ik daar enkel nog aan toevoegen dat je wel degelijk een notitienummer van een onderzoek kunt opvragen bij het parket alvorens er een klacht met burgerlijke partijstelling is ingediend. Dat is gewoon een andere vorm van onderzoek. Dat is

een geheim opsporingsonderzoek. Iedereen kan bij het parket een notitienummer van een lopend onderzoek vragen, zonder dat je een klacht met burgerlijke partijstelling moet hebben ingediend.

U haalt dus onwaarheden aan, mijnheer Reekmans. Dat gaat volkomen in tegen de procedureregels. Ik stel voor dat u eerst op een degelijke manier op onderzoek gaat en pas spreekt als u terecht iets kunt aanhalen.

De voorzitter: Mijnheer Reekmans, ik denk niet dat u aanwezig was toen minister-president Peeters een toelichting heeft gegeven bij het Beter Bestuurlijk Beleid. Alle volksvertegenwoordigers waren daarop uitgenodigd. Daar is afgesproken dat iedere functioneel bevoegde minister een toelichting zou geven bij de agentschappen. Iedereen heeft via intranet en internet ook een document gekregen waarop u de structuur van het departement kunt zien.

De heer Roegiers, als lid van de commissie tijdens de vorige legislatuur, zal u kunnen bevestigen dat wij hier toen uitgebreid hebben stilgestaan bij een aantal van die rapporten. We hebben zelfs nog een voorstel van resolutie ingediend over het beroemde rapport van Gentbrugge.

In de regeling der werkzaamheden hebben we bovendien afgesproken dat er een opvolgings-audit komt, om te kijken welk gevolg is gegeven aan al die aanbevelingen.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik heb nog één aanvullende opmerking in verband met de ambtenaar die eervol ontslag heeft aangevraagd. Die man wordt deze of volgende week 65 jaar. Dan had hij sowieso verplicht met pensioen moeten gaan. Hij heeft gevraagd om dat eind december 2008 te doen. Dat is de reden waarom hij dat heeft aangevraagd. Hij kon dat trouwens al doen sinds zijn 60e verjaardag. Hij heeft het gedaan naar aanleiding van het jaareinde van 2009.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Voorzitter, minister, als er geen schandalen waren, dan moest ik ze ook niet zoeken. *(Opmerkingen)*

Dat wou ik toch even duidelijk maken. Als zelfs aannemers die veroordeeld zijn voor omkoping en corruptie nog altijd voor de overheid kunnen werken, dan zijn we niet sterk bezig. *(Opmerkingen)*

Die voorbeelden mogen hier niet worden genoemd. De leden van de meerderheid hebben hier heel mooi samengewerkt om de meerderheid uit de wind te zetten. Twee collega's verwarren deze zaal met een rechtszaal. Ik wist niet dat men eerst advocaat moest zijn voor men het volk kon vertegenwoordigen in dit parlement. *(Opmerkingen)*

Laat me even uitspreken, ik heb dat respect ook tegenover u getoond. Ik moet geen cursus recht volgen. In plaats van mij aan te schrijven dat ik mijn dossier niet ken, zou u beter bij uw minister de audits eens opvragen van 2001 tot en met 2005. *(Opmerkingen)*

De volledige versie, minister. Ze zijn inderdaad overgemaakt. Lees die eens goed, collega's en laat ons dan verder discussiëren. Dan zult u inderdaad uw wetboek mogen bovenhalen om na te gaan hoe u al de wantoestanden die daarin staan, gaat vervolgen. U hebt ze niet eens gelezen. Maar u stelt zich hier op als een advocaat in een rechtszaal en haalt er één ding uit, de burgerlijke partijstelling.

Het is toch toeval! Enkele weken nadat ik zoiets in het parlement breng, neemt iemand eervol ontslag. Eén week nadat ik iets in het parlement breng, komt er burgerlijke partijstelling. Dat is echt toevallig, collega's. Echt toevallig. Laten we het daarop houden.

De toekomst zal uitwijzen wie hier gelijk had. Ik heb vertrouwen in het rechtssysteem. Ik ben benieuwd naar de vonnissen over deze zaken: dan zullen we zien of het dan nog zulke faits divers zullen zijn als u vandaag tracht te poneren en mee weg te komen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Interpellatie van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het standpunt van de Vlaamse Regering betreffende de toekomstige uitdiepingswerken op de Schelde

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Voorzitter, minister-president, ik stel u een vraag of interpellatie om antwoord te krijgen, en dan het liefst in deze commissie. Ik vang net uw woorden op, u moet iets minder luid leren fluisteren: “Als een vraag via de pers wordt gesteld, wordt het antwoord ook via de pers gespeeld.”

Mijn interpellatie was binnen voordat de pers ermee aan kwam. U kunt de dagen en uren checken. Ik vind uw houding beneden alle peil. Ik zeg dat rechtuit. Uw houding getuigt van een behoorlijk dedain voor het parlement. Ik vraag me af of dat komt doordat u zelf nooit in het parlement hebt gezeteld en rechtstreeks in de regering bent gekatapulteerd. U kunt de poging van parlementsleden om zich in te werken in een dossier en terechte vragen te stellen blijkbaar niet appreciëren.

U was eerst blijkbaar niet van plan om te komen. Dan werd mij via via gevraagd om mijn interpellatie om 17 uur te stellen, en mij aan te passen aan uw agenda, in plaats van zoals geagendeerd om 14 uur. Ik vind het niet kunnen om 1 na 2 – op het moment dat u verhinderd was om hier te zijn – een Belgabericht te krijgen met het antwoord: “Scheldeverdieping niet de laatste maar volgorde nu niet aan de orde” en tussen haakjes “Peeters”. Dat kreeg ik bij wijze van inlichting en voorafgaand aan mijn interpellatie.

Ik was van plan, minister-president, om mijn interpellatie in te korten, omdat ik ervan uitging dat iedereen de achtergrond en het juridisch perspectief zou kennen. Ik ga dat niet doen, ik ga het redelijk uitgebreid doen. Ik zal me aan mijn spreektijd houden. Ik zal de nieuwe commissieleden met plezier herinneren aan de volledige geschiedkundige en juridische context van het dossier. Ik neem aan dat dat interessant kan zijn. De collega's die hier al langer zitten, kunnen daar ook op inspelen.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, ik wil nog wel even herhalen wat ik net zei. Als parlementsleden hun vragen vooraf aan de media doorspelen, dan zal ik mijn antwoord ook via de media doorspelen. Dat is geen kwestie van dedain, maar van ‘level playing field’. Als u dat blijft doen, zal ik dat blijven doen.

Verder, mevrouw De Ridder, heb ik contact gehad met de Gazet van Antwerpen. Ik heb gevraagd hoe het mogelijk was dat dit uitgebreid aan bod kwam. Weet u wat het antwoord was? Ik was ‘not amused’ omdat u daar twee bladzijden én het hoofdartikel kreeg. Als men gewoon had gebeld, had ik u kunnen zeggen dat dat grotesk en volledig naast de kwestie was. Dat zal ik zo dadelijk nog eens herhalen. De Gazet van Antwerpen antwoordde mij dat mevrouw De Ridder had gevraagd om geen contact op te nemen. *(Opmerkingen van mevrouw Annick De Ridder)*

Met de minister-president zodat de vraag de dag nadien actueel zou zijn gesteld. Quod non. Over dedain gesproken! Ik heb heel veel respect voor dit parlement en zijn leden. Als u nog zulke zaken uithaalt, dat staat u vrij natuurlijk, dan zal ik u op dezelfde manier van antwoord dienen.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Ik geef mevrouw De Ridder gedeeltelijk gelijk. Er is hier een probleem, maar ik zal niet spreken van minachting. Ik betreur, minister-president, dat u uw agenda hebt moeten aanpassen. Ik had dit onderwerp ook liever om 14 uur behandeld. Ik weet dat u in de commissie Economie onder andere moest antwoorden op een zeer interessante interpellatie van een partijgenoot van mij. U kunt natuurlijk niet op twee plaatsen tegelijk zijn. Daar heb ik alle begrip voor, maar dit is wel een probleem van uw regering op dit moment.

Vanmorgen hebben we in de commissie Wonen moeten beslissen om de werkzaamheden waar de minister bij aanwezig moet zijn, uit te stellen. We gaan die werkzaamheden niet meer hebben, omdat de bevoegde minister Van den Bossche er niet is, en haar vervangster altijd te laat komt. Op zo'n manier kan een parlement en een parlements lid zich niet organiseren.

Ik weet dat u belangrijke agenda's hebt, maar wij hebben ook onze agenda's. Wij proberen ook onze dossiers voor te bereiden. Ik heb de indruk dat de uitvoerende macht, en ik richt me ook tot u, mijnheer Peumans, als voorzitter van het parlement, de laatste weken een beetje met onze voeten aan het spelen is. Ik heb de indruk dat de ministers hun agenda laten prevaleren op de onze. In een parlementaire democratie is het omgekeerde waar. Het is het parlement dat de ministers vordert, dat de agenda bepaalt, en de ministers hebben zich daarnaar te schikken. Ik stel vast, stelselmatig, vandaag twee keer, dat de uitvoerende macht de agenda van dit parlement niet volgt en dooreenschudt. Dat vind ik een vorm van dedain.

Ik zal straks kritisch zijn voor de inhoud van de interpellatie van mevrouw De Ridder. Ik denk dat ze in haar historisch overzicht de rol van Open Vld misschien niet helemaal zal schetsen, maar ze heeft een punt. U hebt een beetje met onze voeten gespeeld.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer Penris, ik denk niet dat u mij mag verwijten dat ik geen respect heb voor de commissie en voor de parlementsleden. Mocht ik hier nu voor de eerste keer om kwart voor 5 verschenen zijn nadat ik andere dingen had gedaan, dan had u kunnen zeggen dat ik hier om 2 uur had moeten zijn. Maar u zei het zelf: ik zat hier al vanaf 2 uur in een andere commissie, waar uw collega's, ook van andere partijen, pertinente vragen hebben gesteld. Ik kan mij niet in tweeën kappen om hier en daar te zijn. Of ik nu om 2 uur antwoord of om kwart voor 5, het antwoord is nog altijd belangrijk. En ik ben hier in het parlement. Natuurlijk niet in deze commissie, dat kon niet omdat ik om 2 uur in de andere commissie moest zijn.

U weet dat minister Van den Bossche, na de geboorte van haar zoon Mozes, een specifiek geval is.

Ik ga ervan uit dat wederzijds respect het langst duurt. Ik zal dat morgen nog eens in de ministerraad aankaarten. Ik ben ervan overtuigd dat alle collega's respect zullen opbrengen voor dit parlement.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Minister-president, als parlements lid werk ik zoals ik werk. U hebt daar niets graag aan te hebben of niet. Als ik mijn interpellatie indien en daarmee nadien naar de pers stap, dan doe ik dat en ik zal het blijven doen.

Wat uw verklaringen over gesprekken met weet ik welke journaliste betreft: ik heb geen actuele vraag ingediend. Ik heb de avond voordien een interpellatie ingediend. Ik heb echt geen pers nodig om nadien een kapstok te hebben om in de plenaire vergadering een actuele vraag te stellen. U ziet daar spoken. Het is uw goed recht spoken te zien, maar schuif ze achteraf alstublieft niet in mijn schoenen.

Ik neem nota van uw verklaring dat het een grotesk verhaal is. Ik zal uw verklaring dat u het een grotesk verhaal vindt verspreiden bij alle kanalen die ik ter beschikking heb, en ik kan u verzekeren dat het er op dit moment niet weinig zijn.

De voorzitter: De heer Penris heeft een terechte vraag. In deze commissie hebben wij geen problemen met de aanwezigheid van de minister. Voor zover ik er zicht op heb, zijn er in de

commissie Welzijn geen problemen met de minister. Voor die commissie is minister Vandeuren de enige bevoegde minister.

Ik heb met het kabinet van de minister-president heel duidelijke afspraken gemaakt. Hij moest deze namiddag in de commissie Economie twaalf vragen en interpellaties beantwoorden. Doordat wij hier een aantal actuele vragen hadden, hebben wij afgesproken – en ik heb dat heel duidelijk aan mevrouw De Ridder gezegd – om eerst alle vragen om uitleg te behandelen. Door een misverstand is minister Crevits wat later binnengekomen. Ik heb meerdere keren aan de ontvangstmedewerkers gevraagd hoe het in de commissie Economie zat. Dat was dus heel duidelijk afgesproken met de minister-president.

Als er klachten zijn over ministers die te laat komen, dan moeten wij dat op de een of andere manier oplossen. De minister-president en de voorzitter van het Vlaams Parlement plegen regelmatig overleg. U hebt daar een punt. Ik denk dat ik een vermoeden heb over welke minister het gaat. Sommige ministers komen blijkbaar altijd te laat en maken daar een levensregel van. Denk maar aan de vroegere minister-president Luc Van den Brande.

De heer Jan Roegiers: Wat hier nu gebeurt, is dat men gewoon mevrouw Van den Bossche zoekt.

De voorzitter: Het gaat hier niet over welke kleur dan ook. Ik heb trouwens geen namen van ministers uitgesproken. Als die problemen zich voordoen, moeten we dat met de regering bespreken. We moeten ervoor zorgen dat er, met respect voor het parlement, een goede oplossing voor komt.

Mevrouw De Ridder, u mag nu beginnen aan uw eerste 15 minuten.

Mevrouw Annick De Ridder: Als er afspraken worden gemaakt, en die zijn gemaakt via u, voorzitter, waarvoor dank, dan vind ik het van minachting voor het parlement getuigen om mij eerst te verzoeken om een interpellatie te verschuiven van 2 uur naar 5 uur, om dan nog vlug, om 1 over 2, de Belgaberichten naar buiten te kunnen brengen. Dat vind ik zelfs lichtelijk hypocriet. *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters)*

Neen, ik mag mij als volksvertegenwoordiger tot u richten en zeggen dat ik het nogal hypocriet vind.

Mijn interpellatie is, zoals jullie kunnen tellen, drieënhalve bladzijde lang. Ik begin bij pagina 1. Mijn interpellatie is gericht aan de minister-president van Vlaanderen en gaat over het standpunt van de regering over de toekomstige uitdiepingswerken op de Schelde.

Collega's, jullie weten allemaal – en zeker diegenen die al jaren in dit parlement de havens volgen, op Antwerps of op andere stedelijke niveaus – dat de Schelde doorheen de geschiedenis steeds de bron is geweest voor de groei en welvaart van Antwerpen. Een korte terugblik op de geschiedenis maakt dit onmiddellijk duidelijk.

Wij moeten eerst en vooral teruggaan naar de Gouden Eeuw van Antwerpen. In de 15e en 16e eeuw kende Antwerpen een grote bloeiperiode. Daar kwam een einde aan bij het afsluiten van de Schelde door de Noordelijke Nederlanden nadat de Spanjaarden Antwerpen veroverd hadden. Door het afsluiten van de Schelde verloor Antwerpen haar positie van grootste haven en handelsstad van Europa, en dat zou nog lange tijd zo blijven.

De Vrede van Münster maakt een einde aan de Tachtigjarige Oorlog.

Ik zie dat de heer Penris nog steeds knikt. *(Opmerkingen)*

Ik verontschuldig mij bij die collega's voor wie dit een herhaling is, maar het is voor de nieuwe collega's misschien nuttig. *(Opmerkingen)*

U zult dat ongetwijfeld volledig hebben gelezen. *(Opmerkingen)*

De Vrede van Münster bekrachtigt de onafhankelijkheid van de Nederlandse Republiek. Artikel 14, collega's, van de Vrede van Münster stipuleert heel duidelijk dat de Schelde

gesloten moet blijven om de levensvatbaarheid van de pas opgerichte staat, Nederland dus, te verzekeren. In 1792 maakt Napoleon een einde aan de drooglegging van Antwerpen. Hij opent opnieuw de Schelde en wil Antwerpen gebruiken om Groot-Brittannië binnen te vallen. Antwerpen moest niet zozeer de hoogdagen van weleer beleven, Napoleon wou vooral een militair bolwerk om Groot-Brittannië aan te vallen.

Antwerpen beleeft na het openen van de Schelde opnieuw een bloeiperiode. Maar het duurt nog enige tijd vooraleer de Schelde opnieuw helemaal wordt geopend. In 1815 is er het Congres van Wenen, waar de Europese mogendheden na de val van Napoleon de kaart van Europa hertekenen. In de slotakte verplichten ze de oeverstaten expliciet om de nodige werken te blijven uitvoeren in de bedding van de grote Europese rivieren zodat de scheepvaart nooit hinder zou ondervinden.

In 1839, een cruciaal moment, ondertekenen België en Nederland – dat was toen al Vlaanderen en Nederland, denk ik – het Scheidingsverdrag. Dit verdrag, ook ‘het Verdrag van de 18 Artikelen’ genoemd, verklaart dat de slotakte van Wenen van toepassing is op de Schelde. In ruil hiervoor laat België de historische aanspraak op Zeeuws-Vlaanderen en Nederlands-Limburg definitief varen.

Na 1863, een tweede en eigenlijk een derde cruciale datum, slaagt Auguste Lambermont erin om de krachten van de twintig zeevarende landen op dat moment te bundelen en zo de Scheldetol in één keer van Nederland af te kopen. Tot op vandaag blijft deze actie een van de meest succesvolle diplomatieke acties in de geschiedenis. Dat moeten we toch toegeven, collega’s. In het Antwerpse straatbeeld herinneren verscheidene monumenten daaraan – ik denk aan de Marnixplaats en de Lambertmontplaats waar grote ‘Schelde vrij’-monumenten staan opgesteld.

In het begin van de 20e eeuw is er een eerste poging tot verdiepingswerken, maar die verdragen worden nooit uitgevoerd. In 1970 hebben we voor het eerst een echte Scheldeverdieping. In 1995 ondertekenen België en Nederland een verdrag voor een tweede Scheldeverdieping. Twee jaar later kan die verdieping starten, maar daar was aan Nederlandse zijde eerst een noodwet voor nodig. Die werken beginnen in 1997 en duren tot 2001. Een derde verdieping wordt in 2005 vastgelegd in de verdragen van Middelburg. Wij hadden die vraag om verdieping al in 1997 aan onze noorderburen gesteld. In 2005 werd er gekozen voor het onderhandelen in goed nabuurschap en heeft men gezegd – en ik zal u dat deel van de geschiedenis er spontaan bij vertellen, mijnheer Penris – dat we niet rechtstreeks naar een hof van justitie zouden gaan, maar dat we de weg van het goede nabuurschap zouden bewandelen en over die derde Scheldeverdieping zouden onderhandelen.

De verdragen die ik zonet naar voren heb gebracht – de slotakte van 1815 en het Scheidingsverdrag van 1839 – geven België en in het bijzonder Vlaanderen onbetwistbare rechten om het verder uitdiepen van de Schelde te eisen.

Een eerste rechtsbron is ongetwijfeld de slotakte van Wenen, die in 1815 ondertekend werd. In bijlage 16 van de akte wordt in de artikelen 108 tot en met 117 de vrijheid van scheepvaart gewaarborgd. Artikel 113 stelt dat de oeverstaten van deze rivieren de nodige werken in de rivierbeddingen moeten uitvoeren zodat de scheepvaart geen enkele belemmering kan ondervinden.

Ook het Scheidingsverdrag van 1839 is een rechtsgrond voor de claim om de Schelde verder uit te diepen. België laat op dat moment zijn aanspraak op Zeeuws-Vlaanderen vallen in ruil voor de bepaling dat de slotakte van Wenen expliciet van toepassing is op de Schelde. Met andere woorden, het Scheidingsverdrag herbevestigt het onbetwistbare recht van België op een goede diepgang.

Artikel 9 verplicht expliciet de instandhouding van de passen van de Schelde afwaarts Antwerpen. Meer zelfs, als de Schelde onbruikbaar is, is Nederland verplicht een alternatieve

verbindingsweg aan te bieden. Verder kan Vlaanderen zich beroepen op het Europese ‘acquis communautaire’, en meer in het bijzonder het vrij verkeer van personen en goederen.

In 1995 sluiten Nederland en België een verdrag voor een tweede verdieping. Het gaat over een diepgang tot 11,58 meter. Er is een noodwet nodig om de werken in 1997 dan toch van start te laten gaan.

In 1998 komt de nieuwe vraag om de Schelde verder uit te diepen. Het duurt echter nog tot 2005 voor de verdragen worden gesloten. De rest is geschiedenis. Iedereen weet dat Vlaanderen heel spoedig werk heeft gemaakt van die validering en van de uitvoering van de werken. Toch zal pas morgen de eerste spade in de grond gestoken kunnen worden.

Ik wil het ook even hebben over het economisch perspectief. Als de uitdieping van de Westerschelde een feit is, zullen schepen met een diepgang van 13,1 meter tijongebonden Antwerpen kunnen bereiken. De toppen zijn verdiept. Op dat moment zal het ook niet meer noodzakelijk zijn dat de MSC Beatrice eerst in de UK containers gaat lossen alvorens Antwerpen binnen te kunnen varen.

Met een diepgang van 11,9 meter kan Antwerpen 26 percent van de huidige containervloot tijongebonden ontvangen. Bij 13,1 meter is dat al 62 percent en bij 13,5 meter zou dat 75,8 percent worden. Kortom, na deze verdiepingswerken is Antwerpen in staat om 62 percent van de huidige vloot bij laagtij te ontvangen.

Het memorandum van het Havenbedrijf voor de Vlaamse verkiezingen van 2009 gaat over de toekomst. Mijn pleidooi is geen pleidooi voor een vierde verdieping. Het gaat wel over het vrijwaren van onze rechten indien de vloot zou vergroten en indien in de toekomst een verdere verdieping noodzakelijk zou zijn.

Zo’n 180.000 mensen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks verbonden met de haven voor wat hun tewerkstelling betreft. Het lijkt me toch niet min om die rechten te vrijwaren.

Wat het milieuvriendelijk perspectief betreft, zegt men vaak dat alle containers via Zeebrugge kunnen gaan. Iedereen weet dat de haven van Antwerpen uniek is door haar diepe ligging in het hinterland. Dat zou al snel 200 kilometer vanuit Rotterdam en 120 kilometer vanuit Vlissingen en Zeebrugge betekenen indien men daar zou lossen en de containers over de baan naar het binnenland zou moeten vervoeren.

De kern van mijn uiteenzetting zijn de verslagen van de Nederlandse Eerste en Tweede Kamer.

In het verslag van de Eerste Kamer van 15 april 2008 lezen we: “De regering deelt niet de mening dat de beoogde verdieping uiteindelijk wordt verdedigd met een beroep op het Scheidingsverdrag van 1839. Zij heeft steeds het standpunt ingenomen dat het Scheidingsverdrag niet tot verruiming van de vaargeul verplicht en zij huldigt ook nu dit standpunt. Zowel de eerdere verruimingen, zoals die in 1995, als de verruiming die mede het voorwerp vormt van het verdrag Ontwikkelingschets 2010 Schelde-estuarium, vonden en vinden naar de mening van de regering plaats op grond van goed nabuurschap. Ze vraagt er de aandacht voor dat de Vlaamse minister-president Peeters zich terughoudend tegenover een dergelijke verdieping heeft opgesteld.”

In het verslag van de Tweede Kamer van 5 december 2007 verklaart de Nederlandse staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, Tineke Huizinga: “Uit het verdrag van 1839 zou je kunnen afleiden dat Vlaanderen haast zou kunnen eisen dat een vierde verdieping er komt, maar met deze vier verdragen is het eigenlijk het verdrag uit 1839 gemoderniseerd. Doordat Vlaanderen nu heeft willen overleggen over een mogelijke derde verruiming, heeft het tevens het recht opgegeven om te eisen dat er een vierde verruiming komt. Vlaanderen heeft ook aangegeven dat zeker niet te zullen doen. Een vierde is echt heel, heel ver weg.”

Uit deze verslagen blijkt duidelijk dat Nederland ervan uitgaat dat de huidige verdiepingswerken een eindpunt zijn en dat Vlaanderen zijn claim op toekomstige verdiepingswerken

laat varen. Bovendien blijft Nederland weigeren het Scheidingsverdrag van 1839 te respecteren.

Op de vraag van de heer Duyvendak of dit wil zeggen dat de staatssecretaris een nieuw verzoek van de Vlaamse Regering niet meer op basis van het Scheidingsverdrag zal beoordelen maar uitsluitend op haar merites, antwoordt de staatssecretaris: “Ja. Ik geloof dat vooral de heer Van der Staaij heeft gevraagd of wij dat verdrag niet moesten moderniseren. In feite gebeurt dat als wij deze verdragen goedkeuren. De koppeling met de loodsgelden is namelijk losgelaten en er is gesproken over een overleg over de realisatie van een derde verruiming. Daarmee is het recht om te eisen opgegeven.”

Deze verklaringen zouden kunnen worden afgedaan als een eigen interpretatie van Nederlandse kant, ware het niet dat ze gevolgd worden door de verontrustende zinsnede: “Vlaanderen heeft ook aangegeven dit zeker niet te zullen doen.”

Als jurist ben ik ervan overtuigd dat het onmogelijk is eenzijdig afstand te doen van verdragsrechtelijke bepalingen. Toch is het onontbeerlijk dat Vlaanderen officieel op deze Nederlandse verklaringen reageert. Het uitblijven van een dergelijke reactie kan de Nederlandse beleidsmakers verkeerdelijk versterken in hun overtuiging dat Vlaanderen afstand doet van zijn rechten. We moeten voorkomen dat zij zich in de toekomst achter deze verslagen kunnen verschuilen en zo minstens in de verhouding tussen Nederland en Vlaanderen een nieuwe verdiepingsvraag resoluut afwijzen. We moeten er dus alles aan doen opdat deze uitspraken geenszins onze verdragsrechtelijke aanspraken verzwakken.

In Nederland doen al langer interpretaties de ronde die onze aanspraken ondermijnen. Zij weigeren ook het Scheidingsverdrag te erkennen hoewel dat onverminderd van kracht blijft. De besluitvorming van de afgelopen jaren maakt duidelijk dat een vechtstrategie niet het beste instrument is om vooruitgang te boeken in dit dossier. Vlaanderen heeft zich altijd welwillend opgesteld en rekening gehouden met de Nederlandse politiek. Zo hebben wij de zogenaamde compensaties voor de geplande ontpolderingen en de natuurmaatregelen mee opgenomen. Die welwillende houding van nabuurschap wil echter niet zeggen dat Vlaanderen hiermee zijn verdragsrechtelijke aanspraken heeft laten varen.

Minister-president, deelt de Vlaamse Regering de mening van haar Nederlandse collega's dat Vlaanderen afstand gedaan heeft van zijn historische rechten op een nieuwe Scheldeverdieping in de toekomst? Zo ja, wie heeft dat dan gedaan? Zo neen, welke actie zal deze regering ondernemen om dit misverstand recht te zetten?

Gaat de Vlaamse Regering akkoord met de Nederlandse interpretatie dat de Scheldeverdragen van 2005 de Slotakte van Wenen en het Scheidingsverdrag vervangen als een soort modernisering?

Gaat u akkoord met de stelling dat er op heden nog geen uitspraken kunnen worden gedaan over een eventuele vierde verdieping, maar dat hiertoe wel alle historische rechten waarop Vlaanderen zich kan beroepen, moeten worden gevrijwaard?

De voorzitter: De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé: Voorzitter, minister-president, geachte leden, Vlaanderen is soms toch een raar land. Morgen vindt een zeer heuglijke gebeurtenis plaats: de verdieping vindt nu ook op Nederlands grondgebied plaats, en men begint er sneller mee dan we hadden gedacht. We dachten dat het in maart zou gebeuren, maar het gebeurt al op 12 februari. In plaats van dat al diegenen die hebben bijgedragen tot die strijd samen eens zouden vieren, omdat het ons dan toch is gelukt, moeten er toch altijd wat negatieve verklaringen over worden afgelegd. Dat feestje moet wat worden verbod. (*Opmerkingen van mevrouw Annick De Ridder*)

Dat komt voor in de beste families. Die derde verdieping is als het derde kindje. De zwangerschap is wat moeilijk geweest. Een keizersnede bleek uiteindelijk niet nodig: dankzij de Raad van State is het toch een normale geboorte geworden en heeft Nederland niet een

soort noodwet moeten uitvaardigen. Dan vindt dat doopfeest plaats, en dan is er steeds een zure tante die komt zeggen dat er nooit een vierde zal komen. Laten we ons dat voor de rest niet aantrekken en laten we morgen vieren dat dit gelukt is, tegen de verwachtingen van velen in en tegen de werkwijze in die sommigen naar voren hadden geschoven. Als ik mevrouw De Ridder zo hoor, dan krijg ik een indruk van waar die tekst is geschreven.

Mevrouw Annick De Ridder: Die is op mijn bureau geschreven. Dergelijke insinuaties pik ik niet.

De heer Ludwig Caluwé: Sommigen vonden dat we de louter juridische weg moesten volgen en naar de rechtbank moesten stappen. Ik garandeer u: mochten we die weg hebben gevolgd, dan zou er vandaag of morgen geen sprake van een verdieping zijn. Dan had die in het beste geval veel later plaatsgevonden.

Blijkbaar heeft hier daarnet een juridische discussie plaatsgevonden met de heer Reekmans. Die heeft geen juridische opleiding genoten, dus hem kan men dat niet verwijten, maar mevrouw De Ridder heeft dat wel. Ik heb altijd geleerd dat we geen verdragen kunnen wijzigen door een eenzijdig verklaring. Dat kan alleen door de tekst van dat verdrag te veranderen door een nieuw verdrag. Ik heb de verdragen die we hebben goedgekeurd, er de voorbije dagen nog eens grondig op nagelezen, en ik heb niets over het hoofd gezien. Er is niets gewijzigd aan die cruciale bepalingen uit het Scheidingsverdrag van 1839. Met andere woorden, onze rechten om een volgende verdieping te eisen, mocht die nodig zijn, zijn ten volle blijvend gegarandeerd. Trouwens, mocht dat niet zo zijn, waarom is de Permanente Scheldec commissie, met een inbreng door de Nederlandse leden van die commissie, vandaag dan al aan het nagaan hoe die vierde verdieping zou kunnen plaatsvinden? Dat onderzoek is begonnen. Het is op 9 december aan bod gekomen in de Permanente Scheldec commissie.

Wel klopt het dat die vierde verdieping niet alleen van belang is voor Antwerpen. Ze levert ook positieve effecten op voor Vlissingen en Terneuzen. In die context zullen we daar anders over moeten spreken. In dat geval is dat ook in het belang van de Nederlandse Scheldel havens. Die bijkomende verdieping zou immers op de Wielingen moeten plaatsvinden. Die gebeurt op zee. Eigenlijk is er vanaf nu eenzelfde diepgang, of men nu vaart tot Vlissingen of tot Antwerpen, doordat dit op de Westerschelde is gelijkgesteld.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Voorzitter, ik zal eerst wat historische kanttekeningen maken bij de uitleg van mevrouw De Ridder. Mevrouw de Ridder, de eerste Scheldeblokkade was van Spaanse oorsprong. Farnese had een brug gebouwd over de Schelde, die werd opgeblazen door twee door Antwerpen gestuurde schepen, de Hoop en de Fortuin. Dat is ook de reden waarom de Antwerpenaren het nog altijd moeilijk blijven hebben met grote brugconstructies op hun grondgebied. *(Gelach)*

U zegt dat de Nederlanders daarna de Schelde hebben kunnen blokkeren, omdat Marnix van Sint-Aldegonde zich jammer genoeg heeft moeten overgeven. Dat klopt. Hij heeft zich overgegeven op aansturen van de toenmalige Open Vld, de beenhouwersbond. *(Gelach)*

De beenhouwers zagen dat Farnese hun velden zou doen onderlopen en hun koeien zou doen verdrinken. Ze vroegen Marnix van Sint-Aldegonde zich over te geven, omdat het anders slecht zou aflopen. Hij heeft dat ook gedaan, met alle gevolgen van dien voor de Schelde.

U bent een belangrijk historisch feit vergeten te vermelden, namelijk de Keteloorlog van 1784. Toen heeft Vlaanderen langs militaire weg een poging gedaan om de Schelde opnieuw vrij te krijgen. Dat was ons deels gelukt: twee Oostenrijkse schepen waren voorbij het Fort van Lillo gevaren – u moet niet vragen: Oostenrijkse schepen. De Nederlanders hebben één schot gelost, dat in de soepketel van een van die schepen is beland, en we hebben ons meteen overgegeven. We hebben ons teruggetrokken. Dat is de kortste oorlog in de geschiedenis. Daarom pleit ik ervoor om geen militaire operaties te beginnen om de Schelde te bevrijden.

U zegt van Bonaparte dat hij alleen maar militaire bedoelingen had met de haven van Antwerpen. Ik moet dat tegenspreken. Er was ook markies d'Herbouvillle, die u goed moet kennen, want hij was ook een vriend van uw gedachtegoed. Hij had heel wat commerciële ambities met Antwerpen. Die zijn trouwens gehonoreerd doordat hij zijn naam heeft geschonken aan een van onze beruchte of beroemde kaaïen.

U hebt vervolgens het 'Schelde Vrij'-monument vernoemd. De Antwerpenaren vragen zich soms af wat dat daar doet. Veel Antwerpenaren beweren dat die man de uitvinder van de vork is. Dat verbaast ons niet, want die man staat niet ver van de Frietzakjes, de naam die sommigen geven aan het Vlinderpaleis. Ze horen dus goed bij elkaar.

Dat alles om uw historisch verhaal enigszins te reviseren – alhoewel, dat mag ik niet – of om het een beetje bij te kleuren.

We hebben een fundamentele bedenking. Toen werd gesproken over een verdieping met 30 centimeter, van 12,8 naar 13,1 meter, tijongebonden, hebben we in dit parlement heel wat hoorzittingen gehad. We hebben toen veel interessante mensen gehoord, zoals de heer Aponte van MSC, een van de sterkhouders van onze haven en ook van de lokale Vlaamse economie. We hebben mensen van de bulkterminals gehoord. Toen al, 8 jaar geleden, zeiden ze dat we met onze 13,1 meter nergens stonden. Ook met 14 meter zouden we nergens staan. Ze vonden dat we de ambitie moesten hebben om minstens 15 à 16 meter diepgang te vragen. Wat heeft de toenmalige VLD toen gedaan? De partij heeft zich ingeschreven in de compromisgeest van toen en vrede genomen met die schamele 30 centimeter, die we vandaag nog niet hebben. Morgen zal er een feestje plaatsvinden omdat de eerste spadesteek misschien wordt gegeven. Mevrouw De Ridder, Open Vld heeft in dezen dus ook een verpletterende verantwoordelijkheid. Als u de moed had gehad die sommigen in uw partij wel hadden, om Leo Delwaide niet te vernoemen... Er wordt hier gevraagd wie deze tekst heeft geschreven. Dat zijn misschien mensen uit de omgeving van Delwaide, of zeker mensen die zijn gedachtegoed delen.

Mevrouw Annick De Ridder: Dat vind ik ronduit grof. Ik vind het verontrustend dat andere leden doen uitschijnen dat teksten op andere bureaus worden geschreven.

De heer Jan Penris: Had uw partij toen de moed gehad om meer te vragen, had u op uw strepen gestaan, dan hadden we misschien meer gehad. De VLD had zich toen echter ook ingeschreven in die heel voorzichtige compromisstrategie: niet te veel bruuskeren, niet choqueren, voorzichtig zijn.

Vandaag zit Open Vld in de oppositie en vindt de partij het warm water uit. Ze heeft het licht gezien. Ze heeft inderdaad de verdragen van 1815 en 1839 herontdekt, zoals professor Van Hooydonk ons dat al jaren voorschreef. Maar professor Van Hooydonk had in dit parlement één volgeling, uw nederige dienaar. Al de anderen moesten de strategie van de professor niet. Later is baron Leo Delwaide, op het moment dat hij geen havenschepen meer was, tot het voortschrijdend inzicht gekomen en heeft zich in de strategie van professor Van Hooydonk ingeschreven. Dat is de juiste strategie. Ik denk dat de minister-president vandaag niet anders zal doen dan zeggen dat hij zich daar ook in inschrijft en de verdragteksten van 1815 en 1839 niet opgeeft. Die geven ons rechten waar we nooit afstand van mogen en kunnen doen.

Wat doe je met die rechten? Daar gaat het om. Je moet die rechten ook uitputten. Je moet niet staan stamelen aan de poort, je moet er durven op te kloppen. Morgen hebben we misschien 13,1 meter en geven we een feestje. Dat is voor Antwerpen niet genoeg. Het komt veel te laat. We hebben een jaar verloren. Dat jaar heeft ons in trafiek 16 percent verlies gekost, dames en heren! Als we willen overleven moeten we veel verder durven te gaan. Ik spreek vandaag niet alleen, maar met de mensen die 8 jaar geleden hebben gesproken, over 14, 15 en zelfs als het moet 16 meter.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Als ik de interpellatie van mevrouw De Ridder beluister, hoor ik inderdaad een echo van schepen Delwaide destijds, die nooit geloofd heeft in de piste van de dialoog. Toen in 2001 de tweede Scheldeverdieping werd afgerond, heeft Vlaanderen aan Nederland kenbaar gemaakt dat ze vragende partij waren voor een derde. In Vlissingen is afgesproken om samen een langetermijnvisie te ontwikkelen voor het Schelde-estuarium en samen een ontwikkelingsschets te maken om te bepalen hoe het Schelde-estuarium er tegen 2010 zou moeten uitzien. Men heeft beslist een overleg op te starten met alle adviserende partijen, bestuurlijke en maatschappelijke betrokken actoren, om het in dialoog eens te worden over hoe het estuarium tegen 2010 moest worden ingericht.

Ik zat, toen nog met een ander petje op, aan die tafel van dat overleg met de adviserende partijen, samen met schepen Delwaide trouwens. Van in het begin was hij zeer sceptisch, met de teksten van professor Eric Van Hooydonk in de hand. Hij zei dat we er niet over moesten discussiëren. We konden beter overgaan tot de orde van de dag en de volgende dag beginnen te verdiepen omdat we die rechten hebben door het Scheidingsverdrag van 1839 en noem maar op. Schepen Delwaide heeft toen die weg continu bepleit.

Achteraf bekeken ben ik blij dat we voor de weg van de dialoog hebben gekozen. Die heeft zeer snel tot resultaat geleid. In 2005, minder dan 4 jaar na het beëindigen van de vorige verdiepingswerkzaamheden, lagen de nieuwe verdragen met Nederland er al. De Nederlandse bestuurders hebben hun rug niet weten stijf te houden, hebben slappe knieën gekregen en wilden niet opleveren wat ze hadden afgesproken in die verdragteksten. Daarin stond letterlijk dat de Hedwigepolder ontpolderd ging worden, dat het Zwin ging worden uitgebreid, dat er nieuwe ruimte aan de rivier zou worden gegeven.

Dat is ook in ons belang. Als we geen nieuwe ruimte aan de rivier geven, zal dat estuarium verzanden, kanaliseren en klapt het meergeulensysteem dicht. Dat betekent niet alleen een gigantisch verlies aan biodiversiteit, maar ook enorm dure baggerwerkzaamheden. Kijk maar eens naar wat er gebeurd is in het Seine-estuarium. Daar baggert men zich arm omdat men het systeem heeft laten dichtklappen.

We hebben die Nederlanders niet alleen nodig om onze historische rechten te doen gelden, om de Schelde open te houden, om de Antwerpse haven toegankelijk te houden. We hebben ze ook nodig om dat hele estuarium in te richten op een manier dat die toegankelijkheid niet ten koste gaat van de veiligheid en van de natuurlijkheid. Daar zijn we in goed nabuurschap in geslaagd. In die verdragen van 2005, die wat mij betreft evenveel waard zijn als dat Scheidingsverdrag van 1839, hebben we afgesproken hoe we zouden omgaan met nieuwe ingrepen in het Schelde-estuarium. We hebben er ook in geschreven dat die geen afstand doen van de historische rechten in het verdrag van 1839. Ik zie niet in wat het probleem is.

Als we de puur juridische weg hadden bewandeld, zoals we dat gedaan hebben met de IJzeren Rijn, via het internationale arbitragehof in Den Haag enzovoort, dan hadden we vandaag nog nergens gestaan. Voor de IJzeren Rijn hebben we gelijk gekregen, maar de eerste trein moet er nog over bollen. Het heeft weinig zin om historische doorvoerrechten te bepleiten als de omgeving daaraan niet wordt aangepast. De wereld en de maatschappij zijn in die 150 jaar wel geëvolueerd. Op het vlak van de internationale verdragen zijn we ook geëvolueerd.

We kunnen betreuren dat de Nederlanders hun rug niet stijf hebben gehouden. In het verdrag hadden ze afgesproken dat ze in 2007 gingen beginnen. Mijnheer Penris, u hebt het over 1 jaar vertraging, maar het is meer dan 2 jaar. We kunnen betreuren dat ze niet hebben opgeleverd wat ze met ons hadden afgesproken. Maar laat ons alstublieft genieten van het feit dat we morgen kunnen beginnen. Laat ons nu niet de ‘party crasher’ spelen en zeggen dat we een volgende verdieping moeten hebben.

Die volgende verdieping is vandaag nog niet aan de orde. De schepen worden eerder breder dan dieper. Een volgende verdieping gaat niet over enkele drempels afvlakken, maar over een

heel traject, van de Noordzee tot aan Terneuzen, dat moet worden afgegraven. De effecten daarvan zullen veel groter zijn, en de kosten zullen ook veel hoger liggen. Laat ons alstublieft eerst genieten van deze verdieping, zien hoe die uitpakt, hoe de markt en de natuur zich daarnaar schikken, voor we stappen zetten naar een volgende. Gelet op de verdragen ga ik ervan uit dat onze historische rechten hoe dan ook gevrijwaard blijven. De dialoog is de beste weg om vooruit te gaan.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, collega's, ik dank jullie voor de historische toelichting. Ik heb ervan genoten. Zonder in de polemieken te vervallen, mijnheer Penris, toen ik in 2004 minister van Openbare Werken ben geworden, dacht men dat die verdragen met Nederland nooit rond zouden geraken. Ik zal geen namen noemen, maar sommige mensen hebben toen gezegd dat we naïef waren dat we ermee doorgingen. We hebben die verdragen ondertekend in Den Haag in aanwezigheid van velen, ook van Leo Delwaide. Hij heeft daar samen met veel anderen trouwens een bijdrage toe geleverd. Ze verdienen allemaal lof, want het is niet de verdienste van degene die het heeft mogen ondertekenen namens de Vlaamse Regering en namens degenen die er hard aan hebben gewerkt.

Ik herinner me nog, mijnheer Penris, dat u in het parlement zei dat de verdragen ondertekend waren, maar dat u betwijfelde dat ze zouden worden uitgevoerd. U zei al zo lang te wachten op de uitvoering en vroeg wanneer het zou gebeuren. Ook hier klonk weer een verwijt. Er was wel een verdrag ondertekend met de Nederlanders, maar er zou niets van komen. Het baggeren op Vlaams grondgebied was al gebeurd, op Nederlands grondgebied zou het zeker niet gebeuren.

Door degenen die toen de koelbloedigheid hebben behouden en verder met Nederland zijn gaan praten om de verdragen die zijn afgesloten, ook effectief uit te voeren, wordt morgen de 13,1 meter een feit. Er zal worden gebaggerd. Het is juist dat we vertraging hebben opgelopen, mijnheer Penris. Daarom is er nu afgesproken om versneld de baggerwerkzaamheden uit te voeren, wat de achterstand tot een minimum beperkt en waarmee de haven van Antwerpen – u zit zelf in het havenbestuur – heel gelukkig is.

Mevrouw De Ridder, het is heel betreurenswaardig dat men niet, in plaats van het onderzoek dat u zelf hebt uitgevoerd of dat iemand anders heeft uitgevoerd – dat laat ik in het midden – naar al die gesprekken in het Nederlandse parlement, gewoon heeft gekeken naar wat er in de verdragen is opgenomen: de verdragen van 2005 en de gemeenschappelijke toelichting bij deze verdragen. Eric Van Hooydonk, die hier genoemd is, was daarbij betrokken. Ik verwijs naar artikel 11 van het verdrag Ontwikkelingsschets 2010 en de preambule van het verdrag Samenwerking, Beleid en Beheer in het Schelde-estuarium. Ik zal het niet beginnen voor te lezen, want dat is tijdverlies. In het Nederlandse parlement is er een debat gehouden. Maar het is uitdrukkelijk opgenomen. Ik betreur dus dat men suggereert dat ik iets heb gedaan wat men niet weet, dat ik iets heb opgegeven wat nochtans voor ons essentieel is.

Ik antwoord dus kort. Op de eerste vraag luidt het antwoord 'neen'. Morgen wordt er gebaggerd, en ik ga ervan uit dat dit misverstand nu uit de wereld is geholpen. De heer Penris was erbij toen we het over de baggerwerkzaamheden op Vlaams grondgebied hadden. De voorzitter had iedereen uitgenodigd. Toen ik zei dat we naar de vierde verdieping zouden gaan, zetten de Nederlanders zich schrap, want ze dachten dat ik er al direct aan zou beginnen. Op de eerste vraag luidt het antwoord dus 'neen'. Op de tweede vraag luidt het antwoord 'neen'. Op de derde vraag luidt het antwoord 'ja'.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Vooreerst wil ik de collega's – al is de heer Caluwé verdwenen – meedelen dat ik mijn teksten steeds op mijn eigen laptop schrijf. Het is verontrustend dat sommigen dat betwijfelen, want dat zegt misschien veel over hun eigen teksten. De verzuurde oprisping van de heer Caluwé is misschien ingegeven door het feit dat

hij wellicht de enige is die al zijn teksten door anderen laat schrijven, hij heeft daar voldoende personeel voor. Ik heb alleszins van hem geen lessen te ontvangen op het vlak van teksten schrijven. Ik ben daar overigens best wel goed in.

Sommige collega's moeten niet alleen leren lezen, maar ook leren luisteren. Ik heb expliciet gezegd en geschreven dat het uiteraard onmogelijk is eenzijdig afstand te doen van verdragsrechtelijke bepalingen. Dat heb ik wel begrepen, ik ben zelf goed door mijn juristenopleiding geraakt.

Desalniettemin is het onontbeerlijk dat Vlaanderen officieel reageert. Zo niet kunnen de Nederlandse beleidsmakers de verkeerde indruk krijgen dat Vlaanderen afstand doet van zijn rechten. Natuurlijk kan een verdrag niet worden gewijzigd. Voor internationale rechtscolleges zoals het Hof van Justitie grijpt men terug naar artikel 11. Maar als Vlaanderen ooit – binnen 2, 5 of 10 jaar – een vraag tot de Nederlandse regering zou richten, dan zal die niet meer bereid zijn om interstatelijk te onderhandelen. Dan zal ze zeggen dat ze niet meer wil onderhandelen, en ons aanraden om recht af te dwingen voor een internationaal rechtshof. Uit de verslagen van de debatten in de Nederlandse Eerste en Tweede Kamer blijkt trouwens dat Nederland vindt dat Vlaanderen eigenlijk van zijn rechten afstand heeft gedaan.

U zegt dat u in 2005 uw handtekening hebt geplaatst. U was niet betrokken bij de onderhandelingen in de periode 1998-2004. Een interstatelijk akkoord tussen twee lidstaten zal niet meer kunnen, men zal zeggen dat we naar het Hof van Justitie moeten stappen. Daarom heb ik mijn vraag gesteld.

Uiteraard landen we met die 30 centimeter. Het is logisch dat een akkoord over de Scheldeverdieping impliceert dat men een compromis afsluit. Als ik moet kiezen tussen 13,1 en niets, dan ga ik voor die 13,1. Ik heb trouwens ook in mijn tekst gesteld dat de besluitvorming van de afgelopen jaren duidelijk maakt dat een vechtstrategie niet het beste instrument is om vooruitgang te boeken in dit dossier. Maar blijkbaar hebben collega's het er moeilijk mee dat te lezen. Het staat zwart op wit in de tekst.

Mijn enige vraag die nog rest, minister-president, betreft het feit dat u zegt dat u geen afstand hebt gedaan, dat dit voldoende is en dat u het niet eens bent met die Nederlandse interpretatie. Ik blijf erbij dat de Vlaamse Regering een signaal moet geven. U zou een brief kunnen schrijven aan uw Nederlandse collega's dat u dit en dat in hun verslagen leest, maar dat u uitdrukkelijk wenst te benadrukken dat wij, zoals in artikel 11 van de Ontwikkelingsschets staat, geen afbreuk doen aan alle mogelijke verdragsrechtelijke bepalingen uit het verleden.

Ik dank u voor uw bevestiging, want die stelt me gerust. Ik dacht inderdaad dat u toegevingen had gedaan, met de heuglijke gebeurtenis van morgen voor ogen. U hebt dat niet gedaan. Maar ik vind nog steeds dat u een officieel signaal moet geven, niet om onze verdragsrechtelijk bepaalde rechten veilig te stellen, maar wel om dat op het interstatelijke niveau te doen. Zo niet zal Nederland in de toekomst dezelfde conclusie trekken als deze die daar nu al wordt verwoord.

De heer Jan Penris: Het is belangrijk voor het verslag dat de minister-president van Vlaanderen duidelijk zegt geen afstand te doen van de verdragsrechtelijke rechten. Bovendien sluit hij niet uit dat er een verdere uitdieping komt. Als we die boodschap meenemen naar de Tweede Kamer, zal die wel aankomen.

De heer Dirk de Kort: Ik wil reageren ten aanzien van mevrouw De Ridder die scherp reageerde op de andere parlementsleden. Het is misschien goed niet alleen naar de historische, maar ook naar de huidige ontwikkelingen te kijken, onder andere de Crisis- en Herstelwet in Nederland. Misschien is het goed dat mevrouw De Ridder het verslag van de vraag aan minister Crevits van vorige week naleest. Een aantal werken in de Scheldeverdragen en in de Ontwikkelingsschets, onder meer de Hedwigepolder en de werken aan het Zwin, zouden door die Crisis- en Herstelwet versneld kunnen worden uitgevoerd. Dat kan bijdragen tot een goed kader en een versnelling van de verdieping.

Met redenen omklede motie

De voorzitter: Door mevrouw De Ridder werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

■