

# V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 2001-2002

29 januari 2002

## HANDELINGEN

### COMMISSIEVERGADERING

#### COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de concessieproblematiek bij de toekenning van de managementteams voor de regionale luchthavens en de voorwaarden bij de goedgekeurde offerte

Met redenen omklede motie

Vraag om uitleg van de heer Gilbert Van Baelen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de omleidingsweg in Neerpelt

Vraag om uitleg van de heer André Van Nieuwkerke tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de kustvaart

Vraag om uitleg van de heer Eddy Schuermans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken met betrekking tot de eventuele invoering van een wegenisvergoeding

Vraag om uitleg van de heer Eddy Schuermans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeerswisselaar A2-A13 in Lummen

Vraag om uitleg van mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de werkverdeling tussen gemeentebesturen en het Vlaams Gewest over de dossierbehandeling ‘bezetting openbaar gewestdomein’

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de versteviging van de dijken van het kanaal Dessel-Schoten

Vraag om uitleg van de heer André Denys tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de fietssuggestiestroken

Vraag om uitleg van de heer Patrick Lachaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de afsluiting van de gewestweg N458 langs het kanaal Gent-Terneuzen

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de situatie van de gewestweg N410a te Maldegem

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het tracé voor de tramverbinding van Mortsel naar Kontich

Bijlage

## Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 29 januari 2002

**VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.04 uur.*

**Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de concessieproblematiek bij de toekenning van de managementteams voor de regionale luchthavens en de voorwaarden bij de goedgekeurde offerte**

**De voorzitter :** Aan de orde is de interpellatie van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de concessieproblematiek bij de toekenning van de managementteams voor de regionale luchthavens en de voorwaarden bij de goedgekeurde offerte.

De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is niet de eerste keer dat ik u confronteer met deze problematiek. Ook minister Van Grembergen heb ik al over deze aangelegenheid ondervraagd, in zijn hoedanigheid van minister van Ambtenarenzaken. Zijn antwoord was vrij correct, maar het stond haaks op sommige dingen die hier al werden gezegd.

Een parlementslid moet de zaken blijven onderzoeken, en moet de documenten lezen en herlezen. Uit nader onderzoek van de offertes van de kandidaten voor de exploitatie van de regionale luchthavens blijkt dat kandidaten met een gelijkaardige quotering in het ene geval worden geweerd, en in het andere geval wel in aanmerking komen voor het concessiehouderschap.

In de voorwaarden werd uitdrukkelijk gesteld : 'teneinde te vermijden dat er belangenvermenging zou ontstaan, kunnen personen actief als luchtvaartmaatschappij of als grondbehandelaar of personen actief als concessionaris of dienstverlener op de luchthaven niet worden toegelaten tot de opdracht.' Over de interpretatie hiervan woedt discussie, maar er is ook een duidelijke rechtsspraak over.

Mijnheer de minister, op 13 december 2001 wees ik in mijn interpellatie al op het feit dat de heer Cloetens concessiehouder was. U antwoordde dat hij op 9 april 2001 ontslag had genomen uit de betrokken firma. Dat is terug te vinden in het verslag van die vergadering. De aanbestedingsdatum viel echter in maart 2001, toen de heer Cloetens nog in functie was. Hij was op dat moment bevoegd voor de aanbestedingsdossiers.

Ik heb al gewezen op de problematiek van belangenvermenging. Ook in de documenten van de Vlaamse regering van 15 december 2000 is daar sprake van. Een eigenaardige passage, vermoedelijk van u, luidt : '... heb ik, tevens teneinde mogelijke betwistingen maximaal uit te sluiten en rechtszekerheid te bieden zowel ten aanzien van het Vlaams Gewest als ten aanzien van de kandidaten, bijkomend advies ingewonnen van de afdeling Overheidsopdrachten. Uit dit advies bleek dat een bijkomend onderzoek wenselijk was, en ingevolge dat advies heb ik PMV verzocht een nader onderzoek uit te voeren omtrent de in eerste instantie niet-geselecteerde kandidaten, zowel voor Oostende als voor Deurne. Uit het onderzoek bleek dat de NV Antwerp Airport Services alsnog kan worden geselecteerd als kandidaat voor de luchthaven van Deurne.'

Verder luidt het : 'Uit het verslag van nazicht van de kandidaatstelling opgesteld door PMV blijkt duidelijk dat de kandidaat Van Milders volgens de eigen statuten activiteiten tot doel heeft die onver-

## Decaluwe

enigbaar zijn met de opdracht zoals uitdrukkelijk vermeld in de oproep tot kandidaatstelling, gepubliceerd in het Europees publicatieblad. De statuten van Van Milders vermelden dezelfde activiteit als Avinco, de maatschappij waar de heer Cloetens in actief was. Bovendien vermelden ze dat de vennootschap tot doel heeft 'het verlenen van bijstand aan passagiers, gebruikers en bemanningsleden'. Van Milders stelt in de aanvraag dat zij zulke activiteiten uitoefenen in Deurne.'

Het regeringsverslag zegt verder : 'De aanvraag van de NV Van Milders kan dus niet in aanmerking worden genomen, daar de kandidaat zich in het specifieke uitsluitingscriterium bevindt'. Dat is merkwaardig want Van Milders wordt geweerd omdat hij een concessie heeft in Deurne, en dat ook meldt, terwijl de heer Cloetens van Ernst & Young eveneens een concessie heeft maar dat niet meldt, en wordt geselecteerd. Dit is terug te vinden in de regeringsstukken, en in de offertes.

Ik heb de kwalitatieve selectie en de wet op de overheidsopdrachten erop nagelezen. In een beperkte procedure moet een kwalitatieve selectie worden georganiseerd om de keuze en de beperking van het aantal geselecteerde kandidaten te verantwoorden. Die kwalitatieve selectie kan vooraf of gelijktijdig met de aanbesteding gebeuren. De eisen gesteld voor de kwalitatieve selectie zijn dus voorwaarden om aan de aanbesteding deel te nemen. Dat staat in de wet op de overheidsopdrachten, en er zijn al heel wat arresten over.

De aanbestedingsdatum was maart 2001. ALC had op het ogenblik van de aanbesteding de concessie, en de heer Cloetens was in functie en was bevoegd. Merkwaardig is dat dit voor de ene een criterium is om hem te weren, terwijl het voor de andere geen probleem is. Het volstond dat de heer Cloetens op 9 april zijn ontslag had ingediend.

Ernst & Young had de plicht dit te melden. De minister die verantwoordelijk is voor de administratie die de concessies verleent, moest nadien geen navraag doen bij Ernst & Young, maar moest zelf op de hoogte zijn van de concessies die onder zijn bevoegdheid werden verleend.

Mijnheer de minister, vorige keer heb ik u geconfronteerd met het probleem van de voorkennis. Ernst & Young zegt op de eerste pagina van zijn offerte : 'Dit offertevoorstel is gebaseerd op informatie uit verschillende contacten die we hebben gehad met betreffende diensten inzake algemene

en technische inlichtingen.' En verder : '... uit de overige contacten met mensen, organisaties en bedrijven nauw verbonden met de problematiek en de marktmogelijkheden van de ILA'.

In een aanbesteding die onderworpen is aan de wet op de overheidsopdrachten, mag geen contact worden opgenomen met diensten die bij het voorwerp van de aanbesteding betrokken zijn. Alle mogelijke arresten op dit vlak bevestigen dat. Ofwel heeft Ernst & Young de informatie intern, en heeft het dus voorkennis, ofwel heeft het de informatie uit externe bron, en pleegt het inbreuk op de wet op de overheidsopdrachten.

U hebt vorige keer gezegd dat de studie van 1996-1998 geen probleem vormt, omdat het om oudere gegevens gaat. In diverse arresten en KB's lezen we echter : 'Wil voorkennis bewezen zijn, dan zal in elk geval moeten worden aangetoond dat er een duidelijke inhoudelijke band is tussen beide opdrachten.' Welnu, er is een duidelijke inhoudelijke band tussen de studie die Ernst & Young heeft gedaan tussen 1996 en 1998 en dit.

Naar aanleiding van mijn vorige interpellatie, diende ik een motie in waarin ik vroeg om een onderzoek van het Rekenhof. Daar werd niet op ingegaan, maar tot mijn tevredenheid is het Rekenhof intussen op eigen initiatief dan toch met een onderzoek begonnen. Binnen een aantal dagen zal het zijn bevindingen bekendmaken. Het Rekenhof heeft blijkbaar de documenten opgevraagd en de pers gelezen, zodat er een lichtje is gaan branden.

In de plenaire vergadering verwees ik naar stukken van de Vlaamse administratie. Het zijn geen stukken van de CD&V-fractie, of van juristen, maar van uw bloedeigen administratie. 'De juridische dienst van de afdeling Overheidsopdrachten stelt in zijn spoedadvies vast dat de managementovereenkomsten voor de luchthavens van Oostende en Antwerpen behept zijn met onwettigheden.'

Dat is een straffe uitspraak. Wat in de offerte van Ernst & Young zit, en werd goedgekeurd door de regering, staat haaks op het Vlaams personeelsstatuut. In het kader van Sectorcomité 18 probeert men het KB van 1994 op alle mogelijke manieren aan te passen aan de wetgeving en het Vlaams personeelsstatuut. Ik heb minister Van Grembergen daarover vorige week ondervraagd. Hij zegt klaar en duidelijk dat het Vlaams personeelsstatuut voor hem als een paal boven water staat.

De offertes, die de Vlaamse regering heeft goedgekeurd, stroken daar niet mee. De Vlaamse regering

## Decaluwe

zegt dat het personeelsbeleid haar bevoegdheid is, dat zij de nieuwe aanwervingen en bevorderingen zal bepalen. Dat is de wereld op zijn kop. Men wil gedurende 5 jaar 270 miljoen frank besteden aan de 2 managementteams, en de managementteams die het hebben gehaald, vragen de administratie dan om advies.

Uit documenten van het Sectorcomité blijkt dat men manieren zoekt om leidinggevende ambtenaren van de Vlaamse Gemeenschap boven de managers te plaatsen, omdat men voelt dat het niet klopt met het personeelsstatuut van de Vlaamse Gemeenschap. Men probeert om via aanvullende overeenkomsten de managementteams een ondersteunende en raadgevende rol te geven. De managers zullen geen beslissingsmacht hebben. Dit staat ook haaks op de offertes goedgekeurd door de Vlaamse regering. Minister Van Grembergen zegt dat ook. Hij zegt dat het personeelsstatuut ongewijzigd blijft, en de offertes ook.

Het Sectorcomité 18 is er blijkbaar ook niet uitge-raakt. Op 5 februari zal men een nieuwe poging doen. 'Het ontwerp van wijzigingsbesluit blijft op bepaalde punten strijdig met de reeds gegunde managementovereenkomsten voor de luchthavens van Oostende en Antwerpen. Dat kan ook niet anders, aangezien de overheidsopdrachten behept zijn met onwettigheden.' Dat zegt de heer Lathouwers, directeur-generaal van de algemene administratieve dienst.

Nadat ik minister Van Grembergen heb gehoord, ben ik ervan overtuigd dat men een oplossing zal vinden, maar het zal op een totaal onwettige manier zijn. Het personeelsstatuut zal worden aangepast, en de offertes zullen niet worden gewijzigd, omdat Ernst & Young daar geen belang bij heeft. Als men die zou wijzigen, creëert men een probleem voor de andere inschrijvers. Dit is onbehoorlijk bestuur, mijnheer de minister. Ik hoop dat het Rekenhof dit klaar en duidelijk zal aantonen.

Tot nu toe was er geen probleem, maar er wordt nu gesjoemeld om de groteske fouten van de voorbije maanden recht te zetten. Ernst & Young heeft er alle belang bij om te zwijgen. Het gaat over 270 miljoen frank belastinggeld. Die offertes zijn op een onrechtmatige manier toebedeeld. Ik vraag ook aan de collega's om dit te lezen. Als men intellectueel eerlijk is, zal men zien dat het ene haaks staat op het andere.

Mijnheer de minister, kunt u een overzicht geven van de concessiehouders van de luchthavens van Deurne en Oostende ? Welke beschikten op het ogenblik van de aanbestedingsdatum over een concessie en waren niettemin betrokken bij de goedgekeurde dossiers ? Hoe kunt u verklaren dat de ene concessiehouder werd geselecteerd en de andere niet ? Mijnheer de minister, werd u ervan op de hoogte gebracht dat het Rekenhof een onderzoek is gestart ? Werden u of uw diensten daarover reeds gecontacteerd ? Welke voorwaarden bevatten de goedgekeurde offertes van BIAC en Ernst & Young, en waarover hebben de betrokkenen geen enkele bevoegdheid ? Dat is toch belangrijk omdat we moeten weten wat een kandidaat kan en wat niet.

In welke mate is de goedgekeurde offerte van Ernst & Young gebaseerd op informatie uit de eigen administratie ? Welke stappen moeten nog worden ondernomen om beide managementteams volledig operationeel te laten worden ? Met welke voorwaarden werden de contracten reeds getekend ?

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, ik heb de lijsten van de concessies op de luchthaven van Deurne bij de administratie opgevraagd en maak ze hierbij aan u over.

Voor het aanduiden van de dienstopdracht 'manager luchthavens' werd gekozen voor een procedure van beperkte offerteaanvraag. Daardoor zijn er in tegenstelling tot een openbare aanbesteding niet één aanbestedingsdatum, maar twee data : de datum van de inzending van de kandidaatstellingen en die van de opening van de offertes.

Zowel in de selectiefase als de gunningsfase werd geen enkele kandidaat geselecteerd die een concessie had op de luchthaven. De heer Cloetens, die in de offerte van Ernst & Young Temporary Management Services NV werd opgegeven als één van de fysieke personen die deel kan uitmaken van het team dat wordt voorgesteld door de kandidaat, was zelf geen concessiehouder. Hij maakte wel deel uit van de raad van bestuur van een rechtspersoon die concessionaris was op de luchthaven. Hij was dus zelf niet actief als concessionaris. Naar mijn mening heeft het uitsluitingscriterium enkel betrekking op de kandidaat zelf en niet op de werknemers van de kandidaat.

De heer De Koninck, eerste auditeur bij het Rekenhof, is gestart met een doorlichting van het dos-

**Stevaert**

sier. Hij heeft hiervoor de nodige afspraken gemaakt met de PMV, die het dossier volledig heeft behandeld, en hij mag ook op mijn volledige medewerking rekenen.

De inspecteur van Financiën heeft in zijn verslag van 10 oktober 2001 de toegepaste procedure volledig conform de reglementering overheidsopdrachten verklaard en geen onregelmatigheden vastgesteld. U stelt dat er in de goedgekeurde offertes van Ernst & Young Temporary Management Services voorwaarden zijn opgelegd die strijdig zijn met de wet op de overheidsopdrachten. Dit is volgens de inspecteur van Financiën niet het geval. Met betrekking tot de andere vigerende reglementering, kan ik toelichten dat die juist de reden is dat het besluit omtrent het materieel en financieel beheer van de luchthavens moet worden aangepast. De Vlaamse regering onderkent dit volledig en heeft ook beslist dat het betrokken DAB-besluit moet worden aangepast. Deze problematiek zal dus ook geregeld worden

Op uw vijfde vraag kan enkel de inschrijver zelf antwoorden. Alle inschrijvers hadden toegang tot een documentatiepakket. Sommige inschrijvers hebben informatie opgevraagd, andere niet. Het feit dat informatie werd opgevraagd, betekent nog niet dat die ook werd gebruikt. Dat kan vrij moeilijk worden ingeschat. De vraag is bovendien interpreterbaar. Sommigen zullen bij het nalezen van de offertes oordelen dat sommige inschrijvers de informatie hebben aangewend, terwijl anderen dit anders zullen interpreteren.

In antwoord op de zesde vraag kan ik toelichten dat ingevolge de toewijzing van het managementcontract, het DAB-besluit inzake het materieel en het financieel beheer van de luchthavens moet worden aangepast. De regering heeft dit in haar beslissing opgenomen. De noodzaak tot aanpassing is mij dus bekend en stelt als dusdanig geen probleem.

Daarnaast zullen afspraken moeten worden gemaakt tussen de administratie en de managers over de wijze van samenwerking. Ik deel trouwens uw bekommernis dat dit nieuwe besluit niet in tegenspraak mag zijn met de vigerende reglementering.

**De voorzitter :** De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe :** Mijnheer de minister, meestal bedank ik u voor het gegeven antwoord, maar deze keer kan ik geen dankwoorden over

mijn lippen krijgen. Uw antwoord is onvoldoende. U was op voorhand op de hoogte van de vragen. Ik heb u een vraag gesteld over de concessiehouders en bijgevolg verwachtte ik een antwoord. Het gaat immers over één van de meest cruciale elementen van het dossier. U stelt dat de informatie aan het verslag zal worden toegevoegd. Ik kan echter geen repliek geven, want ik beschik niet over de lijst van concessiehouders. Ik kondig dan ook een nieuwe interpellatie aan. De regering moet maar leren om op een eenduidige en volledige wijze antwoord te geven. Het gaat niet op dat het de parlementsleden onmogelijk wordt gemaakt om te controleren !

Mijnheer de minister, u moet toch ernstig zijn. Ook ik lees dat de inspecteur van Financiën geen enkele opmerking heeft gemaakt over de wet op de overheidsopdrachten, maar de gespecialiseerde diensten van uw eigen Vlaamse Gemeenschap stellen dat het geheel behept is met onwettelijkheden. Wie heeft nu gelijk, de inspecteur van Financiën of de eigen juridische diensten ? Het antwoord op die vraag interesseert me ten eerste. De inspecteur van Financiën heeft trouwens maar één paragraafje aan dit onderwerp besteed waarin hij stelt dat er geen probleem is en alles conform de wet verloopt. Het document van uw diensten beslaat talrijke pagina's.

**Minister Steve Stevaert :** Mijnheer Decaluwe, van welke datum is dat document ? Over welk ontwerp gaat het daarin ? U verwacht een aantal zaken.

**De heer Carl Decaluwe :** Mijnheer de minister, ik verwar helemaal niets. Het document dateert van 30 november 2001.

**Minister Steve Stevaert :** Mijnheer Decaluwe, dat document is reeds achterhaald.

**De heer Carl Decaluwe :** Natuurlijk, er werd een enorme druk uitgeoefend om een nieuw document op te stellen. Ik ben daarvan op de hoogte.

**Minister Steve Stevaert :** Uiteraard kan een parlements lid naar het Rekenhof stappen. Ik lees in de krant dat het Rekenhof werk zal maken van de zaak. Dat is logisch, want dat is zijn taak. In de krant wordt er echter heel suggestief over geschreven.

Mijnheer Decaluwe, doet u uw werk als parlements lid. Als blijkt dat iets niet in orde is, dan zullen alle instanties die dit land rijk is, dat vaststellen. U doet nu alsof de zaak onoverkomelijk is. In de vorige coalitie hebben we heel vaak via dat statuut gewerkt, maar blijkbaar waren de werknemers

## Stevaert

toen niet belangrijk. Ik denk aan DAB-schoonmaak en Aquafin.

**De heer Carl Decaluwe :** Mijnheer de minister, u wijkt af van het onderwerp. Deze regering gebruikt een truc : de ministers draaien de zaken om en interpellieren de interpellanten ! Dat is niet de bedoeling.

**De voorzitter :** Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert :** Mijnheer Decaluwe, laat u toch alles op zijn beloop. De ambtenaren van wie u stukken ontvangt, doen hun werk goed.

**De heer Carl Decaluwe :** Mevrouw de voorzitter, ik sta erop dat in het verslag duidelijk wordt vermeld dat ik geen enkel verslag heb gekregen van ambtenaren. De ambtenaren moeten volledig buiten schot blijven, want anders gaat het kabinet-Stevaert opnieuw over tot een razzia zoals op Openbare Werken ten tijde het rapport-Helleven. Ik herhaal dat ik expliciet in het verslag vermeld wil zien dat ik de stukken niet heb gekregen van ambtenaren ! (*Rumoer*)

**De voorzitter :** Laat de gemoederen een beetje bedaren. Elk van u mag zijn zeg doen.

Minister Stevaert heeft eerst het woord.

**Minister Steve Stevaert :** Mijnheer Decaluwe, ik heb antwoord gegeven op uw vragen, want dat is mijn taak. U hoeft me daarvoor niet te bedanken. U mag naar het Rekenhof en naar de Raad van State gaan. U mag iedereen contacteren. Als blijkt dat iets fout is, dan zal rekening worden gehouden met de opmerkingen en zullen we ervoor zorgen dat alles op een correcte manier in orde wordt gebracht. Als dat niet het geval is, dan kunnen we een volgende stap zetten in dit dossier. U trekt echter al op voorhand allerlei conclusies en dat is ongepast. U kondigt aan dat het Rekenhof een onderzoek zal uitvoeren, maar suggereert dat dat heel ongewoon is, maar als aan het Rekenhof een onderzoek wordt gevraagd, dan voert het Rekenhof een onderzoek uit. Ik neem aan dat u zelf de vraag tot het Rekenhof heeft gericht.

**De voorzitter :** De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe :** Mijnheer de minister, het is toch vanzelfsprekend dat ik gebruik heb gemaakt van mijn parlementair recht. De Inspectie van Financiën heeft over Deurne geadviseerd om

niet toe te wijzen. Ik geef u dus niet de mening van de CD&V-fractie, maar van de Inspectie van Financiën. Ik kan terzake een heel pak documenten voorleggen. Het dossier is niet correct. Nu zullen opnieuw besluiten worden aangepast om toch maar min of meer in orde te zijn. Dit is de omgekeerde wereld. Ik roep al degenen die hebben meegedaan, maar het niet hebben gehaald, op om naar de rechtbank te trekken. Ik wil wel naar de rechtbank trekken. Ik heb trouwens al een zaak gewonnen tegen minister Anciaux : na anderhalf jaar wachten heeft de Raad van State me gelijk gegeven.

Er moet duidelijkheid komen over de heer Cloetens. U stelt dat hij slechts een werknemer is. Ik raad u aan om dit nog eens te onderzoeken, want volgens mijn informatie is de man bestuurder-voorzitter van de maatschappij. Er is toch een fundamenteel verschil tussen een werknemer die ruimtes poetst en een bestuurder-voorzitter. Tijdens een vorige interpellatie hebt u trouwens op een andere wijze geantwoord. Nu stelt u dat hij slechts een werknemer is.

U hebt niets gezegd over de timing. Ik heb ook aan minister Van Grembergen gevraagd wanneer de aangepaste besluiten er zullen zijn. Volledig operationeel zijn, kan niet zonder die besluiten. Hoe zullen de verhoudingen zijn tussen de leidinggevende ambtenaren, de managers en de bestaande vliegtuigoversten ? Hoe worden die verhoudingen geregeld ? Juridisch is men totnogtoe nog helemaal niet uit die problemen geraakt. Uit de verslagen blijkt dat werd getelefoneerd naar de heer Strubbe. Hij heeft raad gegeven. Ik heb daarmee geen problemen, maar hoe zit het met de timing ? Ik heb van minister Van Grembergen vernomen dat het contract al werd afgesloten op 22 november. We zijn nu al meer dan twee maanden verder. De verhouding tussen de managementteams, de DAB's en de rest werd ondertussen helemaal nog niet geregeld. Men is echter al volop bezig met geld uitgeven. Zo worden er wel al bureaus besteld, maar weet men nog niet wie voor welke taken zal instaan.

Minister Dua is ondertussen ook reeds bezig met de milieuvergunningen. Ik dacht dat het de taak van de managers was om eerst een milieubeleidsplan op te stellen en dat over te maken aan de regering. In deze zaak loopt alles echter door elkaar. Ondertussen zijn er voor vijf jaar al twee managementteams ten belope van 270 miljoen. Als nog eens zoveel belastinggeld wordt uitgegeven, zou het toch beter zijn om te werken met een draaiboek.

**Decaluwe**

Er is een aangepast besluit. De besluiten mogen niet worden aangepast in functie van de goedgekeurde offertes. Deze offertes staan trouwens haaks op het personeelsstatuut, op de wet op de rijkscomptabiliteit en op de wet op de overheidsopdrachten.

**Minister Steve Stevaert :** Mijnheer Decaluwe, u weet perfect dat we dit besluit pas na het aanduiden van de managers kunnen nemen.

**De heer Carl Decaluwe :** De fundamentele elementen van het besluit van 1994 met betrekking tot taakstelling en verantwoordelijkheid kunnen niet zomaar worden gewijzigd. De mensen in de syndicale delegaties weten dat ook. Zij zijn zo bang dat ze al juristen onder de arm hebben genomen.

Dit dossier is een voorbeeld van inefficiënt bestuur. Ik ben niet tevreden met het antwoord van de minister. Aangezien ik niet over alle informatie beschik, zal ik een nieuw interpellatieverzoek indienen.

**De voorzitter :** Ik heb de lijst van de concessiehouders ontvangen. Ze zal als een bijlage aan de Handelingen worden toegevoegd. Het Rekenhof heeft me in een brief meegedeeld dat het momenteel, op basis van het door de heer Decaluwe ingeroepen inzage- en informatierecht, een wettelijkheidsonderzoek van de hier vermelde vastleggingen uitvoert. Dit onderzoek is gebaseerd op de beschikbare stukken van de verschillende departementen van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

**Met redenen omklede motie**

**De voorzitter :** Door de heer Decaluwe 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 parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van de heer Gilbert Van Baelen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de omleidingsweg in Neerpelt**

**De voorzitter :** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Baelen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de omleidingsweg in Neerpelt.

De heer Van Baelen heeft het woord.

**De heer Gilbert Van Baelen :** Mevrouw de voorzitter, deze omleidingsweg staat al sinds 1976 op verschillende ontwerp- en andere gewestplannen. Dat er jarenlang niets is gebeurd, is evenwel logisch. Deze omleidingsweg was oorspronkelijk als een noord-zuidverbinding opgenomen in een prachtig Europees autosnelwegenraster. Dit plan is ooit door illustere voorgangers op Europees niveau op papier gezet. Dit raster is er gelukkig nooit gekomen.

Sedert ongeveer tien jaar heeft de omleidingsweg een regionaal en lokaal belang gekregen. De mogelijke uitvoering heeft meermaals ter discussie gestaan. De gemeente Neerpelt heeft in het verleden zelf verkeersstudies laten uitvoeren. Uit deze studies is gebleken dat de voorgangers van de minister de voorziene werken vaak terecht niet hebben laten uitvoeren.

Slechts 15 percent van het verkeer dat momenteel de Heerstraat, de hoofdweg in het centrum van Neerpelt, aandoet, is van doorgaande aard. Het aanleggen van de omleidingsweg zal op zich geen soelaas brengen. We mogen bovendien niet vergeten dat deze studies al tien jaar oud zijn. Net als in de rest van Vlaanderen is de verkeersintensiteit in de Heerstraat ondertussen toegenomen.

De discussie over de omleidingsweg is momenteel weer zeer actueel. Deze weg is in het RSV opgenomen. Het goedgekeurde ontwerp van het provinciaal structuurplan voorziet niet enkel in de aanleg van de omleidingsweg, maar voorziet tevens in het weerhouden van een gemeente in de regio Hamont-Achel als kleinstedelijk gebied. Overpelt, Neerpelt en Lommel zijn op dit ogenblik al klein-

## Van Baelen

stedelijke gebieden. Het gaat hier uiteraard nog maar om een ontwerpstructuurplan.

De vier betrokken gemeenten zijn op de economische Kempische As gelegen. Dit betekent dat de omleidingsweg ook omwille van het regionaal belang wordt overwogen. Het is de bedoeling om de Heerstraat door middel van de omleidingsweg gedeeltelijk te ontlasten.

Met enige verbazing heb ik in het indicatief programma van Wegeniswerken gelezen dat de minister de omleidingsweg helemaal niet heeft opgenomen in zijn planning voor de periode 2002-2004.

We moeten hierbij nochtans rekening houden met enkele belangrijke lokale elementen. Aan de rand van het centrum vinden momenteel twee gigantische ontwikkelingen plaats. Zo is de bouw van een nieuw, grootschalig warenhuis bijna voltooid. Een ander warenhuis in dezelfde streek brengt 20.000 voertuigbewegingen met zich mee. Ik zie niet in waarom dit nieuwe warenhuis voor minder autoverkeer zou zorgen.

Bovendien voorziet de gemeente in haar ontwerp-BPA in een gigantische uitbreiding van een winkelzone aan de andere kant van de gemeente. Ook hier gaat het om een grootschalige winkelactiviteit.

Het RSV zegt over Overpelt en Neerpelt dat ze in een zogenaamde bipool zitten. Ik ben dan ook blij dat de beide gemeenten hebben besloten om samen een grootschalig zwembad te bouwen.

De omleidingsweg wordt steeds noodzakelijker om de regionale en de lokale verkeersstromen te scheiden. De planning van de gemeente Neerpelt betekent dat de Heerstraat, die nu al dicht zit, in de toekomst potdicht zal zitten en dat de auto's in het centrum helemaal niet meer zullen kunnen bewegen.

Bij het nemen van een aantal beslissingen heeft het gemeentebestuur zich niet van haar meest vooruitziende kant laten zien. Vooral met het oog op de regionale planning en de gemeentelijke fasering zou de omleidingsweg voor een zekere ontlasting kunnen zorgen.

De ontwikkelingen te Lommel met betrekking tot de aanleg van de IJzeren Rijn zouden tevens een indirecte impact op de ontwikkeling en de verkeersafwikkeling op de weg door het centrum van Neerpelt kunnen hebben.

Aangezien de planning niet in de aanleg van de omleidingsweg voorziet, zou ik enkele concrete vragen willen stellen. Mijnheer de minister, voorziet u op korte termijn in een nieuwe studie? Hebben uw diensten in het verleden al studies uitgevoerd of kunnen we ons enkel beroepen op de studies die de gemeente Neerpelt in het verleden heeft laten uitvoeren? Ik wil er hier nogmaals op wijzen dat deze studies geen echte perspectieven bieden. Wilt u op nieuwe studies wachten of zult u rekening houden met de lokale ontwikkelingen en ondertussen in het indicatief meerjarenprogramma in meer middelen voorzien?

**De voorzitter :** Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert :** Mevrouw de voorzitter, het is mijn bedoeling om op korte termijn een studie betreffende de aanleg van een noordelijke omleidingsweg rond Neerpelt, de N71, te laten uitvoeren.

De uitvoering van deze geplande studie heeft vertraging opgelopen omdat ze ruimer dient te worden opgevat dan oorspronkelijk was gepland. De geplande omleidingsweg is immers gelegen in een zone waar de Europese habitat- en vogelrichtlijngebieden van toepassing zijn. Dit betekent onder meer dat niet alleen alternatieve tracés voor de aanleg van de geplande omleidingsweg, de N71, moeten worden overwogen, maar dat er ook alternatieven voor de hele omleidingsweg moeten worden bedacht.

De Europese richtlijnen stellen duidelijk dat deze studie moet worden uitgevoerd. Indien dit niet gebeurt, zal de Raad van State elke bouwvergunning schorsen en vernietigen zodra iemand bezwaar aantekent tegen een afgeleverde bouwvergunning. Dit zou het doortrekken van de N71 onmogelijk maken. Dat is belangrijk, vooral omdat er vroeger reeds een MER is opgesteld voor het traject van deze omleidingsweg. Dit gebeurde volgens de reservering van het gewestplan Neerpelt-Bree, dat vrij negatief was over dit traject. Daarom zullen er mijns inziens enkele alternatieve trajecten moeten worden geanalyseerd, die het natuurgebied De Holen minder aantasten. Een mogelijkheid is de verschuiving van het gewestplantraject in de richting van de IJzeren Rijn. Door de bundeling van de N71 met de spoorinfrastructuur wordt het gebied De Holen zo minder versnipperd.

Andere mogelijkheden kunnen eveneens worden onderzocht. In eerste instantie zal mijn administratie aan de lokale overheid de kans geven om alternatieve oplossingen voor te stellen. De studie zal

**Stevaert**

immers in nauw overleg met het gemeentebestuur gebeuren. De studie moet uitwijzen welke opties al dan niet aangewezen zijn. Ik ga hierover vandaag nog geen uitspraken doen. Pas na de voltooiing van de studie en de mogelijke noodzakelijke aanpassing van het gewestplan door middel van de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan kan de omleidingsweg concreet worden geprogrammeerd.

Wat de kern van de zaak betreft : het is mijn overtuiging dat daar een omleidingsweg nodig is, los van de huidige ontwikkelingen. Maar we moeten erover waken dat deze ontwikkelingen geen pleidooi vormen voor nieuwe wegen. Dan zijn er immers overal nieuwe wegen nodig. Deze omleidingsweg realiseren heeft echter geen zin zonder een degelijke voorbereidende studiefase, anders stevenen we af op schorsingen en vernietigingen. Ik heb de indruk dat het provinciebestuur op dezelfde golfte zit.

**De voorzitter :** De heer Van Baelen heeft het woord.

**De heer Gilbert Van Baelen :** Mijnheer de minister, u hebt het over het kortelings aanbesteden van die studie. Hebt u ook een tijdschema voor de beëindiging van die studie ? Kunt u dat bij benadering zeggen ? Hebben we het dan opnieuw over een half jaar of een jaar ?

**Minister Steve Stevaert :** Ik zal navraag laten doen. Ik zal u laten weten wanneer deze studie zal worden aanbesteed.

**De voorzitter :** Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer André Van Nieuwkerke tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de kustvaart**

**De voorzitter :** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Nieuwkerke tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de kustvaart.

De heer Van Nieuwkerke heeft het woord.

**De heer André Van Nieuwkerke :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, over de manke verbinding over het water tussen Zeebrugge en het hinterland zijn de voorbije jaren reeds oneindig veel woorden gevallen en geschreven. De realisatie van een Noorderkanaal, via het afleidingskanaal van de Leie en het kanaal van Schipdonk, blijft voor- en tegenstanders, believers en non-believers beroeren. Ondertussen is er ook een MAI-studie. Er is sprake van dat het Noorderkanaal het N41-kanaal wordt en dergelijke meer. Maar aan dit alles zijn natuurlijk enorme kosten verbonden.

Ondertussen worden honderdduizenden TEU verscheept met kruiplijncoasters langs de kust en de Scheldemonding, tussen Zeebrugge en Oostende, naar het hinterland, vooral Nederland en Duitsland. Ondertussen denken de maatschappijen, die zich dagelijks met de kustvaart inlaten, na over de eventuele bouw van estuaireschepen in China en over de inzet van zeewaardige pontons voor het traject van de kusthavens richting Scheldemonding. Eén van die maatschappijen pleit er zelfs voor om de aantrekkelijkheid van de kusthavens in het algemeen, en van Zeebrugge in het bijzonder, als containerhaven, te vergroten door een veralgemeend gebruik van kruiplijncoasters. Kustvaart, kruiplijncoasters, estuaireschepen en zeewaardige pontons brengen echter hoge kosten met zich mee. Heel wat rederijen schrikken hiervoor dan ook terug. De bouw en de bemanning zijn nu eenmaal onderworpen aan hogere eisen dan de klassieke binnenvaart. Bovendien spelen de havenrechten ook een rol.

Momenteel is de kustvaart echter van cruciaal belang voor onze kusthavens. Op ecologisch vlak verlicht deze vervoersmodule bovendien de druk op onze autowegen en het eventuele aansnijden van onze schaarse open ruimte. Ik heb dan ook een aantal vragen over het eventueel aantrekkelijker maken van de kustvaart.

Kruiplijncoasters en dergelijke worden beschouwd als zeeschepen en niet als binnenschepen. Dit heeft een onmiddellijke invloed op het al dan niet betalen van havenrechten. Kan het Vlaams Gewest eventueel niet bemiddelen tussen de Vlaamse havens opdat op dit vlak een stimulans voor de kustvaart kan worden gerealiseerd ? Kunnen de eisen voor estuaireschepen niet worden aangepast, zodat ook Rijnschepen, mits de nodige aanpassingen, kunnen worden ingezet tussen onze kusthavens en de Scheldemonding ?

Dan kom ik tot mijn belangrijkste vraag. We kennen allemaal het Marco Polo-project, waarbij men

## Van Nieuwkerke

zoekt naar alternatieven met betrekking tot de huidige havenontsluitingen. Hoe staat Europa tegenover eventuele investerings- en exploitatiesubsidies vanwege het Vlaams Gewest voor kustvaart, dus in casu voor kruiplijncoasters en dergelijke ?

**De voorzitter :** Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert :** Mevrouw de voorzitter, geachte leden, het innen van havenrechten is een bevoegdheid van de havenbedrijven. In uitvoering van het Havendecreet werd in het subsidiebesluit van 13 juli 2001 een bepaling opgenomen die de gelijkschakeling van de doorvaartrechten in de havengebieden met vaartrechten op de andere waterwegen in het Vlaams Gewest moet bevorderen. De kanaaldokken worden conform het decreet immers als onderdeel van de maritieme toegang gedefinieerd. Het havenbedrijf van Zeebrugge heeft hier reeds positief gevolg aan gegeven en zijn doorvaartrechten afgeschaft. De raad van bestuur van het havenbedrijf Antwerpen besliste onlangs tot het afbouwen van zijn doorvaartrechten. De modaliteiten worden in overleg met de bevoegde administratie van het Vlaams Gewest besproken.

De normering en de technische vereisten voor zeeschepen zijn een federale aangelegenheid. Ik ben wel bereid dit verder te onderzoeken en zal nagaan of een vraag terzake aan de federale overheid opportuun is.

Het Marco Polo-programma, dat het huidige PACT-programma zal vervangen, is nog in het stadium van consultatie en moet nog het hele wetgevingsproces doorlopen. Een van de discussiepunten is precies of er rechtstreekse steun aan kustvaartlijnen mag worden gegeven. De diverse lidstaten hebben uiteenlopende meningen hierover. Sommige lidstaten zijn er principieel tegen. Andere landen zijn er fervent voorstander van. Frankrijk kondigde aan dit jaar een nationale steunregeling op te zullen zetten. Het valt te verwachten dat de Franse maatregel een standpuntbepaling van de commissie zal uitlokken. Door de potentiële impact op de 'modal shift' wordt deze aangelegenheid gevolgd door de bevoegde diensten van het Vlaams Gewest.

**De voorzitter :** De heer Van Nieuwkerke heeft het woord.

**De heer André Van Nieuwkerke :** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Er moet dus

worden gewacht tot Europa daarover beslist. Dat kan jaren duren.

**Minister Steve Stevaert :** Ik denk dat het door de Franse aanpak iets sneller zal gaan. Die zal immers leiden tot een uitspraak van de Commissie. Dit hoeft dus geen jaren te duren.

**De voorzitter :** Het incident is gesloten.

---

## Vraag om uitleg van de heer Eddy Schuermans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken met betrekking tot de eventuele invoering van een wegenisvergoeding

**De voorzitter :** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Schuermans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken met betrekking tot de eventuele invoering van een wegenisvergoeding.

De heer Schuermans heeft het woord.

**De heer Eddy Schuermans :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, u weet dat de lokale besturen vrezen dat de vrijmaking van de energiemarkt – dan heb ik het over elektriciteit en gas – voor beduidend minder inkomsten uit de energiedistributie zal zorgen. Die vrees is wellicht terecht.

In Hasselt bijvoorbeeld, de stad die ons het meest na aan het hart ligt, dan blijkt dat dit op jaarbasis zorgt voor een gigantische minderontvangst. Reeds een aantal jaren wordt er geanticipeerd op die vrijmaking, toch gaat het al over een minderontvangst van miljoenen euro's voor één Vlaamse stad. Voor de andere steden zal het niet anders zijn. Mijnheer de minister, terzake hebben we op 22 februari 2001 in deze commissie een vraag om uitleg gesteld. U antwoordde dat deze vraag van uitzonderlijk belang was, en dat het laatste woord terzake nog niet was gezegd. Belangrijk was uw aankondiging toen dat u een decretale regeling zou uitwerken inzake deze aangelegenheid. Hierin zou worden bepaald dat de gemeenten de mogelijkheid krijgen om de eigenaar van een elektrische leiding een jaarlijkse vergoeding te vragen voor het gebruik van het

**Schuermans**

openbare domein. Dat was één fragment uit uw antwoord.

Vanuit een andere invalshoek heb ik in juni van vorig jaar ook minister Van Grembergen hierover geïnterpelleerd. Hij heeft er immers, gezien zijn bevoegdheden, ook direct mee te maken. Hij antwoordde evenwel in een andere zin, en stelde – ik citeer – : ‘Noch door mij, noch door andere ministers wordt aan een ontwerp van decreet over deze aangelegenheid gewerkt.’ Sterker nog, hij zei dat het absoluut niet nodig was om zo’n regeling te treffen, vermits de huidige regelgeving volstaat. Niets belet de gemeenten eventueel zo’n retributie te heffen.

Deze tegenspraak is echter al geschiedenis. Vandaag is de vraag hoever het staat met de uitwerking van zo’n regeling voor de lokale besturen. Ik heb het dan over een eventuele gewestelijke heffing, waarvoor het decreet op de intergemeentelijke samenwerking een mogelijkheid heeft gecreëerd. Voor een lokale toepassing heeft het nieuwe decreet geen opening gelaten voor zo’n ongemakken-taks ten aanzien van een intergemeentelijke samenwerking of ten aanzien van intercommunales.

Ik denk hiermee de vraag te vertolken van heel wat mensen die lokaal actief zijn, of en wanneer zo’n wegenwerkenvergoeding of ongemakken-taks kan worden ingevoerd, en onder welke voorwaarden.

**De voorzitter** : De heer De Roo heeft het woord.

**De heer Johan De Roo** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega’s, dit is een voor de toekomst interessante en belangrijke vraag. Er is al een initiatief genomen in de gemeente Peer, en voor mijn eigen gemeente heb ik iets gelijkaardigs uitgewerkt, maar de provinciale overheid, bij wie ik voorzichtigheidshalve mijn licht heb opgestoken, heeft laten weten dat elk initiatief van een gemeente op dit vlak zal worden geschorst. Dat geldt dus ook voor Peer. Nochtans is het een interessant idee.

Ik heb berekend voor mijn gemeente dat we met een taks van 0,5 euro per lopende meter, een bedrag van 12 miljoen euro per jaar zouden verzamelen. Dat zouden we goed kunnen gebruiken voor de financiering van de politiehervorming.

**De voorzitter** : Mevrouw De Maght heeft het woord.

**Mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega’s, ik sluit me aan bij deze vraag. Enkele maanden geleden hoorde ik dat er zoals in Wallonië een decreet zou worden opgesteld dat zou bepalen dat de voorwaarden worden vastgelegd door het gewest, terwijl de inning door de gemeenten wordt gedaan. Kan dat decreet klaar zijn vooraleer het grote verlies tot uiting komt dat de gemeenten zullen lijden door de liberalisering van de energiemarkt ? Kunnen de beide maatregelen terzelfder tijd van toepassing worden ?

In Wallonië gelden pas in 2007 alle uitwerkingen voor de energieleveranciers en -transporteurs. Bij ons gebeurt dat al in 2005. Er mag voor mijn part een verschil zijn tussen de beide landsdelen, maar het zou niet goed zijn, mocht het ene al in voege treden, terwijl het andere nog niet klaar is. Dat zou erg zwaar vallen voor gelijk welke gemeente, groot of klein.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, collega’s, er is blijkbaar eensgezindheid over dat deze belasting er zo snel mogelijk moet komen. Dat is een aangename vaststelling. Ik hoop er zo snel mogelijk mee te kunnen komen, en bij de budgetcontrole steun te krijgen van alle fracties. (*Opmerkingen*)

De gemeenten trachten via allerlei middelen te voorkomen dat de nutsmaatschappijen te pas en te onpas, tot ongenoegen van de burger, voetpaden en straten openbreken voor het leggen van leidingen. Naast ergernis bij de burger veroorzaakt de aanwezigheid van nutsleidingen langs gemeente- en provinciewegen ook extra kosten bij de planning en het ontwerp van de aanleg, het onderhoud en de vernieuwing van de wegen. Het gratis of vrijwel kosteloos gebruiksrecht dat aan de nutsmaatschappijen is toegekend op basis van de bestaande reglementering, wordt dan ook steeds meer ervaren als een hinderpaal voor het voeren van een degelijk lokaal beleid.

Daarom hebben de gemeenten onlangs met de nutsmaatschappijen een code voor infrastructuur- en nutswerken langs gemeentewegen ondertekend. Deze code heeft echter slechts de waarde van een intentieverklaring en niet van een juridisch afdwingbaar document.

Sommige gemeenten hebben bovendien een retributiereglement voor het privaat gebruik van het openbaar domein uitgewerkt. Deze reglementen

## Stevaert

zijn evenwel strijdig met de bestaande wetgeving. Een retributieregeling per gemeente heeft bovendien als nadeel dat de lasten van de regeling via een uniform distributienettarief voor elektriciteit gedeeltelijk op de inwoners van de buurgemeenten worden afgewenteld.

Daarom heb ik een decreet uitgewerkt voor het privaat gebruik van gemeente- en provinciewegen, dat uniform is voor alle gemeenten en provincies. Het decreet biedt een wettelijke basis voor het uitwerken van een vergunningensysteem, gekoppeld aan de verplichting tot het betalen van een retributie. Het is de bedoeling dat de gemeenten en de provincies de vergunningen afleveren voor de wegen die zij beheren, en ook de daaraan gekoppelde retributies innen.

Het decreet is gebaseerd op de decretale regeling van 18 december 1992 voor het privaat gebruik van het openbaar domein van de gewestelijke wegen en waterwegen. Voor de gemeentelijke en provinciale retributie zullen in principe dezelfde bedragen gehanteerd worden als voor de gewestelijke retributie.

Het verkrijgen van een vergunning voor het aanleggen van leidingen, netwerken en lokale installaties zal tot gevolg hebben dat de vergunninghouder aan de gemeente of de provincie eenmalig een vaste retributie en jaarlijks een variabele retributie verschuldigd is voor het privaat gebruik van het openbaar domein. Het vast recht, dat voor elke vergunning evenveel bedraagt, is een vergoeding voor het opmaken van het dossier en het afleveren van de vergunning. Het variabel recht is een vergoeding voor het ter beschikking stellen van het openbaar domein en zal, al naargelang van het geval, berekend worden op basis van de ingenomen oppervlakte of ruimte.

De retributieregeling wordt momenteel in nauw overleg met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten uitgewerkt. Ik heb aan de nutsmaatschappijen gevraagd om mij voor 31 januari 2002 een overzicht te bezorgen van de retributies die zij aan de gemeenten en aan de provincies zullen moeten betalen als gevolg van de nieuwe maatregel. Daarna zullen de teksten van het decreet en het bijbehorende uitvoeringsbesluit worden afgewerkt. De bedoeling is dat de gemeenten vanaf januari 2003 retributies zullen kunnen innen op basis van de nieuwe regeling.

De bekommernis is voor alle partijen dezelfde, namelijk het opvangen van de daling van de ontvangsten door de liberalisering. Daarom is het beter te spreken van een vergoeding; want dan gaat het om een retributie. Als we spreken van belasting of taks, hebben we te maken met het probleem, waar de heer Schuermans op heeft gewezen, dat intercommunales niet belastbaar zijn. Er kan hen wel een vergoeding worden gevraagd. Zo bekeken spreken minister Van Grembergen en ik elkaar niet tegen.

Het tweede probleem is dat we niet alleen mogen werken op basis van lopende meters. Ik zal dit bespreken met de VVSG. Ook het begrip densiteit moet erin opgenomen worden, om rekening te kunnen houden met de situatie in het stedelijk gebied. Het zal een combinatie van densiteit en lopende meters moeten zijn.

Ook met het begrip 'openbreken' moeten we oppassen. Enerzijds, is het na te streven dat de stoepen niet voortdurend worden opgebroken, maar anderzijds is het ook na te streven dat het net wordt vernieuwd. In andere landen zit men wel eens – om andere redenen – met een gedowncycled net. We hebben vrij goede elektriciteitsnetten, maar als het vernieuwen daarvan kosten met zich meebrengt, krijgen we problemen. Over de frequentie moet dus goed worden nagedacht.

Een volgend probleem is de hoogte van de bijdragen. We hebben al wat discussies gehad met de federale overheid, meer bepaald met minister Daems, maar sinds gisteren komt er witte rook uit de schouw.

De discussie over de telecommunicatielijnen wordt op het federaal niveau gevoerd. Dat is geen Vlaamse bevoegdheid en hoeft het ook niet te zijn. Dat wil echter niet zeggen dat er geen wegenisvergoeding moet worden betaald. Daarover bestond onenigheid, maar die is nu uit de weg geruimd. We kunnen niet voor iedereen dezelfde tarieven toepassen. Als dezelfde tarieven worden toegepast, zou dat kunnen leiden tot economische verstoringen. Als het gaat over elektriciteit, gas of telecommunicatie, dan moet men redelijk zijn. Ik sta inhoudelijk achter de initiatieven van de heer Kelchtermans in Peer. Maar de provincie zegt neen, omdat men geen verschillende vergoedingen kan vragen. Tenslotte gaat het over één netwerk. We zullen ook de ingewikkelde discussie over het kostenbeheer van de netwerken moeten voeren.

De heer De Roo heeft gevraagd aan wie de centen toekomen. Volgens mij komt deze vergoeding toe aan de steden en gemeenten. De gewestwegen vor-

**Stevaert**

men echter een knelpunt. Heel wat gewestwegen lopen door dorpskommen, de gemeente moet dan stoepen aanleggen. Het lijkt me logisch dat het geld dan toekomt aan de steden en gemeenten. Sommige gemeenten worden gemonopoliseerd door gewestwegen ; dat geld mag hun niet worden onthouden. Dit geld komt in de plaats van wat men vroeger ontving via participaties in de energiesector. Geld voor autosnelwegen moet naar het gewest gaan.

Als we over de partijgrenzen heen daarover een consensus kunnen vinden bij de budgetcontrole, dan moeten we dat geld kunnen vrijmaken. Dat is ook de bekommernis van de gemeenteraad van Hasselt, die de heer Schuermans reeds lang volgt.

**De voorzitter :** De heer Schuermans heeft het woord.

**De heer Eddy Schuermans :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik begrijp dat u het vooral hebt over het openbreken van het terrein voor het aanleggen van nieuwe leidingen. De vraag is wat er met de bestaande leidingen moet gebeuren.

**Minister Steve Stevaert :** Ik heb me niet nauwkeurig genoeg uitgedrukt. Het gaat over het gebruik van de bestaande infrastructuur.

**De heer Eddy Schuermans :** U sprak over een taxatie, maar dat is iets anders.

**Minister Steve Stevaert :** Het gebruik van de bestaande kabels moet de basis vormen. De gemeenten moeten op korte termijn zicht hebben op de middelen waarover zij kunnen beschikken. Men zegt mij dat de nutsbedrijven over die informatie beschikken en dat dat heel vlug kan worden afgehandeld.

**De voorzitter :** Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Eddy Schuermans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeerswisselaar A2-A13 in Lummen**

**De voorzitter :** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Schuermans tot de heer Stevaert, mi-

nister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeerswisselaar A2-A13 in Lummen.

De heer Schuermans heeft het woord.

**De heer Eddy Schuermans :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag is van regionaal, maar ook van nationaal belang. Iedereen die via de autosnelweg van of naar Limburg rijdt, komt langs de verkeerswisselaar te Lummen. Velen zijn dan ook geïnteresseerd in een oplossing van dat heikel probleem. Een verkeersinrichting met zoveel conflictrijke punten is uniek in Vlaanderen. De statistieken spreken voor zich. De verkeersdrukte neemt enorm toe. Op sommige stroken van die verkeerswisselaar is de verkeersdrukte tussen 2000 en 2001 toegenomen met 7 percent. Dat is gigantisch veel. Er zijn plaatsen waar 27.000 voertuigen per dag voorbijrijden.

Het probleem wordt nog groter. Dagelijks moet men aanschuiven op de stroken voor doorgaand verkeer omdat de afslagstroken onvoldoende lang zijn. In het schemerduister en bij slecht weer is dat levensgevaarlijk. Er doen zich jaarlijks meer dan 20 ongevallen met lichamelijke letsels voor. Het heeft ons getroffen dat in het voorliggende meerjarenprogramma pas grote investeringen worden gepland na 2004, dus in een volgende legislatuur. In de politiek betekent dat een eeuwigheid. Er moet een oplossing komen op kortere termijn als we de ongevallenstatistieken niet drastisch willen zien stijgen.

**De voorzitter :** De heer Geraerts heeft het woord.

**De heer Jean Geraerts :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil me als Limburger en regelmatige gebruiker van die verkeerswisselaar aansluiten bij de vraag van de heer Schuermans. Het klaverblad van Lummen schept met zijn gelijkgrondse kruisingen een zeer gevaarlijke verkeerssituatie. We zouden beter spreken over de rotonde van Lummen, met alle nadelen van een rotonde die ontstaan bij zeer druk verkeer. Ik heb het over de snelle vorming van files op de snelwegen zelf.

Mijnheer de minister, in het Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn er, om verkeersproblemen op te lossen, een aantal missing links en knelpunten opgenomen. Ook in het Mobiliteitsplan Vlaanderen worden de verkeerswisselaars beschouwd als nodige capaciteitsuitbreidingen van het hoofdwegennet. Op het vlak van de missing links en de knelpunten wordt Limburg een beetje benadeeld. In de hele

## Geraerts

provincie staan er immers maar drie projecten op stapel : de omleiding te Neerpelt, de noord-zuid-verbinding en de aanpassing van de verkeerswisselaar in Lummen.

Mijnheer de minister, ik wil erop aandringen om sneller werk te maken van de ombouw van de verkeerswisselaar tot een degelijk klaverblad.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Schuermans, de uitwisseling van het verkeer tussen de autosnelwegen A2 en A13 gebeurt momenteel nog via gelijkgrondse kruisingen. Naast capaciteitsproblemen geeft dit concept elk jaar ook aanleiding tot ongevallen, gelukkig meestal alleen met stoffelijke schade. Medeoorzaak van de problemen is de rechtstreekse aansluiting van de industriegebieden van Lummen en Heusden-Zolder op de verbindingsslussen van de verkeerswisselaar.

Een herinrichting van de verkeerswisselaar zou de capaciteitsproblemen moeten oplossen en de veiligheid sterk moeten verhogen. Een herinrichting van de verkeerswisselaar is echter niet mogelijk met behoud van de bestaande aansluiting van de industriegebieden op de verbindingsslussen van de verkeerswisselaar. Voorafgaand aan de herinrichting van de verkeerswisselaar dient dus een alternatieve ontsluiting van de industrieterreinen te worden uitgewerkt.

Op 4 oktober 2001 werd een openbare aanbesteding gehouden voor het opstellen van een plan-MER voor de herinrichting van de verkeerswisselaar en de ontsluiting van de industrieterreinen. Voor de verkeerswisselaar zullen twee oplossingen worden onderzocht. Oplossing Ia is een klaverblad. Oplossing Ib is een verkeerswisselaar op drie niveaus.

Voor de ontsluiting van de industriegebieden van Lummen en Heusden-Zolder zijn er ook twee mogelijke oplossingen. Oplossing IIa is de ontsluiting via de A2 te Lummen. Oplossing IIb is de ontsluiting via de A13 te Zolder.

De studie van het MER werd toegewezen aan A+D-Milieu uit Genk. De startnota zal in de loop van februari kunnen worden besproken. Dan kan ook de installatie van de deskundigen gebeuren. Zes maanden later moet de studie voltooid zijn. Nadat dit MER conform is verklaard, kan een oplossing worden gekozen en kan worden gestart met

de opmaak van de uitvoerings- en onteigeningsplannen. Voorafgaand aan de werken zullen er onteigeningen noodzakelijk zijn. De kredieten voorzien op het meerjarenprogramma 2002-2004 laten momenteel toe om dit project volgens de voorziene procedures af te werken. Er is reeds in 250 miljoen BEF voorzien. Als de procedures en onteigening goed meevallen en als blijkt dat een hoger bedrag nodig is, dan bestaat de mogelijkheid om in meer geld te voorzien.

**De voorzitter** : De heer Schuermans heeft het woord.

**De heer Eddy Schuermans** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb er begrip voor dat we gevangen zitten in de procedure. Het blijft echter zo dat het probleem niet vandaag is ontstaan. Eindelijk is er nu een aanzet om iets aan het probleem te doen.

Ik heb nog een opmerking over de aard van de ongevallen, want die beperken zich helaas niet alleen tot stoffelijke schade. Er zijn meer dan twintig ongevallen per jaar met lichamelijke letsels tot gevolg. Een aantal hebben een dodelijke afloop. Het dossier moet dan ook zo snel mogelijk worden afgewerkt.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de werkverdeling tussen gemeentebesturen en het Vlaams Gewest over de dossierbehandeling 'bezetting openbaar gewestdomein'**

**De voorzitter** : Aan de orde is vraag om uitleg van mevrouw De Maght tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de werkverdeling tussen gemeentebesturen en het Vlaams Gewest over de dossierbehandeling 'bezetting openbaar gewestdomein'.

Mevrouw De Maght heeft het woord.

**Mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de gemeentebesturen kregen ongeveer drie jaar geleden het bericht van het departement Leefmilieu en In-

## De Maght-Aelbrecht

frastructuur, administratie Wegen en Verkeer, dat de procedure voor de dossierbehandeling voor de 'bezetting van het openbaar domein' werd gewijzigd. Dit had blijkbaar te maken met het streven naar een uniforme behandeling van dergelijke dossiers in alle provinciale wegenafdelingen in het departement LIN. Het is natuurlijk heel goed om overal op dezelfde manier tewerk te gaan.

Concreet gaat het om het plaatsen van terrasjes, automaten, frietkramen, maar ook van tijdelijke inrichtingen zoals bouwkransen, bouwketen, stellingen, telefooncellen, enzovoort.

Voor sommige van die bezettingen is het betalen van een vergoeding of cijns verplicht, voor andere is dat niet het geval. Het gaat mij niet over het onderscheid, maar wel over de manier waarop de provinciale afdelingen de gemeentebesturen voor hun kar spannen en hen het werk laten opknappen.

De regeling is op dit ogenblik zo dat het gemeentebestuur ervoor moet zorgen dat een aanvrager een volledig dossier indient. Uit de richtlijnen die de gemeenten in Oost-Vlaanderen bijvoorbeeld in juni 1999 hierover ontvingen, citeer ik : 'Teneinde de behandelingstijd van de dossiers zo kort mogelijk te houden, verzoek ik u nauwlettend toe te zien op de volledigheid van de dossiers. Onvolledige dossiers zullen als niet ontvankelijk worden beschouwd en aan uw college worden teruggestuurd. De beslissing (vergunning of weigering) zal steeds aan uw college worden teruggestuurd, terwijl aan de aanvrager hiervan een afschrift zal worden gezonden met als bijlage een overschrijvings-/stortingsformulier ingeval het een cijnsplichtige vergunning betreft.'

Ik heb heel wat bedenkingen bij deze manier van werken. Ten eerste, het komt erop neer dat het materiële werk aan de gemeentebesturen wordt overgelaten, ook al gaat het om een gewestweg. De gemeentebesturen moeten daarvoor dus mensen en middelen vrijmaken. Als een dossier onvolledig zou zijn, dan verwijst het Vlaams Gewest de aanvrager terug naar het gemeentebestuur, dat daarbij nog een veeg uit de pan krijgt. Psychologisch is dat helemaal niet goed. Ten tweede stoort het me dat het Vlaams Gewest eenzijdig gaat bepalen welke vergunningen cijnsplichtig zijn en welke niet – wat als wegbeheerder wellicht kan -, maar daarenboven maar al te graag de cijns zelf int. De gemeentebesturen doen met andere woorden het werk en het Vlaams Gewest strijkt het geld op.

Ik wil dit alles ook zien in het licht van het kerntakendebat en van de bespreking over het Gemeentefonds. Ik hoop dat het kerntakendebat volledig zal worden gevoerd door de diverse overheden. Een dergelijke procedure past niet in de visie over kerntaken : op korte termijn moet worden bepaald wie wat doet en wie int. Als het Vlaams Gewest wegbeheerder is en zijn verantwoordelijkheid draagt, dan moet het de dossiers zelf in orde brengen. De gemeenten moeten daarvoor niet opdraaien.

In de praktijk is de zaak wellicht iets ingewikkelder. Er wordt immers gebruik gemaakt van de specifieke kennis en knowhow van de gemeenten. In heel wat discussies luidt het dat de diensten van de Vlaamse Gemeenschap of van het Vlaams Gewest de gemeenten moeten ondersteunen omdat ze niet altijd over de nodige kennis of middelen beschikken om de materie te beheren. Dit voorbeeld toont aan dat de redenering ook kan worden omgedraaid.

Om een dossier 'bezetting openbaar gewestdomein' volledig te maken, moet de aanvrager de volgende elementen voorleggen : een schets met de meetgegevens ten opzichte van de rand van het trottoir, de grens van het openbaar domein, het gebouw, de afmetingen van het object of de installatie en opstelplaats, de breedte van het trottoir, de parkeerstrook en rijweg ten opzichte van de opstelling, de periode van de opstelling en de oppervlakte van de inname.

Hier zitten ook enkele zaken die tot de bevoegdheden van de gemeente behoren. Dat is het geval voor de bevoegdheid over de voet- en fietspaden, het controleren van een signalisatieplan bij omleidingen en de openbare orde en veiligheid op haar grondgebied. Het Vlaams Gewest lijkt helemaal niet zeker van zijn stuk, want schrijft in sommige gevallen : 'We geven een toelating voor zover de gemeente een toelating geeft'. Het Vlaams Gewest draagt nochtans de verantwoordelijkheid als wegbeheerder.

Mijnheer de minister, kent u gemeentebesturen die hun kosten voor deze dossiers reeds verrekenen aan de provinciale administratie Wegen en Verkeer ? Is het gewest bereid om, eventueel via de minister van Binnenlandse Aangelegenheden, deze materie te bespreken met de gemeenten en om die eventueel te vergoeden voor tussenkomsten aan derden zoals ook bij het innen van de belastingen het geval is ?

## De Maght-Aelbrecht

In het kerntakendebat en in de andere discussies over de centen zullen we dit punt zeker aanhalen. We zullen erover waken dat de vergoedingen op de juiste plaats terechtkomen, namelijk bij degenen die het werk verrichten.

Met betrekking tot vergoedingen die in andere dossiers worden geheven, zou ik hier nog iets aan willen toevoegen. We mogen niet uit het oog verliezen dat bepaalde gemeenten nu al met concessies voor Interstroom werken. De stad Aalst heeft een contract met Interstroom, dat een concessiebedrag betaalt voor het gebruik van de openbare weg voor stroomleidingen. De stad Aalst heeft deze overeenkomsten in haar reglement als concessies opgevat. Dit betekent dat het haalbaar is. We mogen dit niet vergeten, want die gemeenten zullen in de toekomst misschien op een ander systeem moeten overschakelen.

**De voorzitter :** Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert :** Mevrouw de voorzitter, de door de AWW, de administratie Wegen en Verkeer, gebruikte procedure voor de behandeling van de dossiers Bezetting Openbaar Gewestdomein stemt integraal overeen met de ministeriële omzendbrief aan de colleges van burgemeester en schepenen van 31 juli 1966.

Deze omzendbrief regelt de ingebruikneming van het rijksdomein, waarvan een gedeelte nu openbaar gewestdomein is geworden, voor tijdelijke of blijvende inrichtingen. Bij een tijdelijke ingebruikneming, bijvoorbeeld het dagelijks uitstallen van koopwaar, behoort de afgifte van een vergunning integraal en uitsluitend tot de bevoegdheid van het college van burgemeester en schepenen. Bij een blijvende ingebruikneming, wat in de regel neerkomt op een bezetting die langer dan 24 uren duurt, is een vergunning van de wegbeheerder en van het gemeentebestuur vereist. Wat de gewestwegen betreft, fungeert de AWW als wegbeheerder. Het gemeentebestuur is belast met de uitoefening van de politionele bevoegdheden.

Aangezien het gemeentebestuur in het kader van de gemeentelijke autonomie in deze materie als eerste aanspreekpunt zal optreden, is het evident dat aanvragen bij het gemeentebestuur moeten worden ingediend.

De door de AWW gevraagde samenstelling van de dossiers betekent geen verzwarende, maar een hulp-

middel. De AWW vraagt enkel de voor de behandeling van het dossier noodzakelijke inlichtingen.

Wat het financiële luik betreft, verwijs ik eveneens naar de reeds aangehaalde omzendbrief. Daarin staat duidelijk dat beide vergunningsverleners een cijns of retributie mogen opleggen.

De gemeentebesturen hebben de AWW tot op heden geen kosten aangerekend. Vermits de gemeentebesturen de vergunningen moeten afleveren en hiervoor een cijns kunnen aanrekenen, is het niet logisch dat ze hiervoor een vergoeding van het Vlaams Gewest zouden ontvangen.

**De voorzitter :** Mevrouw De Maght heeft het woord.

**Mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht :** Ik wil er toch nog even op wijzen dat het hier een oude richtlijn betreft. De minister zou deze omzendbrief beter nog eens aan alle provinciale afdelingen bezorgen. Ik heb daarnet bewezen dat bepaalde provinciale afdelingen een cijns aanrekenen en het werk aan de gemeenten overlaten. Aangezien de provinciale afdelingen de omzendbrief niet steeds op dezelfde manier volgen, zou de minister de tekst nog eens kunnen rondsturen. Ik kan alleszins bewijzen dat de praktijk niet op alle plaatsen identiek is.

**Minister Steve Stevaert :** Hoewel ik deze zaak verder wil opvolgen, wil ik tevens het ontstaan van bepaalde misvattingen vermijden. De gemeentebesturen mogen een cijns aanrekenen. De AWW mag uiteraard een vergoeding vragen voor het gebruik van haar domein. Ik zal alle betrokkenen nog eens duidelijk maken hoe de zaak precies in elkaar zit.

**De voorzitter :** Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de versteviging van de dijken van het kanaal Dessel-Schoten**

**De voorzitter :** Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken

**Voorzitter**

en Energie, over de versteviging van de dijken van het kanaal Dessel-Schoten.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde :** Mevrouw de voorzitter, het kanaal Dessel-Schoten is voor de binnenvaart in de Kempen een zeer belangrijk kanaal. Het kanaal verbindt de haven van Antwerpen met het Albertkanaal. Het is bovendien van groot belang voor de lokale binnenvaart. In het verleden hebben heel wat bedrijven zich langs dit kanaal gevestigd. Het kanaal heeft een zeer belangrijke rol gespeeld in de toelevering van zand en andere materialen voor de plaatselijke steenbakkerijen.

Het belang van dit kanaal voor de binnenvaart is duidelijk gebleken naar aanleiding van de dijkbreuk te Rijkvorsel van oktober 2001. Toen moesten de aanwezige binnenschepen in allerijl worden gelost. Scheepvaart was niet langer mogelijk omdat het waterpeil met een halve meter was gezakt.

Het kanaal is jarenlang verwaarloosd. In het verleden heeft de minister beloofd om de dijken te verstevigen. Omwille van de dijkbreuk te Rijkvorsel heeft de minister onmiddellijk in de nodige middelen moeten voorzien om noodzakelijke verstevigingswerken aan de oevers uit te voeren. Hiervoor werd toen ongeveer 744.000 euro ingeschreven.

Het volledige kanaal Dessel-Schoten is aan een grondige opknapbeurt toe. De vaartdijk is op verschillende plaatsen door muskusratten uitgevreten. Hierover zal ik minister Dua trouwens eerstdaags ondervragen. De dijk is zeer broos en dient dringend te worden verstevigd.

Tot op heden zijn deze oeververstevigingen steeds met gegalvaniseerd gaas en steenslag uitgevoerd. Het zou beter zijn om de oevers met stalen damplaten te verstevigen. Hoewel het veel zou kosten om het hele kanaal met dergelijke damplaten af te werken, is dit op een paar plaatsen al gebeurd. Ik heb vernomen dat de minister voor toekomstige maatregelen in bijna 2,5 miljoen euro zou voorzien.

Zijn de mogelijke oorzaken van de dijkbreuk te Rijkvorsel reeds onderzocht en, zo ja, wat zijn dan die oorzaken ? Op welke plaatsen langs het kanaal Dessel-Schoten moesten naar aanleiding van deze dijkbreuk dringende herstellingswerken worden uitgevoerd ? Zijn deze werken inmiddels afgerond ? Met welke methodes zijn de herstellingswerken uitgevoerd ? Op welke wijze wil de

minister het kanaal opwaarderen ? Welke structurele maatregelen zal de minister hieromtrent uitwerken ?

**De voorzitter :** De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps :** Mevrouw de voorzitter, in oktober 2001 heb ik een interpellatie over heel dit kanaal gehouden. De minister heeft toen verklaard dat de Dienst voor de Scheepvaart, in samenwerking met de betrokken gemeentebesturen en het provinciebestuur, een ontwikkelings- en opwaarderingsplan zou uitwerken. Ik vraag me af hoever dit plan ondertussen is gevorderd.

**De voorzitter :** Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert :** Mevrouw de voorzitter, het is onmogelijk gebleken om de precieze oorzaak van de dijkbreuk te Rijkvorsel te achterhalen. Niets wijst erop dat een dijkbreuk op deze plaats te verwachten viel. Wellicht is er sprake van een combinatie van verschillende factoren, namelijk de aanwezigheid van muskusratten en van afgestorven boomwortels, een verborgen gebrek in het dijklichaam en de aard van de bestaande oeververdediging.

Stellen dat de vaartdijk door muskusratten is uitgevreten, is een zware overdrijving. Zoals in elk waterig milieu komen er langs het kanaal muskusratten voor. Aangezien deze ratten continu worden bestreden door het personeel van de afdeling Water is er van een overpopulatie zeker geen sprake.

Zoals het jarenlange uitblijven van dijkbreuken aantoonde, heeft de Dienst voor de Scheepvaart haar onderhoudsopdracht in het verleden naar behoren uitgevoerd. Om het natuurlijk karakter van het kanaal zoveel mogelijk te vrijwaren, heeft de Dienst voor de Scheepvaart hierbij bewust voor een systeem van oeververdediging met natuurlijke materialen gekozen. Naar aanleiding van de daarop aangehaalde dijkbreuk stelt de Dienst voor de Scheepvaart zich overigens de vraag of deze benadering moet worden behouden.

Een verhoging van de onderhoudskredieten voor 2001 en 2002 is toegestaan. In 2001 heeft dit voor de definitieve herstelling van de kanaaloevers te Rijkvorsel in ongeveer 750.000 euro geresulteerd. Er is toen tevens ongeveer 2,5 miljoen euro besteed aan de verbeteringswerken aan de oevers van het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten.

Om dijkbreuken in de toekomst te vermijden, is naar aanleiding van deze verbeteringswerken voor

**Stevaert**

een oeververdediging met stalen damplaten gekozen. Deze werken zijn ondertussen uitbesteed. Op basis van een grondig nazicht van het terrein heeft de Dienst voor de Scheepvaart ondertussen de plaatsen met de hoogste prioriteit geselecteerd.

In 2002 is in een bedrag van 3,25 miljoen euro voorzien voor het uitvoeren van verbeteringswerken aan de oevers van de Kempense kanalen. De prioriteiten worden momenteel vastgelegd. In het kader van deze herstellingswerken zal wellicht deels voor een oeververdediging met stalen damplaten en deels voor een herstelling van de bestaande oeververdediging worden gekozen. Van het totale bedrag van 3,25 miljoen euro zal ongeveer 3 miljoen euro voor werken aan het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten worden aangewend.

De bedrijfswereld toont momenteel een vernieuwde interesse in het gebruik van het kanaal als transportmodus. Deze interesse blijkt duidelijk uit een aantal projecten inzake het bouwen van kaaimuren. Bepaalde werken zijn reeds uitgevoerd, andere bevinden zich momenteel nog in een planningsfase. Ik denk hierbij concreet aan de bedrijven Savelkous te Ravels, EBR te Rijkevorsel, Colimetals te Rijkevorsel, Janssens te Sint-Lenaarts en Adams te Rijkevorsel. De Dienst voor de Scheepvaart voert bovendien nog gesprekken over het gebruik van de waterweg met de firma's Terca, Watco en IOK.

Gelet op het toenemende economisch belang zullen structurele maatregelen ter verbetering van de vaart op het kanaal worden overwogen. Ik denk hierbij aan het uitbaggeren van het kanaal, aan de bouw van bijkomende kaaimuren en aan de afweging tussen recreatie, economie en ecologie. Op basis van de voorstellen die de Dienst voor de Scheepvaart zal formuleren, zullen we nagaan of we hiervoor de nodige kredieten kunnen vrijmaken.

**De voorzitter :** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde :** Mijnheer de minister, het verheugt me te horen dat er inderdaad een toenemende interesse is voor dit kanaal wat binnenvaart betreft. Dit bewijst dat er een structureel onderhoud nodig is. Ik dank u voor het uitvoeren daarvan.

**Minister Steve Stevaert :** Wat de vraag van de heer Malcorps betreft, we zullen eens navragen hoe het zit met die toekomstvisie en hem dat bezorgen.

**De voorzitter :** Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer André Denys tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de fietssuggestiestroken**

**De voorzitter :** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Denys tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de fietssuggestiestroken.

De heer Denys heeft het woord.

**De heer André Denys :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, op gemeentelijk vlak gebeurt het steeds meer dat men stroken aanlegt op de weg, die zagezegd in ruimte voorzien voor fietsers. Men zegt me dat deze stroken in Vlaanderen meestal rood geschilderd zijn, en in Wallonië groen. Dat verschijnsel verontrust me. Soms doen de gemeenten dat met goede bedoelingen, omdat ze te weinig plaats hebben om fietspaden aan te leggen. Maar in andere gevallen doen gemeenten dit vaak om te besparen. Dat is het geval in mijn gemeente. Men heeft er wel de ruimte om fietspaden aan te leggen, maar men creëert die stroken omdat het minder kost. Ongeacht de bedoeling zorgt dit voor een zeer dubbelzinnige situatie. Deze fietssuggestiestroken blijken immers op geen enkele wettelijke basis te berusten. Een echt fietspad wordt aangeduid met de verkeersborden D5 en D7, maar wat fietssuggestiestroken betreft, bestaat er geen enkele reglementering. Onlangs maakte de pers melding van een ernstig ongeval met een dergelijke strook, in de gemeente Wilrijk. Hierbij werd een man aangereden door een auto op een fietssuggestiestrook, en door de rechtbank in het ongelijk gesteld. De rechtbank veroordeelde hem tot het betalen van een schadevergoeding van 942 euro aan de bestuurder.

Deze situatie van dubbelzinnigheid is op twee punten in tegenstrijd met ons regeerakkoord. In ons regeerakkoord zeiden we dat onze wetgeving transparant moest worden gemaakt, op elkaar moest worden afgestemd en worden gestroomlijnd. Een dergelijke situatie die ruimte laat voor dubbelzinnigheid is in tegenspraak daarmee. Er is zelfs geen wetgeving terzake. Verder worden in het regeerakkoord, wanneer het gaat over de uitbouw

**Denys**

van een fietspaden- en voetpadennetwerk, steeds afgescheiden fietspaden als streefdoel vooropgesteld.

De overheid moet dus duidelijkheid scheppen in deze situatie, anders gaan we worden geconfronteerd met zeer onaangename verrassingen. In de pers werd een kabinetsmedewerker van u gevraagd naar zijn reactie. Die reactie luidde dat er beter iets was dan niets. De man verwees naar het federale niveau, dat bevoegd is voor de verkeersreglementering. Zo ontstaat er opnieuw een pingpongspelletje. Wanneer men gaat aankloppen bij het federale niveau, dan zegt dit niveau dat zijn wetgeving goed is, maar dat dit een initiatief is van de wegbeheerder, dus in vele gevallen de gemeenten. Die gemeenten vallen dan weer onder de voogdijverantwoordelijkheid van de Vlaamse overheid. Er moet dus duidelijkheid komen, zowel voor de fietsers als voor de automobilisten, anders zal het aantal gevallen zoals dat van Wilrijk toenemen. Deze situatie is zeer ongezond. Het antwoord van uw kabinetsmedewerker verbaasde me.

Er zijn twee mogelijkheden. Ofwel past men de wetgeving en de verkeersreglementering aan en bepaalt men dat dergelijke fietssuggestiestroken wettelijk kunnen. Ofwel zegt men dat ze niet kunnen, en dan moet er worden van afgestapt. Mijnheer de minister, wat doet u daarmee ?

**De voorzitter :** De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik deel de bekommernis van de heer Denys volledig. De uitspraak van uw kabinetsmedewerkers dat dit beter was dan niets verbaasde me eveneens.

Aan de andere kant besef ik dat men met die fietssuggestiestroken probeert toch iets te doen. Maar als er problemen en rechtszaken komen, dan staan we inderdaad bijzonder zwak. Het gewest heeft een bevoegdheid als wegbeheerder, en heeft de voogdij over de gemeenten en de provincies. Ik zou graag hebben dat men zo spoedig mogelijk duidelijkheid schept. Steeds meer gemeentebesturen roepen die stroken immers in het leven. Dit geeft blijkbaar een vals gevoel van veiligheid aan de fietsers. We pleiten allemaal voor het fietsen. We steunen de fietsnetwerken. Het fietsgebruik is lichtjes aan het stijgen, ook binnen het woon-werkverkeer. Van dit vals gevoel van veiligheid moeten we op de ene of andere wijze af.

Mijnheer de minister, welke initiatieven zult u nemen, zowel als gewestelijk beheerder als – en vooral – tegenover de provinciale en gemeentelijke overheden, om die duidelijkheid te scheppen ? In de stadskern zijn die stroken een vrij populair middel, ook binnen het woon-schoolverkeer. Scholieren en studenten zijn de zwakke weggebruikers. We moeten terzake een initiatief nemen.

**De voorzitter :** De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, op 17 januari jl. heb ik hierover in de Senaat een vraag gesteld aan minister Durant. In eerste instantie zou men immers denken dat er eventueel, via de wegcode, een wettelijke regeling zou komen voor fietssuggestiestroken.

De minister heeft me zeer duidelijk geantwoord dat het een zeer slecht signaal zou zijn om fietssuggestiestroken – of fietsoversteekplaatsen, want daarover ging het eigenlijk in Wilrijk – op te nemen in de wegcode. Dat lijkt me terecht. Het is immers uiteraard de bedoeling dat er volwaardige fietspaden en -oversteekplaatsen komen. Het is dus in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder van gemeentewegen, en voorlopig ook nog provincie- en gewestwegen, om ervoor te zorgen dat die fietspaden er komen. Fietssuggestiestroken zouden er slechts mogen zijn in het kader van bijvoorbeeld een 30-kilometerzone, waar men uitgaat van gemengd verkeer en een vertraging van het verkeer. Men kan begrijpen dat daar de suggestie wordt aangegeven dat fietsers er kunnen rijden en dat men daar rekening mee moet houden, zonder dat dit een fietspad is.

We hebben eigenlijk verschillende problemen. Heel wat volwaardige fietspaden zien er in feite uit als fietssuggestiestroken. Ze zijn slechts met stippeellijntjes aangegeven en worden door veel automobilisten beschouwd als fietssuggestiestroken. Het omgekeerde geldt ook : bepaalde suggestiestroken zijn zo duidelijk aangegeven in het rood en het groen dat iedereen denkt dat het wel fietspaden moeten zijn. De fietsers krijgen daar inderdaad een vals gevoel van veiligheid, terwijl ze op juridisch vlak totaal niet beschermd zijn. Een automobilist mag niet over een fietspad rijden, maar moet in bepaalde gevallen wel over een suggestiestrook rijden. Dat is een groot verschil.

De enige oplossing bestaat erin ervoor te zorgen dat er volwaardige fietspaden komen waar dat mogelijk is. Daar zijn bepaalde normen voor : de paden moeten volledig afgescheiden zijn van de

## Malcorps

plaats waar de automobilist rijdt. Op bepaalde gewestwegen kan dit allicht niet, en daar moet men naar alternatieven zoeken. Zo kan men aan fietsrouteplanning doen, zodat er totaal parallelle fietsroutes komen.

Stroken die geen enkele juridische bescherming bieden of fietspaden die wel juridische maar totaal geen fysieke bescherming bieden, geven inderdaad een vals gevoel van veiligheid. Zo draait men de mensen een rad voor de ogen. De wegbeheerder geeft zo een slecht signaal. We moeten proberen dit zo snel mogelijk op te lossen.

**De voorzitter :** Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert :** Mevrouw de voorzitter, geachte leden, fietssuggestiestroken zijn momenteel een verkeerstechnisch hulpmiddel. Er is hiervoor evenwel geen juridische onderbouwing.

Allereerst wil ik erop wijzen dat op de Vlaamse gewestwegen wordt gestreefd naar volwaardige en afzonderlijke fietsvoorzieningen : voldoende brede en comfortabele fietspaden die van de rijweg afgescheiden zijn, en waar ook voldoende aandacht wordt besteed aan de veiligheid op bijzondere plaatsen, zoals kruispunten.

In een beperkt aantal gevallen – bij een beperkte hoeveelheid autoverkeer aan een lage snelheid en een beperkte breedte tussen de voorgevels van de woningen – kan een mix van het auto- en fietsverkeer haalbaar zijn of zich opdringen. De realisatie van fietssuggestiestroken is dan een mogelijke praktische realisatie hiervoor. Het vademecum 'Fietsvoorzieningen' dat momenteel is voltooid en binnenkort wordt gepubliceerd, geeft ook aanbevelingen in dezelfde zin.

Het is dus geen echte Vlaamse beleidsoptie om fietssuggestiestroken te realiseren. Het is enkel een hulpmiddel dat in welbepaalde omstandigheden diensten kan bewijzen. Dit belet echter niet dat ook een wettelijke ondersteuning van dit instrument nuttig zou zijn. Ik was dan ook van plan om dit probleem, dat reeds werd besproken in het ambtelijk overleg tussen de federale en de Vlaamse administratie, nogmaals te bespreken in een volgend overleg in de ICMIT, dit is de Interministeriële Conferentie Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie.

Men kan vanuit twee richtingen vertrekken. Een van die richtingen werd aangereikt door de heer

Denys en heeft betrekking op de lokale overheden. Welnu, daar hebben we niets aan te zeggen omdat het hierbij om de uitsluitende bevoegdheid van die lokale overheden gaat. Ik verwijs daarbij naar de gemeente- en stadswegen, alsook naar de provinciewegen. Dit is dus geen communautaire haarklieverij van de minister. Indien een gemeente haar weg op een bepaalde manier wil inrichten, dan heeft het gewest niets in de pap te brokken.

Wat kan het gewest doen ? Het kan bepaalde zaken verbieden of toelaten. Laat men een bepaalde inrichting toe, dan moet men wel in een kader voorzien. Welk kader het wordt, zal het voorwerp uitmaken van een bijzonder ingewikkelde afweging.

Iedereen zegt dat fietspaden duizend maal beter zijn dan fietssuggestiestroken. Maar als fietspaden aanleggen onmogelijk is, is het dan beter om ook geen fietssuggestiestroken aan te leggen ? Ik ben daar niet zo zeker van. Er zitten hier burgemeesters die met onoplosbare situaties kampen, en waarvan de bevolking terecht vragende partij is voor fietssuggestiestroken. Indien we daarover een referendum zouden organiseren, zouden we zelfs op 90 percent ja-stemmers komen. De realiteit is dan dat we dit gaan verbieden, hoewel 90 percent van de bevolking vragende partij is.

Als het mijn bevoegdheid zou zijn fietssuggestiestroken te verwijderen, dan zou ik dat graag doen. Maar zal het aantal verkeersslachtoffers dan niet stijgen ?

**De heer Johan Malcorps :** We vragen niet om te verwijderen, maar om in een alternatief te voorzien.

**Minister Steve Stevaert :** Maar wat moeten we doen als er geen alternatief mogelijk is ? Dan passen we de progressieve visie toe die de studiebureaus verkondigen, namelijk het mengen van het verkeer. De fietser wordt dan een remmer. (*Opmerkingen van de heer Johan Malcorps*)

Begrijp me niet verkeerd. Als het nodig is, moeten de 30-kilometerzones sterk worden uitgebreid. Van 90 of 60 tot 30 kilometer per uur betekent echter een gigantische snelheidsverlaging. Het verwijderen van de fietssuggestiestroken zou dus een enorme uitbreiding betekenen van de 30-kilometerzones.

Soms hebben automobilisten de indruk dat een fietssuggestiestrook een fietspad is, iets waar ik niet van wakker lig. Ik lig wel wakker van het omge-

**Stevaert**

keerde : dat mensen denken dat een fietssuggestiestrook een fietspad is. Het is niet erg als de automobilist dit denkt. Het wordt pas een kwalijke zaak als de fietser dat zelf denkt, want dat creëert een vals gevoel van veiligheid. Als er dan een ongeval gebeurt, ontstaat een bijzonder moeilijke juridische situatie waarbij de fietser in het ongelijk wordt gesteld, iets wat hij onmogelijk kan begrijpen. Hij wordt dan aansprakelijk gesteld voor de schade en ik kan me goed inbeelden dat dit zijn verstand te boven gaat.

Ik ken het antwoord dat federaal minister Durant u gegeven heeft. Ik ken haar terechte bekommernis. Zij gaat ervan uit dat het de opdracht is van alle overheden om in fietspaden te voorzien. Het probleem is dat Wallonië in aantal kilometers fietspad een gigantische achterstand heeft ten opzichte van Vlaanderen. Graag had ik vernomen wat het parlement hierover denkt.

**De voorzitter :** De heer Denys heeft het woord.

**De heer André Denys :** U zegt dat een referendum zou uitwijzen dat een grote meerderheid voorstander is van de fietssuggestiestrook. Onlangs heb ik in mijn eigen gemeente een hoorzitting meegeemaakt waarbij men aan de bevolking een ontwerp voorlegde. Iedereen was vragende partij voor een afgescheiden fietspad, maar daarvoor was de weg te smal. De gemeente formuleerde toen het voorstel om met een fietssuggestiestrook te werken. Er ontstond daarop een debat over de rechtsonzekerheid. De conclusie van de bevolking was dat ze dan verkoos dat de gemeente niets voor de fietsers deed.

Het verheugt me dat u bereid bent opnieuw gesprekken aan te knopen met federaal minister Durant. Nu verkeren we echter in een situatie waarbij een vals gevoel van veiligheid en rechtsonzekerheid wordt gecreëerd. Vandaar mijn suggestie om aan de gemeenten een omzendbrief te sturen met de vraag een afgescheiden fietspad aan te leggen als er voldoende ruimte voor is.

Er zijn niet alleen de volwaardige afgescheiden fietspaden. Ik stel dan ook voor een nieuw begrip in te voeren, namelijk 'fietsstroken' die op een juridische onderbouw kunnen rekenen. We moeten immers alles in het werk stellen om niet in situaties terecht te komen waarbij niemand zijn verantwoordelijkheid neemt en waardoor we in een vicieuze cirkel belanden waarbij zowel bij de automob-

bilisten als bij de fietsers een vals gevoel van veiligheid wordt gecreëerd.

**Minister Steve Stevaert :** Ik verwijs graag nogmaals naar het vademecum dat ter beschikking wordt gesteld van steden en gemeenten. Ik beschik echter niet over dwingende instrumenten om mij tot die steden en gemeenten te richten.

**De voorzitter :** Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Patrick Lachaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de afsluiting van de gewestweg N458 langs het kanaal Gent-Terneuzen**

**De voorzitter :** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Lachaert tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de afsluiting van de gewestweg N458 langs het kanaal Gent-Terneuzen.

De heer Lachaert heeft het woord.

**De heer Patrick Lachaert :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, vooraleer mijn vraag om uitleg te formuleren, wil ik nog even terugkomen op de zogenoemde fietssuggestiestrook. Een en ander is voor een gemeente vrij moeilijk, want alle pas afgestudeerde licentiaten Verkeerskunde en mobiliteitsambtenaren in mijn gemeente komen met die suggestiestrook op de proppen. De burger denkt dat alles wettelijk in orde is. We stellen een mobiliteitsambtenaar aan om een meerwaarde te bieden, maar ook om binnen de wet te werken.

Ik ga nu over tot mijn eigenlijke vraag. In de Gentse Kanaalzone is er een groot papierbedrijf dat zijn activiteiten wenst uit te breiden. Volgens schepen Termont gaat het om een miljoeneninvestering. Vanuit economisch oogpunt is dat een zeer goede zaak. Ten overstaan van het Vlaams Gewest is er een engagement. Ik had die nog niet in mijn bezit op het moment dat ik mijn vraag had ingediend. Ondertussen is dat wel het geval. Mijnheer de minister, daarin staan een aantal zaken waar ik uw aandacht op wil vestigen.

## Lachaert

De gewestweg N458 zou door de papierfabriek lopen en in de bedrijfsterreinen terecht komen. In artikel 4 van de overeenkomst, die werd afgesloten tussen het bedrijf Stora en het Vlaams Gewest, staat dat 'het Vlaams Gewest het bestaande wegvak van de N458, dat de bedrijfsterreinen van Stora doorkruist, zal afsluiten binnen tien werkdagen na de ontvangst van de aanvraag door Stora. Zodra de weg is afgesloten en tot de openstelling van het nieuwe wegdek, zal de afdeling Wegen en Verkeer van Oost-Vlaanderen regelmatig vergaderingen organiseren met lokale overheden om de verkeerssituatie te bespreken en corrigerende maatregelen te nemen. Stora zal eveneens aan deze vergaderingen deelnemen.'

Verderop staat over de uitvoeringstermijn voor de realisatie van een nieuw wegvak vanaf het ogenblik dat het bestaande wegvak van de N458 wordt onderbroken dat 'Stora over een termijn van maximaal 24 kalendermaanden beschikt om een nieuw wegvak aan te leggen, zoals schematisch weergegeven.' Daarna volgt dat 'het ontwerp van het nieuwe wegvak wordt opgemaakt door een studie bureau, gespecialiseerd in wegenwerken, in opdracht van Stora. De kosten voor het ontwerp en toezicht op de werken door het studie bureau worden door het Vlaams Gewest terugbetaald aan Stora op basis van de reële kostprijs, zonder toeslag, evenwel beperkt tot de kostprijs gebaseerd op de tarieven-FABI voor dergelijke studieopdrachten.'

'Het wegvak', zo wordt gesteld, 'wordt aangelegd door de aannemer, in opdracht van Stora. De aannemer moet erkend zijn. Het Vlaams Gewest neemt de kosten voor de aanleg van het nieuwe wegvak ten laste, met inbegrip van de verrekeningen. Stora organiseert de gunningsprocedure.' Dat is een perfecte illustratie van een PPS, waarbij het gewest de rekening betaalt.

Ik heb er begrip voor dat het om een belangrijke uitbreiding gaat en dat de weg in de weg ligt. Het gevolg is echter dat het zwaar verkeer over onveilige en onaangepaste wegen langs een instelling voor volwassen personen met een handicap zou moeten rijden. Dat is moeilijk te begrijpen. Het zou aangevoelen zijn dat, vooraleer de huidige weg wordt afgesloten, eerst een vervangende weg wordt aangelegd. Mijnheer de minister, u hebt echter tegen heel wat bezwaren in beslist dat er pas binnen de twee jaar een andere weg zou worden aangelegd. Die wordt volledig bekostigd door de Vlaamse overheid. Hierover bestaat evenwel bezwaar bij de Inspectie van Financiën.

In afwachting van de aanleg van een vervangende weg moet alle zwaar vervoer, ook met chemische stoffen bestemd voor Sevesobedrijven, in de straat langs een instelling voor volwassen personen met een handicap rijden. Deze straat is evenwel niet voorzien van voetpaden, afgescheiden fietspaden en oversteekplaatsen. Hierdoor zal het moeilijker worden om op een veilige manier op straat te komen. De instelling heeft bovendien twee vestigingen die 400 meter uit elkaar liggen. Daarenboven zal Aquafin in 2003 collectorwerken uitvoeren in de belendende straat. Het probleem wordt dus nog groter. Het is dus mogelijk dat over een tweetal maanden de weg wordt afgesloten en dat de mensen twee jaar moeten wachten vooraleer een nieuwe weg wordt aangelegd. Ik begrijp dat niet.

Mijnheer de minister, is er bij het nemen van de beslissing een grondige studie van de verkeersstromen gebeurd? In hoeverre kan dit dossier nog worden gewijzigd, rekening houdende met objectieve criteria, waardoor de overlast voor derden tot een minimum wordt beperkt?

**De voorzitter :** De heer De Roo heeft het woord.

**De heer Johan De Roo :** Mevrouw de voorzitter, de vraag van de heer Lachaert is terecht. We kennen de situatie goed. Op die weg is er nu al druk verkeer, want hij verbindt Wondelgem, Gent en Zelzate. Er is veel zwaar vervoer en er zijn geen afzonderlijke fietspaden. De situatie is er gevaarlijk, en ik sluit me dan ook aan bij de vraag van de heer Lachaert.

**De voorzitter :** De heer Holemans heeft het woord.

**De heer Dirk Holemans :** Mevrouw de voorzitter, over dit belangrijk dossier heb ik reeds op 29 maart 2001 een vraag aan de minister gesteld. Ik wees hem toen op de mogelijke mobiliteitsproblemen die worden veroorzaakt door het bedrijf en door het doorknippen van een gewestweg, die later eventueel zou worden vervangen door een lusweg. Ik heb hem gevraagd of er een goede MER-studie zou worden gemaakt. Het is immers belangrijk dat we de effecten goed in kaart brengen, waarbij wordt gestreefd naar de meest gunstige modal split via spoor- en waterwegen.

De minister heeft toen geantwoord dat er een MER moet worden opgemaakt waarin de mobiliteitseffecten aan bod komen. Hij zei toen ook dat er werd gedacht aan het omleggen van de N458. Ik heb er toen ook voor gewaarschuwd dat de omlegging niet op de lange baan mag worden geschoven als binnenkort de gewestweg wordt doorgeknipt.

**Holemans**

We zijn nu een stap verder. Er is een akkoord, en er is een milieuvergunning aangevraagd.

De prognoses over het vrachtverkeer zijn niet min. Er is sprake van een toename van het wegtransport met 160 eenheden van 25 ton, wat neerkomt op een vrachtwagen om de twee minuten. Bovendien rijst de vraag waarom wordt toegelaten dat het aanleggen van de alternatieve verbinding twee jaar duurt. De motivatie luidt dat we moeten rekening houden met een wijziging van het gewestplan, waarvoor een langdurige procedure nodig is, maar aangezien het om een weg gaat met een lokale functie, vraag ik me af of het niet kan worden geregeld door middel van een gemeentelijk BPA.

**De voorzitter :** De heer Denys heeft het woord.

**De heer André Denys :** Mijnheer de minister, we hebben met enkele collega's het bedrijf in kwestie bezocht, tijdens een van de traditionele VEV-bedrijfsbezoeken. De belangrijke economische waarde van de investering valt niet te ontkennen.

De heer Holemans had het over de modal split bij de toevoer van het oud papier. Het bedrijf is gelegen aan de haven en er is een spoorweg in de buurt. Het verwondert me dan ook dat bijna 99 percent van de aanvoer met vrachtwagens gebeurt. Oud papier is nochtans een bulkproduct dat gemakkelijk met de binnenscheepvaart of via het spoor kan worden vervoerd. Het bedrijf zou daar toe moeten worden aangespoord.

Ik sluit me dan ook aan bij de visie van de heer Lachaert en de andere collega's. Het is weliswaar een belangrijke investering voor een bedrijvigheid die anders in Zweden of waar dan ook zou gebeuren, maar het gewest en de stad hebben inspanningen gedaan, ook op het vlak van verbranding, en het bedrijf moet dan ook op zijn beurt een inspanning doen, met name bij de toevoer. De gestelde vragen waren terecht.

**De voorzitter :** Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert :** Mevrouw de voorzitter, collega's, als minister bevoegd voor openbare werken maak ik de uitbreiding van Stora Enso technisch alleen mogelijk door niet vast te houden aan het huidige tracé van de N458 en mij akkoord te verklaren met een verschuiving van het tracé van de N458 Wondelgemkaai. Enkel daardoor kunnen twee terreinen van Stora Enso, die nu aan weerszijden van de N458 zijn gelegen, worden samenge-

voegd tot een terrein waarbinnen de inplanting van de nieuwe fabriek past.

Ik ben niet bevoegd voor de inhoudelijke aspecten van de geplande uitbreiding, maar ik wil toch meedelen dat het gaat om een investering van ongeveer 421 miljoen euro en de tewerkstelling van 440 mensen. Stora Enso heeft daarbij ook duidelijk te kennen gegeven dat er nog andere landen in de running waren voor de inplanting van een nieuwe fabriek en dat de internationale raad van bestuur op korte termijn een beslissing zou nemen over de locatie voor de nieuwe fabriek. Maanden of jaren wachten op de uitvoering van bepaalde wegenwerken voorafgaand aan de uitbreiding van de fabriek, was voor Stora Enso volstrekt onaanvaardbaar. Dat zou betekenen dat de investering in het buitenland zou gebeuren.

In dit verband kan ik nog stellen dat het aanleggen van vrijliggende fietspaden onteigeningen vergt en dus niet sneller kan gebeuren dan de eigenlijke tracéverlegging van de N458.

Over de wenselijkheid van de voorgestelde uitbreidingsplannen wordt geoordeeld door minister Van Mechelen en minister Dua. Zij staan immers in voor het afleveren van de bouw- en milieuvergunning voor de uitbreiding. Zonder mijn medewerking op het vlak van de noodzakelijke tracéverlegging zouden ze echter niet beschikken over een dossier waarover ze kunnen oordelen. Waarschijnlijk zou u mij dan nu ondervragen over mijn rol in de delokalisatie van Stora Enso.

Vermits beide ministers inhoudelijk verantwoordelijk zijn voor het afleveren van een vergunning voor de gevraagde uitbreiding, heb ik hen ook aangeschreven met de vraag om bij de aflevering van de bouw- en milieuvergunning voldoende rekening te houden met de mobiliteitseffecten die worden gegenereerd door de uitbreiding. Mijn schrijven aan minister Dua, na de suggestie van de heer Holemans, heeft ertoe geleid dat in de milieuvergunning verplichtingen zijn opgenomen om meer goederen via het spoor en de waterweg te vervoeren.

Vooraleer de milieuvergunning kon worden afgeleverd, diende een milieu-effectenrapport te worden opgesteld. Een onderdeel daarvan was een mobiliteitseffectenrapport. Daarin werd onderzocht hoe de verkeersstromen zullen verlopen tijdens en na de werken. Er werd ook vastgelegd hoe de wegomlegging zou gebeuren tijdens de bouwfase.

Hierbij was steeds duidelijk dat er een overgangperiode van maximaal twee jaar zal zijn, waarbin-

## Stevaert

nen het verkeer een alternatieve route zal moeten volgen in afwachting van de beëindiging van de werken voor de tracéverschuiving van de N458. Het is in elk geval de bedoeling om de duur van de onderbreking van de N458 minimaal te houden. Tijdens de onderbreking zal een en ander regelmatig geëvalueerd worden door de stad Gent, de gemeente Evergem, het Vlaamse Gewest en Stora Enso om de hinder van de onderbreking maximaal te beperken.

Mijn akkoord voor de tracéverschuiving en de uitvoeringsmodaliteiten ervan, zoals de termijnen, de financiering, enzovoort, zijn vertaald in een voorakkoord. Dit voorakkoord wordt pas definitief indien minister Van Mechelen zijn akkoord geeft, gelet op een negatief advies van de Inspectie van Financiën. In tegenstelling tot wat wordt beweerd, heeft de Inspectie van Financiën geen bezwaar tegen een financiële tussenkomst van het Vlaams Gewest. De Inspectie van Financiën had wel opmerkingen over de aanrekening van de bijdrage op de kredieten van de Administratie Wegen en Verkeer, en suggereerde om de bijdrage aan te rekenen op het budget voor economische expansiesteun. Het kabinet van minister Gabriëls heeft laten weten dat dit onmogelijk is. Daarop heb ik het begrotingsakkoord aangevraagd. In afwachting van het akkoord van minister Van Mechelen is er dus nog geen geldige overeenkomst en wordt de N458 nog niet onderbroken.

Laten we hopen dat de N458 wordt onderbroken, dat het systeem van de milieuvergunning, met zijn dwingende aard, werkt en laten we ten slotte hopen dat de werken zo kort mogelijk duren. We moeten goed afwegen of een BPA een goede procedure is. We mogen geen precedent scheppen door de BPA's in de toekomst te gebruiken om wegen aan te leggen. Dit is een specifieke situatie. In andere omstandigheden zou u niet zo gelukkig zijn met dit instrument. Het zou een boemerang kunnen zijn.

**De voorzitter :** Het incident is gesloten.

## Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de situatie van de gewestweg N410a te Maldegem

**De voorzitter :** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Holemans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de situatie van de gewestweg N410a te Maldegem.

De heer Holemans heeft het woord.

**De heer Dirk Holemans :** Mevrouw de voorzitter, ik ben verheugd dat de belangrijkste actoren in dit dossier rond deze tafel zitten. Door het centrum van Maldegem loopt van oudsher de gewestweg N410a. Deze gewestweg heeft, door de aanwezigheid van de N9, de N49 en de N44, geen regionale verbindende functie meer. De lokale functie van de gewestweg wordt ook bevestigd in het mobiliteitsplan Maldegem waar de weg als lokale weg is opgenomen.

Deze gewestweg heeft duidelijk een plaatselijke functie en de overname ervan door de gemeente is dan ook logisch. Er zou hiervoor op het niveau van de Administratie Wegen en Verkeer een planning bestaan, maar de zaak sleept al jaren aan. Blijkbaar wil de gemeente de straten niet overnemen zolang het gewest niet meebetaalt in de renovatie ervan. Het Vlaams Gewest wil de gewestweg het liefst overdragen, zonder nog te investeren in de heraanleg ervan.

Deze heraanleg is echter dringend noodzakelijk. Wat ooit een bloeiende winkelstraat was, is nu een straat in verval. De ene winkel na de andere sluit omdat de klanten wegblijven ten gevolge van de verkeerssituatie. In een studie die Unizo liet uitvoeren over het aankoopgedrag in de gemeente wordt met aandrang gevraagd iets aan die straat te doen, want anders bloedt ze dood. Het voetpad is veel te smal.

– *De heer André Denys treedt als voorzitter op.*

## Holemans

Los van de visie van het lokaal bestuur, hebben we hier te maken met een pingpongspel waar de burgers geen boodschap aan hebben. Het is moeilijk aanvaardbaar dat burgers en handelaars lijdzaam moeten toezien op het verkommeren van hun buurt omwille van het getouwtrek tussen twee overheden. Ook aan het feit dat er al jaren een planning bestaat voor de overdracht van de straat hebben de betrokkenen geen boodschap. Het is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van het overheidsniveau tot wie de weg behoort, om ervoor te zorgen dat de situatie op korte termijn tot een goed einde wordt gebracht.

Mijnheer de minister, bestaat er een planning voor de overdracht van deze gewestweg ? Zo ja, welke concrete datum wordt voor de overdracht vooropgesteld ? Is het Gewest bereid te investeren in de bovenlaag van deze gewestweg, eventueel in cofinanciering met het lokale bestuur ?

**De voorzitter :** De heer De Roo heeft het woord.

**De heer Johan De Roo :** Mijnheer de voorzitter, het verheugt me dat deze vraag in het Vlaams Parlement wordt gesteld. De problemen bestaan al jaren en er kan sprake zijn van een pingpongspel. We moeten echter logisch blijven : de eigenaar van de weg wordt geacht de weg goed te onderhouden en zo mogelijk te renoveren. Men kan dat niet aan een derde vragen. In zekere zin is de gemeente een derde.

Het gaat over een weg die in het verleden meer een verbindende functie had met Nederland. De weg loopt van het centrum van Maldegem naar Aardenburg en Sluis en wordt heel veel gebruikt. Hij loopt over de expresweg die binnenkort autosnelweg wordt. Over die expresweg wordt ook een brug gepland. De weg heeft geen louter lokale functie, maar het is evenmin een grote verbindingsweg. Het is niet de bedoeling dat het zwaar vervoer door Maldegem rijdt, want dat willen we ontmoedigen. Dat vervoer zou beter de expresweg nemen en een verbinding rond de gemeente nemen.

Het dossier sleept al jaren aan. Ik durf niet zeggen dat de straat in verval is, maar omdat het een straat is waar nog steeds in beide richtingen wordt gereden en waarin ook wordt geparkeerd, zijn de voetpaden erg smal. Het is moeilijk om dat probleem op te lossen.

Ons standpunt blijft hetzelfde. In het mobiliteitsplan is voorzien om aan de Noordstraat tussen de

Marktstraat en de Bloemenstraat het statuut zone-30 te geven. In de gemeente is iedereen het daarover eens, maar omdat het over een gewestweg gaat, moeten we daartoe de toelating van het Vlaams Gewest krijgen. Een eindje verder willen we een soort bufferzone invoeren. De inrichting van het gedeelte vanaf de oude Aardenburgseweg tot aan de expresweg zal in grote mate afhankelijk zijn van de infrastructuurwerken voor de omvorming van de N49 in een autosnelweg.

In februari 2001 heeft de gemeente aan de diensten van de AWV gevraagd een berekening te maken. Er bestaat nu immers een formule waardoor de gemeente een subsidie kan krijgen om een weg zelf aan te passen. In april werden reeds metingen verricht, maar we hebben nog steeds geen resultaten ontvangen. We hebben evenmin antwoord ontvangen op onze brief van 15 maart 2001, noch op onze rappel.

We zijn bereid om iets te doen aan de weg, op voorwaarde dat de subsidie hoog genoeg is. De weg is vergelijkbaar met de volledig vernieuwde weg die vanuit het centrum van Eeklo naar de expresweg loopt. Die vernieuwing heeft minstens 2 miljoen euro gekost. Men kan van de gemeente Maldegem niet verwachten alleen op te draaien voor gelijkaardige kosten. Het Vlaams Gewest moet een inspanning leveren. De gemeente is al jaren vragende partij voor het vernieuwen van de weg. We zijn ook bereid om de weg over te nemen als hij vernieuwd en verbeterd is. Dat heeft ook de gemeente Eeklo gedaan. Ik denk trouwens dat de wegen evenveel verkeer hebben.

Wij hebben de plicht om als een goede huisvader de beperkte centen van een gemeente zo goed mogelijk te besteden. De gemeente is bereid om in beperkte mate vernieuwingen aan te brengen, maar zolang het Vlaams Gewest de eigenaar van de weg is, is het ook de taak van het gewest om de vernieuwingsoperatie door te voeren.

**De voorzitter :** Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert :** Mijnheer Holemans, op 16 februari 2001 vond een overleg plaats tussen de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen en het gemeentebestuur van Maldegem. Toen werd ook de overdracht van de te verlaten gewestweg N410a besproken.

Het gemeentebestuur opteerde voor een overname van de weg in ruil voor een financiële compensatie waarna het zelf zal instaan voor de heraanleg. De financiële tegemoetkoming van het Vlaams Gewest

**Stevaert**

is beperkt tot de kosten die noodzakelijk zijn voor het in goede staat herstellen van de rijweg. Teneinde de overeenkomst tussen het Vlaams Gewest en de gemeente voor te bereiden, worden eerstdaags de gedetailleerde schatting van de kosten en de gedetailleerde opmeting ter goedkeuring aan de gemeente Maldegem overgemaakt. Na goedkeuring door de gemeente kan het dossier verder worden afgehandeld.

– *Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op.*

U vroeg ook naar de visie van de Vlaamse overheid. Er zijn twee mogelijkheden : ofwel maakt het gewest de weg zelf in orde waarna die wordt overgedragen aan de gemeente, ofwel wordt geopteerd voor het systeem dat door de gemeente Maldegem werd voorgesteld en waarbij het gewest een financiële tegemoetkoming doet. Ik ben voorstander van het tweede systeem. In dat geval weegt het gewest niet zwaar op de inrichting van de weg. Als het gewest een weg in orde maakt, gebeurt dat immers vanuit een heel andere invalshoek dan die van gemeente. De gemeentelijke invalshoek is naar mijn mening beter. De gemeente zal immers de nieuwe eigenaar worden en zal in de toekomst verantwoordelijk zijn.

Veel te veel gewestwegen hebben het statuut van gewestweg niet meer. Er mag echter geen sprake zijn van een financiële afwenteling. We hebben heel vaak problemen met de Inspectie van Financiën die heel secuur toeziet op dergelijke zaken. Wellicht gebeurt dat omdat Vlaamse middelen aan een bepaalde gemeente worden gegeven, maar niet aan andere en omdat het over een afbouw van het Vlaams patrimonium gaat. Ik herhaal dat ik voorstander ben van het systeem-Maldegem.

**De voorzitter :** De heer Holemans heeft het woord.

**De heer Dirk Holemans :** Mevrouw de voorzitter, ik wil de minister en de heer De Roo bedanken voor hun uiteenzettingen. Er zal weldra een aanbod worden gedaan aan de gemeente. Het gaat daarbij over een schatting van de kosten en over de eventuele bijdrage van het Vlaams Gewest voor de heraanleg van de weg, die zal worden doorgevoerd door de gemeente. Hopelijk leidt dit tot een snelle overeenkomst zodat de verkeersveiligheid op en de leefbaarheid rond de gewestweg – die in de toekomst een gemeenteweg zal zijn – kunnen verbeteren.

**De voorzitter :** Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het tracé voor de tramverbinding van Mortsel naar Kontich**

**De voorzitter :** Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het tracé voor de tramverbinding van Mortsel naar Kontich.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, terwijl de discussie over het doortrekken van de tramlijn van Mortsel naar Boechout nog verder woedt, werd reeds via de pers bekendgemaakt welk traject De Lijn verkiest voor het doortrekken van de tramlijn van Mortsel naar Kontich.

Enkele tracés waren onderwerp van een studie die de technische haalbaarheid van de doortrekking van de tramlijn moest onderzoeken. Het traject waarbij de tramlijn langsheen de Boniverlei in Edegem en vervolgens via de expresweg van Kontich naar de carpoolparking loopt, verdient volgens het studiebureau de voorkeur.

Gezien de consequenties van dit traject hebben de burgemeesters een herberekening gevraagd. Ten gevolge van deze vraag kon de studie niet worden gefinaliseerd. Wat de verwerking van hun opmerkingen betreft, heeft het studiebureau Iris de burgemeesters nadien evenwel niet meer gecontacteerd. Normaal gezien had dit overleg in december 2001 moeten plaatsvinden. De vergadering met de gemeentebesturen van Edegem en Kontich werd in laatste instantie afgelast. In de loop van januari 2002 hebben beide gemeenten niets meer over deze uitgestelde vergadering vernomen. Ten gevolge hiervan zijn ze onlangs via de pers met de bekendmaking van het traject geconfronteerd.

Ook met betrekking tot de doortrekking van de expresweg naar de A12 zijn de gemeenten Kontich en Edegem voor voldongen feiten gesteld. Hoewel deze doortrekking een grote impact op hun ge-

**Van den Eynde**

meenten heeft, hebben de plaatselijke besturen geen enkele inspraak in de afhandeling van dit dossier gehad.

Mijnheer de minister, meent u niet dat de bekendmaking van het tracé zonder een voorafgaande finalisering van het dossier indruist tegen de openbaarheid van bestuur en de nieuwe politieke cultuur? Op welke manier zullen de betrokken gemeentebesturen alsnog worden betrokken bij de verdere planning van de aanleg van een tramlijn van Mortsel naar Kontich? Zal het voorgestelde tracé wel degelijk worden uitgevoerd? Is er met betrekking tot de aanwezigheid van een tramlijn in deze gemeenten een behoefteanalyse gemaakt? Tot welke bevindingen is deze behoefteanalyse gekomen?

Meent u dat er na de bijkomende busverbindingen die onlangs in deze regio zijn gerealiseerd, nog steeds nood is aan een tramverbinding? Op welke manier denkt u de overlast op te vangen die door de aanleg van deze tramlijn zal ontstaan? Wat is de geraamde kostprijs van de aanleg van deze tramlijn? Zal het Vlaams Gewest volledig instaan voor de financiering van de eventuele herinrichting van de omgeving waar de tramlijn zal passeren? Waarom houdt u geen rekening met de mobiliteitsplannen van de betrokken gemeenten?

**De voorzitter :** De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps :** Mevrouw de voorzitter, ik zou willen reageren op de sfeerschepping die mevrouw Van den Eynde en de twee betrokken burgemeesters organiseren. Mevrouw Van den Eynde heeft haar standpunt over dit onderwerp niet kenbaar gemaakt, maar ze stelt enkel vragen. Ze speelt gewoonweg op een gemakkelijke manier in op het ongenoegen dat bij bepaalde mensen leeft.

Ik wil er trouwens op wijzen dat het ongenoegen nog veel groter zou zijn indien voor een ander tracé zou worden gekozen. Wat dit betreft, herinner ik me dat op de Prins Boudewijnlaan haast een volksoptocht is uitgebroken. Eenzelfde ongenoegen zouden we ook bij de bewoners van de Mechelsesteenweg kunnen terugvinden.

Mijns inziens is er nog geen definitieve beslissing genomen. Mijn partij zal in alle betrokken gemeenten hetzelfde standpunt verdedigen. We zullen dit ook doen naar aanleiding van de doortrekking naar Boechout, waar momenteel dezelfde spelle-

tjes worden gespeeld. Het is voor alle betrokken gemeenten en voor de het ontwarren van de mobiliteitsknoop in de Antwerpse regio van groot belang om de tramlijnen en de verlengingen aan te leggen. Er moet een snelle verbinding tussen de stad en de voorstedelijke rand komen.

Mevrouw Van den Eynde, u neemt hieromtrent geen standpunt in. Verdedigt u de aanleg van de tramlijn? Bent u bereid om mee naar oplossingen te zoeken, of wilt u gewoon inspelen op het bestaande ongenoegen en op het boegeroep? Dit is tenslotte het enige wat u en de betrokken burgemeesters momenteel doen.

Mijn partij wil oplossingen zoeken. Ik hoop dan ook dat het dossier-Boechout en, in tweede instantie, het dossier-Kontich op korte termijn zullen worden afgerond.

**De voorzitter :** Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert :** Mevrouw de voorzitter, het Masterplan Antwerpen, dat op 15 december 2000 werd goedgekeurd, voorziet in de verlenging van tramlijnen naar het voorstedelijk gebied, onder andere vanaf het Gemeenteplein in Mortsel naar de Kappenberg te Boechout. De vier mogelijke tracés in de richting van Kontich, de financiële raming voor alle projecten en het dossier van het project Mortsel-Boechout worden momenteel uitgewerkt.

Aangezien één tracé de voorkeur moest krijgen, heeft het Vlaams Gewest beslist een haalbaarheidsstudie te laten uitvoeren op basis van multicriteria-analyse. De eerste resultaten van dit technisch onderzoek zijn met de betrokken lokale overheden besproken. De tijdens deze bijeenkomst geformuleerde elementen en suggesties zijn in het eindrapport verwerkt. Omdat de gevolgen van de bijkomende technische opmerking van de lokale overheden voor het afwerken van het eindrapport moest worden onderzocht, was het niet mogelijk de planning inzake het overleg te handhaven.

Conform het convenantenbeleid zullen de resultaten van deze studie binnen de gemeentelijke begeleidingscommissie worden besproken alvorens er een definitieve keuze wordt gemaakt. Deze keuze is zeer belangrijk. De lokale overheden moeten de kans krijgen hier rekening mee te houden bij het opmaken van een mobiliteitsplan en bij het maken van keuzes over het beperken van verkeersoverlast op de lokale wegen. De kostprijs van het project is afhankelijk van de keuze van het tracé, van de

**Stevaert**

noodzakelijke begeleidende maatregelen en van de mogelijke bijkomende eisen.

De daarnet aangehaalde busverbinding start in het najaar van 2002 en zal absoluut niet met tramproject concurreren. In het kader van het netmanagement gaat het hier om een complementair aanbod dat rekening houdt met de basismobiliteit in de zuidoostelijke tangent Lier-Wilrijk.

Het realiseren van een tramlijn tot aan de grens van Kontich of tot aan de park-and-ride van de E19 zou een volwaardig alternatief zijn voor het privé-vervoer en zou ongetwijfeld tot een modal

split leiden die ons in staat zou stellen de verkeersoverlast in de omgeving terug te dringen.

De tramverlenging naar Kontich en tot de park-and-ride van de E19 zou bovendien niet enkel als een alternatief voor het privé-vervoer fungeren. Het gaat hier eveneens om een fysieke barrière die bij de realisatie van de N171 tussen de E19 en de A12 als een noodzakelijke filter kan fungeren en het aanzuigefect van deze infrastructuur kan beperken.

**De voorzitter :** Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.27 uur.*

---

## BIJLAGE

**Overzicht locaties**

Kantoren

| Gelijkvl.           | Concessionaris          | Straat               | Plaats            |
|---------------------|-------------------------|----------------------|-------------------|
| L001                | Aviapartner             | PB 55 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L002                | Aviapartner             | PB 55 LH-gebouw      | 2101 Deurne       |
| L003                | Aviapartner             | PB 55 LH-gebouw      | 2102 Deurne       |
| L004                | Dynamic Airlines BV     | Luchthavenweg 43     | 5657 EA Eindhoven |
| L005                | VLM Airlines NV         | PB 50 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L007                | Luchthaventaxi          | Luchthavenlei 8      | 2100 Deurne       |
| L008                | B.A.F.A.                | PB 33 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L011                | Finserve Mobile         | PB 36 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L012                | A.L.C                   | Broekstraat 12       | 3150 Haacht       |
| L013                | Finserve Finance        | PB 36 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L014                | Union Transport         | Brucargo Bldg 734    | 1931 Zaventem     |
| L015                | All Ways                | PB 32 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L016                | All Ways                | PB 32 LH-gebouw      | 2101 Deurne       |
| L017-022            | Restobel                | LH Brussel Nationaal | 1930 Zaventem     |
| L025                | Restobel                | LH Brussel Nationaal | 1930 Zaventem     |
| L027                | De Vylder R.            | PB 43 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L028                | Golden Eagle Aviation   | PB 52 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L029                | Aiventure bvba          | PB 23 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L036                | Cargo Service Center    | PB 27 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L049-050-052        | DMB Consultants         | PB 44 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L054                |                         |                      |                   |
| L056-058            | VLM Airlines NV         | PB 50 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| 1e en 2e verdieping |                         |                      |                   |
| L112                | Finserve Mobile         | PB 36 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L113                | Finserve Mobile         | PB 36 LH-gebouw      | 2101 Deurne       |
| L114                | Finserve Mobile         | PB 36 LH-gebouw      | 2102 Deurne       |
| L115                | Finserve Mobile         | PB 36 LH-gebouw      | 2103 Deurne       |
| L116                | Automotive Engineering  | C. Smitslei 11       | 2150 Borsbeek     |
| L117                | Smets en Zonen, firma   | Voort 10             | 3272 Testelt      |
| L118                | Handico                 | Cassiersstraat 19    | 2060 Antwerpen    |
| L121                |                         |                      |                   |
| L122                |                         |                      |                   |
| L123                | EAMSS                   | Oude Steenweg 55     | 2060 Antwerpen    |
| L127                | ASA                     | PB 38 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L128                | IYIC                    | Dennenburgdreef 46   | 2950 Kapellen     |
| L129                | ABACI vzw               | PB 69 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L132                | VLM Airlines NV         | PB 50 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L133                | Luchtv. Antw.-AOPA      | PB 35 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L134                | Finserve Immorent       | PB 36 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L136                | R.A.A.C                 | PB 8 LH-gebouw       | 2100 Deurne       |
| L139                | Federale Politie        | PB 10 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L140                | Federale Politie        | PB 10 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L141-144            | Exel Freight Management | PB 9 LH-gebouw       | 2100 Deurne       |
| L145                | VLM Airlines NV         | PB 50 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L146-147            | VLM Airlines NV         | PB 50 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L148                | VLM Airlines NV         | PB 50 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L149                | VLM Airlines NV         | PB 50 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L150                | VLM Airlines NV         | PB 50 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L151                | VLM Airlines NV         | PB 50 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L152                | Federale Politie        | PB 10 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L153                | VLM Airlines NV         | PB 50 LH-gebouw      | 2100 Deurne       |
| L154-156            | RAAC                    | PB 8 LH-gebouw       | 2100 Deurne       |

**Overzicht locaties**

Kantoren

| Gelijkvl.  | Concessionaris              | Straat          | Plaats      |
|------------|-----------------------------|-----------------|-------------|
| L157       | VLM Airlines NV             | PB 50 LH-gebouw | 2100 Deurne |
| L158       | VLM Airlines NV             | PB 50 LH-gebouw | 2100 Deurne |
| L159       | TFE                         | PB 29 LH-gebouw | 2100 Deurne |
| L160       | Lufthansa                   | PB 20 LH-gebouw | 2100 Deurne |
| L161       | Belgocontrol LV-elektronica | PB 70 LH-gebouw | 2100 Deurne |
| L200       | Federale Politie            | PB 10 LH-gebouw | 2100 Deurne |
| L201       | VLM Airlines NV             | PB 50 LH-gebouw | 2100 Deurne |
| L202-208   | VLM Airlines NV             | PB 50 LH-gebouw | 2100 Deurne |
| L213       | VLM Airlines NV             | PB 50 LH-gebouw | 2101 Deurne |
| 2 kr-cont. | VLM Airlines NV             | PB 50 LH-gebouw | 2102 Deurne |

| Luchthaven Antwerpen |                       |                                             |
|----------------------|-----------------------|---------------------------------------------|
|                      |                       |                                             |
| Loodsen e.a.         | concessionaris        | adres                                       |
|                      |                       |                                             |
|                      |                       |                                             |
| loodsen noord        |                       |                                             |
| L. 200               | Cogels bvba           | Langestraat 163, 2240 Zandhoven             |
| L. 200               | F. Declerck           | PB 29 LH-gebouw                             |
| L. 202               | I & E Aviation NV     | PB 51 LH-gebouw                             |
| L. 203               | Optie Maes J.         | Bredabaan 624, 2170 Merksem                 |
| L. 204               | ABC Aviation          | PB 63 LH-gebouw                             |
| L. 204               | ABC Aviation          | PB 63 LH-gebouw                             |
| L. 204               | J Van de Woestyne     | PB 63 LH-gebouw                             |
| L. 204               | Herfly NV             | Averbodesesteeweg 108, 2230 Herselt         |
| L. 206               | ABC Aviation          | PB 63 LH-gebouw                             |
| L. 208               | P.J. Roymans          | Merendreef 12, 5553 CD Valkenswaard, NL     |
| L. 210               | Floormaintenance      | Ed. Machtenslaan 163                        |
| L. 212               | O. Jaecques           | Lambrechtshekenlaan 292 bus 1, 2170 Merksem |
| L. 212               | Styl Aviation         | PB 04 LH-gebouw                             |
| L. 212               | W. Van Laere (A.A.S.) | Pastoor De Cononckplein 37, 2610 Wilrijk    |
| L. 214               | Styl Aviation         | PB 04 LH-gebouw                             |
| L. 216               | Hatopi NV             | Leeuwerikendreef 9, 2970 Schilde            |
| L. 218 A             | Balair NV             | Pater Nuyenslaan 14, 2970 's Gravenwezel    |
| L. 218 B             | Hatopi NV             | Leeuwerikendreef 9, 2970 Schilde            |
| L. 220               | J.C. Consulting       | Avenue du Port 108-110 bte 14, 1000 Brussel |
| L. 222A              | Intech NV             | Meiskensbeekstraat 70, 1850 Grimbergen      |
| L. 222B              | A. Smits              | Everhoek 4, 2520 Oelegem                    |
| L. 222C              | Airfree NV            | Meusegemstraat 98, 1861 Wolvertem           |
| L. 222D              | J. Schuybroek         | Olymialaan 10, 2910 Esses                   |
| L. 222E              | A. Smits              | Everhoek 4, 2520 Oelegem                    |
| L. 222F              | Antwerp Heli          | Boommeerstraat 32, 3600 Genk                |
| L. 222G              | Traffic Books         | Bremdreef 25, 2900 Schoten                  |
| L. 222H              | Airfree NV            | Meusegemstraat 98, 1861 Wolvertem           |
| L. 224               | Dr. M.A. Snijder NV   | Missiehuislaan 25; 2920 Kalmthout           |
| L. 226               | Stradavia nv          | Heikant 99, 2560 Bevel                      |
| L. 228               | Lambrechts F.         | De Kluis 32, 2970 's Gravenwezel            |
| L. 228               | Traffic Books         | Bremdreef 25, 2900 Schoten                  |
| L. 228               | Pasteels J.           | Leeuwerikenlaan 1, 2950 Kapellen            |
| L. 228               | Van de Castele R.     | Rozenlaan 53, 2970 Schilde                  |
| L. 230               | H. De Jong            | Kampheidelaan20, 2300 Turnhout              |
| L. 232               | R. Demaere            | Janssenslei 11B, 2530 Boechout              |

| Luchthaven Antwerpen                 |                              |                                          |
|--------------------------------------|------------------------------|------------------------------------------|
|                                      |                              |                                          |
| Loodsen e.a.                         | concessionaris               | adres                                    |
|                                      |                              |                                          |
|                                      |                              |                                          |
| Loodsen zuid                         |                              |                                          |
| L. 12A                               | Silverbird                   | Zwaluwenlaan 13, 2270 Hernthout          |
| L. 12B                               | J. Sanders                   | A. Goemaerelei 25, 2018 Antwerpen        |
| L. 13                                | NV Lafimo                    | Klein Mechelen 73, 2880 Bornem           |
| L. 13A                               | W.V.U.                       | Nieuwe Molenstraat 25, 9100 Sint-Niklaas |
| L. 14                                | R. De Vijlder                | PB 43, LH-gebouw                         |
| L. 15                                | F. Declerck                  | PB 29, LH-gebouw                         |
| L. 15A                               | Transscania NV               | Kon. Astridlaan 37B bus 9, 2950 Kapellen |
| L. 16                                | Appair NV                    | De Hulsten , 2980 Zoersel                |
| L. 16A                               | Mevrouw F.Gubel              | Zwaluwenlei 13, 2900 Schoten             |
| L. 17                                | Flight Incentives            | Zwaluwenlei 3, 2900 Schoten              |
| L. 17A                               | Spike Technology Europe bvba | Visserij 2, 2910 Essen                   |
| L. 18                                | B.A.F.A. NV                  | PB 33 LH-gebouw                          |
| L. 18A                               | Getrabel                     | Antwerpsesteenweg 328, 250 Lier          |
| L. 19                                | Marc Van Aerde               | Kiwilaan 11, 2980 Zoersel                |
| L. 20                                | Marc Teulinghx               | Roosten 27, 2242 ZandhovePulderbos       |
| L. 20B                               | J. D'Heere                   | Ed Arsenstraat 2640 Mortsel              |
| L. 21 + 21A                          | Jeugd & Luchtvaart           | PB 16 LH-gebouw                          |
| Andere Loodsen en terreinen Apron II |                              |                                          |
| L. 100                               | Airventure                   | PB 23 LH-gebouw                          |
| L. 100 GSM-site                      | Belgacom                     | Carlisstraat 2, 1140 Brussel             |
| L. 100 GSM-site                      | Belgacom Mobile              | Vooruitgangstraat 55, 1210 Brussel       |
| L. 100 GSM-site                      | KPN Orange                   | Kol. Bourgstraat 149, 1140 Brussel       |
| L. 100 GSM-site                      | Mobistar                     | Kol. Bourgstraat 122, 1140 Brussel       |
| L. 102A                              | Winters Aviation             | PB 48 LH-gebouw                          |
| L. 102B                              | R.A.A.C.                     | PB 8 LH-gebouw                           |
| L. 103                               | VLM Airlines NV              | PB 50 LH-gebouw                          |
| L. 104A                              | Aerospace Investments        | PB 66 LH-gebouw                          |
| L. 104B                              | Travail NV                   | PB 40 LH-gebouw                          |
| L. 106                               | Flying Service               | PB 18 LH-gebouw                          |
| L. 108                               | Flying Service               | PB 18 LH-gebouw                          |
| L. 110                               | optie vervallen              |                                          |
| L. 112                               | B.A.F.A. nv                  | PB 33 LH-gebouw                          |
| L. 114                               | optie Winters Aviation       | PB 48 LH-gebouw                          |
| L. 116                               | optie A.L.C.                 | Broekstraat 12, 3150 Haacht              |
| L. 118                               |                              |                                          |

| K Nr | Maatschappij                 | Aanvangsdatum | Soort                 | Omschrijving                      |
|------|------------------------------|---------------|-----------------------|-----------------------------------|
| 11   | MERLIN FUEL NV               | 1/01/1995     | BRANDSTOF POST        |                                   |
| 11   | MERLIN FUEL NV               | 1/01/1995     | BRANDSTOF POST        |                                   |
| 23   | BP BELGIUM B.V.              | 1/01/1995     | BRANDSTOF POST        |                                   |
| 23   | BP BELGIUM B.V.              | 1/01/1995     | BRANDSTOF POST        |                                   |
| 16   | NOORDZEE Vliegclub V.Z.W.    | 1/01/1995     | DIVERSEN              | Lokalen Bar + secr+leslok N Z V C |
| 23   | BP BELGIUM B.V.              | 1/01/1995     | DIVERSEN              | (kabels Belgacom : tel en telex)  |
| 47   | SECA'S VENDING AUTOMATEN     | 1/01/1974     | DIVERSEN              | Commissie snoepverdelers          |
| 63   | C.B.A.                       | 1/01/1995     | DIVERSEN              | Automaten - Commissie omzet       |
| 64   | MAAS SERVICES BELGIE N.V.    | 1/10/1995     | DIVERSEN              | 2 Standplaatsen op I.T. parking   |
| 102  | THOMAS COOK (NUR)            | 1/02/2001     | DIVERSEN              | Balie P 73                        |
| 107  | JET AIR N.V.                 | 1/04/1997     | DIVERSEN              | BALIE P 72                        |
| 110  | AIR CHARTER SERVICE LIMITED  | 1/12/2000     | DIVERSEN              | Mag. Containers nr. 2 - 3         |
| 112  | AL PHARAANA CONTINENT BVBA   | 1/04/2000     | DIVERSEN              | Verharde Oppervlakte 715 m2       |
| 413  | AVICON AVIATION              | 1/06/1998     | DIVERSEN              | Magazijncontainer                 |
| 422  | VOSTERS JOS                  | 1/10/1998     | DIVERSEN              | Woonhuis                          |
| 429  | KOMFORT AUTOMATEN            | 1/02/1998     | DIVERSEN              | Condoomautomaten                  |
| 442  | TOP CAMERA C.V.              | 1/02/2000     | DIVERSEN              | Verharde oppervlakte              |
| 447  | VERIMEX NV                   | 1/07/2000     | DIVERSEN              | Autostandplaats AVIS              |
| 453  | AIR CHARTER SERVICE/VOLARE   | 1/12/2000     | DIVERSEN              | Mag. Container nr. 4              |
| 458  | JET LINE INTERNATIONAL (IEV) | 1/07/2001     | DIVERSEN              | Mag. Cont type Y                  |
| 465  | JC DECAUX BELGIUM N.V.       | 1/10/2001     | DIVERSEN              | Reclamezuil + Stadsplan           |
| 6    | BELAIR RESTAURANT BVBA       | 1/10/1989     | HANDEL / HOOFDBESTUUR | Restaurant Belair                 |
| 13   | AVIAPARTNER BELGIUM N.V.     |               | HANDEL / HOOFDBESTUUR | Vrachtlods/Frigo's/Weegbrug       |
| 24   | ICARUS RESTAURANT            | 1/06/1997     | HANDEL / HOOFDBESTUUR | Restaurant Icarus                 |
| 41   | WESTLAND AVIATION            | 1/01/1995     | HANDEL / HOOFDBESTUUR | Loods                             |
| 48   | PARKING LUCHTHAVEN           | 1/05/1998     | HANDEL / HOOFDBESTUUR | Uitbating Parking Luchthaven      |
| 58   | RACE CARGO AIRLINES          | 1/02/1998     | HANDEL / HOOFDBESTUUR | Concessie selfhandling            |
| 74   | KEEREMAN G. - MEVR. PIETERS  | 1/11/1995     | LANDBOUWGROND         | perceel 0 Ha 52 are 4 ca          |
| 81   | LUCARO BVBA                  | 1/11/1994     | LANDBOUWGROND         | perceel 51 Ha 7 are 45 ca         |
| 82   | COPPINOMMA                   | 1/11/1994     | LANDBOUWGROND         | perceel 46 Ha 87 are 22 ca        |
| 83   | VERGAUWE ANDRE               | 1/11/1994     | LANDBOUWGROND         | perceel 15 Ha 17 are 32 ca        |
| 85   | VANDAMME HENDRIK             | 1/11/1994     | LANDBOUWGROND         | perceel 45 Ha 25 are 11 ca        |
| 86   | PRUVOST ROLAND               | 1/11/1994     | LANDBOUWGROND         | perceel 0 Ha 6 are 24 ca          |
| 13   | AVIAPARTNER BELGIUM N.V.     | 1/01/1995     | LOKAAL                | p 057                             |
| 13   | AVIAPARTNER BELGIUM N.V.     | 1/01/1995     | LOKAAL                | v 008a                            |
| 13   | AVIAPARTNER BELGIUM N.V.     | 1/09/1996     | LOKAAL                | v 105                             |
| 13   | AVIAPARTNER BELGIUM N.V.     | 1/01/1998     | LOKAAL                | v 082b                            |
| 13   | AVIAPARTNER BELGIUM N.V.     | 1/10/1998     | LOKAAL                | P102                              |
| 24   | ICARUS RESTAURANT            | 1/08/2001     | LOKAAL                | V 81                              |
| 32   | MARAL                        | 1/01/1995     | LOKAAL                | p 234                             |
| 33   | SDV BELGIUM                  | 1/01/1995     | LOKAAL                | V 158                             |
| 36   | DE RIDDER M.-J. VAN PAEMEL & | 1/01/1995     | LOKAAL                | p 283                             |

| K Nr | Maatschappij                 | Aanvangsdatum | Soort  | Omschrijving |
|------|------------------------------|---------------|--------|--------------|
| 36   | DE RIDDER M.-J. VAN PAEMEL & | 1/01/1998     | LOKAAL | p 067        |
| 38   | JET LINK HOLLAND             | 1/01/1995     | LOKAAL | P292         |
| 49   | LUCHTHAVEN PROMOTIE          | 1/01/1995     | LOKAAL | p 289        |
| 51   | WETREX N.V.                  | 1/01/1995     | LOKAAL | p 047        |
| 76   | AIR MEMPHIS                  | 1/05/1996     | LOKAAL | p 277        |
| 76   | AIR MEMPHIS                  | 1/10/1996     | LOKAAL | p 291        |
| 76   | AIR MEMPHIS                  | 1/06/1998     | LOKAAL | v 54         |
| 101  | FIRST INTERNATIONAL AIRWAYS  | 1/09/1997     | LOKAAL | V 001        |
| 101  | FIRST INTERNATIONAL AIRWAYS  | 1/09/1997     | LOKAAL | v 150        |
| 101  | FIRST INTERNATIONAL AIRWAYS  | 1/09/1997     | LOKAAL |              |
| 102  | THOMAS COOK (NUR)            | 1/01/2001     | LOKAAL | p 224        |
| 103  | AIR & SEA BELGIUM            | 1/10/1999     | LOKAAL | V 114        |
| 103  | AIR & SEA BELGIUM            | 1/09/2000     | LOKAAL | V003         |
| 103  | AIR & SEA BELGIUM            | 1/10/2001     | LOKAAL | V 67         |
| 110  | AIR CHARTER SERVICE LIMITED  | 1/09/1999     | LOKAAL | p 281        |
| 110  | AIR CHARTER SERVICE LIMITED  | 1/09/2000     | LOKAAL | P 025        |
| 112  | AL PHARAANA CONTINENT BVBA   | 1/08/1997     | LOKAAL | p 223        |
| 115  | PAN UNITED                   | 1/07/1996     | LOKAAL | P 068        |
| 271  | CHAPMAN FREEBORN             | 1/07/1997     | LOKAAL | p 055        |
| 271  | CHAPMAN FREEBORN             | 1/01/1999     | LOKAAL | P 105        |
| 275  | BOSS AIRCHARTERS             | 1/10/2001     | LOKAAL | p 052        |
| 275  | BOSS AIRCHARTERS             | 1/09/2001     | LOKAAL | p 224        |
| 278  | AERO ZAMBIA LTD              | 1/08/1997     | LOKAAL | v 004        |
| 287  | EGYPT AIR                    | 1/05/1998     | LOKAAL | P 029        |
| 287  | EGYPT AIR                    | 1/02/2000     | LOKAAL | p 028        |
| 406  | COAST AIR                    | 1/04/1998     | LOKAAL | P 229        |
| 406  | COAST AIR                    | 1/04/2000     | LOKAAL | P 230        |
| 413  | AVICON AVIATION              | 1/12/1999     | LOKAAL | P 049        |
| 437  | MINISTERIE MIDDENSTAND EN    | 15/10/1999    | LOKAAL | V 161        |
| 439  | AIRSPACE SERVICES LTD        | 1/01/2000     | LOKAAL | p 285        |
| 441  | phoenix 5 (I.F.G.) BV        | 1/04/2001     | LOKAAL | p 232        |
| 446  | O.T.B. BVBA                  | 1/08/2000     | LOKAAL | P 231        |
| 451  | ALBATROS AVIATION N.V.       | 1/10/2000     | LOKAAL | v 113        |
| 451  | ALBATROS AVIATION N.V.       | 1/10/2001     | LOKAAL | p 107        |
| 455  | TAAG ANGOLA AIRLINES         | 1/01/1995     | LOKAAL | p 280        |
| 455  | TAAG ANGOLA AIRLINES         | 1/10/1998     | LOKAAL | p 104        |
| 456  | INTAVIA LTD.                 | 1/04/2001     | LOKAAL | p103         |
| 461  | ADELANTEX N.V.               | 1/09/2001     | LOKAAL | P 061        |
| 462  | HYDRO AIR (PTY) LTD          | 1/10/2001     | LOKAAL | V008 e       |
| 463  | INTERFLIGHT                  | 1/10/2001     | LOKAAL | v 112        |
| 467  | ACL-OSTEND NV                | 1/01/2001     | LOKAAL | p 64         |
| 468  | BIAC BRUSSELS INT'L AIRPORT  | 1/12/2001     | LOKAAL | p 289        |

| K Nr | Maatschappij                 | Aanvangsdatum | Soort    | Omschrijving           |
|------|------------------------------|---------------|----------|------------------------|
| 16   | NOORDZEE Vliegclub V.Z.W.    | 1/01/1995     | LOODS    |                        |
| 6    | BELAIR RESTAURANT BVBA       | 1/01/1995     | TELEFOON | 595                    |
| 11   | MERLIN FUEL NV               | 1/01/1995     | TELEFOON | 580                    |
| 13   | AVIAPARTNER BELGIUM N.V.     | 1/01/1995     | TELEFOON | 575                    |
| 16   | NOORDZEE Vliegclub V.Z.W.    | 1/01/1995     | TELEFOON | 586                    |
| 23   | BP BELGIUM B.V.              | 1/01/1995     | TELEFOON | 570                    |
| 24   | ICARUS RESTAURANT            | 1/01/1995     | TELEFOON | 533                    |
| 32   | MARAL                        | 1/01/1995     | TELEFOON | 425                    |
| 33   | SDV BELGIUM                  | 1/01/1995     | TELEFOON | 591                    |
| 36   | DE RIDDER M.-J. VAN PAEMEL & | 1/01/1995     | TELEFOON | 568                    |
| 38   | JET LINK HOLLAND             | 1/01/1995     | TELEFOON | 569                    |
| 41   | WESTLAND AVIATION            | 1/01/1995     | TELEFOON | 467                    |
| 49   | LUCHTHAVEN PROMOTIE          | 1/01/1995     | TELEFOON | 412                    |
| 51   | WETREX N.V.                  | 1/01/1995     | TELEFOON | 542                    |
| 58   | RACE CARGO AIRLINES          | 1/01/1995     | TELEFOON | 509                    |
| 76   | AIR MEMPHIS                  | 1/05/1996     | TELEFOON | 428                    |
| 76   | AIR MEMPHIS                  | 1/01/2000     | TELEFOON | 298                    |
| 101  | FIRST INTERNATIONAL AIRWAYS  | 1/09/1997     | TELEFOON | 583                    |
| 101  | FIRST INTERNATIONAL AIRWAYS  | 1/09/1997     | TELEFOON |                        |
| 102  | THOMAS COOK (NUR)            | 1/01/2001     | TELEFOON | 272                    |
| 103  | AIR & SEA BELGIUM            | 1/10/1996     | TELEFOON | 574                    |
| 107  | JET AIR N.V.                 | 1/04/1997     | TELEFOON | 271                    |
| 110  | AIR CHARTER SERVICE LIMITED  | 1/11/1996     | TELEFOON | 285                    |
| 110  | AIR CHARTER SERVICE LIMITED  | 1/09/2000     | TELEFOON | 268                    |
| 112  | AL PHARAANA CONTINENT BVBA   | 1/12/1996     | TELEFOON | 281                    |
| 112  | AL PHARAANA CONTINENT BVBA   | 1/07/1998     | TELEFOON | 409                    |
| 115  | PAN UNITED                   | 1/07/1996     | TELEFOON | 577                    |
| 164  | VIKING AVIATION B.V.B.A.     | 1/03/1997     | TELEFOON | 294                    |
| 275  | BOSS AIRCHARTERS             | 1/08/1997     | TELEFOON | 534                    |
| 278  | AERO ZAMBIA LTD              | 1/09/1997     | TELEFOON | 429                    |
| 278  | AERO ZAMBIA LTD              | 1/11/1997     | TELEFOON | 593                    |
| 287  | EGYPT AIR                    | 1/05/1998     | TELEFOON | 562                    |
| 413  | AVICON AVIATION              | 1/06/1998     | TELEFOON | 596                    |
| 418  | NOORDZEE HELIKOPTERS         | 1/02/1998     | TELEFOON | 528                    |
| 439  | AIRSPACE SERVICES LTD        | 1/01/2000     | TELEFOON | 439                    |
| 451  | ALBATROS AVIATION N.V.       | 1/10/2000     | TELEFOON | 295                    |
| 455  | TAAG ANGOLA AIRLINES         | 1/01/1995     | TELEFOON | 563                    |
| 467  | ACL-OSTEND NV                | 1/01/2002     | TELEFOON | 515                    |
| 468  | BIAC BRUSSELS INT'L AIRPORT  | 1/12/2001     | TELEFOON | 288                    |
| 11   | MERLIN FUEL NV               | 1/01/1995     | TERREIN  | perceel grond 4224 m2  |
| 13   | AVIAPARTNER BELGIUM N.V.     | 1/07/1998     | TERREIN  | perceel grond 907,5 m2 |
| 17   | IMMO BELUX                   | 1/11/1988     | TERREIN  | perceel grond 2500 m2  |

| <b>K Nr</b> | <b>Maatschappij</b>         | <b>Aanvangsdatum</b> | <b>Soort</b> | <b>Omschrijving</b>    |
|-------------|-----------------------------|----------------------|--------------|------------------------|
| 18          | BRUNOTEX                    | 1/01/1995            | TERREIN      | perceel grond 2500 m2  |
| 21          | POLYTEC                     | 1/01/1995            | TERREIN      | perceel grond 382,5 m2 |
| 23          | BP BELGIUM B.V.             | 1/01/1995            | TERREIN      | perceel grond 4000 m2  |
| 23          | BP BELGIUM B.V.             | 1/01/1995            | TERREIN      | perceel grond 105 m2   |
| 53          | DEJONG ANDRIANUS            | 1/01/1995            | TERREIN      | perceel grond 382,5 m2 |
| 55          | DEBOU MINIQUE BVBA          | 1/04/1995            | TERREIN      | perceel grond 400 m2   |
| 56          | WISHBONE AIR                | 16/05/1988           | TERREIN      | perceel grond 1193 m2  |
| 57          | Vliegclub Urssel Pro        | 16/05/1988           | TERREIN      | perceel grond 388 m2   |
| 70          | ELECTRABEL (IMEWO-          | 1/11/1995            | TERREIN      | perceel grond 351 m2   |
| 72          | ALLIET DANIEL               | 1/02/1996            | TERREIN      | perceel grond 382,5 m2 |
| 418         | NOORDZEE HELIKOPTERS        | 1/01/1998            | TERREIN      | perceel grond 150 m2   |
| 444         | HUKTRA NV                   | 1/06/2000            | TERREIN      | perceel grond 382,5 m2 |
| 448         | OSTAND AIR COLLEGE (O.A.C.) | 1/07/2001            | TERREIN      | perceel grond 500 m2   |