C1 – OPE1

VLAAMS PARLEMENT

Zitting 2001-2002

25 september 2001

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Gilbert Vanleenhove tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over zijn uitspraken over de doortrekking van de A19 Ieper-Veurne

Vraag om uitleg 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 het Vlaams Mobiliteitsplan van de regering

Vraag om uitleg 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 tariefmaatregelen bij De Lijn en de gevolgen voor leerlingen

Interpellatie van de heer Jan Loones tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, en tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over omstreden coltan-transporten via de luchthaven van Oostende en de gevolgen hiervan voor het imago van Vlaanderen in het buitenland

C1 – Omslag 2

Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de herwaardering van het kanaal Dessel-Schoten

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanleg van fietspaden langs gewestwegen

Bijlage

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 25 september 2001

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Carl Decaluwe

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Gilbert Vanleenhove tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over zijn uitspraken over de doortrekking van de A19 Ieper-Veurne

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Vanleenhove tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over zijn uitspraken over de doortrekking van de A19 Ieper-Veurne.

De heer Vanleenhove heeft het woord.

De heer Gilbert Vanleenhove : Mijnheer de voorzitter, ik wil eerst minister Van Mechelen bedanken die ingegaan is op mijn vraag om vandaag in deze commissie mijn vraag om uitleg te beantwoorden.

Mijnheer de minister, naar aanleiding van een werkbezoek aan de gemeente Koksijde op 21 augustus jongsleden verklaarde u dat er een vrij grote consensus bestaat om voor de verbinding Veurne-Ieper in een eerste fase de A19 gedeeltelijk door te trekken vanaf het einde van de huidige A19 in Sint-Jan – waar nu een totaal overbodige brug ligt – tot aan de N369, de weg Ieper-Diksmuide, ter hoogte van Steenstrate. U zei toen dat deze realisatie, gezien de hoogdringendheid ervan, spoedig moest gebeuren. U voegde daaraan toe dat er ook nog een tweede fase moet komen. Die fase betreft het masterplan op initiatief van de West-Vlaamse gouverneur en slaat op de ring rond Diksmuide – belangrijk voor de economische ontsluiting van Diksmuide, maar ook om het zwaar verkeer uit de stad te weren – en een eventuele aansluiting op de N8 Ieper-Veurne, of een rechtstreekse doortrekking van de A19.

Mijnheer de minister, u bent niet van onze provincie, maar ik kan u wel zeggen dat de mensen uit de Westhoek al veel jaren op duidelijkheid wachten over wat zal gebeuren met die A19 en meer bepaald met die fameuze verbinding tussen Ieper en Veurne. De problemen blijven zich immers jaar na jaar opstapelen. Ook deze zomer hebben de dorpjes en gehuchten langs de N8 – meer bepaald Woesten, Brielen, Elverdinge en Oostvleteren – met een enorme verkeersoverlast te kampen gehad. Ik denk ook aan de gebruikelijke files op de N8, meer bepaald in Pervijze en Woumen. De verkeersonveiligheid en -onleefbaarheid ter plaatse staan werkelijk haaks op wat het Mobiliteitsplan wil voorstaan.

De mensen uit de regio vragen dus duidelijkheid, maar blijven nu al veel jaren op hun honger zitten. Ik was dan ook bijzonder verheugd te lezen dat u verklaard had dat de realisatie van die eerste fase heel dringend was. Twee dagen later moest ik echter in een persmededeling van Agalev lezen dat die fameuze consensus in de Vlaamse regering waarover u het had, reeds zoek was en helemaal niet zou bestaan.

Mijn eerste vraag is dan ook of u in Koksijde wel het standpunt van de voltallige Vlaamse regering en in het bijzonder van minister Stevaert hebt vertolkt. Namens wie hebt u daar gesproken ? Hebt u zich daar niet in een spontane sympathiebetuiging met de aanwezigen wat laten gaan ? Of hebt u integendeel werkelijk het mandaat gekregen van de Vlaamse regering om dat daar te verkondigen ?

Indien dit laatste het geval is – wat ik samen met de plaatselijke bevolking hoop -, in welke timing wordt dan voorzien voor de uitvoering van die eerste en tweede fase ? Welke procedures moeten daarvoor nog doorlopen worden ? Is het bijvoor-

Vanleenhove

beeld mogelijk om op korte termijn de verbinding tussen Sint-Jan en Steenstrate te leggen, of dient daartoe eerst nog een en ander te gebeuren ?

Is het betekenisvol dat in het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen, dat de secretaris-generaal van het departement LIN eind juli aan de pers voorstelde, de A19 op geen enkele wijze als missing link werd opgenomen ? Ik vond het vreemd dat ik die missing link moest missen. Mijnheer de minister, een kleine maand later zei u dat die link er absoluut moest komen. Was dat een vergissing en moet het Mobiliteitsplan worden aangepast, rekening houdend met het feit dat op dit moment enkel de administratie voor het plan verantwoordelijk kan worden geacht ?

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

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, we drukken onze appreciatie uit over het feit dat de minister de kust heeft bezocht. Ik heb zelf vastgesteld dat minister Van Mechelen inzake de A19 niets meer heeft gezegd dan wat nu de algemene consensus is, namelijk om niet het traject op het meest kwetsbare gedeelte te nemen.

De doortrekking van de A19 is hier al dikwijls ter sprake gekomen. We kennen allemaal de diverse standpunten daaromtrent. Vooral ter plaatse zijn er spanningen, die tot nu toe minder tot uiting komen in de Vlaamse regering. Het kwetsbare punt is het komgrondengebied in Lampernisse en het broekengebied rond de IJzer. Er is een veel grotere overeenkomst over de doortrekking in een eerste fase van Sint-Jan tot over de drie punten, hetzij Steenstrate of Woesten. Minister Van Mechelen heeft hierover niet meer verklaard. De andere vragen gaan veeleer over de uitvoering. Die zou men dan ook aan minister Stevaert moeten stellen.

Ik hoop dat de minister bevestigt wat hij heeft gezegd. Onze fractie staat al van bij het begin achter dit plan. De VU&ID-fractie is tegen de integrale doortrekking gekant, zelfs indien een stuk van de geplande autosnelweg uit het vroegere gewestplan wordt geschrapt. De tegenstellingen situeren zich vooral op dit gebied.

Mijnheer de minister, er is een grote consensus over de realisatie van het eerste stuk. Binnen de Vlaamse regering laat men dit afhangen van de schrapping van het tweede stuk. Wij steunen dat standpunt.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, vrienden uit de Westhoek hebben me gevraagd hun standpunt over dit onderwerp in de commissie te verdedigen. Volgens de heer Loones berust alles op een misverstand.

Wat ons betreft, is er binnen de Vlaamse regering zeker geen consensus over een – zelfs gedeeltelijke – doortrekking van de A19. We hebben steeds het standpunt verdedigd dat de nodige aanpassingswerken aan de N8 en de N369 prioritair zijn. Bij de N8 gaat het om rotondes om onnodige files te vermijden en gevaarlijke kruispunten veiliger te maken, parallelwegen of uitwijkstroken om het tragere landbouwverkeer op te vangen, het veiliger maken van de doortochten door Woesten, Elverdinge en Oost-Vleteren, en het aanleggen van vrijliggende fietspaden om fietsers te beschermen. Ook staat in de tekst dat er kleine ringwegen moeten komen die van Brielen en Hoogstade opnieuw dorpen maken waar het aangenaam is om te leven. Hierover bestaat wel een consensus, en daar moeten we werk van maken.

Voor het overige ben ik het ermee eens dat er in het Vlaams Mobiliteitsplan niets over deze zaak staat. Indien de nood bestaat, moet daarover nog gediscussieerd worden.

De voorzitter : De heer Maes heeft het woord.

De heer Jacky Maes : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik sluit me aan bij wat de heer Vanleenhove heeft gezegd. Voor de SP is het tijd dat men rond de tafel gaat zitten om een realistische oplossing uit te werken.

Zonder nu in detail te treden, zeg ik aan de collega's en de minister dat in het regeerakkoord staat dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen moet worden uitgevoerd en dat in het RSV niets te lezen valt over de doortrekking van de A19. Men heeft het wel over een bypass tussen de A19 en de N8. De IJzervallei ligt bovendien in Ramsargebied en wordt beschermd door de Europese Vogelrichtlijn. De kom van Lampernisse is een beschermd landschap.

Men moet streven naar een algemene oplossing van dit dossier. Voor ons is de veiligheid van de bewoners en de leefbaarheid van de streek prioritair.

Maes

We moeten samen bespreken hoe het dossier verder moet verlopen. Ik wil de minister wel waarschuwen voor een doemscenario, zoals bij het Deurganckdok, indien de regering zich zou bezondigen aan inbreuken tegen de Ramsar- en andere Europese verordeningen.

We wensen dat er zo spoedig mogelijk een duurzame en realistische oplossing wordt gevonden. Het doortrekken van de A19 van Ieper naar Veurne is voor ons geen optie.

De voorzitter : De heer Demeulenaere heeft het woord.

De heer Julien Demeulenaere : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, in het verleden werd dit dossier al dikwijls in deze commissie behandeld. Sedert een tiental jaar wordt reeds voorzien in de doortrekking van de A19.

Door de vorige regering werd ze echter niet opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Nu halen sommigen aan dat die doortrekking er niet instaat. Dat is een vreemde redenering. Eerst zorgt men ervoor dat het niet wordt opgenomen, en nadien verschuilt men er zich achter. Ik begrijp dat er heel wat tegenstand bestaat. Ik zou iedereen echter willen uitnodigen om eens de bevolking te raadplegen. Velen zullen raar opkijken.

We zijn daar nu al uitzonderlijk lang mee bezig. Er is een bijzondere bijeenkomst gehouden van de Provinciale Verkeerscommissie van West-Vlaanderen. Alle betrokken partijen namen daaraan deel. Ze verkeerden in de waan dat hun adviezen ernstig zouden worden genomen. Een zeer ruime meerderheid pleitte voor het doortrekken van de A19. Dat advies werd echter veranderd door de Provinciale Adviescommissie. Iedereen weet dat daarin de CVP en de SP actief zijn. Beide partijen hebben het advies van de betrokken partijen naast zich neergelegd.

Ik pleit voor het doortrekken van de A19. Iedereen kent ons standpunt. De Westhoek is vragende partij. Minister Van Mechelen heeft gezegd dat de eerste 11 kilometer een mooi begin zijn. We waarderen deze voorzet, en zullen hem in deze zaak steunen.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, ik ben aangenaam verrast door de grote belangstelling voor deze vraag. De voorbije zomer ben ik met veel genoegen afgezakt naar West-Vlaanderen. Ik heb er niet alleen Koksijde, maar ook Middelkerke en Blankenberge bezocht. Ik was er in de eerste plaats om dossiers over de ruimtelijke ordening te bespreken en af te handelen. Als men het heeft over ruimtelijke ordening, dan heeft men het ook al snel over ontsluitingen. Daarover zijn veel vragen gesteld – onder meer over de fameuze doortrekking van de A19 Ieper-Veurne.

De fameuze doortrekking van de A19 Ieper-Veurne kadert in de discussie over de missing links. Missing Links zijn ontbrekende schakels in de wegeninfrastructuur. Sommige zijn opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ; andere dan weer niet. De doortrekking van de A19 is gedeeltelijk voorzien in het gewestplan, maar is niet opgenomen in het RSV. Samen met andere ontbrekende infrastructuurschakels, zoals de mij beter bekende eventuele doortrekking van de toegangsweg R2 tot de Liefkenshoektunnel, tussen de N49 en de E17 in het Waasland, maakt de doortrekking van de A19 deel uit van diverse maatschappelijke debatten en fora waarvoor u en ik wel eens worden uitgenodigd. Het gaat dan steeds over debatten over mobiliteit, economie, ecologie, toerisme, enzovoort.

In hoofdstuk 2 van het Vlaams regeerakkoord is een paragraaf over de missing links opgenomen : 'Gelet op de budgettaire beperktheid' – die vandaag nog steeds van kracht is – 'zal de Vlaamse regering een prioriteitenlijst opstellen waarbij de efficiëntie van de investeringen in aanvullende infrastructuur worden afgewogen. Daarbij zal in eerste instantie het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen het kader vormen. Daarvan kan slechts afgeweken worden mits een correcte motivering conform de geldende procedures.' De eerste herziening van het RSV is gepland voor 2002. Een van de zaken die dan ter sprake zullen komen, zijn de missing links. Ik vraag deze commissie dan ook om zonder dralen het debat voort te zetten over het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen. Dat ontwerp moet de minister van Mobiliteit en Openbare Werken en de minister van Ruimtelijke Ordening er eventueel toe aanzetten om planologische initiatieven te ontwikkelen. Ook in het verleden is dat gebeurd.

Tijdens mijn bezoek aan Koksijde heb ik inderdaad verklaard dat er zich op het terrein een consensus begint af te tekenen over de eerste fase van de verbinding. Daaraan wil ik als minister van Ruimtelij-

Van Mechelen

ke Ordening, die daarbij hoe dan ook is betrokken, mijn steun verlenen. De eerste fase zou bestaan in het doortrekken van het tracé zoals dat is voorzien in het gewestplan, tussen het voorlopige einde in Ieper Noord, ter hoogte van de N38, en het knooppunt Steenstrate. Het is wel zo dat er alternatieve tracés bestaan : de zogenaamde korte en lange bypasses.

Ik heb willen benadrukken dat het verstandig zou zijn om het debat in twee delen op te splitsen. Volgens mij kan over de eerste fase vrij snel een consensus tot stand komen. Gezien de aanwezigheid van een ecologisch bijzonder waardevol gebied kan in de tweede fase dan een belangenafweging gebeuren. Naar analogie van wat de gouverneur van de provincie Antwerpen heeft gedaan inzake het Masterplan Antwerpen, zouden de gouverneur of de bestendige deputatie van de provincie West-Vlaanderen kunnen proberen een consensus uit te werken. Uit de uiteenzettingen hier heb ik andermaal kunnen begrijpen dat die consensus tussen de politieke partijen er vandaag nog niet is.

Morgen heb ik een werkvergadering met vertegenwoordigers van de provincie West-Vlaanderen. Ze staan onder leiding van de bestendig afgevaardigde voor Ruimtelijke Ordening. We zullen het hebben over het provinciaal structuurplan, en daarbij zullen vanzelfsprekend ook de aspecten infrastructuur en mobiliteit ter sprake komen.

In deze context wil ik mijn bescheiden bijdrage leveren om in dit debat ooit tot een resultaat te komen.

Wat de tweede vraag betreft, moet ik iedereen op zijn honger laten. Het is de volledige verantwoordelijkheid van de minister van Openbare Werken om zich uit te spreken over de timing en over de uitvoering.

Met betrekking tot de derde vraag wil ik erop wijzen dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen het uitgangspunt zou moeten zijn om in debat tot een beslissing te komen. Wat dit betreft, hebben we in Antwerpen enige ervaring opgedaan. Enkel door middel van een volwassen politiek overleg tussen alle democratische partijen zullen we ooit een antwoord kunnen bieden in het belang van al de mensen die in dit verband vragende partij zijn.

De voorzitter : De heer Vanleenhove heeft het woord.

De heer Gilbert Vanleenhove : Elke uitspraak van een Vlaams minister over deze problematiek is ontzettend belangrijk. In de Westhoek luistert men aandachtig naar alles wat de Vlaamse regering in dit verband zegt.

De minister heeft de indruk gewekt dat er een consensus zou zijn. Vandaag heeft hij verklaard dat die consensus groeit. Ik wil in dit verband even verwijzen naar een persbericht waarin de Agalev-fractie zich verzet tegen het doortrekken van het eerste gedeelte, namelijk tussen Sint-Jan, waar de A19 momenteel eindigt, en de N369 te Steenstrate. Als ik de minister mag geloven, groeit momenteel evenwel een consensus. *(Opmerkingen)*

Ik wil trouwens nog even duidelijk stellen dat ik op geen enkel ogenblik heb gepleit voor een verdere doortrekking van de A19 volgens het oorspronkelijke tracé. Dit zou immers inhouden dat de A19 zou worden doorgetrokken van Steenstrate tot aan de A18, de verbindingsweg die van Jabbeke naar Veurne loopt. (Opmerkingen)

De CVP vindt dat er dringend maatregelen moeten worden genomen om de knooppunten op de N369 en de N8, bestaande wegen met een enorme verkeersonveiligheid en -onleefbaarheid, aan te pakken. De mensen moeten de kans krijgen om daar op een behoorlijke manier te blijven wonen, zonder om de haverklap het risico te lopen onder een vrachtwagen of onder een ander voertuig terecht te komen.

Mijns inziens mag men dit niet beperken tot het opstellen van een zoveelste plan, in dit geval het Masterplan van de gouverneur. Ik wil er trouwens op wijzen dat de provincie West-Vlaanderen in het verleden al een commissie heeft gehad die zich herhaaldelijk over deze problematiek heeft gebogen. Het opstellen van een dergelijk plan betekent eigenlijk een uitstel. Ik vind het veilig maken van de bestaande wegen, met inbegrip van de Ring rond Diksmuide, even belangrijk als het aanleggen van dit eerste gedeelte.

Ik hoop dat de consensus groeit. Ik koester in dit verband hooggespannen verwachtingen. Misschien zal ik in een latere fase de minister van Openbare Werken ondervragen over de exacte timing van de uitvoering van deze werken.

De voorzitter : Ik wens minister Van Mechelen in zijn hiedanigheid van minister van ruimtelijke ordening uit te nodigen bij de eindbespreking van het Mobiliteitsplan Vlaanderen van de Vlaamse regering en zijn visie daaromtrent te kennen.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijns inziens is het belangrijk dat we in dit verband duidelijke afspraken maken. Ik wil hier nogmaals herhalen dat ik het standpunt over mobiliteit van deze commissie in het RSV zal vertalen en niet andersom. Deze afspraak is tevens binnen de Vlaamse regering gemaakt. Het debat in deze commissie zal aantonen welke prioriteiten behouden blijven. Bij de bespreking van de herziening van het RSV zal ik deze prioriteiten in de praktijk brengen. Mijn medewerker zal de vergaderingen van deze commissie volgen. Het spreekt vanzelf dat ik hiervoor ook beschikbaar ben.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg 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 het Vlaams Mobiliteitsplan van de regering

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

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, ik zal proberen om het kort te houden. Mijn vraag betreft mijn bekommernis inzake het hier al enkele keren aangekondigde Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De minister heeft zijn woord gehouden en heeft ervoor gezorgd dat de leden van deze commissie voor het zomerreces de uitgebreide nota hebben ontvangen. We hebben deze nota eerst op cd-rom ontvangen. Aangezien dit voor enkele problemen heeft gezorgd, hebben we later nog een gedrukte versie ontvangen.

Iedereen wist op voorhand dat het hier niet om een regeringsontwerp ging, maar om een plan van de administratie. De administratie heeft in dit verband enorm veel belang gehecht aan de analyse en heeft een hele resem aan voorstellen naar voren geschoven. Dit ontwerp heeft echter louter de status van een werkdocument. Ik heb het tijdens het zomerreces grondig gelezen. Het nadeel van dit voorontwerp of plan is dat het geen politieke keuzes bevat. Dit is gewoon een vaststelling. Het spreekt vanzelf dat de administratie geen politieke keuzes moeten maken. Dit is de taak van de politiek. Om het debat te voeren, zou het evenwel handiger zijn om ook de visie van de minister te kennen.

Het is belangrijk dat de minister-president in dit verband zijn rol van behoeder van het regeerakkoord heeft opgenomen. Het regeerakkoord stelt uitdrukkelijk dat de Vlaamse regering in het voorjaar van 2001 aan het Vlaams Parlement een Mobiliteitsplan Vlaanderen zou voorleggen. Dit is tot op heden nog steeds niet gebeurd.

Tijdens het zomerreces heeft de minister-president in de media verklaard dat de minister van Mobiliteit de vraag heeft gekregen om zo snel mogelijk een eigen versie van een mobiliteitsplan aan de Vlaamse regering voor te leggen. Hierna zou het Vlaams Parlement dit politiek gedragen document kunnen bespreken. Indien dit niet gebeurt, kan het nog lang duren alvorens er een definitief Mobiliteitsplan Vlaanderen uit de bus komt. Ik spreek dan niet over de planning noch over de concrete uitvoeringsmodaliteiten, die meestal nog een aantal jaren extra vergen.

Om die reden heb ik twee concrete vragen. Ten eerste, bereidt de minister zijn eigen mobiliteitsplan voor op basis van het ontwerp van zijn administratie en wanneer zal hij dit concreet aan de Vlaamse regering voorleggen ? Ten tweede, vindt de minister de procedure om het ontwerp eerst door de commissie te laten bespreken alvorens aan de regering voor te leggen om dit nadien terug aan het parlement voor te leggen, niet erg tijdrovend ? Als we hierover zijn mening vragen, zegt hij dat hij geen visie heeft en dat hij ermee naar de regering gaat. Het is bijgevolg noodzakelijk zo spoedig mogelijk het definitief Mobiliteitsplan Vlaanderen van de Vlaamse regering te kennen, en politiek te evalueren welke maatregelen dringend en noodzakelijk zijn voor de oplossing van de problemen inzake mobiliteit in Vlaanderen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, ik wens me hierbij aan te sluiten. Ik denk dat een goed debat over mobiliteit op basis van duidelijke premissen moet vertrekken. Er is inderdaad nood aan een standpunt van de regering en van de minister. Het heeft geen zin om een reeks hoorzittingen te organiseren, zoals tijdens de vorige legislatuur in de ad hoc commissie voor Mobiliteit onder het voorzitterschap van de heer Tobback. Het Vlaams Mobiliteitsplan biedt stof genoeg, maar we moeten

Malcorps

vertrekken vanuit een duidelijk standpunt van de minister, liefst van de hele regering. Daarover kunnen dan hoorzittingen worden georganiseerd en mensen ondervraagd en kunnen we zelf standpunten innemen, maar niet omgekeerd.

We moeten ook over alle informatie beschikken. We hebben de cd-rom en de boeken, maar twee belangrijke elementen ontbreken, namelijk een kosten-batenanalyse en een milieu-effectenrapport. Deze documenten werden tegen eind september beloofd. Ik veronderstel dat ze intussen klaar zijn. Hoe moeten dingen structureel veranderen en welke implicatie heeft dit voor de begrotingsbesprekingen ? Bij het begin van deze legislatuur is gezegd dat zware inspanningen inzake mobiliteit aan de orde waren en in concrete begrotingsinspanningen zouden resulteren. Om hier adequaat over te oordelen, zijn deze twee documenten absoluut nodig, namelijk de kosten-batenanalyse, maar voor ons zeker ook het milieu-effectenrapport.

Er staan in het huidig ontwerp voor mobiliteit schitterende passages over milieu en leefbaarheid, maar het geheel van de milieueffecten die uit dit plan zullen voortvloeien zijn uiteraard belangrijk. Dit willen we zwart op wit zien.

Daarom willen we zo snel mogelijk over aanvullende informatie beschikken. Ten tweede wensen we het standpunt van de regering en van de minister kennen. We willen er de verdere bespreking in deze commissie aan verbinden.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, ik wil eerst kort op de aanvullende vraag van de heer Malcorps reageren. De stukken zullen er op tijd zijn, want het is evident dat ze nodig zijn om de zaak te bespreken.

Het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen werd door een consortium van universiteiten en studiebureaus voorbereid. Daarna werd het gedetailleerd uitgewerkt door de administratie. Het heeft een planhorizon tot na 2010. Het overstijgt in belangrijke mate de regeerperiode, en gaat in op het te voeren beleid en de te verwachten effecten op korte, middellange en lange termijn. Het is bijgevolg zeer grondig voorbereid en ongetwijfeld een erg waardevol document geworden, volledig conform aan de bepalingen van het regeerakkoord. Het document werd in het voorjaar 2001 eerst overgemaakt aan de leden van de Vlaamse regering en is, zoals steeds was vooropgesteld, voor het parlementair reces aan het Vlaams Parlement voorgelegd.

Het ontwerp van beleidsplan dat door de administratie werd uitgewerkt, voldoet geheel aan de bepalingen van het regeerakkoord van de huidige Vlaamse regering en is inzake de doelstellingen en hoofdlijnen inhoudelijk in overeenstemming met de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken.

De consistentie tussen beide beleidsdocumenten is op zich niet verwonderlijk, daar beiden van eenzelfde beleidsvisie en beleidsstrategie vertrekken die in het strategisch plan Mobiliteit en Openbare Werken is weergegeven. Dit strategisch plan werd in gezamenlijk overleg tussen administratie en kabinet opgesteld en als bijlage toegevoegd aan de hoger vermelde beleidsnota.

Het aan de administratie toekennen van de opdracht tot het opstellen van een ontwerp van beleidsplan is bovendien geheel in overeenstemming met het regeerakkoord van de huidige Vlaamse regering, waarin gesteld wordt dat de beleidsvoorbereiding een wezenlijke kerntaak van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap moet worden.

De belangrijkste voorstellen om de mobiliteitsproblematiek op korte termijn aan te pakken zitten reeds vervat in mijn beleidsnota en in de rapportering hierover via de jaarlijkse beleidsbrieven. Op basis van deze door het Vlaams Parlement aanvaarde beleidsnota kunnen dan ook alle voor de mobiliteit noodzakelijke maatregelen binnen deze legislatuur getroffen worden.

Ik zie bijgevolg geen enkele reden waarom ik een eigen mobiliteitsplan moet uitwerken dat andere prioriteiten zou leggen voor de huidige regeerperiode. Ook de stelling dat de vooropgezette procedure te tijdrovend zou zijn en dat de noodzakelijke en dringende maatregelen op de lange baan worden geschoven, wil ik ten zeerste weerleggen.

Ik heb altijd begrepen dat het de ambitie is van het Vlaams Parlement om uit te groeien tot een forum voor maatschappelijke discussie en dat het ernaar streeft om mee de bakens uit te zetten voor het beleid van morgen. Ik refereer hier aan het voorwoord van het Reglement van het Vlaams Parlement van 24 januari 2001. Mede daarom werd voor de besluitvorming over de langetermijnvisie Schelde-estuarium, eveneens gesteund op meervoudige doelstellingen als veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid, een gelijkaardige aanpak gevolgd als degene die nu wordt gehanteerd voor het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Deze wijze van aanpak

Stevaert

werd toen door het Vlaams Parlement als zeer waardevol onderkend.

Ook het voorliggende ontwerp van beleidsplan is een uitgelezen kans voor het Vlaams Parlement om zijn ambities in verband met het langetermijnbeleid waar te maken. Dankzij de vooropgezette procedure krijgt het parlement de kans om het pad naar een duurzame mobiliteit uit te tekenen.

Omdat het plan een dusdanige reikwijdte heeft gekregen met uitspraken op korte, middellange en lange termijn over de wijze waarop de Vlaamse bevoegdheden inzake mobiliteit en openbare werken moeten worden ingezet, maar ook over ruimtelijke ordening, economie, sociale zaken, fiscaliteit, en het gewenste beleid op federaal niveau, is een grondige bespreking in het Vlaams Parlement wenselijk en noodzakelijk. Het zou een goede zaak zijn voor Vlaanderen mocht de besluitvorming inzake mobiliteit in alle openheid en met kennis van alle standpunten tot stand komen.

De procedure biedt bovendien een perspectief op een vergroting van het draagvlak, van de maatschappelijke aanvaarding en van de politieke consensus omtrent de maatregelen die zich op termijn opdringen. Ik geef alleszins de voorkeur aan een doordacht, inhoudelijk samenhangend en uitvoerbaar plan, dat het voorwerp is geweest van een ruim maatschappelijk en politiek debat, en waarvan de consequenties voor Vlaanderen ook op middellange en lange termijn duidelijk zijn.

De grondigheid en indringendheid van het debat primeren voor mij op de snelheid. Beter grondig bezinnen en een beleid op lange termijn uitzetten, dan nu overhaaste en foutieve beslissingen te nemen. Het is duidelijk dat een duurzame mobiliteit alleen te bereiken is met een consistent, volgehouden en samenhangend beleid op korte, middellange en lange termijn.

Zoals ik al eerder heb aangekondigd, wens ik mijn persoonlijke bekommernissen en accenten te kunnen toelichten tijdens de komende maatschappelijke en politieke discussie.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, uw antwoord verrast me niet, maar het is moeilijk om in een politiek orgaan te discussiëren over zo'n document. Het is weliswaar geïntegreerd en op veel vlakken volledig, maar u hebt ook ooit gezegd dat het een document van de administratie is en dat u niet met alle ideeën uit dat document akkoord gaat.

Met welke ideeën bent u het dan eens en met welke niet ? Over rekeningrijden kennen we uw stelling al, maar inzake de missing links staan het Ruimelijk Structuurplan Vlaanderen, het investeringsprogramma en de voorstellen van de administratie inzake het Mobiliteitsplan Vlaanderen haaks op elkaar. Met het oog op de hoorzittingen en de politieke discussie over de te nemen maatregelen is het echter handig te weten of u achter het document staat of niet. Dan kunnen we pas ten gronde discussiëren.

U maakt een vergelijking met het Schelde-estuarium. Dat is hiermee op een aantal punten vergelijkbaar, maar we hebben ook een fundamenteel probleem. Voor de Vlaamse regering is dit een topprioriteit. In het regeerakkoord staat dat het er zou komen in het voorjaar van 2001, maar we naderen al het voorjaar 2002. Er is dus al een vertraging.

Ik pleit ervoor dat u zo snel mogelijk met dit document naar de Vlaamse regering stapt, en zegt waarmee u akkoord gaat en waarmee niet. Dan kan er ten volle gediscussieerd worden op basis van de documenten die al bestaan – er zijn geen nieuwe nodig – over onze visie op de evolutie van de mobiliteit in Vlaanderen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg 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 tariefmaatregelen bij De Lijn en de gevolgen voor leerlingen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg 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 tariefmaatregelen bij De Lijn en de gevolgen voor leerlingen.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de voorbije weken en maanden werden geregeld goede cijfers gemeld waaruit bleek dat steeds meer mensen gebruik maken van het openbaar vervoer. We juichen die evolutie toe. Ze heeft ongetwijfeld ook veel te

Decaluwe

maken met uw initiatief tot gratis openbaar vervoer voor 65-plussers. Ook het aantal betalende reizigers stijgt, zij het minder snel.

Dit betekent echter ook dat de lasten voor de Vlaamse overheid voor openbaar vervoer steeds meer toenemen. We hopen dan ook dat daar in de begroting voor 2002 rekening mee zal worden gehouden.

Intussen tracht De Lijn de toenemende kosten in de hand te houden door waar mogelijk ook te zorgen voor meer inkomsten. Uit navraag blijkt dat De Lijn die extra inkomsten ook zoekt bij het onderwijs, bijvoorbeeld voor het vervoer van leerlingen naar het zwembad. De Lijn heeft haar prijzen daarvoor in sommige gevallen met 250 percent opgetrokken.

Ik geef een voorbeeld uit de Kempen. De Lijn stuurde op 14 juni 2001 per brief haar prijzen van de zogenaamde baddiensten naar de scholen. In het schooljaar 1998-1999 bedroeg de prijs voor een enkele rit met een standaardbus 849 frank, maar in het schooljaar 2001-2002 loopt die op tot 2.001 frank. Voor een gelede bus steeg de prijs van 1.275 frank naar 3.150 frank.

Merkwaardig is dat in dezelfde brief van De Lijn wordt gezegd : 'Sinds de invoering van het gratis vervoer voor 65-plussers hebben wij onze lijndiensten gevoelig moeten uitbreiden. Daardoor zijn we niet meer in de mogelijkheid om al de baddiensten zelf uit te voeren, en moeten we een beroep doen op pachters. Onze pachters zijn echter niet bereid om voor de lage prijzen te rijden die we u vroeger konden aanbieden. Hierdoor zijn we genoodzaakt onze tarieven voor de baddiensten van volgend schooljaar als volgt aan te passen.' Daarna volgen de reeds genoemde cijfers. Zo zijn er tientallen voorbeelden te noemen.

We juichen toe dat het openbaar vervoer voor 65-plussers aantrekkelijker wordt, maar het kan niet de bedoeling zijn dat de min-twaalfjarigen en hun ouders daarvoor de rekening moeten betalen. Mijnheer de minister, u kunt natuurlijk naar de Buzzy Pass verwijzen, wat een bijzonder positief initiatief is. Jongeren tot 25 jaar kunnen per bus of tram op een financieel aantrekkelijke manier naar school, als er een halte van De Lijn te vinden is tenminste. Vooral in landelijke gebieden is dat een probleem. Daar moet men een beroep doen op privaat georganiseerd schoolvervoer, wat uiteraard een stuk duurder is. In een aantal regio's kan de rekening voor gezinnen met een aantal kinderen spectaculair oplopen. Naar ik hoor komt de vrije keuze van het onderwijs zelfs in het gedrang.

In antwoord op mijn vraag betreffende deze problematiek in de commissievergadering van 17 mei 2001 antwoordde de minister : 'Het valt te overwegen om de abonnementen van het leerlingenvervoer geldig te maken op het geregeld vervoer'. Met de eerste fase van de overheveling van het leerlingenvervoer naar De Lijn achter de rug, dringt de vraag zich op hoe de minister de Buzzy Pass voor het vervoer van alle leerlingen naar alle scholen mogelijk zal maken.

Ik wil de minister enkele concrete vragen stellen. Is het correct dat het gratis openbaar vervoer steeds meer budgettaire middelen opslorpt uit de Vlaamse begroting ? Om welke bedragen gaat het ? Is de minister op de hoogte van de erg drastische prijsverhogingen voor bijzondere vormen van schoolvervoer, zoals het badvervoer ? Kan de minister akkoord gaan met dergelijke prijsverhogingen ? Heeft de overweging van 17 mei jongstleden reeds concreet gestalte gekregen in maatregelen om de Buzzy Pass geldig te maken voor alle leerlingen ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, ik had over deze aangelegenheid een schriftelijke vraag ingediend op het einde van juni. Die is doorverwezen naar minister Vanderpoorten, maar ze heeft me nog niet geantwoord. Ik wil hier de grote lijnen van die vraag herhalen.

De busprijzen voor een aantal scholen zijn in de loop van vorig schooljaar al gestegen. Dit jaar wordt opnieuw een prijsstijging aangekondigd. Bij De Lijn stelt men dat de vraagprijs steeds moet verhogen omdat privé-busmaatschappijen, zoals De Polder, die het contract in onderaanneming uitvoeren, deze prijzen aanrekenen. Volgens de nieuwe tarieven voor het schooljaar 2001-2002 zou een school in het Antwerpse aan De Lijn een bedrag van 8.735.924 frank moeten betalen voor het leerlingenvervoer, terwijl de ouders 6,6 miljoen frank moeten ophoesten. Een leerling zou er gemiddeld 13.804 frank voor een jaarabonnement betalen, sommigen die verderaf wonen maximaal 18.014 frank. Het schoolabonnement kan bovendien uitsluitend gebruikt worden tijdens de schooldagen en op de schoolbussen. In kortingen voor meerdere leerlingen van eenzelfde gezin is niet voorzien.

De Buzzy Pass is uiteraard veel voordeliger. Jongeren kunnen onbeperkt reizen met de bus of tram in

Malcorps

heel Vlaanderen op alle dagen van het jaar. De prijs voor dit abonnement bedraagt 6.045 frank. Een tweede Buzzy Pass in hetzelfde gezin is bovendien 20 percent goedkoper en een derde zelfs gratis. De Lijn kan naar verluidt niets doen aan de tarieven voor de schoolbussen, omdat het gaat om een privé-contract en geen openbaar vervoer. Tegelijk geeft De Lijn echter toe dat de 6.045 frank voor een Buzzy Pass niet kostendekkend is.

Het besluit is dat voor bepaalde klanten ruim onder de prijs wordt gewerkt, terwijl anderen een stuk meer moeten betalen. Erkent de minister dit probleem ? Kan daar iets aan gedaan worden ? Zou de gemakkelijkste oplossing niet zijn om alle leerlingen een Buzzy Pass te geven ?

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de minister, de politiek van deze Vlaamse regering creëert verwachtingen. Gisteren las ik toevallig in de VLAN een lezersbrief van een Franstalige bejaarde vrouw. Ze bedankte de Vlamingen omdat ze gratis vervoer krijgt op de bussen. Ze vroeg zich af wanneer ze dat nu ook kreeg van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waals Gewest.

Op de RTBf geeft men aan dat kinderen tot 12 jaar met een abonnement gratis vervoer genieten op het Brussels stadsnet, zowel op bus als metro. Er komt protest vanuit alle geledingen. Bepaalde verenigingen, zoals voetbalploegen en muziekverenigingen vragen zich af waarom ze nog moeten betalen voor busvervoer nu de moderne trend gratis vervoer is. Er wordt een maatschappelijk verwachtingspatroon gecreëerd. Dat is positief, maar we moeten daar de gevolgen van dragen.

Dit leidt tot een aantal reacties zoals de staking in Oostende. De mensen klagen enerzijds over de hoge werkdruk en anderzijds over de te grote uitbesteding. Dit fenomeen zal zich nog op andere plaatsen voordoen. Ofwel zal de overheid daar dus nog veel meer middelen aan moeten besteden, ofwel moet ze op een verstandige wijze kunnen uitleggen dat niet alles gratis is.

De voorzitter : De heer Vanleenhove heeft het woord.

De heer Gilbert Vanleenhove : Mijnheer de minister, ik wil me eveneens aansluiten bij deze vraag. U weet dat onze fractie er steeds een voorstander van is geweest het schoolvervoer over te hevelen naar De Lijn. In de vorige zittingsperiode was er op dat vlak het decreet-Martens. Uiteindelijk is dat nu verwezenlijkt, maar uiteraard hadden we de negatieve aspecten daarvan, zoals die zich vandaag manifesteren, nooit verwacht.

Van diverse scholen krijg ik gelijkaardige signalen als die van de vorige sprekers. Er is sprake van grote prijsstijgingen die de scholen plots moeten betalen voor hetzelfde vervoer dat vroeger ook op een degelijke wijze werd gerealiseerd. Dat staat haaks op uw ander beleidspunt, het gratis vervoer voor senioren. Pas op : ik ben niet tegen dat laatste. Ik juich het zelfs toe, maar toch vind ik dat de schoolkinderen daar niet de dupe van moeten worden. Dat geldt zeker ook voor binnenschools vervoer : vervoer dat noodzakelijk is om het leerplan te kunnen realiseren en de eindtermen te kunnen behalen.

Op het einde van het vorige parlementaire jaar hebben we nog een ontwerp van decreet goedgekeurd waarin werd gesproken over de kosteloosheid van het onderwijs. Ik had die tekst graag veel verregaander gezien, maar er werd toch in gesteld dat het onderwijs eigenlijk gratis zou moeten zijn, wil men de eindtermen bereiken. Welnu, het zwemmen behoort tot de eindtermen. Alles wat daarmee samenhangt moet dus kosteloos kunnen zijn. Nu is er echter sprake van een quasi-verdubbeling van de prijs voor de ouders, en daarom vind ik dat deze regering op het verkeerde spoor zit. Er moet dus dringend worden bijgestuurd. Het woord ‘sturen’ is hier wellicht goed op zijn plaats.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, de vragen van de diverse leden zijn op te delen in drie categorieën.

Ten eerste is er de vraag wat het gratis openbaar vervoer kost. Een en ander is terug te vinden in de begrotingsartikelen 31.10 en 31.15, waar we het hebben over de tariefhervormingen, de 65-plussers en de kosten voor extra exploitatie. Dat gratis openbaar vervoer kost 585 miljoen frank per jaar. De heer Loones verwijst naar Brussel. Wat is de toestand daar ? Vlaanderen is begonnen met gratis openbaar vervoer. Het Waalse TEC heeft dat systeem overgenomen. Daar bestaat een wederkerigheid. In Brussel is de toestand iets complexer. De Brusselse vervoermaatschappij, de MIVB, heeft een akkoord afgesloten met het TEC. De Brusselaars mogen gebruikmaken van het TEC-vervoer, maar de mensen die gebruik maken van het TEC-vervoer mogen niet op de Brusselse bussen. Begrij-

Stevaert

pe wie het kan. Daar werd een ruil gedaan, maar het is niet mijn plaats daar uitspraken over te doen. *(Opmerking)*

Ik ben nu even aan het antwoorden op het punt van de heer Loones. Hij is geïnteresseerd in die Franstalige mevrouw, en tot die mevrouw wil ik komen. Wij hebben een afspraak met het Brusselse Gewest, namelijk met mijn goede collega, de heer Chabert, de enige CVP-minister die dit land nog rijk is. Hij deelt die visie, maar heeft voor zijn begroting nog niet de nodige middelen kunnen veroveren. Ik neem aan dat hij wat tijd nodig heeft om dat te doen. Zolang hij daarmee bezig is, kan hij minister blijven. Van zodra hij die middelen heeft, willen we een ruiloperatie doen, zodat de Vlamingen in Brussel gratis gebruik kunnen maken van het MIVB-vervoer en de Brusselaars, Vlamingen of Walen op de bussen van De Lijn terecht kunnen. Ik wil dus geen ruil zoals die is gebeurd tussen het TEC en de MIVB : laat dat duidelijk zijn.

Ondertussen heeft de minister van Brusselse Aangelegenheden binnen zijn financiële middelen terzake een systeem uitgewerkt. Ik ben een gewestminister, en als dusdanig houd ik me niet bezig met de organisatie van het openbaar vervoer in Brussel, noch met de inwoners van het Brusselse hoofdstedelijke gebied. Die inwoners kunnen zich echter wenden tot een bepaalde instantie, en er een abonnement verkrijgen. Dat is het derdebetalersysteem : eenieder die zich richt tot De Lijn kan via dat systeem abonnementen kopen. Ik laat me niet uit over de vraag aan wie die abonnementen worden verstrekt, want dat is niet de taak van de VVM. We zijn blij dat er mensen zijn die abonnementen willen kopen, ervoor willen betalen en ze op hun beurt ter beschikking stellen. Ik heb die Franstalige mevrouw nooit gezien.

De heer Jan Loones : Ze heeft u wel bedankt.

Minister Steve Stevaert : Dat is lief.

Dan is er het tweede punt, namelijk het Buzzy-abonnement. Men wekt hier de indruk alsof de gezinnen nu meer moeten betalen voor het openbaar vervoer. Niets is echter minder waar. *(Opmerkingen bij de CVP)*

Laat me mijn argument voltooien. De waarheid is dat er vanaf nu een abonnement op de markt is dat 6.045 frank kost en een succesformule blijkt te zijn. Dat abonnement geeft je ontzettend veel rechten. Vroeger kon een abonnement enkel worden gebruikt tijdens het schooljaar, voor het traject van thuis naar school. Dit is daarentegen een totaalinabonnement.

Na zo'n 20 jaar gebakkelei – en de heer Vanleenhove weet dit ongetwijfeld beter dan ik – is het leerlingenvervoer sedert 1 september 2001overgenomen door De Lijn. Dat is een goede zaak omdat we daarmee een aantal besparingen realiseren en tegelijkertijd het federaal regeerakkoord ondersteunen. De federale regering ambieert immers een lastenverlaging en wij pikken daarop in. Toen het leerlingenvervoer werd georganiseerd binnen het departement Onderwijs, waren we verplicht extra BTW te betalen aan de federale overheid. Als de minister van Mobiliteit dat kan doen via De Lijn, dan scheelt dat heel wat aan belastingen. Bovendien zijn er ook schaalvoordelen en synergiemogelijkheden.

De vraag is nu of de Buzzy Pass zal worden doorgetrokken voor de leerlingen. Dat is alvast de bedoeling. Binnenkort kan iedereen dus een Buzzy Pass krijgen voor de prijs van 6.045 frank. Tal van gezinnen zullen daar heel gelukkig mee zijn. *(Opmerking van de heer Carl Decaluwe)*

Vroeger moesten heel wat gezinnen drie abonnementen kopen van elk 12.000 frank. Dit kwam neer op 36.000 frank van het gezinsbudget. Nu betalen diezelfde gezinnen voor het eerste abonnement 6.045 frank, op het tweede abonnement krijgen ze 20 percent, en het derde abonnement is gratis. Bovendien biedt de Buzzy Pas veel meer mogelijkheden dan het vroegere, veel duurdere abonnement. Dit betekent een gigantische besparing voor de Vlaamse gezinnen. Ik ben ervan overtuigd dat een aantal gezinnen om die reden niet langer de wagen zullen gebruiken om naar school te gaan.

Er zijn twee soorten vervoer : geregeld vervoer en bijzonder geregeld vervoer. Het gaat hier om een erg moeilijk dossier dat dringend moet worden uitgeklaard. Ik heb het dan onder meer over de schooluitstappen, waarvan de meest bekende ongetwijfeld de uitstap naar het zwembad is. Vroeger gebeurde dat aan zeer lage, niet-marktconforme prijzen. De vraag is echter of dit in overeenstemming is met de decretale doelstellingen van De Lijn, en of dit wel correct is tegenover de privé-sector. Het gaat immers over bijzonder geregeld vervoer. Ik heb dan ook voorgesteld de prijsverhoging waarin vanaf 1 september 2001 was voorzien uit te stellen tot 2002. We moeten nagaan hoe een correcte prijs kan worden doorgerekend voor deze opdrachten. Bovendien vraagt het parlement om de privé-sector meer te betrekken bij de exploitatie

Stevaert

van de Vlaamse Vervoermaatschappij. Ik wil dat er een correcte afspraak komt over correcte prijzen, die moeten worden doorgerekend aan Onderwijs.

De Vlaamse Vervoermaatschappij moet worden vergoed. Als de overheid de VVM bepaalde vragen stelt, dan is het logisch dat zij daarvoor extra middelen ter beschikking stelt. Hetzelfde geldt voor het departement Onderwijs. Het is niet omdat in de eindtermen staat dat een of andere schooluitstap absoluut noodzakelijk is, dat de VVM die uitstap gratis moet aanbieden. Dit is een discussie die binnen het departement Onderwijs moet worden gevoerd. Wij moeten op onze beurt nagaan hoe we vanuit de VVM voor alle netten en scholen een zo laag mogelijke prijs kunnen aanbieden. Het kan immers niet dat de ene school veel moet betalen en de andere weinig. Er moet dan ook een prijsvorming komen. Dat is de uitdaging die ik nu aanga. Daarom heb ik ook voorgesteld om de prijsstijging een jaar te bevriezen.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijn bekommernis is dat men voor hetzelfde type van vervoer, ongeacht waar en ongeacht het net, dezelfde prijs hanteert.

Als ik de brieven van De Lijn goed interpreteer, dan zegt u dus eigenlijk dat de prijzen voor het schooljaar 2001-2002 niet gelden, wat dus wil zeggen dat de prijsstijging van 950 frank voor het schooljaar 2000-2001 naar 2.100 frank voor het schooljaar 2001-2002 geblokkeerd wordt. Het blijft dus 950 frank. Kunt u dit bevestigen om misverstanden te vermijden ? Moet er dan voor alle duidelijkheid geen nieuwe communicatie gevoerd worden ten behoeve van alle scholen waarin wordt meegedeeld dat de prijzen op het niveau van het schooljaar 2000-2001 geblokkeerd worden ? Dit zou dus een prijsstijging van slechts 125 percent betekenen in plaats van een prijsstijging, sedert 1998, van 250 percent.

Mijnheer de minister, u hebt reeds enorm veel middelen vrijgemaakt voor het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers. Ik zou u hierbij willen vragen, het gelijkheidsbeginsel indachtig, ook een bijzondere en gelijkaardige inspanning te leveren voor de jongeren van minder dan 12 jaar. Dit is daartoe het uitgelezen moment, want precies nu is de begroting in opmaak.

Mijn concrete vraag luidt dan ook of er een nieuwe brief gestuurd zal worden met een aankondiging van de prijsblokkering. U mag immers niet uit het oog verliezen dat de meeste mensen nu al aan het betalen zijn.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Decaluwe, u bent een aantal zaken aan het verwarren. De Lijn doet dit niet in alle scholen, want het behoorde niet tot haar opdracht dit te organiseren. Het is enkel op sommige plaatsen en op sommige ogenblikken dat De Lijn die taak op zich heeft genomen. We kunnen ons afvragen of het wel een kernopdracht is van een moderne openbare vervoersmaatschappij om in concurrentie te treden met de privé-sector.

U moet begrijpen dat De Lijn vroeger op sommige ogenblikken, meer bepaald in de daluren, bussen ter beschikking had die ze tegen een vriendenprijs kon inschakelen. Dit lokte natuurlijk boze reacties uit bij de privé-sector die daarin een vorm van concurrentievervalsing zag. De regio's of de scholengroepen waar De Lijn deze bussen niet kon aanbieden, waren in het vroeger systeem reeds benadeeld ten opzichte van de regio's of scholengroepen waar dit wel kon. De Lijn kan immers niet op elke aanvraag ingaan. *(Opmerking van de heren Carl Decaluwe en Ludwig Caluwé)*

Ik zeg u dus dat de prijsverhogingen niet doorgaan. We hebben de opdracht gegeven de prijsverhogingen te bevriezen.

U mag ook niet vergeten dat De Lijn met directies per werkgebied werkt en dat elke directie haar eigen geplogenheden heeft.

De voorzitter : Mijnheer de minister, als voorzitter vraag ik ten behoeve van de verslaggeving om absolute duidelijkheid. We zijn de afgelopen dagen allemaal bestookt met mails en we wensen allemaal die mails correct te beantwoorden.

Graag had ik een 'ja' of 'neen' op de volgende vraag : zullen de brieven waarin de prijsverhogingen werden aangekondigd, worden ingetrokken ? En als de prijsverhoging dus niet doorgaat, zal het dan de begroting zijn die de verhoging zal dragen ?

Minister Steve Stevaert : Stel dat een school vraagt een bepaalde dienst te vervullen. Als De Lijn die dienst zelf vervult, dan kan ik zeggen dat we de aangekondigde prijsverhogingen met één jaar uitstellen.

De heer Carl Decaluwe : Maar wat met de pachters ?

Minister Steve Stevaert : Waar De Lijn zelf verantwoordelijk voor is en waar De Lijn zelf voor de exploitatie instaat, kan de prijsvorming met één jaar worden bevroren. Waar een contract met een pachter afloopt, worden natuurlijk de nieuwe prijzen doorgerekend bij de bespreking van de nieuwe modaliteiten. Het is niet de taak van De Lijn om een dumpingpolitiek ten aanzien van de privé-sector te voeren. Dat doen we niet en we compenseren dat ook niet vanuit de begroting.

De voorzitter : Voor de bijzondere vormen van geregeld vervoer gaat de prijsverhoging door. Klopt dit ?

Minister Steve Stevaert : Voor bijzondere vormen van geregeld vervoer, die worden uitgevoerd door De Lijn, gaat de prijsverhoging niet door. *(Opmerkingen)*

Voor bijzondere vormen van geregeld vervoer en de service die door De Lijn wordt geleverd, is er geen prijsverhoging. Voor bijzondere vormen van geregeld vervoer via pachters kan de prijs verhogen. Ze kan echter ook verlagen. Dat hangt af van de aanbesteding.

De heer Ludwig Caluwé : Blijft de huidige prijs behouden in die gevallen waar het vervoer tot op heden door de diensten van De Lijn zelf werd verzekerd en waar men nu door capaciteitsproblemen pachters moet aanspreken ? Of voert men daar een prijsverhoging door ?

Dit is een rechtstreeks gevolg van het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers. Men heeft meer bussen nodig om de dienst te verzekeren op de gewone lijnen. Wie betaalt het gratis openbaar vervoer van de 65-plussers ? De leerlingen !

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, in de toekomst moet er een correcte prijs worden gevraagd waarbij er een eerlijke concurrentie is ten opzichte van de privé-sector.

De markt zal zelf bepalen wat die prijs zal zijn. Het doorrekenen ervan moet binnen Onderwijs worden besproken. De Vlaamse Vervoermaatschappij moet zich daar niet over uitspreken.

De voorzitter : Mijnheer de minister, er is me nog altijd iets niet duidelijk. De Lijn heeft een brief aan die scholen gericht. De inhoud ervan blijft bestaan. Mijnheer de minister, u hebt zich even vergist toen u zei dat er door uw diensten een nieuwe brief naar De Lijn is verstuurd. *(Opmerkingen van minister Steve Stevaert)*

U hebt gezegd dat er een brief werd verstuurd om die prijzen aan te passen. Ik zou willen dat u dit verduidelijkt, want hierover mag geen misverstand bestaan.

Minister Steve Stevaert : De Lijn zelf heeft op onze vraag aan zijn directies meegedeeld dat de prijs voorlopig niet mag opslaan. Maar er is geen brief. De Antwerpse scholen hebben een door de heer De Kesel opgestelde brief van De Lijn gekregen. De heer Van Wesemael directeur-generaal van De Lijn heeft nu aan de sectordirecteurs de opdracht gegeven de inhoud met een jaar uit te stellen.

De heer Ludwig Caluwé : De brief van 14 juni 2001, waarin men het heeft over de verhoging van 950 naar 2100 frank, bestaat dus niet meer ? De motivering die men geeft, is dat 'sinds de invoering van het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers men de lijndiensten gevoelig moet uitbreiden. Daardoor zijn we niet meer in de mogelijkheid om alle baddiensten zelf uit te voeren en moeten we een beroep doen op pachters'.

Die scholen die de pech hebben dat De Lijn deze dienst niet meer zelf verzorgt maar wel pachters, zullen af te rekenen hebben met een prijs die meer dan verdubbelt.

Minister Steve Stevaert : Voor die gevallen zoeken wij naar een oplossing.

De heer Gilbert Vanleenhove : Maar op dit moment hebt u die niet ?

Minister Steve Stevaert : Inderdaad. Daarom wordt er overlegd.

De heer Ludwig Caluwé : En dat is ook de reden waarom men meer zal moeten betalen !

Minister Steve Stevaert : Dat is niet waar, want dat is een voorbarige conclusie. Meer nog, als er een klacht wordt ingediend tegen de Vlaamse Vervoermaatschappij over deze zaak, dan zou het gevolg kunnen zijn dat we deze service niet meer mogen aanbieden.

Men moet voorzichtig zijn met zomaar mails te versturen.

De voorzitter : Mijnheer de minister, iedereen heeft vragen over dit onderwerp ontvangen en iedereen wil dat daar duidelijkheid over bestaat.

Als voorzitter wil ik dat in het verslag uw antwoord klaar en duidelijk wordt weergegeven. Ik stel voor

Voorzitter

dat we dat antwoord laten controleren door uw medewerkers. Het is niet onbelangrijk. De mensen aan wie de prijs wordt doorgerekend, moeten weten wat ze mogen verwachten. Er zijn te veel personen bij betrokken.

Minister Steve Stevaert : Ik ben het daar volledig mee eens. De Lijn mag echter niet tegen dumpingprijzen bepaalde diensten aanbieden. Anders moet men een tariefafspraak maken voor heel Vlaanderen die niet enkel geldt voor bepaalde scholen. Zo was het in het verleden.

Bovendien zijn er nu mogelijkheden om een oplossing te bieden doordat leerlingenvervoer wordt overgeheveld. We kunnen de zaak nu in haar geheel bekijken. Het zal voor de privé-sector heel moeilijk zijn als er geen grote pakketten op de markt komen waardoor de aanbestedingen interessant worden. Indien de pakketten te klein zijn, is de prijs te hoog.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Jan Loones tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, en tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over omstreden coltan-transporten via de luchthaven van Oostende en de gevolgen hiervan voor het imago van Vlaanderen in het buitenland

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Loones tot de heer Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, en tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over omstreden coltan-transporten via de luchthaven van Oostende en de gevolgen hiervan voor het imago van Vlaanderen in het buitenland.

Minister Stevaert zal ook in naam van de minister-president antwoorden.

De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, ik wil vooraf een bedenking maken. Ik lees af en toe verslagen over zittingen die ik niet heb bijgewoond. Soms is het antwoord van de minister me helemaal niet duidelijk. Als ik u goed heb begrepen, is het voortaan de taak van de voorzitter om, telkens dat nodig mocht blijken, de minister te vragen dat hij zich verduidelijkt zodat uit het verslag blijkt wat hij bedoelt.

De voorzitter : Mijnheer Loones, ik laat voor uw rekening dat u zegt dat de minister soms niet duidelijk antwoordt. Dat heb ik vandaag niet gezegd.

De heer Jan Loones : Ik had begrepen dat de voorzitter had ingegrepen om de minister tot een duidelijker antwoord te bewegen.

De voorzitter : Hier had ik het uitsluitend over het vandaag gegeven antwoord.

De heer Jan Loones : Ik heb het wel degelijk over andere antwoorden.

Ik heb deze vraag gericht tot de minister-president en de minister omdat deze problematiek het beheer van de luchthaven eigenlijk overstijgt. Ik ben echt opgeschrikt toen we de wereldpers haalden met de omstreden transporten van coltan via de luchthaven van Oostende. Het gaat nu eens niet over wapens. Toch is dit zorgbarend, want het gaat over de economische plundering van een gedeelte van Congo waarmee de oorlog in Oost-Congo wordt gefinancierd.

Tijdens mijn vakantie kreeg ik een exemplaar van The Guardian in handen. De krant kopte, boven vreselijke beelden : ‘Is your mobile phone responsible for scenes like this ?’ Coltan is een basiscomponent van gsm’s. In een verhelderend artikel lezen we dat wat vandaag gebeurt, eigenlijk een voortzetting is van wat vroeger is gebeurd, ten tijde van de ‘brutal exploitation’ van ‘Belgium’s King Leopold’. Zijn voorbeeld is daarna gevolgd door Mobutu Sese Seko. Oostende en de internationale handel in coltan passen in het rijtje.

Hele streken verarmen. De plundering dient om de oorlog te financieren, maar zorgt ook voor ecologische problemen. De gorilla’s krijgen het moeilijk. Er onstaan veralgemeende gezondheidsproblemen. De luchthaven van Oostende is daarbij betrokken. In het krantenartikel – dat van eind augustus dateert – lezen we dat ‘under international pressure’ Sabena niet langer het mineraal van Kigali naar Brussel zal vervoeren. Mijn vraag dateert van het begin van de zomer, toen ik nog niet wist dat Sabena deze maatregel zou treffen. Vlaanderen is verantwoordelijk voor de exploitatie van deze luchthaven. Kunnen we maatschappelijk relevante ethi-

Loones

sche voorwaarden verbinden aan de exploitatie van de luchthaven ?

Daar is niets over terug te vinden in de neerslag van de besprekingen in deze commissie van 15 juni 2000 tijdens een gedachtewisseling over de problematiek van de regionale luchthavens. In de algemene, maar persoonlijke nota van de minister over zijn visie over de strategische ontwikkeling van het luchtvaartbeleid, heeft hij zijn opvattingen gesteld tegenover mondiale ontwikkelingen zoals de globalisering, grote internationale mobiliteit en de liberalisering van de luchtvaartmarkt. Hij noteert daarbij : 'De overheid heeft steeds meer als taak de maatschappelijke randvoorwaarden van deze ontwikkelingen te bepalen. Zelfs in de context van privatisering blijft de rol van de overheid fundamenteel op tal van domeinen : beveiliging, ruimtelijke ordening, milieuvoorwaarden, enzovoorts.' Daarin vind ik niets terug over ethisch ondernemen. Iets verder in de tekst komt hij daar dichter bij, als hij schrijft dat 'alle sociaal-maatschappelijke randvoorwaarden' door de overheid moeten worden bepaald.

In sommige artikelen wordt erg gedetailleerd beschreven hoe we bij deze zaak zijn betrokken. Trends van 12 april heeft daarover een groot artikel gepubliceerd. De Morgen en ook andere persorganen hebben daarover gepubliceerd. Ik wil niet ingaan op de Belgische connecties van het verhaal, want ze zijn niet altijd ondubbelzinnig aan te tonen. In elk geval gaat het om een miljardenbusiness. In vier maanden tijd werd 200 ton vervoerd. Dat is goed voor 1 miljard frank. Daarbij zouden ook malafide ondernemingen zijn betrokken, zoals African International. Dit bedrijf heeft banden met Somigl, de Société Minière des Grands Lacs. Dit bedrijf werd opgericht door de rebellenbeweging Rassemblement Congolais pour la Démocratie, of de RCD. De RCD komt geregeld terug als men het over Centraal-Afrikaanse problemen heeft. Madame Gulamali, ook wel Aziza Kulsum genaamd en genoemd in verband met tabaksproductie, houdt zich ook bezig met de coltantransporten.

Het heeft geen zin deze zaken hier gedetailleerd uit de doeken te doen. In elk geval komt het imago van Oostende in het bijzonder en van onze hele luchtvaart in het algemeen in het gedrang. In welke mate kan de minister ingrijpen ? Kan de regering ingrijpen via het uitwerken van de maatschappelijke randvoorwaarden van de exploitatie van de luchthavens ? Is hij op de hoogte van deze transporten ? Welke mogelijkheden zijn er om toezicht uit te oefenen op deze transporten ? Welke maatregelen kan hij nemen ?

De toekomstige beheersformule wordt momenteel nog steeds uitgedokterd. We hebben nog steeds geen duidelijk zicht op de manier waarop de exploitatie in de toekomst zal gebeuren. Uit de nota blijkt welke de rol de commerciële cel hierin speelt. Het commercieel beleid van de luchthavens wordt, in samenwerking met de luchthavendirectie en met de gespecialiseerde diensten van de Vlaamse Gemeenschap, geconcipieerd door een eigen commerciële cel. Is het mogelijk om binnen dit commerciële beleid richtlijnen te geven ?

Mijns inziens moet een en ander deel uitmaken van de overheidsverantwoordelijkheden. Het is al erg genoeg dat er vroeger verboden wapentransporten hebben plaatsgevonden. We moeten nu een duidelijk signaal kunnen geven, en dit betekent dat we nu over de nodige controlemiddelen moeten beschikken.

De voorzitter : De heer Vanleenhove heeft het woord.

De heer Gilbert Vanleenhove : Mevrouw de voorzitter, ik deel de bezorgdheid van de heer Loones. Het is niet de taak van de Vlaamse luchthavens om de brandhaarden van de wereld door middel van dergelijke transporten nog harder te laten opflakkeren.

Er is echter een groot probleem. Het vervoeren van coltan is momenteel volkomen legaal. Er is geen enkele reglementering die het vervoeren van coltan verbiedt. Het is bijgevolg ook niet mogelijk om hiertegen op te treden.

Ik wil er trouwens op wijzen dat in Zaventem ook coltan wordt verhandeld. Het betreft hier zelfs een veelvoud van de hoeveelheid coltan die Oostende wordt verhandeld. De ingevoerde coltan komt trouwens niet enkel uit Kongo, want Australië is ook een belangrijk leverancier van dit product.

Sabena heeft besloten om dergelijke transporten niet langer uit te voeren. Aangezien niemand de maatschappij kan dwingen, betreft het hier een beslissing op vrijwillige basis. Ik wil hier wel aan toevoegen dat er enige druk op de maatschappij is uitgeoefend.

Deze beslissing heeft het probleem evenwel niet opgelost. Er zijn nog heel wat privé-maatschappijen die de coltantransporten organiseren. Vermits het hier volkomen legale transporten betreft, kan

Vanleenhove

de douane niet ingrijpen. Aangezien deze transporten niet enkel via de luchthaven van Oostende gebeuren, is het ook niet enkel de luchthaven van Oostende die het imago van Vlaanderen in het gedrang zou kunnen brengen. We lopen dit gevaar ook met betrekking tot de andere luchthavens in Vlaanderen.

De enige mogelijkheid om dit probleem op te lossen, bestaat mijns inziens uit het verbieden van dergelijke transporten. Het opstellen van een dergelijke reglementering is evenwel geen Vlaamse materie. Omwille van de feiten die de heer Loones heeft aangehaald, kan ik dit enkel betreuren.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, ik zou graag nog even een ander aspect van deze problematiek toelichten. Hoewel ik het volledig eens ben met de vraagsteller, zijn er naast deze transporten en de vaak duistere aard van de betrokken maatschappijen nog andere problemen.

Ook het soort vliegtuigen dat hierbij wordt gebruikt, doet vaak vragen rijzen. Vaak betreft het hier oude Ilyushin- en Tupolev-toestellen, oude Russische vliegtuigen die, nadat ze in de voormalige Sovjetstaten werden afgedankt, door duistere Afrikaanse maatschappijen worden overgenomen.

Het gevolg is dat die toestellen vaak slecht worden onderhouden. De betrokken maatschappijen hebben op zich vaak weinig middelen. Ze zijn niet in staat de toestellen in orde te stellen met de normale veiligheidsstandaarden. Ik wil het hierbij nog niet eens hebben over de huidige en de toekomstige normeringen inzake geluid en dergelijke. Het is op zich dan ook niet verwonderlijk dat het aantal incidenten met dergelijke toestellen, onder meer op de luchthaven van Oostende, hoger ligt dan eigenlijk toelaatbaar is.

Ik zou de minister dan ook graag een bijkomende vraag stellen. Hoe ziet hij deze situatie in de nabije toekomst evolueren ? Volgend jaar zullen een aantal nieuwe internationale normen van kracht worden. Ik vraag me af of het niet beter zou zijn om deze types van toestellen en de duistere maatschappijen die ze gebruiken uit onze luchthavens te weren.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, de gestelde vragen kunnen eigenlijk in twee grote delen worden onderverdeeld. Ik zal eerst proberen de vragen van de heer Glorieux betreffende de classificatie van de toestellen te beantwoorden.

De Vlaamse overheid heeft in dit verband al een aantal verklaringen afgelegd. Ik meen trouwens dat ik hierover al een aantal schriftelijke vragen van de heer Glorieux heb beantwoord. Deze zaak wordt op Europees vlak door minister Durant opgevolgd. Momenteel wordt op allerlei vlakken gelobbyd tegen de strenge regelgeving. Ik ben er evenwel van overtuigd dat de regelgeving zal worden behouden. Dit betekent dat een aantal vliegtuigtypes op termijn zullen verdwijnen.

We kunnen echter niet zelf beslissen welke vliegtuigtypes we niet in onze luchthavens willen. We moeten goed opletten dat we in dit verband niet in bepaalde vormen van protectionisme vervallen. Ik merk dat de discussie evolueert in de richting van het verbieden van alle Russische vliegtuigen. Dit is uiteraard onmogelijk. We moeten zeer voorzichtig zijn.

Het is wel zo dat een aantal vliegtuigtypes in de toekomst niet langer in Oostende terecht zullen kunnen. De voorbereidingen zijn klaar. Ik hoop van de federale overheid de nodige steun te krijgen om de voorziene maatregelen uit te voeren.

De andere vragen betreffen de coltantransporten zelf. De luchthavenautoriteit van Oostende wordt niet op voorhand op de hoogte gebracht van de aard van de goederen aan boord van vrachtvliegtuigen. Zodra de toestellen zijn geland, krijgt de luchthavenautoriteit een document, 'General deck' genaamd, met de vermelding van de aard van de vracht.

De luchthavenautoriteit wordt hier vooraf enkel bij betrokken indien de goederen aan boord een risico vormen voor de luchtvaartveiligheid. Voor het vertrek van bepaalde transporten dient de luchthavenautoriteit zich ervan te vergewissen dat de noodzakelijke bijzondere vergunning van de luchthaven is bekomen en dat de eventueel opgelegde bijzondere maatregelen zijn getroffen.

Ingevolge de bijzondere wet tot de hervorming van de instellingen is het gewest bevoegd voor het beheer van de regionale luchthavens. Het toezicht op de in-, uit- en doorvoer van de vervoerde goederen is een louter federale bevoegdheid. Zo worden de uitvoeringsvergunningen afgeleverd door het ministerie van Economische Zaken en ziet het minis-

Stevaert

terie van Buitenlandse Zaken toe op het respecteren van eventuele internationale embargo's. Op de luchthaven zelf zien de diensten van de douane toe op de overeenstemming van de vervoerde goederen met de voorliggende vergunningen en transportdocumenten.

Uit inlichtingen van de douane blijkt dat van september 2000 tot op heden 17 vluchten met coltan naar de luchthaven van Oostende werden uitgevoerd. De meeste vluchten, namelijk 11, kwamen van Kigali, de overige van Entebbe, Goma, Bujumbura. Geen van deze 17 transporten was voor Belgisch grondgebied bestemd, maar werden naar de ons omringende landen doorgevoerd. Alle transporteurs waren in het bezit van geldige doorvoerdocumenten. Er rusten geen restricties of embargo's op de handel in coltan. Van illegale transporten kan dus geen sprake zijn. De luchthavenautoriteit controleert of de betrokken luchtvaartmaatschappij in het bezit is van de machtiging, de 'traffic right', van het bestuur van de luchtvaart. Tot op heden werden geen ongeregeldheden vastgesteld.

Gezien het ontbreken van enige restrictie of internationaal embargo op de handel in coltan en de geldige bevoegdheidverdeling, kan de Vlaamse regering geen beperkende maatregelen treffen die specifiek op coltantransporten zijn gericht, of die nu worden vervoerd via Vlaamse luchthavens, wegen of havens. Ik kom hiermee niet aan uw ethische bekommernis tegemoet, maar ik wil niet de indruk wekken dat wij een instrument hebben dat dit probleem kan aanpakken.

Op de vraag van de heer Glorieux heb ik reeds geantwoord. We leven in een federaal land. Bovendien geeft de aanwending van het product op zichzelf geen aanleiding tot problemen. De hausse doet zich op de GSM-markt voor. Met het product wordt schromelijk veel geld verdiend en een oorlog gefinancierd, maar ik zie niet hoe ik op dit punt de Vlaamse bevoegdheden kan aanpakken.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Het antwoord verwondert me niet, maar ontgoochelt me. We hebben de commerciële bevoegdheden over de luchthaven. Ik merk dat privé-maatschappijen meer geneigd zijn tot ethisch ondernemen, zelfs Sabena. GSM-producenten zoals Nokia, Motorola zouden zelfs beslist hebben geen coltan meer te gebruiken dat vanuit Congo is ingevoerd. Ik lees dat 80 percent van de coltan uit Afrika komt, en 80 percent daarvan uit het oorlogsgebied in Congo.

Mijn vraag gaat niet over een wettelijk middel of over het illegale transport van coltan, maar over een vorm van supervisie en een aanzet tot ethisch ondernemen. Het paraplusysteem, waarbij de luchthaven zegt dat zij niet vooraf weet wat er wordt vervoerd, bestaat, maar op de luchthaven is er een agentschap met de naam SDV dat zich bezighoudt met de transporten. SDV kent de omvang van die transporten zeer goed. Ik zou moeten nagaan of 17 overeenkomt met de omvang die in andere documenten wordt genoemd.

Het antwoord ontgoochelt me omdat het niet tegemoet komt aan mijn bezorgdheid. De overheid zou deze bezorgdheid moeten delen, want ze draagt de verantwoordelijkheid voor de commerciële exploitatie van de luchthaven.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik wil nog even wijzen op het verschil met Sabena. Sabena is een luchtvaartmaatschappij. Voor Sabena is het probleem met coltan opgelost. Op Zaventem is het probleem niet opgelost.

Een mogelijk instrument kan erin bestaan om in de nieuwe beheersovereenkomst, die op til is, een goed onderbouwde passus in te lassen. Ik weet niet of deze optie waterdicht is, en ik wil ze juridisch laten onderbouwen. Ethische voorwaarden opleggen die nadien niet worden gerespecteerd kan niet de bedoeling zijn. Dat zou veeleer een stap achteruit zijn. We moeten hierover nadenken. Ik deel uw bekommernis en wil dit door deskundigen laten onderzoeken. Begrippen zoals malafide maatschappijen zijn te mijden.

De heer Jan Loones : Het is mogelijk om sociaalmaatschappelijke randvoorwaarden aan het beheer op te leggen, zoals sommige ecologische voorwaarden. Een algemene voorwaarde met de mogelijkheid om in te grijpen moet mogelijk zijn, al was het in een eerste fase op het theoretische vlak.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de herwaardering van het kanaal Dessel-Schoten

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de herwaardering van het kanaal Dessel-Schoten.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het gaat hier om een belangrijk kanaal in het Antwerpse. Uit verschillende oogpunten kan de vraag gesteld worden op welke manier dat kanaal het best kan worden gevaloriseerd. Van diverse zijden wordt gevraagd om een heroriëntering van de zogenaamde Kempense Vaart, het kanaal Dessel-Schoten, in multifunctionele zin, zodat naast de scheepvaartfunctie ook de recreatieve en de ecologische functies volwaardig aan bod kunnen komen.

Door het verlaten van een eenzijdige beheersstructuur die enkel gericht is op de scheepvaart, kan de Dienst der Scheepvaart de motor worden van een regionale streekontwikkeling, met nieuwe kansen op tewerkstelling, renovatie en vergroting van de biodiversiteit. Dit zou ook aansluiten op de visie op de ontwikkeling van deze secundaire waterweg in het inmiddels goedgekeurde ruimtelijk structuurplan van de provincie Antwerpen.

Tijdens de rustige maanden heb ik met enkele vrienden een traject langs het kanaal afgefietst. Dat is bijzonder aangenaam, maar we zijn er ook een aantal problemen tegengekomen, waarmee ik deze interpellatie wens te stofferen.

Een eerste reeks problemen belangt de scheepvaart aan. De Kempense Vaart was historisch van groot belang voor de ontwikkeling van deze streek, met verschillende watergebonden steenbakkerijen en ontginningsbedrijven. De nieuwe, nu vaak afvalverwerkende bedrijven die de plaats van de baksteennijverheid hebben ingenomen, zijn echter meestal uitsluitend op de weg georiënteerd.

De trafiek op het kanaal Dessel-Schoten is de voorbije twintig jaar fors teruggevallen. Op het stuk tussen Dessel en Turnhout werd in 1977 nog meer dan 29.000 ton-kilometer afgelegd. In 2000 was dat nog slechts een kleine 19.000 ton-kilometer. Op het gedeelte tussen Turnhout en Schoten liep de trafiek zelfs terug van meer dan 21.000 ton-kilometer naar een kleine 10.000 ton-kilometer. Deze gegevens komen uit het jaarverslag.

De jongste jaren is er echter een kentering en zit de binnenvaart opnieuw in de lift, temeer daar er steeds meer oog is voor de rol die de binnenvaart kan spelen om het zware vrachtverkeer weg te houden van de reeds overvolle wegen. Voor het kanaal Dessel-Schoten dienen zich nieuwe perspectieven aan in het vervoer over het water van zand, schroot of afval. De trafieken zullen dus misschien toenemen, zodat het zin heeft om opnieuw werk te maken van een verbetering van de bevaarbaarheid van het kanaal, al zal dit wellicht niet meer zoals in het verleden de hoofdfunctie van het kanaal zijn.

De bevaarbaarheid, vooral dan van het stuk tussen Schoten en Sint-Lenaerts, laat te wensen over, onder andere door de dichte oeverbegroeiing, de scheepswrakken, her en der aangemeerde woonboten, en zelfs hele pontons op het water. Daardoor is de breedte van de vaargeul soms erg smal, vooral als twee boten elkaar moet passeren.

Ook met de diepgang is er een probleem. De gegarandeerde diepgang is 1,9 meter. Schippers mogen op eigen risico echter tot 2,1 meter gaan, maar dat laatste komt in het gedrang door aanslibbingen en door rotzooi op de bodem.

Bovendien is er een structureel probleem met de beweegbare bruggen over het kanaal, zeker in Sint-Job. Door de combinatie van sas en brug moet de brug daar lange tijd openstaan, wat dan weer leidt tot wrevel en onbegrip bij de automobilisten en tot structurele files op de Brechtsebaan, en tot op de E19 toe. Een politiereglement van de gemeente Brecht om voor de bruggen een spertijd in te voeren, en tijdens de spits de bruggen open te laten, dreigt op termijn een toename van trafiek op het kanaal fors in de weg te staan.

Er is ook een probleem voor het personeel dat de sassen en de bruggen bedient. Dat is een bron van voortdurende stress en frustratie. Voor de tien verschillende sassen en bruggen is er in totaal tien man personeel vast toegewezen aan dit deel van het kanaal. Slechts één sas, nummer 10 te Schoten, werd al gehydrauliseerd, de rest wordt bediend door te zwengelen. We hebben dat eens mogen uittesten, en het is vrij arbeidsintensief. Met alle respect voor de werknemers, maar het is niet echt meer van deze tijd.

Malcorps

Mogelijke oplossingen zijn investeringen in een vaste brug, of in meerdere hydraulische sassen, kortom een modernisering van het kanaal over het hele traject. Ook een vergroting van de diepgang met een halve tot een hele meter zou wenselijk zijn. De kosten van zo'n operatie worden in grote mate bepaald door de kwaliteit van het slib. De kans is groot dat het slib zodanig vervuild is, dat het niet kan worden opgehoogd op de bermen, en zal moeten worden afgevoerd naar een gespecialiseerde verwerkingsinrichting.

Uit een studie van de waterbodem van de UIA in opdracht van de AWZ blijkt dat de waterbodem op diverse plaatsen fel vervuild is met PAK's en PCB's. Ik heb daar al een vraag over gesteld aan minister Dua. Na een toetsing van de reeds genomen bodemstaalnames aan de normen van Vlarea, antwoordde minister Dua dat de baggerspecie ter hoogte van een aantal locaties door de hoge EOX-concentraties niet in aanmerking komt voor hergebruik als bodem. De specie ter hoogte van de overige locaties komt echter wel voor hergebruik als bodem in aanmerking, maar dan enkel in gebieden behorend tot bestemmingstype 5 zoals ingedeeld in het Vlarebo.

Blijkbaar lopen de geplande baggerwerken nu forse vertraging op door een dispuut tussen firma's over de licentie voor het nader onderzoek van de kwaliteit van het slib. Intussen moet nog steeds dagelijks worden gedoken om vuil uit de sassen te verwijderen, wat een forse extra kost betekent.

Een tweede functie is de toeristisch-recreatieve functie van het kanaal. Die heeft de jongste jaren voortdurend aan belang gewonnen, en zal wellicht in de toekomst de bepalende functie worden, ook economisch gezien. Ook dat is niet nieuw. Van oudsher is er belangrijke toeristische infrastructuur aanwezig langs het kanaal. Sommige van deze voorzieningen zijn intussen een schim geworden van hun vroegere luister.

De grote uitdaging is het bereiken van een duurzaam evenwicht tussen een verdere toeristische uitbouw en de ecologie. Het behoud van de goede waterkwaliteit moet daarbij vooropstaan. Nog bestaande rechtstreekse lozingen in het kanaal, bijvoorbeeld van de firma's Zwam en Igean, zouden het best worden afgekoppeld. Schrootopslag tot vlak aan de waterrand, zoals bij Colimetals in Rijkevorsel, moet vermeden of beter gecontroleerd worden. Jachthavens op het traject van de vaart moeten verplicht worden een milieuzorgsysteem uit te bouwen, met als doel het behalen van de doelstellingen van de Europese Blauwe Vlag Campagne.

Daarnaast is er nood aan een ecologisch bermbeheer, met name door de volledige toepassing van het bermbesluit. Als de Dienst voor Scheepvaart dit zelf niet volwaardig ter harte kan of wil nemen, zou hij deze taak tegen een vergoeding moeten uitbesteden aan de betrokken gemeenten. Als er gemaaid wordt, moet het maaisel ook worden afgevoerd, zoals bijvoorbeeld wel gebeurt in Schoten door de gemeente, maar in Brecht helemaal niet.

Om een natuurlijk evenwicht van de vispopulatie te garanderen, moet in overleg met de Provinciale Visserijcommissie en het Instituut voor Natuurbeheer een visbeheersplan worden opgemaakt, met concrete voorstellen inzake visuitzettingen, paaiplaatsen, bijvoorbeeld in een of meer zwaaikommen, visactiviteiten, waterkwaliteit, visreservaten en milieuvriendelijke oevers. Een dergelijke opwaardering van de biotoop zal ook door de recreant worden geapprecieerd.

Wat de toeristische infrastructuur betreft, zou best de nadruk worden gelegd op zachte recreatie. Ik denk daarbij aan een goed uitgebouwd recreatief wandel- en fietspad, het weren van snel-, fiets- en gemotoriseerd verkeer op de jaagpaden, veilige in- en uitstapplaatsen voor kano- en kajakvaarders voor en na de sassen, en het betrekken van de reeds aanwezige horeca langs de vaart.

Voor het aanmeren van vaartuigen op het kanaal zouden, in overleg tussen de dienst voor Scheepvaart en de betrokken gemeenten, zones kunnen worden toegewezen waar men, mits een vergunning, langere tijd kan liggen naar het voorbeeld van de regeling voor Schoten. Met Brecht is er slechts een mondelinge overeenkomst. Daar zouden de woonboten enkel mogen worden toegelaten in de kommen. In feite zou de dienst voor Scheepvaart zelfs strenger moeten zijn inzake het toestaan van vergunningen voor de woonboten gezien de smalle vaargeul. Vermits de vergunningen jaarlijks opzegbaar zijn, is een strikter handhavingsbeleid perfect mogelijk. De enkele sociale gevallen kunnen gepast worden begeleid in overleg met de betrokken gemeenten.

Nog nijpender is het probleem van heuse scheepswrakken of zelfs niet-vergunde bedrijfsactiviteiten aan de oevers van het kanaal. Ik geef het voorbeeld van de verroeste scheepswrakken in Schoten en Brecht.

Malcorps

Mijnheer de minister, is er geen nood aan een integraal plan tot opwaardering van het kanaal Dessel-Schoten ? Bestaat zo'n plan of wordt hieraan gewerkt ? Wie moet de eerste initiatiefnemer zijn ? Heeft de dienst voor Scheepvaart ambitie ? Is er overleg met andere overheden, zoals gemeenten en de provincie ? Kan op termijn niet worden gedacht aan een model van streekontwikkeling zoals vervat in het concept regionaal landschap ?

Welke ambities heeft de dienst voor Scheepvaart op het kanaal ? Wat is de planning en concrete timing voor de baggerwerken ? In welk budget is voorzien ? Welke diepgang wordt beoogd ? Is er een plan om de kosten voor de verwerking van vervuilde specie in de mate van het mogelijke te verhalen op de bekende structurele veroorzakers van deze historische verontreiniging, bijvoorbeeld gelegen aan de oude industriële sites langs het kanaal ?

Wordt gewerkt aan een structurele oplossing voor het conflict tussen het scheepsverkeer op het kanaal en het autoverkeer, zeker ter hoogte van de bewegende brug van Sint-Job ? Wordt een oplossing ten gronde, zoals een vaste brug, overwogen ? Wordt het politiereglement van de gemeente Brecht in verband met de spertijd tijdens de spits aangevochten ? Welke investeringen zijn gepland in de hydraulisering van de sassen ?

In welke investeringen wordt voorzien in de toeristische ontwikkeling, onder meer de inrichting van de jaagpaden voor zacht recreatief fiets- en wandelverkeer ? Kan dit samen met de provincie en gemeenten ? Welke samenwerking wordt opgezet met de plaatselijke horeca ?

Welke inspanningen zijn gepland voor het ecologisch beheer ? Hoe wordt toegezien op de waterkwaliteit ? Worden de jachthavens langs de vaart gedwongen om milieuzorgsystemen uit te bouwen die voldoen aan de Europese Blauwe Vlag Campagne ? Wordt gewerkt aan een visbeheersplan ?

In welke mate kan of wil de dienst voor Scheepvaart zelf instaan voor een correcte toepassing van het bermbesluit voor de oevers langs de hele vaart ? In welke mate wil men daartoe samenwerken met de verschillende gemeenten langs de vaart ? Dezelfde vraag geldt ook voor het weghalen van alle vuil uit het kanaal.

Wanneer en hoe zal werk worden gemaakt van het nagaan van alle vergunningen voor vaartuigen aangemeerd langs het kanaal ? Komt er een duidelijke afbakening van zones voor woonboten in overleg met de betrokken gemeenten, zoals de recente overeenkomst die werd afgesloten tussen de stad Gent en AWZ voor de Gentse binnenwateren ? Wordt de staat van vaartuigen gecontroleerd ? Worden lozingen door deze vaartuigen gecontroleerd ? Worden bedrijfsactiviteiten op of aan deze vaartuigen gecontroleerd en niet-vergunde activiteiten of vaartuigen ook effectief gesaneerd ? Wordt daarbij een sociaal plan ontwikkeld in overleg met de betrokken gemeenten ?

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, ik wil enig begrip vragen voor het politiereglement van de gemeente Brecht. Als de brug in Sint-Job tijdens de spitsuren wordt opengezet, leidt dat tot een vreselijke verkeerssituatie. Er staan dan files tot aan de autosnelweg. Ik ben voorstander van een structurele oplossing. Met wat soepelheid, creativiteit en coördinatie moet dat zeker lukken.

Twee winkelstraten geven uit op dat bruggetje. Wil men daar bijvoorbeeld een vaste brug aanleggen, dan betekent dat een enorme verminking van de dorpskom. Men moet bekijken of er een gedeeltelijke omlegging kan zijn van het autoverkeer, waardoor de vaste brug iets verder kan worden aangelegd. Dat lijkt me de goede richting, want daar middenin plots een gedrocht zetten lijkt me niet erg realistisch. Men moet dit met voldoende realisme bekijken.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Als ik dit verhaal hoor, denk ik aan de talrijke kanalen die West-Vlaanderen telt. Er is het kanaal Veurne-Lo, de Passendaelevaart, het kanaal Duinkerke-Nieuwpoort. Die passen net zo goed in het verhaal van de heer Malcorps. Er is het economische nut, maar ook de toeristische functie in die streek, en er is de ecologische benadering.

Mijnheer de minister, alvorens u zeer verregaande beloftes doet inzake de inrichting van het kanaal Dessel-Schoten, wil ik u ervoor waarschuwen dat de andere kanalen zullen volgen. We zijn net zo goed vragende partij. Een brug hebben we niet nodig : ik denk dat er bruggen genoeg zijn, die grotendeels vernieuwd zijn. Ik hoop dat ik mij met deze uitspraak niet vergis. Wat de inrichting in het algemeen betreft, vind ik echter dat de kanalen behoren tot de mooie biotoop van Vlaanderen, maar ook dat ze nog wel wat beheer behoeven.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, de Dienst der Scheepvaart die het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten beheert, heeft in het verleden steeds de multifunctionaliteit van dit kanaal nagestreefd, met dien verstande dat de economische functie en de transportfunctie van het kanaal nooit in het gedrang mochten komen.

Om de huidige multifunctionaliteit van het kanaal te illustreren geeft de dienst de volgende voorbeelden. Een tiental bedrijven die langs het kanaal zijn gevestigd, maken nog steeds intensief gebruik van het kanaal. In 2000 bedroeg de tonnage 900.000 ton. De dienst stelt zowel terreinen als een deel van het wateroppervlak ter beschikking van watersport- en sportverenigingen voor recreatieve activiteiten en de aanleg van infrastructuur. Zo zijn er jachthavens in Schoten met 50 plaatsen, in Sint-Job-in-'t-Goor met 30 plaatsen, in Brecht met 20 plaatsen, en in Turnhout met 25 plaatsen. Ook enkele kanoclubs hebben dankzij de dienst een thuishaven langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten. Recent nog participeerde de Dienst voor de Scheepvaart zelf in de Interregprojecten voor de uitbouw van watertoerisme in het Benelux-Middengebied, waarbij onder andere een bijkomende afmeervoorziening voor pleziervaarten werd aangelegd in Sint-Job-in-'t-Goor. In samenspraak met Aminal en de Provinciale Visserijcommissie werden enkele jaren geleden paaiplaatsen aangelegd in Rijkevorsel – in de verlaten kanaalkom – en in Turnhout. Langs één oever van het kanaal heeft de Dienst voor de Scheepvaart een verhard jaagpad aangelegd, dat door fietsers kan worden gebruikt. Een groot deel van dit jaagpad maakt deel uit van het toeristische fietsroutenetwerk van de provincie Antwerpen.

Een ontwikkelingsplan voor het kanaal werd nog niet opgesteld. De noodzaak aan zo'n plan doet zich evenwel voelen gezien de volgende elementen. Er is de groeiende belangstelling van het bedrijfsleven voor het vervoer te water. Er is het feit dat als gevolg hiervan het kanaal Sint-Lenaerts-Schoten al veel intenser wordt bevaren dan twee jaar geleden. Er is de noodzaak om het toeristisch-recreatieve belang van het kanaal te vrijwaren. Er is de goedkeuring van het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen, waarin het kanaal een multifunctionele rol is toebedeeld, die verdere uitwerking vraagt. De Dienst der Scheepvaart is bereid het voortouw te nemen bij het opstellen van zo'n ontwikkelingsplan. Dit plan zou rekening moeten houden met de visie op het kanaal zoals die is opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen, en kan in overleg met alle belangrijkste actoren worden opgesteld.

Wat de toekomst van de beroepsscheepvaart betreft, is het kanaal op dit ogenblik bevaarbaar voor schepen met afmetingen van het type-Kempenaar, die evenwel slechts tot 450 ton kunnen worden geladen omwille van de toegelaten vaardiepte op dit kanaal. Deze situatie is evenwel nooit anders geweest. De Dienst der Scheepvaart heeft echter vastgesteld dat het kanaal dermate is aangeslibd dat baggerwerken noodzakelijk zijn om de huidige bevaarbaarheid van het kanaal te kunnen verzekeren. De dienst wenst zo spoedig mogelijk tot baggerwerken over te gaan en had hiertoe in eerste instantie een onderzoeksopdracht uitgeschreven voor het analyseren van de kwaliteit van de baggerspecie, met het oog op verwerking of berging van de specie. Als gevolg van procedurele stappen die een van de inschrijvers nam ten aanzien van de gunningsbeslissing van de dienst kon nog niet worden begonnen met de uitvoering van deze opdracht. De dienst hoopt dat er binnen enkele weken een uitspraak is, waarna de analyseopdracht kan starten.

De resultaten van de analyses zullen aantonen in welke mate de baggerspecie vervuild is. De dienst zal, in geval van verontreiniging, uiteraard nagaan welke stappen kunnen worden genomen ten aanzien van de mogelijk veroorzakers van de verontreiniging. De kosten voor het uitvoeren van de baggerwerken zullen in grote mate worden bepaald door de graad van verontreiniging van de baggerspecie en zullen pas kunnen worden begroot wanneer de analyses gekend zijn. Momenteel wordt dus nog niet in werken voorzien waardoor de vaarmogelijkheden op dit kanaal worden vergroot, met de voorziene baggerwerken wordt enkel het behoud van de bestaande vaarmogelijkheden beoogd. In het kader van het opstellen van het ontwikkelingsplan voor het kanaal is het de bedoeling ook de economische voordelen van een verdere verdieping van het kanaal te onderzoeken.

De Dienst voor de Scheepvaart werkt actief mee aan het stimuleren van het gebruik van de waterweg. Ik illustreer dat even. Een aantal bedrijven hebben een tegemoetkoming bekomen voor het bouwen van een kaaimuur en overslaginstallatie. De kaaimuur van Ravels is uitgevoerd. Voor de bedrijven Avanti in Rijkevorsel en Janssens in Brecht is het ontwerp in opmaak. Enkele andere bedrijven overwegen een aanvraag in te dienen voor het bekomen van een tegemoetkoming, namelijk Watco en Adams in Beerse en Colimetals in Rijkevorsel. Met Colimetals werd een regeling getroffen waar-

Stevaert

door het bedrijf, in afwachting van de aanleg van een volwaardige kaaimuur, toch al een overslag kon organiseren. Met Watco en IOK worden intensieve besprekingen gevoerd om het afvalvervoer in de Kempen via het water te organiseren.

De recente toename van de scheepvaarttrafiek in het kanaal Sint-Lenaerts-Schoten heeft tot gevolg dat de verschillende beweegbare bruggen op dit kanaal frequenter moeten worden bediend, waardoor oponthoud ontstaat voor het wegverkeer. Vooral tijdens de spitsuren zorgt dit aan enkele bruggen voor de nodige files. De gemeente Brecht vroeg de dienst dan ook om tijdens de spitsuren deze brug ter hoogte van sluis 4 niet te bedienen. De Dienst voor de Scheepvaart wil echter voorrang geven aan de scheepvaart, en daarom besliste de gemeente om een politiereglement uit te vaardigen om de spertijden aan de brug af te dwingen. Volgens de raadsman van de dienst heeft dit reglement evenwel geen uitwerking op de dienst. Intussen heeft de dienst met de gemeente toch de nodige afspraken gemaakt waardoor de hinder voor het wegverkeer tot een minimum wordt herleid.

Volgens de dienst is de bouw van een vaste brug op de plaats van de huidige beweegbare brug door de aanwezigheid van heel wat bebouwing uitgesloten. In het kader van het opstellen van het mobiliteitsplan van de gemeente Brecht kan wellicht best worden onderzocht of de bouw van een vaste brug aangewezen is. Wat de bediening van de sluizen en bruggen betreft, heeft de dienst, rekening houdend met de toegenomen scheepvaart, de personeelsbezetting van de kunstwerken verhoogd. Momenteel wordt nog altijd met mobiele bedieningsploegen gewerkt wat, gelet op de toch nog relatief beperkte scheepvaart, zeker verantwoord is. Bij een verdere toename van de trafiek zal overwogen worden om alle of sommige kunstwerken te voorzien van een permanente bezetting. Op termijn is ook de automatisering van een aantal sluizen en bruggen gepland.

De heer Johan Malcorps : Als u het hebt over die mobiele eenheden, dan betekent dit dat de sluiswachter de boot moet zwengelen, en per fiets naar de volgende sas moet koersen om opnieuw te gaan zwengelen. Is dit geen eigenaardig systeem ?

Minister Steve Stevaert : Anders gaan leven ! *(Gelach)*

U denkt toch niet dat we die sluiswachter een wagen ter beschikking gaan stellen ? *(Gelach)*

Wat de toeristische ontwikkeling betreft, heeft de Dienst voor de Scheepvaart, zoals al in punt 1 is aangegeven, daarvoor in het verleden zelf de aanzet gegeven door gronden en wateroppervlak ter beschikking te stellen van watersportclubs en door een verhard jaagpad aan te leggen langs het kanaal. Wat de toekomstige investeringen betreft, zal de dienst zich in eerste instantie concentreren op de noodzakelijke onderhoudswerken aan de jaagpaden. Lokaal werden soms afspraken gemaakt met de gemeenten om bepaalde stukken jaagpad of weg te verharden. De dienst zal dit ook in de toekomst blijven doen.

Momenteel wordt een derde Interreg-project watertoerisme voorbereid waarbij men nagaat welke investeringen nodig zijn voor de verdere bevordering en verbetering van het watertoerisme. Samenwerking met de lokale horeca wordt tot op heden niet bewust nagestreefd, maar bij de voorbereiding van de uit te voeren werken wordt overlegd met bestaande horecazaken om tot goede oplossingen te komen.

De waterkwaliteit van het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten is bevredigend. De Dienst voor de Scheepvaart staat weigerachtig tegen elke vorm van lozing in het kanaal en ontraadt in zijn adviezen aan Aminal en andere het vergunnen van lozingen. In samenspraak met Aminal en de Provinciale Visserijcommissie werden in het verleden al een aantal lokale ecologische projecten in de vorm van paaiplaatsen gerealiseerd. Het is de bedoeling dit in de toekomst voort te zetten voor zover de scheepvaartfunctie van het kanaal dit toelaat.

Het afdwingen van de uitbouw van milieuzorgsystemen bestaat niet, maar in het beleidsplan voor de pleziervaart dat momenteel in mijn opdracht wordt opgesteld, zal hier de nodige aandacht aan worden besteed.

Het bermbesluit is van toepassing op de bermen langs waterwegen. De dienst tracht hier in de mate van het mogelijke aan te voldoen, maar de beperkte ruimte maakt de toepassing ervan niet eenvoudig. De suggestie om op dit vlak samenwerkingsverbanden met de gemeenten aan te gaan is constructief en zal aan de dienst worden bezorgd.

De Dienst voor de Scheepvaart streeft ernaar om in overleg met de gemeentebesturen van de aanpalende gemeenten het permanent afmeren van vaartuigen te regelen. Dit overleg is in het bijzonder aangewezen als het gaat over aanvragen in de nabijheid van woonzones, met het oog op het beperken van de hinder voor de omwonenden. Zo werd

Stevaert

in 2000, in overleg met de gemeentebesturen van Schoten en Brecht, bepaald in welke zones langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten, en onder welke voorwaarden het permanent afmeren van vaartuigen kan worden toegelaten. Deze specifieke vergunningsvoorwaarden houden onder andere bepalingen in over de vereisten van de staat van de vaartuigen, lozingen, aanleg van nutsvoorzieningen, enzovoort. Voor een eventuele bedrijvigheid in de onmiddellijke omgeving van de vaartuigen moet de eigenaar de nodige exploitatievergunning krijgen van de bevoegde overheid.

De Dienst voor de Scheepvaart treedt indien nodig op tegen eventuele overtredingen van de vergunningsvoorwaarden en/of het scheepvaartreglement. Het besluit van 16 maart 1994 van de Vlaamse regering dat het afgeven van vergunningen op en langs de bevaarbare waterwegen in het Vlaams Gewest regelt en de hiervoor verschuldigde retributies heeft vastgesteld, laat aan de Dienst voor de Scheepvaart geen mogelijkheid om aan een sociaal plan deel te nemen.

Wat de vraag van de heer Loones betreft, lijkt het me meer dan wenselijk om in de toekomst nog slechts twee beheerders van de waterwegen te hebben, enerzijds de Dienst voor de Scheepvaart en anderzijds de NV Zeekanaal. In het kader van het beter bestuurlijk beleid moeten we dit zeker proberen te realiseren.

De heer Johan Malcorps : Het verheugt me te horen dat de Dienst voor de Scheepvaart inderdaad de ambitie heeft een echt plan op te maken en dat in het kader van een soort van streekontwikkeling te plaatsen. Ik hoop dat de provincie, de gemeente en de Dienst voor de Scheepvaart daarover constructief kunnen samenwerken zodat de verschillende functies zoals scheepvaart, recreatie en de natuurfunctie een kans krijgen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanleg van fietspaden langs gewestwegen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanleg van fietspaden langs gewestwegen.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, collega's, minister Stevaert staat bekend als een groot liefhebber van fietspaden, vooral langs de gewestwegen. Die prioriteit kunnen we alleen maar ondersteunen.

De vraag die hierbij gesteld moet worden, is of het beeld dat daaromtrent bestaat ook overeenstemt met de werkelijkheid. Blijkbaar wordt zelfs binnen de Vlaamse regering getwijfeld aan de realisaties met de voor de aanleg van fietspaden bestemde middelen. Ik citeer in dit verband minister Vogels die in De Standaard van 4 september jongstleden verklaarde : 'Ik wil weten hoe het zit met de 3 miljard frank extra die minister Stevaert heeft gekregen voor fietspaden en zo. Wat gebeurt daarmee ? Heeft hij daarvoor een plan ?'

Als collega's uit de regering al moeilijk een zicht krijgen op de concrete realisaties, hoe zouden parlementsleden uit de oppositie daar dan een goed zicht op kunnen hebben ? Vorig jaar bleken nogal wat projecten vastgelegd, doch niet gerealiseerd, waardoor er amper enkele kilometers nieuwe fietspaden aangelegd werden. Voor dit jaar is het niet duidelijk wat er reeds gerealiseerd werd.

Bovendien blijken verschillende gemeentebesturen ernstige problemen te ondervinden bij het realiseren van projecten in het kader van module 13 van de mobiliteitsconvenants. Ze ondervinden niet alleen weerwerk van particulieren die bevreesd zijn voor de onteigeningen, maar moeten er ook voor zorgen dat de BPA's worden aangepast, dat de be-

Caluwé

stemmingswijzigingen worden doorgevoerd, dat de verkavelingsvergunningen in orde zijn, enzovoort. Dit zijn allemaal zaken die ertoe leiden dat een en ander traag gerealiseerd wordt. Men kan zich dan ook de vraag stellen of het in het kader van de aanleg van fietspaden wel echt wel noodzakelijk is dat deze vereisten door de administratie van Ruimtelijke Ordening worden opgelegd.

Kan de minister een overzicht geven van alle projecten die in het kader van module 13 werden gerealiseerd of gerealiseerd zullen worden ? In welk stadium bevinden deze projecten zich ? In de pers is er sprake van 360 kilometer in 2001. Is de minister op de hoogte van de moeilijkheden waarmee gemeenten kampen met hun onteigeningsdossiers ? Acht de minister de aanpassing van BPA's, verkavelingen en dergelijke meer een noodzakelijke voorwaarde vooraleer een onteigeningsdossier kan worden goedgekeurd ? Heeft de minister terzake reeds overleg gepleegd met de minister van Ruimtelijke Ordening ? Werd er reeds een oplossing geformuleerd ?

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Ik wens bij deze vraag aan te sluiten met een goede ervaring op het terrein.

We zijn bijzonder verheugd met de optrekking van 1 tot 3 miljard frank, te meer omdat dat 1 miljard frank bijna volledig de provincie Antwerpen ten goede kwam. Ook in mijn streek zijn er echter veel fietsers, en we zijn dan ook bijzonder gelukkig dat hier een bredere invulling aan gegeven werd.

Op het terrein kunnen we vaststellen dat een en ander bijzonder gemakkelijk gaat en dat de onderhandelingen met de gewestingenieurs vlot verlopen. Toch kan ik mij aansluiten bij de bekommernis voor de praktische moeilijkheden die met onteigeningen gepaard gaan. Daarom is het Nederlandse voorbeeld, namelijk een gescheiden en weg van de weg gelegen fietspad, het ideaal. Bij ons wordt dit vaak afgeraden omwille van het tijdverlies. Men kan nu eenmaal niet in één dag onteigenen.

Mijnheer de minister, ik vraag meer zekerheid omtrent de blijvende vastlegging van de middelen waardoor projecten in heel wat gevallen beter uitgevoerd kunnen worden. Ik heb de indruk dat men nu, omwille van de onzekerheid over het beschikbaar zijn van de middelen in het volgende jaar, de 'minder betere' oplossing verkiest, namelijk het fietspad onmiddellijk naast de weg. Had men wat meer zekerheid omtrent de vaste middelen, dan zou men wel kiezen voor de onteigening. Misschien kunt u in uw grote wijsheid een algemene oplossing voorstellen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : De minister heeft bij de aanpassing van de begroting reeds een uitvoerig overzicht gegeven van de 3 miljard frank en van de plannen die daaromtrent bestonden. Het probleem zit dus niet daar.

De vraag is alleen hoe ver we nu staan en of er praktische problemen bestaan die moeten worden opgelost omdat ze tot vertragingen leiden. Moet er hier en daar niet wat worden bijgestuurd ? Dit is uiteraard wel wat vooruitlopen op de begrotingsdiscussie.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de Vlaamse regering heeft beslist om 2 van de 3 miljard frank te besteden aan de aanleg van fietspaden in het kader van de subsidieregeling van bijakte 13 en 1 miljard frank aan de aanleg van zogenaamde missing links.

Wat de missing links betreft, wordt het geld besteed aan de uitbouw van de R4-West, en meer concreet aan de aanleg van de verkeerswisselaar van de R4-West met de N49 en de aanleg van de verkeerswisselaar van de R4-West met de B402 ter hoogte van Flanders Expo.

Wat de fietspaden betreft, zal ik alle fietspaden nu niet afzonderlijk opsommen, maar een tabel laten opnemen als bijlage bij de Handelingen die alle fietspaden met afstand en bedrag vermeldt. Deze tabel vertegenwoordigt een investeringsvolume van 2 miljard frank. Zoals u kunt merken, worden de bijkomende middelen wel degelijk bestemd voor zinvolle fietspadenprojecten.

Wat de te volgen wettelijke procedures betreft, is er geen verschil tussen een project dat gesubsidieerd wordt en een project dat in eigen beheer gerealiseerd wordt. De onteigeningsprocedure die het Vlaams Gewest moet volgen, is dezelfde als deze die de lokale overheid moet volgen. Eenzelfde redenering kan gevolgd worden voor de procedures op het vlak van ruimtelijke ordening. Er is dus geen sprake van aanvullende procedures op het vlak van ruimtelijke ordening ten gevolge van de subsidiëring van projecten. Daarom is er ook geen enkele reden waarom er een bijzonder over-

Stevaert

leg nodig zou zijn met de minister bevoegd voor Ruimtelijke Ordening in het kader van de subsidiering van fietspaden.

Het overleg op projectniveau moet gebeuren tussen de betrokken administraties. Het kan niet de bedoeling zijn dat ministers of kabinetten zich hiermee gaan inlaten. De gemeente is daarenboven op het vlak van ruimtelijke ordening beter geplaatst dan het Vlaams Gewest om de aanleg van fietspaden te bewerkstelligen. Indien er in een concreet geval een BPA moet worden aangepast vooraleer een bouwvergunning kan worden afgeleverd, is het immers de lokale overheid en niet mijn departement die hiervoor het initiatief moet nemen. De lokale overheid is dus beter geplaatst om op dit vlak pro-actief op te treden.

Op het vlak van de kwaliteit zijn er voldoende garanties voor goede fietspaden. Vooraleer een dossier kan worden aanbesteed, moet het project immers worden goedgekeurd door de provinciale auditcommissie. De financiële bijdrage van het Vlaams Gewest wordt daarom ook pas uitbetaald nadat het project werd goedgekeurd door de auditcommissie en op het terrein werd opgeleverd. Indien het project niet voldoet aan de kwaliteitseisen van het Vlaams Gewest, kan de oplevering van het fietspad worden geweigerd. De kwaliteitseisen van het Vlaams Gewest zijn verwoord onder de vorm van een vademecum 'Fiets', waarin richtlijnen en aanbevelingen zijn opgenomen.

Ik spoor de gemeenten inderdaad aan om snel en veel voorstellen uit te werken voor de aanleg van fietspaden. Ik ga ervan uit dat iedere fractie mij hierin ondersteunt.

Mijnheer Loones, het klopt dat de projecten met vlagen zijn gerealiseerd. Een eerste vlaag situeerde zich in de Kempen. Ik kan dit alleen maar toejuichen. Er is een vorm van competitie ontstaan tussen regio's in Vlaanderen. Dat verheugt me. Bovendien waren de fietspaden in de Kempen bijzonder slecht. Soms hangt de realisatie af van één ambtenaar en een aantal burgemeesters die aan de kar trekken.

We hebben nu een bedrag van 2,033 miljard frank uitgetrokken. De uitvoering van de plannen zal natuurlijk meer tijd in beslag nemen. De projecten blijven wel binnenstromen.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, vanuit de Kempen, met zijn goedmenende ambtenaren en burgemeesters, komt de concrete klacht dat onteigeningsplannen door de dienst voor Ruimtelijke Ordening niet worden goedgekeurd zonder dat men vooraf alle op het gebied betrekking hebbende BPA's omzet tot zones voor openbaar nut. Eerst moeten alle procedures worden doorlopen vooraleer de dienst Ruimtelijke Ordening de toelating geeft om te onteigenen. Hierdoor wordt de procedure enorm vertraagd. Men zou daarover overleg moeten plegen met de dienst.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.16 uur.*

BIJLAGE

BIJLAGE : TE REALISEREN PROJECTEN VOLGENS MODULE 13

SUBSIDIES à 80%

Gemeente	Gewestweg	Aantal km fietspad	Bedrag ten laste van het Gewest (in milioen)
BRECHT	N115	5.6	213
KOKSIJDE	N8	1.8	11,3
KOKSIJDE	N330	3.8	28,4
NEVELE	N437	1.8	16,4
RAVELS	N119	2.2	52,4
LAAKDAL	N141	2.2	37,4
WUUSTWEZE	N144	1.1	6,3
WUUSTWEZE	N144	0.8	4,6
WUUSTWEZE	N144	10.8	61,9
WUUSTWEZE	N133	6.4	36
HOOGSTRATE	N115	6.6	68,8
HOOGSTRATE	N144	6	62,4
NIJLEN	N116	3	31,2
MALLE	N14	4.8	24.2
KALMTHOUT	N133	7	34.4
ROTSELAAR	N21	2.6	13,9
HAMONT-	N76	2,7	25
BOCHOLT	N76	1,2	19

ARENDONK	N118	5,3	52,9
ARENDONK	N139	2,5	43,9
KALMTHOUT	N117	0,45	5,9 (excl. Ontwerp kosten)
LO	N364	2,4	15,4
HAMONT-	N748	5,7	80
NEERPELT	N748	3	22
BILZEN	N2	3,4	72
TOTALEN		**93,15**	**1038,7**

SUBSIDIES à 100%

Gemeente	Gewestweg	Aantal km fietspad	Bedrag ten laste van het Gewest
Brecht	N133	3	27
Grobbendonk	N13	12	276
Lier	N13	1.8	26.25
Galmaarden	N272	4.4	33.5
Hasselt	N739	8	150
Hasselt	N725	1,8	33
Herentals	N13	3.8	57.7
Bree	N73	4	169.7
Nijlen	N13	4	27
Nijlen	N13	2.4	15
Stabroek	N111	7,7	107
Zemst	N1	3,4	36,8
Zemst	N227	4	18,6
Nevele	N437	1,8	16,8
TOTALEN		**62,1**	**994,35**

Dit is dus 155 km fietspad via de modules 13 voor een totaal bedrag van 2,033 miljard.