

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2001-2002

9 oktober 2001

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening en tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de ruimtelijke inbedding van de doortrekking van lijn 11 (Antwerpen – Bergen-op-Zoom) op Vlaams grondgebied

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over zijn recente uitspraken over tolheffingen in de Antwerpse regio

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de tolheffingen voor de financiering van het Antwerps Mobiliteitsplan

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de aangekondigde tolheffingen in het Antwerpse

Interpellatie van de heer Jos Stassen tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, over de garanties voor de aanleg van het Deurganckdok en de problematiek van grote strategische projecten in Vlaanderen

Interpellatie van de heer Jos De Meyer 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 de medewerking van de Vlaamse regering aan een nooddecreet voor het Deurganckdok en de daarbij horende gewestplanwijziging

Interpellatie van de heer Frans Wymeersch tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, over het zogenaamde nooddecreet in verband met de bouw van het Deurganckdok en de toezeggingen die de minister-president omtrent de ingebruikname van dit dok deed in Singapore

Met redenen omklede moties

Vraag om uitleg van de heer Bart De Smet tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over veilige schoolomgevingen

Vraag om uitleg van de heer Marc Cordeel tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersveiligheid aan de Scheldebrug te Temse

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeerssignalisatie op gewestwegen

Vraag om uitleg van de heer Gilbert Vanleenhove tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de niet-toepassing van het ministerieel besluit van 6 juli 2000 betreffende de onteigening van onroerende goederen gelegen op het grondgebied van de gemeente Middelkerke (Lombardsijde)

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de prijsgarantie van groenestroomcertificaten

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bevordering van de doorstroming van het openbaar vervoer

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 9 oktober 2001

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.03 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening en tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de ruimtelijke inbedding van de doortrekking van lijn 11 (Antwerpen – Bergen-op-Zoom) op Vlaams grondgebied

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening en tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de ruimtelijke inbedding van de doortrekking van lijn 11 (Antwerpen – Bergen-op-Zoom) op Vlaams grondgebied.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in Nederland loopt een uitgebreid openbaar onderzoek, met studie van de milieu-effecten, over de realisatie van de VERA, de verbinding Roosendaal-Antwerpen voor goederentreinen. De standpuntbepaling van de Nederlandse regering rond de zogenaamde Trajectnota en het MER zou dit najaar plaatsvinden. In de Trajectnota wordt nog altijd uitgegaan van ofwel een opwaardering van lijn 12, dit is de bestaande lijn Antwerpen-Essen-Rosendaal, ofwel een doortrekking van lijn 11, dit is een nieuwe lijn langs de Havenweg tot Bergen-op-Zoom om zo de verbinding te maken met Roosendaal.

Vlaanderen is duidelijk vragende partij voor de tweede oplossing, met name de doortrekking tot Bergen-op-Zoom. Aangezien lijn 12 nu al oververzadigd is, is een uitbreiding van deze lijn quasi onmogelijk zonder zware gevolgen voor omwonenden en milieu. Bovendien wordt deze lijn ook beschouwd als een belangrijke voorstadslijn, na 2005, binnen het Antwerps voorstadsnet, het A-GEN.

Voor het lijn 11-tracé heeft men in Nederland al de nodige afwegingen en consultaties verricht. Het gaat dan ook om een moeilijke beslissing : zowel het zogenaamde A-tracé, de bundeling met de Zoomweg of A4, als het B-tracé, de bundeling met het Schelde-Rijnkanaal, stuit op het nodige verzet van de provincie Noord-Brabant en van de Nederlandse milieubeweging. Men overweegt blijkbaar het tracébesluit te splitsen en eerst enkel de makkelijker beslissing te nemen in verband met de zogenaamde Sloeboog, richting Vlissingen. De boog richting Rotterdam zou pas later aangelegd worden.

Maar ook op Vlaams grondgebied stelt de doortrekking van lijn 11 ons voor een aantal keuzes. Maar hierover vindt in de feiten geen consultatie plaats. Blijkbaar wachten we gewoon af welk tracé de Nederlandse overheid vastlegt. Nochtans is de tracédiscussie ook van groot belang voor Zandvliet en voor de toekomst van de al zo veel belaagde Kabeljauwpolder op Vlaams grondgebied. Van alle mogelijke varianten – de B-variant, de A4-oost- en de A4-west-variant – heeft de variant A4-west met aftakking ten zuiden van het afrittencomplex Zandvliet de voorkeur van de omwonenden te Zandvliet. Dit tracé verlaat de middenberm van de Havenweg aan de westzijde en zorgt ervoor dat het natuurgebied 'De Ruige Heide' en de Nieuwe Noordlandpolder-Kabeljauwpolder gevrijwaard blijven. De bundeling met de Havenweg, de A12, is langs deze zijde makkelijker uit te voeren en betekent minder aantasting van de resterende open

Malcorps

ruimte. Alle andere varianten leiden tot een verdere versnippering.

Maar in elk geval zal ook de A4-west-variant tot bijkomende geluidshinder leiden. Overigens worden de geluidsnormen voor de mensen van Zandvliet die vlakbij de A12 wonen, nu al fors overschreden. Geluidsschermen langs de A12 ter hoogte van Zandvliet, maar ook langs Berendrecht, werden al lang gevraagd en zijn bij de aanleg van een extra goederenspoor absoluut noodzakelijk. Hetzelfde geldt overigens voor de wijk Schoonbroek te Ekeren. Ik verwijs in dit verband naar de beloftes die werden gedaan naar aanleiding van de afsnijding van de Leugenbergbocht.

Tenslotte zou de doortrekking van lijn 11, net als de tweede spoorontsluiting, ook moeten bekeken worden vanuit het personenverkeerstandpunt. Als de lijn er komt, met hoe dan ook opnieuw overlast voor de mensen van Berendrecht-Zandvliet, zou op zijn minst mee kunnen worden bekeken of deze goederenlijn deels ook niet als voorstadslijn kan worden gevaloriseerd met regelmatig bediende stopplaatsen te Stabroek en Berendrecht-Zandvliet. Een snelle minibusverbinding zou een regelmatige toevoer vanuit de dorpskernen naar de treinhalttes aan de A12 kunnen verzekeren, zeker tijdens de spitsuren. Zo zouden mensen van Stabroek en vanuit het meest noordelijke Antwerpse district toch een vlotte verbinding met het stadscentrum krijgen. Deze oplossing zou bovendien stukken goedkoper uitvallen dan het doortrekken van de toekomstige sneltramlijn tot Ekeren, verder richting Stabroek en nog eens verder richting Berendrecht en Zandvliet.

Graag had ik in dit verband aan de beide ministers de volgende vragen gesteld, rekening houdend met hun respectieve bevoegdheden.

Werd de Vlaamse regering recent geïnformeerd over de concrete stand van zaken van de besluitvorming rond het traject door de Nederlandse regering ? Wat is de nieuwe timing voor het afronden van de procedure, de aanvang en voltooiing van de werken ? Kan de Vlaamse regering eventueel vrede nemen met voorlopig enkel een beslissing over de aantakking richting Vlissingen ?

Is er geen nood aan een strategische MER-studie, ook op Vlaams grondgebied, in verband met de in Nederland voorgestelde tracévarianten ? Waarom is de MER-trajectdiscussie niet gezamenlijk opgezet ? Is hierover overleg gepleegd met de NMBS of

de Nederlandse Spoorwegen ? Zal de minister de bevolking nog vooraf consulteren over de tracévarianten of zullen de mensen van Zandvliet zich enkel nog kunnen uitspreken over milderende maatregelen ten aanzien van een tracé dat door de Nederlanders is vastgelegd ?

Wordt er in middelen voorzien voor een milieuvriendelijke inbedding van de doortrekking van lijn 11 en meer in het bijzonder voor geluidsschermen ter hoogte van Berendrecht en Zandvliet ? En wie moet, in het licht van het meest recente spoorakkoord, deze kosten betalen : de NMBS of het Vlaams Gewest zelf ?

Steunt de minister de vraag om in de mogelijkheid voor personenverkeer en halteplaatsen te voorzien, bijvoorbeeld in Stabroek en in Berendrecht-Zandvliet ? Zal dit worden voorgelegd aan de NMBS ?

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mevrouw de voorzitter, ik wil in eerste instantie de heer Malcorps bedanken voor zijn sterke interesse in één van de meest verzadigde spoorlijnen van Vlaanderen, namelijk lijn 12 die enkele prachtige gemeenten doorkruist, waaronder Kalmthout, Kapellen en Essen. Uw bekommernis is de mijne en ik zal dan ook met veel genoegen dit dossier blijven opvolgen en bewaken.

Wat onze onderhandelingen met Nederland in verband met lijn 11 betreft, wens ik er in de eerste plaats aan te herinneren dat lijn 11 was opgenomen in het verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België, een verdrag dat plechtig werd afgesloten op 21 december 1996 en waarbij Nederland de formele belofte aanging om voor 31 december 1999 mee de tracékeuze te bepalen voor goederenlijn 11. Zoals u weet, zijn er in de overeenkomst met Nederland nogal wat boeteclausules opgenomen wat de HSL betreft. Tot mijn spijt heb ik echter moeten vaststellen dat er niet in boeteclausules is voorzien bij het niet-vastleggen van een tracé voor goederenlijn 11 voor 31 december 1999. Het is precies daarom dat ik bij het verlenen van de bouwvergunning voor de HSL enkele bijkomende bepalingen heb opgenomen over goederenlijn 11.

Wat uw eerste vraag over de informatie betreft, hadden, volgens de timing zoals door de wettelijke procedure vooropgesteld, de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Verkeer, Ruimtelijke Orde-

Van Mechelen

ning en Milieu in april 2001 een standpunt moeten bepalen over de Trajectnota-MER. Naar aanleiding van een overleg begin dit jaar tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de bestuurders van de provincie Noord-Brabant en de gemeente Roosendaal werd deze standpuntbepaling uitgesteld naar september 2001.

Via een brief van begin maart hebben premier Verhofstadt en minister-president Dewael op vraag van minister Stevaert en van mezelf bij hun Nederlandse collega, de heer Kok, aangedrongen op een beslissing over goederenlijn 11 die absoluut noodzakelijk is om de afwikkeling van het goederenvervoer vanuit de Antwerpse haven naar Nederland te verbeteren.

Het uitstel dat de minister van Verkeer en Waterstaat had toegestaan in het overleg met de Nederlandse lokale besturen, diende om inpasbaarheidsmaatregelen uit te werken om zo de overlast in de gemeenten langs het tracé zo veel mogelijk te milderen. Deze inpasbaarheidsstudies zijn intussen opgesteld. Ze betreffen voornamelijk de deelgebieden Roosendaal en omgeving, en Bergen-op-Zoom en omgeving, veel minder het deelgebied Reimerswaal-Woensdrecht dat aansluit op het Belgisch grondgebied. Een nieuwe bespreking tussen de minister en de betrokken provinciale en lokale overheid vond plaats op 3 oktober 2001. We verwachten een standpuntbepaling van de Nederlandse minister, alsook het verzoek om afspraken te maken met de federale Belgische overheid en eventueel ook met de Vlaamse overheid. In het ambtelijk overleg is tot op heden nooit sprake geweest van een voorlopige variant die enkel zou voorzien in een aansluiting richting Vlissingen op de spoorlijn Goes – Bergen-op-Zoom.

Wat de nood aan een strategische MER-studie op Vlaams grondgebied betreft, heeft de Vlaamse regering het tracé voor goederenlijn 11 naar Bergen-op-Zoom reeds definitief vastgesteld, bij besluit van de Vlaamse regering van 23 mei 1996. De voorzitter van deze commissie, mevrouw Wivina Demeester kan u hier ongetwijfeld meer over vertellen. De gewestplanwijziging gebeurde samen met de voorziening van een HSL-tracé Antwerpen-Rotterdam. Deze tracékeuze werd voorbereid door een gezamenlijke Vlaams-Nederlandse ambtelijke werkgroep 'HSL-Antwerpen-Rotterdam'. Uit het deelrapport van september 1995 van deze werkgroep, waarin ook de integrale railvervoerproblematiek is behandeld, resulteerden

een aantal varianten die in het ontwerp-gewestplan van 28 juli 1995 werden opgenomen.

Omdat onze wetgeving in geen tracé-MER voorziet, heeft de vermelde werkgroep in maart 1996 een rapport uitgebracht onder de titel 'Vergelijken-de studie van de milieuaspecten met betrekking tot de tracékeuze voor de verbinding van de lijn 11 in Vlaanderen met de spoorlijn Goes-Bergen op Zoom in Nederland'. In deze studie maakt de werkgroep een eerste selectie van de mogelijke varianten. Ze toetst ook de overblijvende tracés aan de aspecten vervoer, ruimtelijke ordening en milieu, aanleg en exploitatiekosten en faseringsmogelijkheden, alsook aan de resultaten van het openbaar onderzoek. Ze besluit met de aanbeveling dat de tracévariant langs de Havenweg A4 de voorkeur geniet als definitief vast te stellen tracé. De Vlaamse regering heeft deze aanbeveling gevolgd bij de definitieve vaststelling van het tracé op 23 mei 1996.

Naar aanleiding van de Nederlandse Trajectnota-MER van begin 2000, die zoals in de Nederlandse wetgeving voorzien, een aantal varianten bestudeert om ook in Nederland tot een definitief tracé te komen, werd de vermelde vergelijkende studie van maart 1996 in december 2000 aangevuld en geactualiseerd in een aanvullend rapport van de ambtelijke werkgroep onder leiding van de heer Desmyter. Dit rapport heeft niet geleid tot een aanbeveling om de Vlaamse tracékeuze van 23 mei 1996 te herzien. Dit betekent dat, in functie van het definitieve Nederlandse tracé, de bouwplannen ter hoogte van de grens zullen voorzien in de aansluiting van de tracés.

Bij de uitwerking van de definitieve bouwplannen zal een grensoverschrijdend MER moeten worden opgesteld om de effecten te beoordelen en om de gepaste uitvoering te plannen, zodat binnen de ruime reservatiestrook van het gewestplan voor de meest gewenste uitvoeringsvariant kan worden gekozen. Er wordt nog gepraat over de oostelijke en de westelijke variant. Tijdens het openbaar onderzoek van bouwplannen en MER zal de bevolking hierover geconsulteerd worden.

Bij de beoordeling van de bouwplannen zullen deze getoetst worden aan de resultaten van het MER. De bouwaanvraag dient in de uitvoeringsplannen de gewenste inpasbaarheidsmaatregelen op te nemen. Zonder inpassingsmaatregelen kunnen de bouwplannen niet vergund worden. Ze vormen vanzelfsprekend één geheel. Omtrent de vereiste inpassingsmaatregelen nabij Berendrecht en Zandvliet kan thans nog geen definitief standpunt

Van Mechelen

worden ingenomen. Dat zal bij de toekenning van de bouwvergunning gebeuren. We moeten het tracé zo ver mogelijk van de woonkernen proberen te leggen.

Bij de beslissing van de Vlaamse regering van 17 juli 2000 omtrent het verlenen van de bouwvergunning voor de HSL naar Nederland werd, conform het besluit van de Vlaamse regering uit 1996 over de tracékeuze voor de HSL, ook een onderdeel gewijd aan de uitbouw van het voorstadsverkeer per spoor in en om Antwerpen. Dat voorstadsnet is niet evident. We zullen veel bijkomende maatregelen moeten treffen.

De financiering moet in het NMBS-investeringsplan worden ingepast. We hebben er momenteel alle belang bij om onze Nederlandse vrienden ervan te overtuigen dat we zo snel mogelijk groen licht krijgen voor het tracé 11. Sommigen herinneren het zich niet meer maar de druk op lijn 11 is ontstaan nadat een aantal wagons geladen met zwaar chemisch materiaal gekanteld zijn in het station van Mariaburg. Heel de gemeente moest worden ontruimd. Dit voorval bewees overduidelijk dat men geen gevaarlijke goederen kan vervoeren door de dorpskernen. Daarbij komt nog dat lijn 12 nu al oververzadigd is en kampt met een tekort aan capaciteit voor personenvervoer. Door het verschuiven van goederenverkeer naar lijn 11 komt er meer ruimte op lijn 12. Als we dit combineren met de ondertunneling van het station van Antwerpen, wie zou er dan nog met de wagen naar Brussel durven rijden ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Lijn 12 is inderdaad oververzadigd en moet worden ontlast en opgewaarderd tot een lijn voor personenverkeer in het kader van een A-GEN, een Antwerps voorstadsnet. De doortrekking van lijn 11 is in die zin noodzakelijk. Ik ben blij dat dat gepaard gaat met de nodige inspraak, met een MER en dat de concrete inpassingsmogelijkheden samen met de omwonenden zullen worden onderzocht. Het is niet omdat lijn 11 noodzakelijk is, dat elke variant of elk tracé aanvaardbaar zou zijn.

Ik begrijp dat de inpassing voor het personenverkeer niet evident is. Aan de andere kant moeten zowel Stabroek als Berendrecht als Zandvliet op termijn worden aangesloten op het voorstadsnet. Het lijkt me nog minder evident om de zeer dure sneltram tot daar door te trekken aangezien er al

een spoorlijn ligt. Die twee mogelijkheden moeten tegen elkaar worden afgewogen. Ik hoop dat u mijn ideeën bij de oplossing van dit probleem in overweging zult nemen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over zijn recente uitspraken over tolheffingen in de Antwerpse regio

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de tolheffingen voor de financiering van het Antwerps Mobiliteitsplan

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de aangekondigde tolheffingen in het Antwerpse

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over zijn recente uitspraken over tolheffingen in de Antwerpse regio, van de heer De Meyer tot minister Van Mechelen en tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de tolheffingen voor de financiering van het Antwerps Mobiliteitsplan, en van de heer Penris tot minister Van Mechelen, over de aangekondigde tolheffingen in het Antwerpse.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Heren ministers, dames en heren, een groot deel van de 60 miljard frank die nodig zijn om het masterplan voor de Antwerpse mobiliteit te financieren, moet komen van tolheffingen, zo verklaarde minister Van Mechelen in de Gazet van Antwerpen op 17 september 2001. De toltarieven zouden zo laag mogelijk worden gehouden en de Antwerpse bevolking zou integraal worden vrijgesteld van de heffing. Dit alles staat

Malcorps

blijkbaar vast, hoewel de minister ook meedeelde dat nog gewerkt wordt aan diverse tolsценario's en dat de gouverneur nog een Staten-Generaal over de mobiliteit moet bijeenroepen, om '... een maatschappelijk draagvlak te creëren voor dit masterplan dat in tien jaar tijd moet worden uitgevoerd ...'. Die uitspraken roepen uiteraard vragen op. Zijn de studies met de diverse tolsценario's al klaar en baseert de minister zijn stellige uitspraken op kant en klare rapporten ? Zo ja, kan de inhoud van deze studies dan worden overgemaakt aan het parlement ? Zo nee, waren de uitspraken van de minister dan niet voorbarig ?

Volgens minister Stevaert heeft de Staten-Generaal van de gouverneur geen formeel beslissend karakter. Is dat ook uw mening, minister Van Mechelen ? Hoe moet volgens u de besluitvorming dan wel formeel verlopen ? Wat bedoelt u overigens met 'Antwerpenaars' ? Zijn dat louter de mensen van de stad Antwerpen, van de hele regio of van de hele provincie Antwerpen ? Wat gebeurt er dan met de Linkeroever en de mensen van het Waasland, die ook aangewezen zijn op de stad Antwerpen ? Gaat het om Antwerpse burgers, woonachtig in Antwerpen of Antwerpse gemeenten, of gaat het ook om mensen die werken in Antwerpen, die een zaak hebben gevestigd in Antwerpen, gaat het om bedrijven in Antwerpen, bij Antwerpen of in de Antwerpse haven ? Gaat het om het woon-werkverkeer van en naar deze bedrijven of ook om het vrachtverkeer van en naar deze bedrijven ? Uw stellingname zou wel iets duidelijker kunnen zijn.

Als grote groepen van mensen, gemeenten, bedrijven, enzovoort, worden vrijgesteld van deze tol, en als de heffing bovendien zeer laag wordt gehouden, hoe garandeert u dan een voldoende opbrengst ? Is het eigenlijk wel realistisch om het gros van de financiering van het masterplan te verwachten uit de opbrengst van tolheffingen ? Als men hierop een voorschot neemt, legt men dan geen zware hypotheek op toekomstige begrotingen ? Waar zou overigens de rest van het geld vandaan komen ? Hebt u er enig zicht op hoeveel geld er nu uiteindelijk beschikbaar is uit de algemene middelen ? Ik heb daar weinig over gehoord tijdens de begrotingsbesprekingen. De privatisering van de GIMV wordt nu blijkbaar ook afgevoerd, dus wordt de financieringsvraag nog nijpender.

Wordt ook onderzocht of de invoering van een tolheffing enkel rond en om Antwerpen geen ernstige concurrentienadelen oplevert voor de regionale

economie en voor de haven ? Dat geldt zeker als het hele gewicht van de tolheffing wordt afgewenteld op mensen van ver buiten Antwerpen of op vrachtwagens van buiten de regio.

Is het niet wijzer en vooral zekerder om te kiezen voor een financiering van het masterplan die grotendeels put uit algemene middelen, conform het advies van de SERV van voor de zomer, en om de invoering van prijsmechanismen in het mobiliteitsbeleid voor te behouden voor sturende heffingen over heel Vlaanderen in plaats van ondoordacht te experimenteren met financieringsheffingen die tal van ongewenste neveneffecten kunnen uitlokken, inzonderheid voor de Antwerpse regio ? Als we van de NMBS en de federale overheid verwachten dat ze belangrijke spoorinvesteringen rond en om Antwerpen beschouwen als van nationaal belang, mogen we dan van de Vlaamse overheid niet even goed verwachten dat ze de investeringen in het kader van het masterplan beschouwt als van Vlaams belang ?

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mevrouw de voorzitter, heren ministers, dames en heren, via de pers vernamen we dat minister Van Mechelen pleit voor tolheffingen om het Antwerps Mobiliteitsplan te helpen betalen. 'De toltarieven in de Antwerpse regio dienen wel zo laag mogelijk te zijn, en met een vrijstelling voor de Antwerpse bevolking', zegt de Vlaamse minister van Financiën. Volgens de verklaring van minister Van Mechelen op 15 september jongstleden kost het mobiliteitsplan dat Antwerpen uit de verkeersknoep moet halen 60 miljard frank. 'Zonder tolheffing kunnen we dat nooit financieren', aldus de minister van Financiën.

De reactie van sommige verkeersexperts was duidelijk. 'Slecht idee zo'n tolheffing. Eigenlijk ga je de weggebruikers laten betalen voor werkzaamheden die hen voor jaren met files opzadelen. Dit terwijl de automobilist al zo veel taksen en belastingen ophoest. Het is ook nooit aangetoond dat tolheffing de mobiliteit verbetert. En het is fout om een specifieke maatregel voor Antwerpen te treffen. Straks komen ze dan voor Gent of Brussel met iets anders af.'

Merkwaardig in de gedachtegang van de Antwerpse excellentie is wel zijn pleidooi om de Antwerpenaren vrij te stellen van de tol. Wat waar is aan de ene zijde van de Schelde, is ook waar aan de andere zijde van de Schelde. Voor Waaslanders is Antwerpen enkel bereikbaar via een overtocht van de Schelde door een tunnel of over een brug, uiter-

De Meyer

aard – wat mij betreft laat dit ook even duidelijk zijn, tolvrij.

Is het juist dat u op termijn tolheffingen wenst in te voeren om het Mobiliteitsplan Antwerpen mee te financieren ? Zijn er ook andere grote infrastructuurwerken waar men eenzelfde financieringswijze zal gebruiken ? Wat zijn hierbij de criteria ? Welke criteria zal men aanwenden om sommige bevolkingsgroepen vrij te stellen van heffingen, rekening houdend met het gelijkheidsbeginsel voor alle burgers ?

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mevrouw de voorzitter, ik heb mijn bedenkingen bij de manier waarop u dit debat leidt. U hebt me niet toegestaan om over dit onderwerp te interpellieren terwijl een interpellatie een zwaarder politiek gewicht heeft dan een technische vraag om uitleg. Bovendien geeft u mijn beurt om te spreken zagezegd toevallig aan een partijgenoot van u. Ik neem aan dat dit een lapsus is van uwentwege maar ik heb er mijn bedenkingen bij. Ik heb niet zomaar een interpellatie ingediend. Het debat moet verder gaan dan een louter technische kwestie. Politiek inhoudelijke en diepgaande vragen kunnen we stellen over het principe dat in deze wordt geponeerd.

Bij de inhuldiging van een nieuw complex van de Antwerpse Werf en Vlasnatie heeft de minister laten verstaan dat het idee van een tolheffing op de Vlaamse wegen opnieuw overwogen moet worden. Hij deed dat niet zomaar, hij deed dat met de steun van zijn minister-president en de hele regering. Dat is een belangrijk politiek feit. Vlaanderen is een regio, en ik hoop dat het dat nog lang kan blijven, waar tol een absolute uitzondering was. Ik heb er trouwens mijn bedenkingen bij dat uitgerekend een liberale minister pleit voor een tolheffing. Hij wordt in deze langs rechts voorbijgestoken door niemand minder dan de prominente Antwerpse socialiste mevrouw Smit. Tol is volgens haar uit den boze, de enige tol die we in Antwerpen kennen, aan de Liefkenshoektunnel, wil zij nog het liefst afschaffen. Ik ben benieuwd wat de partijgenoot van mevrouw Smit in de Vlaamse regering denkt en te zeggen heeft. We moeten ons over het principe van de tolheffing ernstige politieke vragen durven stellen. Waarom wordt deze tol geheven ? Omdat men blijkbaar niet de politieke moed en wil heeft om uit de algemene middelen meer geld te investeren in de wegenwerken en de hinterlandontsluitingen die Antwerpen hoe dan ook nodig heeft. Men kan zich

afvragen welke hinterlandverbindingen het meest aangewezen zijn. We hebben daarover reeds gedebatteerd.

Het Vlaams Blok heeft bedenkingen bij de plannen die door de zogenaamde staten-generaal – wat is de politieke legitimatie ervan – worden voorgesteld. We hebben inhoudelijke, technische vragen over het ‘Sint-Paulusproject’. Gouverneur Paulus wil een grote brug over of een grote tunnel onder de Schelde aanleggen. Wij hebben vragen over de manier waarop de Leien als doorgangsweg door het hart van Antwerpen worden heraangelegd.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik was ook verrast door de verklaringen van de minister in de pers over de aangekondigde tolheffingen in het Antwerpse. Ik stel me dan ook vanzelfsprekend de vraag wat de minister verstaat onder “een Antwerpenaar”, maar ik vroeg me ook af waarom de minister plots voor tol voor niet-Antwerpenaars begon te pleiten. Een en ander werd me pas duidelijk door de verklaringen van de minister-president geformuleerd in de Septemberverklaring van deze regering. De regering wil missing links afwerken. Men zou dan verwachten, zoals dit trouwens gebeurt bij andere infrastructuurwerken, dat men, zoals bijvoorbeeld bij fietspaden of doortochten, een objectieve behoefteanalyse maakt en prioriteit geeft aan de investeringen die het hoogste scoren op de behoefteschaal. Maar volgens de verklaring van de minister-president gaat men dit niet doen. Minister Van Mechelen heeft zijn collega's in de Vlaamse regering niet kunnen overtuigen. In plaats van alle beschikbare middelen te besteden aan het project dat het hoogste scoort op de behoefteanalyse, het sluiten van de Antwerpse Ring, krijgt elke provincie zijn project, waarbij men in sommige provincies nog niet goed weet wat dit dan wel zou moeten zijn, en wordt het sluiten van de Antwerpse Ring maar voor een klein gedeelte door Vlaanderen gefinancierd worden en moet de rest van tolgeden komen. Ik betreur deze gang van zaken..

De voorzitter : De heer De Cock heeft het woord.

De heer Dirk De Cock : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik sluit mij aan bij de vraag van collega Malcorps om – zo er documenten over eventuele tolheffingen bestaan in verband met de onderscheiden denksporen die de mobiliteit rond Antwerpen in goede banen willen leiden – om die documenten dan vrij te geven aan

De Cock

de parlementsleden in het kader van de openbaarheid van bestuur.

Ook wij moeten uit de krant vernemen dat de minister in het aangehaalde interview gewaagt van het feit dat Antwerpenaren geen tolgeld moeten betalen. Collega Caluwé heeft de melk natuurlijk reeds verbaal afgeroomd door naar een definitie van het begrip “Antwerpenaar” te vragen, maar dat was ook mijn bijkomende vraag, met name hoe de minister het begrip ‘Antwerpenaar’ definieert, waar hij voor dat begrip in het krantenartikel een pluralis gebruikt. Met andere woorden, zijn Antwerpenaren gelijk voor de wet dan andere inwoners van Vlaanderen/?

Vandaar mijn concrete vraag : op basis van welke parameters wil de minister hier een differentiatie inbouwen tussen de gebruikers die tolgeld zullen verschuldigd zijn en zij die hiervoor zullen worden vrijgesteld ?

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, mijnheer Malcorps, u hebt uw vraag op 14 september ingediend. U was daarbij bijzonder vooruitziend. Toen ik op 15 september in een toespraak voor de Vlasnatie alle Antwerpse actoren opriep om hun verantwoordelijkheid te nemen en een duidelijk standpunt naar voor te schuiven, was dat om het debat vooruit te helpen.

In de beslissing d.d. 15 december 2000 van de Vlaamse regering werd gesteld dat gezien de schaalgrootte van het Masterplan Antwerpen de budgettaire enveloppe ontoereikend was voor een snelle uitvoering van een dergelijk globaal project.

Om dit plan ten bedrage van zo’n 60 miljard Belgische frank te kunnen realiseren en daarmee het voor op gestelde maatschappelijk doel te bereiken, nl het verhogen van de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de regio Antwerpen, is het noodzakelijk supplementaire financiële middelen te genereren. De projecten van dit Masterplan komen immers boven op de projecten, die op het fysisch driejarenprogramma van de provincie Antwerpen voorkomen. Alternatieve financieringen op zich kunnen een aspect zijn van de financiering van het Masterplan naast het heffen van tol.

Wat dit laatste betreft werd het principe van tol aanvaard in de beslissing van de Vlaamse regering van 15 december 2000.

Middelen als tolheffing zijn slechts mogelijk in de mate dat deze stoelen op een voldoende breed maatschappelijk draagvlak.

Op het einde van dit jaar is er een staten-generaal. Onder andere aan de Antwerpse havenkringen, de politieke autoriteiten en het Antwerps stadsbestuur wordt gevraagd of ze met het principe van de tolheffing kunnen leven. Aan degenen die positief antwoorden, wordt gevraagd welke modaliteiten ze dan voorstaan. Ik heb ook gevraagd of het logisch zou zijn dat inwoners van eenzelfde stad die op de twee oevers van de Schelde wonen, belast zouden worden. Dat lijkt me niet verstandig.

Moet dit alles zich daartoe beperken ? Het antwoord daarop is nee. We moeten nagaan in welke mate we een voldoende goede doorstroming van het vervoer in en rond Antwerpen kunnen verzekeren. Op dit moment worden een aantal studies gefinaliseerd. De staten-generaal zullen een standpunt moeten innemen. In de beslissing van 15 december 2000 hebben we duidelijk gemaakt dat de eindverantwoordelijkheid over de financiering van dergelijke projecten de Vlaamse regering toekomt.

Men heeft ook een vraag gesteld over de economische kost voor de haven. Tijdens de afgelopen jaren heeft men voldoende studies gemaakt. Men heeft het daarbij zelfs over de economische verliezen tegen het einde van het eerste decennium. Ze worden geraamd op 32 miljard frank. Er zijn voldoende aanwijzingen om ervoor te zorgen dat we te gepaste tijde onze verantwoordelijkheid nemen zodat de infrastructuurwerken die nodig zijn om de doorstroming in en rond de regio te beveiligen, ook gebeuren.

Het heffen van tol als beleidsinstrument is conform het regeerakkoord. Op het vlak van de mobiliteit heeft de tolheffing een belangrijk verkeerssturend effect, hetgeen een positieve impact kan hebben op de verkeerscongestie in de Antwerpse regio. Tolheffing kan niet los bekeken worden van het aanbieden van degelijke en tolvrije alternatieven en de uitbouw van openbaar vervoersfaciliteiten.

Mijn verklaring werd dan ook enkel en alleen ingegeven vanuit de visie dat tolheffingen niet ten nadele mogen zijn van de inwoners van de Antwerpse regio en het concurrentievermogen van Antwerpen en de Antwerpse haven niet mogen

Van Mechelen

aantasten. Zo dienen eventuele toltarieven zo laag mogelijk te zijn.

De modaliteiten van de verschillende opties worden momenteel nog bestudeerd. In ieder geval wordt geen voorschot op tolheffingen genomen noch worden toekomstige begrotingen gehypothekeerd, gegeven de uitdrukkelijke voorgaande premissen : met name de volledige ESR 95 conformiteit.

De andere mogelijkheden worden eveneens in het onderzoek opgenomen zoals sale & lease back, effectisering en andere technieken. Ook deze denkposten mogen geen beslag leggen op toekomstige budgetten.

Alle projecten voorstellen is één zaak. Nu moeten we streven naar de realisatie ervan. Op het niveau van de Vlaamse regering zijn we quasi klaar met het ontwerp van decreet voor de BAM. Eind augustus hebben we de nieuwe Participatiemaatschappij Vlaanderen opgericht. De PMV is nodig om de MIA op te richten. Deze laatste zal dan als sturende maatschappij haar verantwoordelijkheid kunnen nemen.

Het masterplan is een evenwichtig plan. Het wordt binnenkort gerealiseerd. We moeten een totale visie hebben. Bij de scenario's inzake de tolheffing moeten we nagaan wat kan en wat niet kan en wat de opbrengsten ervan zullen zijn. Ook de psychologische en markteconomische draagkracht voor het doorstromend verkeer moet in rekening worden gebracht. Dit moet leiden tot een stappenplan waarbij de ontsluiting van deze regio en haven wordt gerealiseerd.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, ik kan daar zeer weinig aan toevoegen. De beslissing van 15 december 2000 is zeer duidelijk. Het is nu de opdracht van de gouverneur om het nodige voorbereidende werk te doen. Op basis van dat werk zal de Vlaamse regering een beslissing nemen. Op dat ogenblik zal worden beslist welke richting het uit zal gaan. Alle andere standpunten zijn op dit ogenblik nog niet terzake. Wel hebben we nu een aantal randvoorwaarden duidelijk aangegeven. Die voorwaarde is dat het hier gaat over tol, niet over rekeningrijden. Dat betekent dat er een alternatief mogelijk is, zodat dit de inwoners van Antwerpen geen geld moet kosten, mijnheer Penris. Dan moeten we ons geen zorgen

maken over de definitie wie Antwerpenaar is. Uit die discussie komen we immers nooit. Zelfs de heer Paulus zal daar nooit uit geraken.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik heb zeker niet de beslissing op Antwerps of Vlaams niveau over het masterplan in vraag willen stellen. Het is belangrijk dat er daarover eensgezindheid bestaat. Het plan bevat weliswaar elementen die ik persoonlijk minder hard zal verdedigen dan andere, maar het is een poging tot compromis, die eveneens factoren bevat zoals openbaar vervoer, fietspaden, investeringen in de stad en de bereikbaarheid van stad en haven. Het lijkt me een goed evenwicht. We moeten er dan ook voor gaan. Het is in het belang van Antwerpen en het hele gewest dat dit rond geraakt.

Alleen blijft er het pijnpunt van de financiering. De studies terzake zijn blijkbaar nog niet af. Eigenlijk moeten we dus de definitieve discussie nog wat uitstellen. Ik ben nieuwgierig naar wat dit uiteindelijk gaat opleveren. We zullen de concrete scenario's die daaruit volgen moeten afwachten. Maar als men aanzienlijke lasten gaat opleggen, ongeacht of dit nu aan Antwerpenaren is of aan niet-Antwerpenaren, dan moeten we wellicht de discussie ruimer voeren, en niet alleen voor de regio of de omgeving van de stad Antwerpen. Moeten we niet eens bekijken welke prijsmechanismen er nodig zijn in het hele mobiliteitsbeleid in Vlaanderen ? Deze discussie voert men wel in Nederland. Eerst was die nog wel aanwezig in het Vlaams Mobiliteitsplan, maar nu is ze radicaal afgevoerd. Dat is mijn bekommernis. Ik heb daarover reeds discussies gevoerd met minister Stevaert : het verschil tussen rekeningrijden en tolheffing is misschien niet zo groot. Tolheffing is misschien de meest brutale vorm van rekeningrijden. Als er sprake is van tolheffing, voor Antwerpenaren of niet-Antwerpenaren of wie dan ook, moet men de discussie ten gronde voeren over de vraag welke sturende of financierende mechanismen – of een combinatie van beide – we moeten gebruiken om via de prijzen een impact te krijgen op de mobiliteit. Ontwijken we die discussie, dan maken we misschien een zeer slechte keuze voor de toekomst.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mevrouw de voorzitter, eerst heb ik een kleine opmerking. De minister heeft de Werf- en Vlasnatie een jong en dynamisch bedrijf genoemd. Dynamisch is het zeker, maar u weet dat

Penris

het het oudste bedrijf van onze haven is. (*Opmerking van minister Dirk Van Mechelen*)

De heer Huts is het vaak niet eens met u. Dat is algemeen geweten.

U zegt dat het masterplan kan steunen op een brede politieke consensus. Ik moet dat formeel tegenspreken. Waar is die consensus gevonden ? In de Antwerpse gemeenteraad ? In de Antwerpse provincieraad ? In het Vlaams Parlement ? Neen, die Staten-Generaal is geen politiek orgaan. Het is een orgaan van technici die momenteel hun oplossingen aan het opdringen zijn aan de politieke gremia. De beste illustratie daarvan is het volgende. De Antwerpse gemeenteraad en het college hebben tot hun verbazing moeten vaststellen dat de oplossing voor de Leien zoals die was geconcipeerd door masterplan en Staten-Generaal er een was die door hen niet wordt gewenst en door hen politiek niet wordt verdedigd. Mijnheer de minister, ik raad u aan de verslagen van de Antwerpse gemeenteraad en de verklaring van de Antwerpse schepen van Openbare Werken erop na te slaan. Zij werden terzake geconfronteerd met een volgend feit.

Mijnheer de minister, in dit debat vraagt u duidelijkheid van alle partners. Welnu, duidelijkheid van onze kant hebt u. Wij zijn gekant tegen tol en blijven tegen tol. U hebt ons nog een bijkomend argument aangereikt om er tegen te blijven. U zei dat, als we niet de wegenwerken doen die Antwerpen nodig heeft, de Antwerpse industrie en economie dan op termijn minstens 32 miljard frank dreigen te verliezen. Dat is een argument meer om nu uw algemene middelen aan te spreken ter ontsluiting van Antwerpen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Penris, u verklaart tegen tol te zijn en te blijven. Stel echter dat er een scenario zou bestaan waaruit blijkt dat de Antwerpse ondernemers daar vragende partij voor zijn. Er zouden eventueel mogelijkheden zijn, daar 80 percent van het verkeer doorgaand verkeer is.

Stel nu dat dat doorgaand verkeer erg geïnteresseerd is in het betalen van tol. Er zijn immers conservatieve ondernemers en progressieve ondernemers. De eersten rekenen die tolheffing door in hun kostprijs, de anderen rekenen uit hoeveel tijdswinst ze genereren. Het zou dus best kunnen dat de totale kostprijs van het product dat ze leveren

lager wordt in plaats van hoger. Met andere woorden, dit zou ecologische, economische en sociale voordelen met zich kunnen meebrengen. Indien er een dergelijke variant komt, zegt u dan nog steeds met dezelfde stelligheid dat u altijd en onder alle voorwaarden gekant bent tegen tol ? Vindt u het dan nog altijd veel beter dat geld uit de schatkist te halen, in plaats van het te halen bij 80 percent van de vrachtwagens, waardoor we de afschaffing van het kijk- en luistergeld ongedaan zouden moeten maken ? Is dat de vraag van het Vlaams Blok ?

De heer Jan Penris : Ik zie dat de minister ook de studie van de heer Tuerlinkx heeft gelezen.

Minister Steve Stevaert : Neen.

De heer Jan Penris : Neen ? Die ondersteunt nochtans uw stelling. Als dat de weg is die u momenteel bewandelt, dan zullen we zeker genuanceerder zijn. Maar nu is er nog geen enkele duidelijkheid.

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Uit het antwoord van de minister maak ik op dat hij zich op 15 september op de eerste plaats heeft gedragen als een Antwerpse excellentie. Laat daar geen misverstand over bestaan : voor mij moet de rechteroever ook blijvend tol-vrij bereikbaar blijven vanuit het Waasland. Uit de pers blijkt dat sommige leden van de meerderheid me terzake de nodige steun geven, waarvoor uiteraard mijn dank. Ook heel wat sociaal-economische krachten in het Waasland steunen me daarin.

Minister Dirk Van Mechelen : Hierover mag geen misverstand kan bestaan. De burgemeester van Antwerpen heeft duidelijk gesteld dat het nooit kan dat inwoners van een stad, gelegen op de rechter- en de linkeroever, bij wijze van spreken tol moeten betalen om naar hun stadhuis te rijden. Dat lijkt me de evidentie zelf, en ik steun dat.

Verder heb ik gezegd dat wat mij betreft mogelijkheden moeten worden onderzocht opdat een vlotte doorstroming, onder meer van personenvervoer, mogelijk zou blijven. Mijnheer De Meyer, u woont op de linkeroever en u weet, net als de ondernemers hier in deze commissie, dat we knopen moeten doorhakken om de bereikbaarheid van de beide Scheldeoevers te bewerkstelligen, voor de ontsluiting van het hele achterland en voor onze economie.

Van Mechelen

Het is verder vanzelfsprekend dat, indien tol wordt geheven, dit in eerste instantie wordt gedaan op nieuwe infrastructuren.

De heer Jos De Meyer : Ik kom tot een laatste vraag. Een aantal leden van de meerderheid hebben hier stilzwijgend geluisterd, terwijl ze in het Waasland soms bepaalde uitspraken doen. Welke houding nemen zij aan in dit dossier ? Ik zal hen met grote belangstelling beluisteren. Ik verwittig u : dit debat zal de volgende maanden voortgaan.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Jos Stassen tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, over de garanties voor de aanleg van het Deurganckdok en de problematiek van grote strategische projecten in Vlaanderen

Interpellatie van de heer Jos De Meyer 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 de medewerking van de Vlaamse regering aan een nooddecreet voor het Deurganckdok en de daarbij horende gewestplanwijziging

Interpellatie van de heer Frans Wymeersch tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, over het zogenaamde nooddecreet in verband met de bouw van het Deurganckdok en de toezeggingen die de minister-president omtrent de ingebruikname van dit dok deed in Singapore

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde interpellaties van heer Stassen tot de heer Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, over de garanties voor de aanleg van het Deurganckdok en de problematiek van grote strategische projecten in Vlaanderen, van de heer De Meyer tot minister-president Dewael en tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de medewerking van de Vlaamse regering aan een nooddecreet voor het Deurganckdok en de daarbij horende gewestplanwijziging, en van de heer Wymeersch tot minister-president Dewael, over het zogenaamde nooddecreet in ver-

band met de bouw van het Deurganckdok en de toezeggingen die de minister-president omtrent de ingebruikname van dit dok deed in Singapore.

De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister vice-president, geachte leden, mijnheer de minister-president, ik heb er geen probleem mee dat u bij een buitenlands bezoek economische investeringen veilig wilt stellen. Ik zou zelfs meer zeggen : als minister-president die ook verantwoordelijk is voor dat deelaspect, is dat uw opdracht.

PSA wil hier een aantal investeringen doen. Ik heb er echt geen probleem mee dat u die mensen wilt geruststellen. Ik merk wel op dat een voormalig lid van de VLD-Kamerfractie, namelijk de heer Huts, daar wel problemen mee heeft. Hij heeft het over het uitverkopen van de kroonjuwelen van de Antwerpse haven. Dat staat in fel contrast met een aantal demarches die werden gedaan, maar dit terzijde.

Ik had er wel problemen mee dat u aankondigde dat er op vrij korte termijn een algemene oplossing zou komen voor de grote projecten. Ik mag veronderstellen dat u werd ingelicht over het feit dat er wordt gewerkt aan een oplossing ad hoc voor het probleem van het Deurganckdok, waarvan we allen beseffen dat ze noodzakelijk is. Ik veronderstel ook dat u bent ingelicht over de voorwaarden volgens dewelke er wordt gewerkt aan die oplossing. De voorwaarden luiden dat die oplossing zich beperkt tot het probleem van dit dok op zich, dat ze beperkt is in de tijd, en dat ze ook rekening houdt met beperkingen waarmee parlement en regering nu eenmaal rekening moeten houden. Dan heb ik het over de beperkingen van het Arbitragehof en de opmerkingen van de Europese Commissie in dit dossier.

Mijnheer de minister-president, ik vraag me af waarom u die aankondiging hebt gedaan. Ik denk niet dat dit ten behoeve van PSA was. PSA heeft er geen belang bij dat Vlaanderen een regeling voor grote projecten opstelt, want die mensen willen alleen hun investering in het Deurganckdok en de Antwerpse haven veiligstellen. U bemoeilijkt dit dossier met die uitspraken. Daardoor kunnen de verhoudingen immers worden gepolariseerd, en de oplossing voor het Deurganckdok komt op die manier evenmin dichterbij.

Waarom hebt u niet de vraag gesteld hoe het komt dat een aantal grote projecten in Vlaanderen zo

Stassen

moeilijk verlopen ? Ik geef drie voorbeelden. Het eerste, dat deze commissie beter kent dan ikzelf, is dat van de tweede Scheldeverdieping. In het rapport van de Nederlandse Rekenkamer en het Belgische Rekenhof zijn er een aantal duidelijke problemen vastgesteld, vooral inzake de financiële kant van de zaken. Dat project is dus niet zo verlopen als vooropgesteld. Het tweede voorbeeld is het probleem van het Deurganckdok, waarop ik straks terugkom. Het derde voorbeeld is een dossier dat lokaal lijkt, maar dat wel een dossier is van 4 miljard frank, namelijk het overstromingsgebied Kruike-Bazel-Rupelmonde.

Misschien moet eens worden geanalyseerd waarom het misloopt met dit soort projecten. Het is niet aan mij om dat te doen, maar we kunnen ons bijvoorbeeld afvragen hoe dergelijke projecten worden voorbereid. Werden bij de voorbereiding de mogelijke problemen of witte vlekken niet goed onder de loep genomen ? Bij een aantal dossiers kan ik zulke witte vlekken aanwijzen waar men niets aan heeft gedaan. Ik denk niet dat men geprobeerd heeft daar een antwoord op te krijgen.

Bij sommige administraties leeft het gevoel dat de wetgeving er is voor anderen, en niet voor henzelf. Een aantal administraties kan blijkbaar ook moeilijk omgaan met de inspraakcultuur. Ik neem aan dat de VLD inspraak nochtans ook belangrijk vindt. De administraties moeten daar leren mee omgaan.

Deze vragen moeten eerst een antwoord krijgen. Daarna kan men zich de vraag stellen of het mislopen te maken heeft met de toepasbaarheid van de regelgeving. Ik wil het fabeltje dat het allemaal zo traag gaat in Vlaanderen, de wereld uit helpen. Met het dossier van het Deurganckdok is een record gebroken. Op 20 januari 1998 heeft de regering beslist het dok te bouwen. Op 24 augustus 1999 heeft de Vlaamse regering de bouwvergunning verleend. Dat is erg kort voor zo'n grootschalig project. Dat het misgelopen is, heeft misschien meer te maken met de voorbereiding.

Het is niet mijn taak om mogelijke oplossingen te geven. In plaats van een uitzonderingsprocedure voor projecten van uitzonderlijk belang is veeleer een zorgvuldige, uitgebreide en langdurige consultatieperiode aangewezen. In Nederland nam de voorbereiding van het dossier 'Tweede Maasvlakte' tien jaar in beslag. Het resultaat was dan ook een politieke en maatschappelijke consensus, en dat in een moeilijk dossier. Een ander voorstel is het wer-

ken met een projectteam, zoals elk groot bedrijf een miljardeninvestering voorbereidt en uitvoert.

Mijnheer de minister-president, u hebt een moeilijk dossier doorkruist met uitspraken die niet nodig waren. Het is enerzijds niet evident dat een parlement een regeling uitwerkt om bepaalde decreetgeving opzij te zetten. Anderzijds moet het parlement ook zijn verantwoordelijkheid nemen om miljarden aan schadeclaims te voorkomen.

Tijdens het bezoek aan Singapore bleek ook de interesse van andere kandidaten voor een minderheidsparticipatie in HesseNoordnatie, onder andere van het Vlaams Gewest zelf via de Participatiemaatschappij Vlaanderen. Gezien deze ontwikkeling rijzen er een aantal vragen over de rol van de Vlaamse overheid in het door PSA gecontroleerde HesseNoordnatie en over de controle van het Vlaams Parlement en het Rekenhof op deze participatie.

Ik wil de minister dan ook de volgende vragen stellen. Welke afspraken heeft de minister-president gemaakt met PSA inzake de investeringen in de Antwerpse haven en de overname van HesseNoordnatie ? Wat is het standpunt van de Vlaamse regering omtrent mogelijke participatie van het Vlaams Gewest in HesseNoordnatie ? Welk concreet voorstel heeft de minister-president specifiek voor de problematiek van het Deurganckdok ? Wat houdt een aparte regelgeving voor projecten van uitzonderlijk belang in ? Wat zijn hiervan de consequenties voor milieu- en ruimtelijke ordeningswetgeving ? Hoe ziet de minister-president de controle van het Rekenhof en het Vlaams Parlement voor projecten van strategisch belang ? Beschikt de minister-president over een analyse van de redenen waarom een aantal grootschalige projecten vastloopt ? Wat is de houding van de minister-president ten aanzien van de suggestie voor een meer accurate voorbereiding en de aanstelling van een projectteam per groot project ? Acht de minister-president de opgezette timing voor een decreet voor projecten van algemeen belang haalbaar ?

Mevrouw de voorzitter, nood breekt wet, maar nood vraagt vooral een doordachte aanpak.

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mevrouw de voorzitter, minister-president Dewael en minister van Ruimtelijke Ordening Van Mechelen zijn persoonlijk in Singapore zekerheid gaan geven aan het havenbedrijf PSA dat het Deurganckdok er komt, als het moet via het fameuze nooddecreet.

De Meyer

Via de pers vernemen we dat de Vlaamse regering, vertegenwoordigd in de persoon van minister vice-president en Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie Stevaert, opdracht heeft gegeven aan een aantal juristen om ondersteunende logistieke diensten aan te bieden naar aanleiding van de voorbereidende parlementaire handelingen en van de parlementaire behandeling van het zogenaamde nooddecreet. Daarenboven stelt de minister : 'De betrouwbaarheid van het voorwerp van de opdracht toevertrouwd door de commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie van het Vlaams Parlement, laat niet toe deze opdracht te gunnen door toepassing van een openbare procedure'.

Mijn vraag gaat niet ten gronde in tegen de bouw van het Deurganckdok. Een zeer grote meerderheid in het parlement en in Vlaanderen gaat akkoord met de bouw ervan, uiteraard onder welbepaalde voorwaarden. Wel heb ik een aantal belangrijke vragen bij de procedure. Ik heb op 7 februari 2001 aan minister vice-president Stevaert gevraagd op welke gemotiveerde wijze de Vlaamse regering zou antwoorden op de 34 bladzijden tellende brief van de Europees commissaris van Milieu. Niet minder dan drie Europese richtlijnen zijn overtreden. Hoe heeft de Vlaamse regering daarop geantwoord ?

Op 14 maart 2001 ondervroeg ik de minister van Ruimtelijke Ordening over de nieuwe schorsing van de bouwvergunning voor het Deurganckdok in de Waaslandhaven. Op mijn vraag of het juist was dat de regering een uitweg zocht om de uitspraak van de Raad van State te omzeilen via een validatiedecreet antwoordde de minister : 'Het antwoord is neen, ik dacht dat dit duidelijk bleek uit mijn antwoord'. Heeft de regering hierover vandaag een andere visie ? Zo ja, waarom ?

Is het juist dat de regering een totaaldecreet wenst dat in korte vergunningsprocedures voorziet voor de grote openbare werken ? Of wenst men enkel een nooddecreet dat zich beperkt tot het vlot trekken van de werken aan het Deurganckdok ? Waarom is bij de aanstelling door het Vlaams Gewest van een aantal juristen om logistieke diensten aan te bieden bij de voorbereiding van een nooddecreet, niet gewerkt via een openbare procedure ? Er wordt gesproken van 6.540.000 frank voor deze opdracht, een niet gering bedrag. Houdt deze manier van werken geen onderwaardering in van de eigen administratie ? Aangezien in het contract met de juristen verwezen wordt naar een opdracht

vanuit het Vlaams Parlement had ik graag vernomen welk officieel schrijven de regering hierover heeft ontvangen vanuit het parlement. Hoe zit het nu met de exploitatievergunning van de Antwerpse haven ? Is die ondertussen in orde ? Wat is de normale procedure als een bedrijf niet over een exploitatievergunning beschikt ?

De voorzitter : De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister-president, we kennen allemaal het probleem. Op 7 maart van dit jaar is de bouw van het Deurganckdok stilgelegd na een arrest van de Raad van State, en dat na klachten van de inwoners van Doel en verschillende milieuverenigingen. Ondertussen loopt nog een procedure bij de Raad van State tegen de tweede gewestplanwijziging Sint-Niklaas – Lokeren. Gevreesd wordt dat de Raad van State die gewestplanwijziging zal schorsen. Er is dus geen juridische basis voor een nieuwe bouwvergunning voor het Deurganckdok.

Onmiddellijk na de uitspraak van de Raad van State heeft de Antwerpse Havengemeenschap, kortweg AGHA, aan de Vlaamse overheid gevraagd om een nooddecreet uit te werken. Reeds in maart was de Vlaamse regering zelf bezig met de voorbereiding van een uitweg. In een verslag schrijft de directeur-generaal van de afdeling Overheidsopdrachten : 'De cijfers van het financieel verlies zijn zo duizelingwekkend dat men zich kan afvragen of ze nog maatschappelijk draagbaar zijn'. Hij legt de schuld ook bij de Vlaamse overheid die 'zo weinig consistentie en consequentie aan de dag legde dat mens en milieu daarvan het slachtoffer en vaak de speelbal zijn'. Het verbaast hem niets dat de betrokken inwoners en milieuverenigingen naar de rechter stappen.

Op 9 augustus jl. heeft minister Stevaert aan vier juristen de opdracht gegeven om een soort nooddecreet op te stellen. Op de televisie verklaarde hij nochtans dat het niet aan hem was om zo'n initiatief te nemen omdat hij geen minister van Ruimtelijke Ordening is. Deze opdracht werd toegekend zonder voorafgaande bekendmaking, zonder openbare procedure en zonder de inachtneming van bepaalde termijnen. Als reden werd hiervoor de betrouwbaarheid en het hoogdringend karakter van de opdracht gegeven. De juristen hebben zich voor deze opdracht in een tijdelijke handelsvennootschap verenigd. Contractueel zijn ze tot geheimhouding verplicht. Voor de opdracht werd blijkbaar geen prijs afgesproken. Er werd enkel beslist dat ereloonnota's moesten worden ingeleverd. De op-

Wymeersch

dracht van de juristen gaat verder dan het Deurganckdok en handelt ook over het valideren van het gewijzigde gewestplan Sint-Niklaas – Lokeren. Men vreest dus inderdaad dat deze gewestplanwijziging binnenkort wordt geschorst. Sommigen noemen dit de ‘perte totale’.

De Antwerpse Havengemeenschap ziet het ook zeer ruim. Ze wil niet enkel een decreet op maat van het Deurganckdok, maar een regeling voor alle grote infrastructuurwerken. Ze wil een decreet waarmee men de inspraak van zowel de burger als de Raad van State opzij kan zetten. Deze werkwijze is onaanvaardbaar voor iedereen die belang hecht aan inspraak en controleprocedures.

Een nooddecreet zou een voorkeursbehandeling creëren voor de Vlaamse regering. De gewone burger beschikt echter niet over de mogelijkheid om zijn omwille van onregelmatigheden stilgelegde bouwwerk of zijn zonevreedend bouwwerk door het parlement te laten valideren. De pogingen van minister Stevaert om zijn betrokkenheid bij het nooddecreet te ontkennen, waren weinig geloofwaardig. Hij deed dit wellicht met de beste bedoelingen en zelfs voor de televisie, maar achteraf bleek hij wel betrokken te zijn. De democratische spelregels zijn er voor iedereen. Een uitzonderingswet of -decreet brengt in elk geval de geloofwaardigheid van de betrokken overheid ernstig in het gedrang.

Met al deze gegevens in het achterhoofd vertrokken de minister-president en de minister van Economie enkele weken geleden naar Singapore. Wellicht hadden ook zij de beste bedoelingen. Een van de hoofdredenen voor hun reis was het geruststellen van de overheid daar. We vernamen met ongelof dat ze blijkbaar niet alleen de rechtsgang willen ontlopen, maar dat ze ook een loopje namen met de parlementaire democratie. De minister-president verklaarde immers aan de pers dat hij PSA, een bedrijf in volle eigendom van de stadsstaat Singapore, heeft gerustgesteld over de bouw van het Deurganckdok. Hij heeft een politieke borgstelling gegeven voor de bouw, ongeacht de uitspraak van de Raad van State. Hij stelde dat het Deurganckdok er komt en wel heel snel : in het begin van volgend jaar zouden de werken terug bezig zijn.

Mijnheer de minister-president, met uw demarches loopt u niet enkel vooruit op de feiten, u gaat als hoofd van de uitvoerende macht ook uw boekje te buiten. Het stemmen van een decreet is een bevoegdheid het Vlaams Parlement alleen, niet van

de minister-president noch van de Vlaamse regering. Het decreet dat u op het oog hebt, wordt het Vlaams Parlement door de strot geduwd. Het werd zelfs nog niet ingediend. Het bevat discriminaties en heeft enkel tot doel te ontsnappen aan de uitspraken van de Raad van State. Het maakt de burger grondwettelijk een beetje monddood.

Wij zijn Vlaamse parlementsleden en we willen ons werk doen, ongeacht onze politieke kleur. Ik heb het nu niet over het al dan niet bouwen van het Deurganckdok, noch over de bouwvergunning, maar wel over uw opstelling in het buitenland. Het Vlaams Parlement heeft blijkbaar niets in de pap te brokken. Wij moeten op onze strepen staan. We wachten de inhoud van het nooddecreet af. Van zodra het is ingediend, zullen we ons parlementair werk verrichten in de commissie en in de plenaire vergadering. Als individueel parlements lid en als lid van de Vlaams-Blokfractie neem ik het alvast niet dat u als minister-president van Vlaanderen in het buitenland gaat verklaren dat men er op beide oren kan slapen, omdat het parlement wel zal instemmen met wat werd bedisseld. *(Opmerkingen van de heer André Denys)*

Wij krijgen dikwijls verwijten over een bepaalde lichaamstaal die we zouden hebben. Ik vind de uitspraken tegenover een buitenlands staatsbedrijf veel gevaarlijker voor de democratie dan onze zogenaamde lichaamstaal.

Mijnheer de minister-president, tot besluit wil ik u graag enkele vragen stellen. Heeft de regering de opdracht gegeven aan de groep experts of komt het initiatief van één minister ? Op welke basis werden de experts geselecteerd ? Wat is totnogtoe de kostprijs van hun studie ? Zal het nooddecreet of validatiedecreet in het parlement worden ingediend als een ontwerp of als een voorstel van decreet ? Werd hierover overleg gepleegd met alle coalitiepartners ?

Vindt u het normaal dat wordt geïntervenieerd in een juridische procedure die op een democratische manier op poten werd gezet ? Welke redenen hebt u om in het buitenland verregaande toezeggingen te doen, zonder dat daarvoor een decretale basis bestaat ?

Wordt het nooddecreet een decreet op maat voor het Deurganckdok, of zal het van toepassing zijn op alle grote infrastructurele werken ? Als het van toepassing is op alle grote werken, wordt de inspraak van de bevolking erdoor dan niet totaal buitenspel gezet ?

De voorzitter : De heer De Cock heeft het woord.

De heer Dirk De Cock : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister-president, mijnheer de minister, collega's, ook ik heb via de pers de intentie vernomen van de Vlaamse regering, bij monde van de minister-president op werkbezoek in Singapore. Verstaat u me niet verkeerd, ik vind het een heel goede zaak dat de minister-president in eigen persoon de belangen van de Vlaamse havens verdedigt door te stellen dat de werken aan het Deurganckdok snel zullen worden hervat. Ook voor die hervatting ben ik vragende partij. Het heeft immers geen zin om de werken aan het Deurganckdok stil te laten liggen, want dat kost ons miljarden en daarmee is niemand gebaat.

We moeten echter wel vragen stellen bij de context. In functie van de snelle heropstart van de werken aan het Deurganckdok wordt een nooddecreet uitgewerkt. Op die manier wordt vermeden dat toekomstige grote projecten worden stilgelegd door de Raad van State of door een klacht van een drukingsgroep. Ik maak me wat zorgen. Het validatiedecreet wordt nu uitgewerkt. Ik vraag me af of het eenmalig is. In de wandelgangen wordt sus-send bevestigd dat het over een eenmalig gebeuren zou gaan, maar ik vrees dat een 'eenmalig validatiedecreet' een contradictio in terminis is.

Het kan niet zijn dat grootschalige werkzaamheden op een dergelijke manier worden stilgelegd. Er wordt immers heel wat verlies geleden. Dat mag echter niet tot gevolg hebben dat burgers, drukingsgroepen, bewegingen of politieke partijen niet langer over controlerecht beschikken. De heer Stassen heeft er reeds op gewezen dat het beleid zo moet zijn georiënteerd dat werken pas aanvangen als er reeds een maatschappelijke consensus over bestaat. Dat vergt een uitgebreide inspraakronde op voorhand. We moeten op dit punt dringend in de leer gaan bij Nederland. We mogen ons niet vergissen : elk land en elke regio heeft zijn eigen leerschool doorlopen. Ik refereer aan Noordrijn-Westfalen waar de omzeggens afgewerkte kerncentrale van Kalkar nooit in gebruik werd genomen omdat er op voorhand geen maatschappelijke consensus werd bereikt.

Aan de economische ontwikkeling van Vlaanderen met de haven van Antwerpen als drijvende kracht, moeten inderdaad de nodige impulsen worden gegeven. Iedereen is daarvan overtuigd. Wat het Deurganckdok betreft, is er geen weg terug. We moeten echter wel rekening houden met het sociale en het ecologische aspect. Ik hoop dat het Deurganckdok een eindpunt zal vormen voor de ge-

ografische uitbreiding van de Antwerpse haven. Vanaf nu moet volop worden geïnvesteerd in inbreiding. Het is misschien prematuur, maar ik wil een lans breken voor een gezamenlijk Vlaams havenbeleid waarbij de havens van Zeebrugge, Antwerpen en Gent zijn vertegenwoordigd. Enkel op die manier zullen we in de Noord-Europese regio de concurrentie aankunnen.

Mijnheer de minister-president, in Singapore onderhield u nauwe contacten met PSA. Ik ben daar hoegenaamd niet tegen, maar omdat ook ik de brief heb gelezen, vraag ik me af of de Vlaamse verankering, waarover we het hier zo dikwijls hebben, erdoor niet in het gedrang komt.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, ik denk dat het de bedoeling is dat deze zaak verder wordt opgevolgd door het parlement. Het is onze verantwoordelijkheid en het is uitermate democratisch om de opvolging hier te doen. Het dossier over het Deurganckdok is heel moeilijk. We zitten in de shit, maar weten nog niet hoe we eruit kunnen geraken. Een goede oplossing bestaat nog niet, maar we zijn ernaar op zoek.

Het stoort me dan ook dat het Vlaams Blok een hele boel vragen stelt, maar nooit antwoorden geeft. (*Opmerkingen bij het VB*)

Bij het vorige dossier, de financiering van het masterplan, gebeurde net hetzelfde. De partij kiest voor een verrottingsstrategie. Er worden een boel vragen gesteld en er wordt veel kritiek geleverd, maar er worden nooit antwoorden gegeven. Dat is al te makkelijk. (*Opmerkingen bij het VB*)

Wij proberen met zijn allen een oplossing te vinden voor dit heel moeilijke probleem. We zullen dat in alle openbaarheid doen. We proberen tenminste om uit de shit te geraken in plaats van er dieper in weg te zinken.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mevrouw de voorzitter, naast zijn vraag over het nooddecreet stelde de heer Stassen een bijkomende vraag over de positie van de minister-president in het debat over de overname door de staatsautoriteit van Singapore. Er staat immers een overname op stapel van twee Antwerpse stouwers. Is het de bedoeling dat de minister-president reeds een uitgebreid antwoord geeft op die vraag ? Zo ja, wil ik me alsnog aansluiten bij

Penris

dit onderwerp. Ik denk echter dat het voorwerp moet uitmaken van een afzonderlijk debat.

De voorzitter : We zullen ons richten op het antwoord van de minister-president.

De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister-president, het Deurganckdok staat in de politieke actualiteit. Natuurlijk zit er wat gevaar in het precedent dat het kan vormen. Ik wil de minister-president echter wat moed geven. Hij heeft gelijk dat onze decreetgeving op een aantal vlakken te log is. Ook ik vind het nuttig om uitwegen te zoeken zodat onnodige blokkeringen worden vermeden. Dat moet echter gebeuren naast het debat over het Deurganckdok, want dat dossier is te zwaar geladen. We moeten het debat heel algemeen voeren. Ik denk aan het voorbeeld van het debat met minister Stevaert om vlug fietspaden aan te leggen of aan het debat om blokkeringen tegen te gaan van eender welke halve gek die met een klacht naar de Raad van State stapt.

Ik sta dus achter het initiatief van de Vlaamse regering om naar uitwegen te zoeken. Dit moet gebeuren in alle openheid. De gevaren van de precedentwaarde van dit dossier mogen niet tot gevolg hebben dat alle oplossingen voor andere dossiers onmiddellijk van tafel worden geveegd.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, deze commissie is niet tot in Singapore, maar wel tot aan het Deurganckdok geraakt. Tijdens dat werkbezoek was de voorzitter van deze commissie erg onder de indruk van de problematiek. Ze heeft een analyse gemaakt en heel wat vragen gesteld. Zij was trouwens niet de enige.

Mijnheer De Meyer, ik ben niet bevoegd voor leefmilieu. Uw bijkomende vraag, kunt u beter aan minister Dua stellen. Ruimtelijke ordening is de tweede bevoegdheid die mij ten onrechte wordt toegedicht. Ik heb dit beleidsdomein enige tijd in mijn portefeuille gehad, maar uiteindelijk is besloten dat een ander er veel geschikter voor was.

Mijnheer Penris, u weet blijkbaar niet altijd wie waarvoor bevoegd is, en daarom heb ik daarstraks nog eens duidelijk gezegd dat ik niet bevoegd ben voor ruimtelijke ordening. U moet uw vraag aan

mijn collega stellen. Ik wil me enkel bezighouden met mijn bevoegdheden.

Als democraten moeten we goed uit elkaar houden welke taak het parlement heeft en welke die van de regering. Het verheugt mij dat de heer Denys daarnet zo verwonderd was. Er is hier namelijk sprake van een merkwaardige omkering : het Vlaams Blok bekommert zich plotseling uitermate om de democratie, maar draait de zaken om. (*Opmerkingen bij het VB*)

Er wordt een minister gevraagd of het hier gaat om een eenmalig parlementair initiatief. Ministers hebben daar echter niets over te zeggen. Een minister die zich hierover uitspreekt, gaat zijn boekje te buiten. Ik wens hier dus niets over te zeggen.

Het betreft een voorstel van decreet. De voorzitter heeft in al haar wijsheid om onze bijstand verzocht om een zeer goed validatiedecreet te ontwerpen. Vanzelfsprekend heb ik hier mijn medewerking aan verleend. Mijn rol is evenwel zeer beperkt.

De heer Jos De Meyer : Mijnheer de minister, aan welke criteria moet zo'n vraag om bijstand voldoen ?

Minister Steve Stevaert : In dit geval gaat het om een evenwichtige, zinvolle vraag ten gevolge van een uitstap. Toen heeft de commissie vastgesteld dat er enorme moeilijkheden zijn ontstaan inzake het Deurganckdok. Deze moeilijkheden vormen een gevaar voor de belastingbetaler en kunnen economische, sociale en ecologische gevolgen hebben. Ze houden ook veiligheidsrisico's in. Veiligheid is momenteel een zeer actueel onderwerp. De huidige toestand laten voortbestaan kan voor een veiligheidsprobleem zorgen. Het lijkt mij zeer verstandig dat de voorzitter van deze commissie om onze bijstand heeft gevraagd. Op deze manier kan een eventueel parlementair initiatief op de best mogelijke juridische ondersteuning rekenen.

Het is onterecht te zeggen dat we geen vertrouwen hebben in onze ambtenaren, het tegendeel is waar. Niettemin kan het nooit kwaad een dubbele controle uit te voeren, en daarom doen we een beroep op externen.

Ik zal later ingaan op specifieke punten. Als antwoord op de opmerkingen van de heer De Cock over de Vlaamse verankering stel ik voor dat we de zaak eens omdraaien. Tol betalen in Antwerpen kan geld opbrengen voor een of ander privé-bedrijf, en dat is goed voor de economie, zoals ik de heer Penris heb proberen duidelijk te maken. Ik

Stevaert

heb overigens de indruk dat hij, tegen zijn gewoonte in, is beginnen twijfelen.

We moeten het verankeringsdebat vanuit een andere hoek proberen te bekijken. Dat PSA heeft gekozen voor Vlaanderen en voor Antwerpen is misschien wel een sublieme vorm van verankering. Stel dat PSA niet voor Antwerpen kiest, dan houdt dat in dat Antwerpen niet interessant is voor de haventrafiek op wereldschaal. Dat moeten we goed voor ogen houden, zonder andere bekommernissen te verwaarlozen.

We mogen ons niet laten leiden door de commerciële belangen van sommige parlementsleden of oud-parlementsleden. Ik weet dat in deze commissie alvast niet wordt toegelaten dat zij opmerkingen maken over aangelegenheden waarin ze een persoonlijk belang hebben. We moeten daar heel voorzichtig mee zijn.

Ten slotte wijs ik erop dat het Vlaams Parlement zich zal uitspreken over dit initiatief. Ik ben bijzonder benieuwd welke houding het Vlaams Blok zal aannemen. Wat zal de houding zijn van hun fractieleider inzake dit voor Vlaanderen zo belangrijke dossier? De parlementaire democratie kan heel mooi zijn.

De Vlaamse regering heeft een duidelijk standpunt ingenomen betreffende de overtreding van drie Europese richtlijnen.

Naar aanleiding van de ingebrekestelling van 18 januari 2001 betreffende de aanleg van het Verrebroek- en het Deurganckdok in de haven van Antwerpen heeft minister Dua namens de regering op 11 mei een antwoordnota verstrekt aan de heer Van Daele, permanent vertegenwoordiger van België bij de Europese Unie. Dit document telt 65 bladzijden. Het eerste deel bestaat uit een uiteenzetting van de visie van de Vlaamse regering inzake het Linkerscheldeoevergebied. De regering voorziet in een cohabitatie van havenontwikkeling en natuurgebied, in functie van de plaatselijke fauna.

Daarna wordt geantwoord op specifieke bezwaren. Deze antwoorden worden ondersteund door uitgebreid bewijsmateriaal. Omwille van de complexiteit van het dossier en het grote belang van deze zaak werd overleg gevraagd met de diensten van de Europese Commissie, teneinde het antwoord van de regering nader toe te lichten en eventueel aanvullend materiaal te verschaffen over de huidi-

ge stand van zaken. Voor meer details moet u zich wenden tot minister Dua.

Wat de visie betreft van de Vlaamse regering op een omzeiling van de schorsing door de Raad van State met behulp van een validatiedecreet, wijs ik erop dat minister Van Mechelen bevoegd is voor ruimtelijke ordening. Hij merkte op dat het niet de bedoeling is van de Vlaamse regering om een uitspraak van de Raad van State te omzeilen. Ik treed dit standpunt bij, ongeacht de nieuwe ontwikkelingen. Er staat heel veel op het spel bij de bouw van het Deurganckdok, of de afgelasting daarvan. De negatieve maatschappelijke impact zal niet alleen economisch van aard zijn, maar ook budgettair, sociaal en ecologisch. Er is meer dan genoeg reden om alle mogelijke scenario's te onderzoeken en te overwegen.

Om verschillende redenen is de aanstelling van de juristen om een nooddecreet voor te bereiden niet bij openbare aanbesteding gebeurd. De secretaris-generaal van het departement van Leefmilieu en Infrastructuur is belast met de voorbereiding van dit decreet en heeft hiervoor een team van juridische experts samengesteld die vertrouwd zijn met de lopende juridische procedures en gespecialiseerd zijn in grondwettelijk en Europees recht.

De opdracht voor de aanneming van diensten werd gegund bij onderhandelingsprocedure zonder voorafgaande bekendmaking, met toepassing van artikel 17 paragraaf 2 van de wet van 24 december 1993, omwille van de hierna volgende redenen. Het hoogdringend karakter van de opdracht, voortvloeiend uit een niet te voorzien gebeurtenis, met name een uitspraak in de hangende schorsingsprocedure bij de Raad van State tegen het besluit van de Vlaamse regering van 8 september 2000, houdende de definitieve vaststelling van het plan tot gedeeltelijke wijziging van het gewestplan Sint-Niklaas – Lokeren, en de hieraan gerelateerde rechtsgevolgen. De vertrouwelijkheid van de opdracht laat niet toe ze te gunnen via een openbare procedure. De opdracht kan omwille van haar bijzondere karakter enkel worden toevertrouwd aan een team van juridische experts.

Het ereloon werd marktconform vastgelegd op 60.000 frank per mensdag. Alle uitgaven en kosten voor logistiek en administratief ondersteunend personeel, de coördinatie, het materieel, kopieën, alles waarop tijdens de uitvoering van de diensten door de opdrachtnemer een beroep zou kunnen worden gedaan, en alle verplaatsingskosten zijn inbegrepen in deze forfaitaire vergoeding.

Stevaert

De complexiteit en het tijdschema van de opdracht dwingen de administratie tot uitbesteding. Er werden deskundigen van het departement opgenomen in de begeleidingsgroep onder voorzitterschap van de secretaris-generaal van het departement van Leefmilieu en Infrastructuur die de werkzaamheden van de opdrachtnemer controleert en instaat voor de oplevering van de opdracht. In het contract met de juristen wordt inderdaad verwezen naar een opdracht van het Vlaams Parlement. Ik heb al uitvoerig uitgelegd hoe de vork in de steel zit. De voorzitter van deze commissie heeft mij op 2 augustus een e-mail gestuurd over deze kwestie.

De voorzitter : Minister-president Dewael heeft het woord.

Minister-president Patrick Dewael : Mevrouw de voorzitter, collega's, ik zou graag een passage aanhalen uit de Septemberverklaring. Op pagina 18 staat : 'Ik wil de vinger leggen op een tot nu toe wat verdoken gebleven wonde, die van de traagheid waarmee we beslissingen kunnen omzetten in concrete daden ingevolge onaangepaste procedures en regels. Ik heb het over de moeilijkheden die we als regering en administratie ondervinden als we nu fietspaden willen aanleggen, windmolens willen bouwen, bosgronden willen aankopen, nieuwe bedrijfsterreinen willen ontsluiten, of economisch vitale openbare werken afwerken zoals het Deurganckdok. OVAM wil vervuilde gronden saneren en heeft daarvoor de nodige middelen, maar ook hier struikelen we over ingewikkelde regels en procedures. Om deze onzichtbare en voor de burgers onbegrijpelijke hindernissen weg te nemen, moeten we onze regelgeving grondig vereenvoudigen.' Ten slotte heb ik opgemerkt dat ik daarbij rekende op de medewerking van het Vlaams Parlement, omdat een efficiënte wetgeving volgens mij een belangrijk middel is om de verzuring van onze maatschappij tegen te gaan.

Ik ben misschien van nature een beetje ongeduldig. Daarnet heb ik gehoord dat men zich afvraagt wat dit allemaal betekent. Er werd verwezen naar Nederland. Sommige procedures daar kunnen jaren in beslag nemen. Gisteren woonde ik een academisch debat bij waarop ook een Nederlandse staatssecretaris aanwezig was. Hij opperde dat men in Nederland misschien wel wat heeft overdreven. Na jaren van inspraak moet er uiteindelijk wel een uitspraak volgen, anders pikt de burger het niet langer.

De Vlaamse regering en het Vlaams Parlement moeten zich ook dergelijke vragen durven stellen.

Zijn onze procedures nog wel aangepast ? Ik ben de laatste om het belang van inspraakmogelijkheden voor de burger te ontkennen, maar sommige procedures – en ik heb het nu echt niet alleen over het Deurganckdok – duren zo lang dat de regering er niet in slaagt alle middelen uit te geven die zijn ingeschreven in de begroting. Volgens mij wijst dat erop dat er iets verkeerd loopt.

Verder moeten we ons volgens mij bevragen over de wettelijke bepalingen omtrent de normen op het gebied van milieu, veiligheid, gezondheid. Het spreekt voor zich dat ik de normen zelf niet ter discussie wil stellen. Ik wijs er echter op dat in sommige landen wel wettelijke normen worden vastgelegd, maar niet de manier waarop ze moeten worden bereikt. In Vlaanderen hebben we soms de neiging om aan de privé-sector van naadje tot draadje voor te schrijven hoe hij de opgelegde normen moet realiseren. De complexiteit van de wetgeving is daarenboven vaak een instrument om het bereiken van de norm te omzeilen. De zaken worden uiteindelijk oncontroleerbaar.

Mijns inziens moeten we de regelgeving ook vanuit dat gezichtspunt herbekijken. Laten we de normen scherp stellen, maar meer vrijheid en autonomie gunnen aan degenen die ze moeten realiseren. Daarvoor is geen leger van inspecteurs en controleurs nodig, en we zullen duidelijk kunnen afrekenen.

In sommige landen werkt men op die manier. De overheid daar gooit haar standaarden niet te grabbel, en is wel degelijk bekommerd om de veiligheid en gezondheid van de burgers, maar ze vertrouwt er meer op de creativiteit van de betrokkenen om de wettelijke doelstellingen te bereiken.

Na deze algemene inleiding zal ik antwoorden op de vragen over mijn contacten in Singapore, meer bepaald met de Port of Singapore Authorities, de zogenaamde PSA. Tijdens mijn bezoek aan Singapore werd er gevraagd naar de problemen met het Deurganckdok. Op geen enkel moment heb ik mij in de plaats gesteld van het Vlaams Parlement. Ik heb in mijn antwoord enkel verwezen naar het initiatief dat door het Vlaams Parlement en meer bepaald door deze commissie werd aangekondigd. Het is niet de verantwoordelijkheid van de regering om ter zake tot een uitspraak te komen. Die verantwoordelijkheid ligt volledig bij dit parlement. Uiteraard hoop ik uit de grond van mijn hart dat het parlement binnen een redelijke termijn tot een uitspraak zal kunnen komen. Trouwens, ik heb dienaangaande in Singapore ook nooit verklaard

Dewael

binnen welke tijdsspanne een en ander zou moeten gebeuren.

Ik heb daar wel de rechtszekerheid benadrukt, iets waar buitenlanders veel belang aan hechten. U mag dit hen niet kwalijk nemen. Als wij willen dat buitenlandse investeringen in Vlaanderen voltrokken kunnen worden, dan moet de overheid een zekere vorm van rechtszekerheid kunnen aanbieden. Ik denk trouwens dat ook dit element mede aan de grondslag ligt van uw parlementair initiatief.

Los van de problematiek van het Deurganckdok heb ik aan de pers wel ten persoonlijken titel verklaard dat we ons als Vlaamse overheid vragen moeten stellen over de complexiteit, waarbij ik verwijs naar de betreffende passage uit de Septemberverklaring.

Mijnheer Stassen, sta me toe het volgende het volgende punt te citeren uit het Vlaams regeerakkoord : de beslissingen van de vorige Vlaamse regering betreffende het Deurganckdok worden bevestigd en uitgevoerd. In die passage vind ik dus enige steun.

Voor het overige heb ik in het algemeen uiting gegeven aan mijn bekommernis om procedures te vereenvoudigen, iets wat niet alleen met betrekking tot het Deurganckdok geldt. In het rechtsverkeer stellen we immers vast dat procedures, proceduremiddelen en proceduretechnieken vaak worden gebruikt om het recht te omzeilen. Ik ben daar altijd al een sterke tegenstander van geweest, ook in mijn vorige leven als advocaat. Daar heb ik vaak moeten vaststellen dat proceduremiddelen en -technieken voortdurend werden aangewend met de bedoeling de uitspraak over de grond van de zaak te kunnen omzeilen. (*Opmerking van de heer Jan Loones*)

Ik wil echter nogmaals sterk beklemtonen dat ik noch met de regering, noch met de havenautoriteiten van Singapore, ook maar één uitspraak heb gedaan die indruist tegen wat ons bindt, zijnde het regeerakkoord.

In het buitenland moet ik telkens opnieuw horen dat we wel troeven hebben, maar helaas ook een complexe wetgeving die een haast niet te overbruggen handicap vormt. Die complexiteit kan uiteraard wel een doel op zich zijn, bijvoorbeeld om een zekere afschrikking te bereiken. Toch loont het de moeite daar eens ernstig over te debatteren. De Vlaamse regering heeft in die context een cel 'de-

reguleringsmanagement' opgericht. De bedoeling is niet alleen om het eventuele teveel aan regelgeving weg te weren, waarbij ik verwijs naar de doelstelling om 25 percent regulering weg te werken, maar ook om te kunnen anticiperen op toekomstig beleid om zo in de toekomst niet in hetzelfde euvel te vervallen.

Wat de problematiek van de fusie betreft, zal ik kort zijn, de verklaringen van de heer Huts ten spijt. Dit is een aangelegenheid waarin de betrokken havenbedrijven zelf hun verantwoordelijkheid moeten opnemen. Zij hebben aan de verantwoordelijken van het havenbedrijf van Singapore duidelijk gemaakt dat ze sterk uitkijken naar de komst van een wereldspeler. Ik ben bereid in een andere commissie het verankeringsdebat aan te gaan, meer bepaald het debat over de vraag hoe dit in een geglobaliseerde wereld kan worden tegengegaan.

Er zijn bepaalde actoren die denken dat ze voorkeuren kunnen laten gelden, waarbij ik in het bijzonder naar de NMBS verwijs. Of dit al dan niet juist is, vormt geen punt voor de Vlaamse regering. Het enige wat ik dienaangaande gezegd heb gezegd, is dat, als bepaalde voorkeuren hard gemaakt kunnen worden, we moeten nagaan met welke percentages dit dient te gebeuren en of men dan kan komen tot bepaalde strategische posities in het nieuw op te richten havenbedrijf.

De privé-sector, die me heeft vergezeld, heeft in Singapore in ieder geval aan de plaatselijke verantwoordelijken duidelijk willen maken dat Antwerpen verheugd is in een dergelijke geglobaliseerde wereld de kans te krijgen een dergelijke alliantie met een dergelijk bedrijf aan te gaan. Ik weet wel dat er totaal andere opvattingen bestaan en dat er ook stemmen opgaan om hen absoluut buiten te houden. Dat is nu precies de kern van het verankeringsdebat. Of de strategische beslissingscenario's binnen Vlaanderen moeten worden gehouden, is geen punt van de Vlaamse regering. De privaatrechtelijke actoren moeten hierin, elk voor zich, hun verantwoordelijkheid opnemen. Er is wel de NMBS – en dat is dan een federale speler, niet eens een Vlaamse – die zich sterk maakt dat zij, via de Noordzeeterminal en dergelijke meer, bepaalde voorkeuren hard zou kunnen maken, iets waarbij we ons vragen kunnen stellen. Dit is echter geen punt dat op mijn politieke dagorde staat.

Er was ook de vraag wat bedoeld wordt met een 'aparte regelgeving voor projecten van uitzonderlijk belang'. Sta mij toe het momentum van de totstandkoming van dit decreet – en het gaat het voor

Dewael

alle duidelijkheid om een decreet dat zich beperkt tot de problematiek van het Deurganckdok – af te wachten en pas dan een verdere analyse te maken. We moeten dan binnen de regering of in overleg met het parlement nagaan of eventueel andere initiatieven noodzakelijk zijn. In ieder geval bekijk ik op dit ogenblik wat uit uw commissie naar voren is gekomen of naar voren zal komen en waar ik geen timing wens op te klevens. Ik hoop enkel dat een bepaald parlementair initiatief met bekwaame spoed het levenslicht zou kunnen zien. Op dat ogenblik zal ik met mijn bevoegde collega's nagaan of er eventueel aanvullende initiatieven vanuit de regering noodzakelijk zouden zijn.

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Ik dank de ministers voor hun reacties, maar ik moet er onmiddellijk aan toevoegen dat ik het wel wat moeilijk heb met de stijl waarop minister Stevaert mij heeft geantwoord.

Mijnheer de minister, in uw verwijzing naar het Vlaams Parlement getuigt u van weinig moed. Ik bevind me trouwens in goed gezelschap om dit te verklaren.

Uiteraard heb ik in de voorbereiding van mijn interpellatie de nodige informatie bijeengezocht. Ik verwijs in dit verband naar een brief van de voorzitter van dit parlement waaruit ik de volgende passage wens voor te lezen : 'Ik kan u na onderzoek bevestigen dat de voorbereiding van een Deurganckdok-nooddecreet nooit formeel op de agenda stond van de vergaderingen van de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie'.

Mag ik u daarom vragen uw verantwoordelijkheid als minister op te nemen en ons duidelijk te zeggen waarom u dit doet ? Gebruik alstublieft de voorzitter van dit parlement niet als paraplu.

De voorzitter : Mijnheer de Meyer, sta me toe hieromtrent wat meer duidelijkheid te scheppen. Ik heb die brief geschreven. De voorzitter van het Vlaams Parlement heeft me wel gevraagd of dit punt ooit geagendeerd werd. Ik heb toen in zijn naam deze brief geschreven omdat dit inderdaad nooit is geagendeerd.

Na het bezoek aan het Deurganckdok hebben alle daar aanwezige leden – waaronder de heren Penris, Voorhamme, Stassen, Van den Abeelen en Caluwe – gezamenlijk beslist dat er een initiatief moest

worden genomen. Zoiets gebeurt echter niet onmiddellijk met een gesprek binnen de commissie. Men dient eerst na te gaan of er teksten kunnen worden opgemaakt, enzovoort. Het is dus juist dat er tot op heden in deze commissie nooit officieel sprake is geweest van een tekst. We moeten er ons dus voor hoeden elkaar foute beweringen in de mond te leggen of een welles-nietesspelletje te spelen..

Tot op heden zijn er enkel voorbereidende werkzaamheden geweest. We zullen binnenkort moeten nagaan of we tot een gemeenschappelijke tekst kunnen komen.

Voor alle duidelijkheid nog dit : ik heb het initiatief genomen om een aantal leden rond de tafel te brengen. Toen heb ik per e-mail aan de minister gevraagd of wij daarbij op de een of andere manier ondersteuning konden krijgen.

De heer Jos De Meyer : Mevrouw de voorzitter, het siert u dat u de verantwoordelijkheid voor uw eigen daden opneemt.

Mijnheer de minister, wat het inhoudelijke aspect van de antwoorden betreft, wil ik vier punten aankaarten. Ten eerste moet er inderdaad rechtszekerheid zijn, maar dan wel voor iedereen. Ik denk daarbij uiteraard ook aan de Doelenaars, aan de mensen die op de Linkerscheldeoevers wonen, aan de landbouwers, aan de milieuverenigingen, maar ook aan de haven.

Ten tweede heb ik er alle begrip voor dat men probeert onnodige schade te voorkomen. Dit is een evidente bezorgdheid van iedereen. Ten derde moeten alle rechtsregels worden gerespecteerd, voor alle burgers. Dit moet steeds op een identieke wijze gebeuren, ongeacht of het nu gaat om bouw- dan wel om milieuvergunningen.

Ten vierde is het van essentieel belang dat we in het licht van de totstandkoming van dit decreet – iets wat onze verantwoordelijkheid is en niet die van de ministers – de normale procedures volgen. Voor mij betekent dit dan ook dat dit ter advies wordt voorgelegd aan de Raad van State. In een dergelijke gevoelige materie zouden we ons als parlement schromelijk vergissen indien we dit niet zouden doen. Dit is mijn fundamentele overtuiging.

Tot slot is er nog de vaststelling dat er in de voorbije maanden met betrekking tot dit dossier op een ongehoorde wijze geblunderd werd. Het is me echter nog steeds niet duidelijk wie daarvoor de politieke verantwoordelijkheid op zich moet nemen.

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mevrouw de voorzitter, er wordt hier veel drukte gemaakt om een decreet dat er nog niet eens is. We hebben er alle belang bij, welk decreet ook ingediend wordt, de debatten op een correcte manier en met het nodige vuur, maar ook met de nodige kennis, te voeren. Iedereen – ook de regering – zal het daar wellicht mee eens zijn.

Helaas moet ik enkel vaststellen dat, als we bepaalde voorwaarden van de heer De Meyer volgen, we binnenkort miljarden zullen moeten betalen en dat er nog steeds geen oplossing zal zijn. Het is om die reden dat ik me toch voor een groot deel terug kan vinden in het antwoord van de minister-president.

De heer Jos De Meyer : Kunt u wat duidelijker zijn ? Dat u een druktemaker bent, weten we ondertussen wel. Denk maar aan wat twee jaar geleden is gebeurd.

De heer Jos Stassen : Ik wil enkel duidelijk maken dat, als we de thans van kracht zijnde regelgeving exact toepassen, we in 2004 nog miljarden aan het betalen zijn. Precies op dat vlak moet het parlement zijn verantwoordelijkheid opnemen.

Mijnheer de minister-president, daarom blijf ik betreuren dat u twee dossiers door elkaar hebt gehaspeld. Uit uw antwoord begrijp ik wel dat ze voor u gescheiden zijn, maar door ze samen te brengen hebt u de zaken wel erg bemoeilijkt. Het blijft voor elk parlamentslid immers bijzonder moeilijk een decreet in overweging te nemen of goed te keuren als men weet dat bepaalde rechtsregels niet worden toegepast. Dit vergt een moeilijke afweging van belangen en daarin zal iedereen zijn verantwoordelijkheid moeten opnemen.

Een oplossing voor het probleem van het Deurganckdok, waarbij iedere fractie haar verantwoordelijkheid zal moeten nemen en argumenteren, moet mijns inziens worden gescheiden van het andere dossier. Er wordt dienaangaande enkel de lijn getrokken van de niet-toepasbaarheid van de regelgeving, waarbij onvoldoende wordt nagegaan waarom bepaalde zaken niet kloppen. En we moeten die analyse ook maken. Ik ben vragende partij om hierover een debat te voeren. De administraties van de bevoegde ministers moeten echter ook nagaan waarom een aantal dossiers zijn misgelopen. Ik denk hierbij aan het Deurganckdok en de tweede Scheldeverdieping. De complexiteit van de regelgeving zal daarbij misschien een rol spelen.

Ook andere zaken hebben daar echter een impact op.

Indien we enkel de complexiteit aanpakken, dan lossen we niet alles op. Ik wil dat debat voeren. We moeten het dan wel scheiden van het moeilijke dossier over het Deurganckdok.

De voorzitter : De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch : Mijnheer de minister-president en minister Stevaert, ik dank u voor uw antwoord.

Mijnheer Malcorps, u verwijt ons vragen te stellen en geen antwoorden te bieden. Het is echter de regering en niet de oppositie die wordt geïnterpeleerd. We kunnen daarenboven vragen stellen over een voorstel dat hangende is. U kent waarschijnlijk de antwoorden of gedeelten ervan. Wij zijn benieuwd wat het voorstel van decreet zal inhouden. We zullen op dat moment onze kritieken en voorstellen geven.

Dit voorstel van decreet – het is inderdaad geen ontwerp – wordt geschreven à la tête du client, in casu voor het Deurganckdok. Het voorstel houdt een uitzondering in. Wij gaan daar niet mee akkoord. Een groot aantal procedures moet inderdaad worden vereenvoudigd. We mogen echter niet vergeten dat de inspraak van alle betrokkenen moet worden gegarandeerd.

Indien u wenst dat het voorstel van decreet wordt goedgekeurd, dan moet het een algemeen voorstel zijn. Men kan geen discriminatie decretaal inbouwen. We willen meehelpen. Men moet dan wel amnestie geven voor alle overtredingen van hangende dossiers.

Ik kan er inkomen dat sommige zelfbenoemde democraten het er moeilijk mee hebben dat we in deze commissie de parlementaire democratie verdedigen. We hebben dat steeds gedaan en zullen dat in de toekomst blijven doen. Ik stel met enig leedvermaak vast dat de heer Stassen op het thuisfront zegt dat Agalev het ‘nooddecreet’ zal steunen en eraan toevoegt dat dit niet zoveel belang heeft omdat nadien de Europese paraplu opengaat en het decreet zal worden vernietigd.

Ik steun het voorstel van de heer De Meyer. Het Vlaams Parlement moet de moed hebben om het advies van de Raad van State in te winnen. Ik verwittig u nu reeds dat dit voorstel van decreet reeds alle elementen in zich draagt om juridische proce-

Wymeersch

dures in te stellen tegen onder andere de discriminatie.

Mijnheer de minister-president, het doet me een klein beetje plezier dat u nu ontkent dat u zich in de plaats van het Vlaams Parlement hebt gesteld. De boodschap was nochtans zo bij de buitenwereld en zeker bij ons, parlementsleden, overgekomen. Of uw uitspraken nu al dan niet zo moeten worden geïnterpreteerd, feit is dat ze zeer prematuur zijn. In deze commissie is er immers nog geen voorstel van decreet ingediend. Wij en u kunnen absoluut niet garanderen wat de uitkomst ervan zal zijn. Of u nu in eigen naam spreekt, in die van de regering of in die van het parlement, doet niet ter zake. In het buitenland zeggen dat in de loop van het voorjaar van 2002 de werken terug van start zullen gaan, is op zijn minst voorbarig.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mevrouw de voorzitter, ik zou nog één detail in herinnering willen brengen waarop ook de heer Stassen heeft gealludeerd. Dit debat mag het parlement zeker niet uit de weg gaan. Minister-president Dewael zegt zeer terecht dat dit een aangelegenheid is tussen één privaat-rechtelijke en één publiekrechtelijke instantie. Het is aan hen om over de opportuniteit van het al dan niet overnemen te debatteren.

Het parlement is echter rechtstreeks betrokken partij. We weten immers dat de overnemer, die nu een belangrijke rol in de Vlaamse haven gaat spelen, een totaal andere bedrijfstraditie heeft dan deze die we kennen. Het debat zal onder meer ook gaan over hoe de bescherming die de wet aan de havenarbeiders geeft, kan worden gegarandeerd nu er een speler zoals PSA op de markt komt.

Mijnheer de minister-president, ik heb uw opmerking terzake zeer duidelijk begrepen. We hoeven het debat inderdaad niet uit de weg te gaan en we moeten over die aspecten kunnen debatteren. Ik zal dat met veel plezier doen, hetzij met uzelf, hetzij met de minister van Economie, wie dat ook moge zijn. Er zijn immers nogal wat discussies over de bevoegdheden. Ik heb een interpellatieverzoek ingediend. Het was toen helemaal niet duidelijk of ik die moest richten tot de liberale minister Van Mechelen of tot de liberale minister Gabriëls.

Minister-president Patrick Dewael : Het is in elk geval een liberaal.

De heer Jan Penris : Dat stelt ons al enigszins gerust.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister-president, minister Stevaert, geachte collega's, ik kan me rustiger in het debat mengen. Ik ben geen Waaslander en geen Antwerpenaar. Als de provinciale kiesomschrijvingen er komen, verandert dat misschien. Doel ligt immers in Oost-Vlaanderen.

In dit debat zijn er drie fundamentele zaken : het functioneren van de democratie, de regelgeving, het verankeringsdebat. Als liberaal ben ik een verdediger van het individueel belang van de mensen. Hier speelt echter ook het algemeen belang.

De minister-president had het daarnet over inspraak en uitspraak. We moeten dit debat opnieuw aangaan. Op een aantal domeinen wordt er een on-eigenlijk gebruik gemaakt van inspraak. Het gevolg is dat de overheid moeilijkheden heeft om te functioneren. In mijn gemeente neemt het Vlaams Blok bijvoorbeeld een totaal andere houding aan dan wat men hier verkondigt. De asielzoekers van het oude regime maken gebruik van de middelen die ze ter beschikking hebben om telkenmale naar de Raad van State te gaan. Het Vlaams Blok schreeuwt dan moord en brand omdat de regels daarvoor niet dienen. Ik wil hier enkel mee aantonen dat men dan anders reageert. Dit is een moeilijk debat maar we moeten het wel voeren.

Ik ben voor een sterk, democratisch leiderschap. Ik steek dat niet onder stoelen of banken. Als de minister-president naar Singapore gaat en antwoordt op vragen over het Deurganckdok, dan heeft hij daar vanuit bestuurlijk oogpunt goed aan gedaan.

Over de regelgeving heb ik wel enkele vragen. Een aantal collega's nemen het initiatief om een uitzonderingsdecreet te laten goedkeuren dat zou gelden voor uitzonderlijke projecten. Ik ben het ermee eens dat men op een bepaald moment tot een procedure moet overgaan. Ik heb echter gehoord dat men een advocatenbureau heeft ingeschakeld, maar uit ervaring weet ik dat bureaus wel naar oplossingen zoeken. Ze zijn echter dikwijls complex en zelden duurzaam. Dit schept problemen voor de parlementaire controle.

Het uitgangspunt is dat de regelgeving eenvoudig, doorzichtig en controleerbaar moet zijn. Als men dat wil doen, waarom zorgt men dan niet voor een

Denys

regelgeving die van toepassing is voor alle grote en uitzonderlijke werken ?

Mijnheer de minister-president, ik ben het met u eens als u zegt dat we een voorstel moeten doen om op een groot aantal domeinen de procedures te vereenvoudigen. Telkens als ik op uitnodiging van het VEV een bedrijfsbezoek doe, klaagt men over de onzekerheid die wordt geschapen. Men kan bij wijze van spreken om gelijk welke reden naar de Raad van State stappen.

Ik weet dat de minister van Ruimtelijke Ordening al een vereenvoudiging heeft doorgevoerd. Die moet echter nog verder gaan en meer in het algemeen van toepassing zijn. Er moeten ook regels uitgedokterd worden voor de uitzonderlijk grote werken. Ik heb het er echter moeilijk mee dat ze in dit geval enkel voor het Deurganckdok van toepassing zijn. Het gaat om één specifiek project. Men kan uiteraard niet alle werken met elkaar vergelijken. We moeten er dan echter wel voor zorgen dat er eenvoudige en doorzichtige regels zijn die van toepassing zijn voor alle uitzonderlijk grote projecten.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Denys, we moeten er goed op toezien dat we geen denkfouten maken. Het gaat om een parlementair initiatief voor een zeer specifiek en problematisch geval. Over de partijgrenzen heen zoeken een aantal parlementsleden van meerderheid en oppositie naar een oplossing. De voorzitter heeft een verstandige vraag gesteld over een juridische ondersteuning. De ondersteuning gaat niet over de geest of de filosofie van het voorstel van decreet maar over de juridische onderbouw. Dit is uiteraard een zaak voor het parlement.

Een andere discussie gaat over de complexe wetgeving in Vlaanderen. De regering is vragende partij voor een verandering. De complexe wetgeving kristalliseert zich bij mij hoewel ik niet de minister van Ruimtelijke Ordening of van Leefmilieu ben. Dit is echter een ander debat. De conclusie is dan misschien dat sectoraal de regels vereenvoudigd moeten worden. Men mag de normen echter niet loslaten. Men moet die op sommige domeinen misschien zelfs verstrengen.

Men kan ervoor opteren voor grote infrastructuurwerken een speciaal instrumentarium op te stellen. Als men kiest voor een mammoetdecreet voor

grote infrastructuurwerken, dan botst men met de burger. Als men de regels wil vereenvoudigen met gezonde normen, dan moeten die voor de hele samenleving gelden. We moeten daar goed over waken.

In een vorig leven was ik gedeputeerde in de Limburgse provincieraad. Sommige zaken die het parlement in al zijn wijsheid naar voren schoof, waren op het terrein niet toepasbaar. Men hield met een aantal zaken geen rekening. Een mooie slogan is bijvoorbeeld dat alle vergunningen aan elkaar moeten worden gekoppeld. Op termijn is dat echter niet houdbaar. Ik ben uiteraard een nederig minister en ik leg me bij de uitspraken van het parlement neer.

Daarnaast is er nog de Europese regelgeving. De uitspraak die ik nu doe, is politiek bijna niet correct : de Europese regels zijn gebaseerd op zeer uitgestrekte landen en niet op stadstaten. Vlaanderen is immers bijna een stadstaat, en moet zich als dusdanig conformeren aan die Europese regelgeving. Dat brengt ons in een lastig parket. Denken we maar aan de habitat- en vogelrichtlijngebieden, die gebaseerd zijn op compensatiegebieden. We moeten dus heel goed oppassen voor dit op elkaar afstemmen, want sommige vereenvoudigingen zouden wel eens kunnen leiden tot een nog veel grotere complexiteit. Ik ben maar een minister, niet het parlement, maar ik ben er voorstander van onze Europese parlementsleden hier in de toekomst bij te betrekken. In Europa worden immers heel veel beslissingen genomen, met goede intenties, die voor Vlaanderen echter soms averechtse gevolgen hebben. Wat het Deurganckdok betreft : het is aan jullie, maar lijn dat af, laat dat niet uitdijen.

De heer André Denys : Laat er geen misverstand over bestaan, ik wil een oplossing voor het Deurganckdok. Ik kijk met belangstelling uit naar wat uit de bus zal komen, maar een decreet specifiek voor één situatie lijkt me niet de beste oplossing. Ik denk dat men de mogelijkheid moet onderzoeken van een decreet dat toelaat alle grote werken – en u zult met nog andere worden geconfronteerd – aan te pakken. Dat is mijn mening, die ik echter ondergeschikt maak aan de oplossing die men hier zal aanreiken.

Inzake het verankeringsdebat volg ik deels de redenering van minister Stevaert, wanneer hij stelt dat er sprake is van een omgekeerde vorm van verankering : de bedrijven uit Singapore komen naar hier omdat ze de voorkeur geven aan ons land en de Antwerpse haven.

Denys

Uit het debat in deze commissie is gebleken dat de Duitse spoorwegmaatschappij heeft geïnvesteerd in Rotterdam, die een concurrent voor ons is. Dat betekent dat ze een soort voorrecht creëren : de verbindingen kunnen vlugger gebeuren via Rotterdam. In dit soort commerciële zaken moeten we als overheid goed oppassen. Aan de vooravond van de liberalisering van het goederenverkeer ben ik geen voorstander van het verlenen van een soort voorrecht aan de NMBS. Ik heb met verbazing beluisterd hoe ex-collega Huts hier terzake werd gesteund door andere partijen. De heer Huts is een vriend van me, maar op dat vlak volg ik hem niet. We moeten verbanden leggen met het buitenland, bekijken hoe we kunnen samenwerken zodat er een meerwaarde wordt gecreëerd. Dat lijkt me een betere vorm van verankering. Nu spitst men zich echter toe op dingen die op het eerste gezicht verankering lijken maar ons veeleer beperken dan meer vrijheid geven.

Minister-president Patrick Dewael : Mijnheer Denys, u kent mijn opvatting over het verankeringsdebat. Kapitalen verankeren heeft me steeds irreeël geleken. Men kan wel kennis verankeren. Als men daar performant in is, dan kan men een heel goede positie uitbouwen waarin men aantrekkelijk is voor toekomstige investeringen. Ik beschouw de NMBS echter niet als een soort verankeraar, maar wel als een belangrijke speler op het vlak van het hele mobiliteitsbeleid. Het kan interessant zijn dat een dergelijke speler participeert aan een dergelijke op te richten maatschappij. Uiteindelijk zal het debat over ontsluiting zich in belangrijke mate afspelen via de NMBS. Maar dat is een overweging die binnen die maatschappij moet worden gemaakt. U weet dat ze terzake over de nodige autonomie beschikt.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Ik ben wat ontgoocheld door de toon en de stijl van de antwoorden van de minister-president en de minister vice-president. We moeten duidelijk zijn : wat het Deurganckdok betreft, heeft de Vlaamse regering een vergunning uitgeschreven die juridisch aanvechtbaar was, die juridisch werd aangevochten en die werd geschorst. Men kan allerlei oorzaken opsommen, maar in wezen is het door een beslissing van de Vlaamse regering dat we ons vandaag in de problemen bevinden. De commissie is ter plaatse gaan kijken. Men zit daar met een bouwput van meters diep en meters lang. Dat is een uitzichtloze situatie. Elke dag dat die schorsing langer duurt, betekent een

nadeel voor de Vlaamse begroting en de Vlaamse economie. Wie daar aanwezig was, heeft besloten dat we die toestand niet langer kunnen laten voortduren. We willen daar geen spelletjes tussen meerderheid en oppositie over spelen. Toen de minister-president in Singapore dan een vraag terzake kreeg van de mensen van PSA, haastte hij zich te zeggen dat hij dat probleem zou oplossen, dat men eraan bezig was. Nu echter in het parlement vragen worden gesteld, maakt hij zijn paraplu open en verklaart hij dat dit een parlementair initiatief is, waarmee hij in wezen niets te maken heeft. Ik had gehoopt hier een verdediging te horen van het feit dat dit diende te gebeuren. Ik had ook enige dankbaarheid verwacht tegenover de parlementsleden die dit initiatief willen nemen. Nu wast men zijn handen in onschuld en verwijst men naar het parlementaire initiatief. Die toon ontgoochelt me.

Wat PSA en het voorkeepsrecht voor de NMBS betreft ben ik een andere mening toegedaan dan de heer Denys. We moeten ook daar kijken naar de essentie. Het is een goede zaak dat Singapore dit doet. Dat betekent dat men gelooft in Vlaanderen en Antwerpen. Het is een stevige ondersteuning. Anderzijds moeten we ook beseffen dat zowel het federale niveau – zij het veel te weinig – als het Vlaamse niveau heel wat overheidsmiddelen investeren in dingen als de verdieping van de Westerschelde en het Deurganckdok, terwijl voor het onderdeel van de containerbehandeling nu één speler een quasi-monopolie aan het bereiken is. Ik zeg niet dat die mensen daar misbruik van gaan maken, maar we moeten daar wel op letten. Een manier om een aantal waarborgen te hebben terzake is het creëren van een zekere Belgische verankering, doordat de NMBS hierin zou participeren en minderheidsaandeelhouder zou worden. Zo kan er bijvoorbeeld worden belet dat men gebruik maakt van de marges die er zijn als gevolg van de overheidsinvesteringen, en dat men die marges enkel naar zich toe zou halen. De NMBS is beperkt qua middelen. Daarom hoop ik nog steeds dat de federale regering de NMBS de middelen geeft om gebruik te maken van dat voorkeepsrecht en zo een blokkeringsmogelijkheid te krijgen. Dat is een waarborg om mogelijke negatieve gevolgen tegen te gaan. We moeten immers niet naïef zijn, hoewel wat gebeurt op zich een goede zaak is. Nu hoor ik echter de verklaring van de heer Denys, wiens partij de leiding heeft in de federale regering.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Als daarnet de schijn werd gewekt dat we niet achter de parlementsleden staan, dan wil ik me daarvoor verontschuldigen.

Stevaert

gen. Ik heb herhaaldelijk gezegd dat het initiatief van de parlementsleden getuigt van wijsheid en de bekommernis voor het algemene belang in Vlaanderen. Dat is in het bijzonder zo voor zij die tot de oppositie behoren. Dat meerderheidspartijen terzake het initiatief nemen ligt min of meer voor de hand, maar de oppositieleiden siert dat.

Ik vind het verdomd goed dat de minister-president die uitspraken heeft gedaan in Vietnam en Singapore. Ik heb contact gehad met die mensen van PSA. Tot nu toe hebben we ze alleen maar moeilijke vragen gesteld in de commissie, en terecht, maar we hebben aan die belangrijke speler op de wereldmarkt nog nooit gezegd dat we hem graag zien komen, dat hij welkom is. Dat betekent niet dat we geen voorwaarden moeten stellen en geen afspraken moeten maken. Wie in een geglobaliseerde wereld economische pools wil ontwikkelen moet een zekere sympathie uitstralen. In dat licht waren het bezoek en de uitspraken van de minister-president positief.

Wat het Deurganckdok betreft, zal ik een eenvoudig voorbeeld aanhalen. Dit probleem rijst ook in andere dossiers. In Vlaanderen hebben we een systeem waarbij de bouwheer een bouwvergunning aanvraagt. Anderzijds is er de vergunningverlenende overheid, in dit geval de Vlaamse regering. Dan is er de functie van de Raad van State. Als de minister-president het heeft over het vereenvoudigen van de regelgeving, dan zouden we ook eens tot dat punt moeten komen. Vlaanderen heeft alle instrumenten in handen om de regelgeving terzake te vereenvoudigen.

In mijn provincie kenden we dossiers waar er geen sprake was van rechtszekerheid. Gewone burgers doen een bouwaanvraag bij het schepencollege om het even waar in Vlaanderen. Dat college, dat een heel behoorlijk besturend college kan zijn, verleent die vergunning. Een paar jaar na de feiten wordt die vergunning echter vernietigd, op om het even welke grond. Ik wil niet zover gaan te zeggen dat het gaat om een slecht schepencollege. Dat zou bijzonder incorrect zijn. Het kan elk college overkomen. Maar erger nog, die burger moet opletten want de interpretatie van de vernietiging van die bouwvergunning behelst dat ze geacht wordt nooit te hebben bestaan. Dat betekent dat men zeer weinig rechtsgronden heeft om een schadevergoeding te krijgen. Na een bouwvergunning zou er een termijn moeten zijn waarin men wacht voor het beginnen met de werken, maar men kan niet aan iemand zeggen dat dit vijf jaar moet duren wegens

de procedures voor de Raad van State. Er zou sprake moeten zijn van een redelijke termijn, waarna men kan beginnen met de werken. In Vlaanderen gaat dit niet, omdat dit systeem niet gesloten is. Een van de opmerkelijke voorbeelden is het iederen bekende klooster van Opgrimbie. Moeten we daar spreken van onbehoorlijk bestuur? Ik heb dat nooit gezegd. Over die regelgeving zouden we ons eens moeten buigen. Dat betekent niet dat ik de schuld zoek bij de Raad van State. Ik zeg alleen dat een aantal regels niet goed functioneren. Ik ben er echter bijzonder gelukkig mee dat parlementsleden dit initiatief nemen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Inzake het Deurganckdok is er inderdaad een probleem. We moeten dit oplossen. Dit moet los van de rest worden bekeken. Iedereen moet zijn verantwoordelijkheid nemen. Iedereen zal er in de plenaire vergadering over moeten stemmen.

Mijnheer de minister-president, we zijn allemaal voor een vereenvoudiging van de regelgeving, maar niet voor een versoepeling van de normen. U maakt duidelijk het onderscheid. We zullen zien hoe dat verder zal worden uitgevoerd. Minister Dua is bijvoorbeeld bezig met het voorbereiden van een ontwerp van decreet inzake integrale voorwaarden bij het verlenen van milieuvergunningen aan bepaalde sectoren en kleine bedrijven. We willen zelfs een discussie aangaan over vergunningen op hoofdlijnen. Een heleboel bedrijven willen ons daar echter niet in volgen. We willen terzake zeker onze verantwoordelijkheid nemen.

We moeten echter een onderscheid maken tussen dossiers van fietspaden enerzijds en grote infrastructuurprojecten, zoals de Scheldeverdieping, anderzijds. Er moet natuurlijk gelijkheid zijn, en overal moet er rechtszekerheid zijn. Men kan zich ook afvragen of de Raad van State prioritair niet meer mensen en middelen moet krijgen om een aantal procedures te verkorten. Ik bevind me ook op het federale niveau, ik kan die discussie daar mee opstarten. Die moet worden gevoerd. We moeten specifiek voor grote infrastructuurwerken bekijken hoe we eventueel de procedures kunnen vereenvoudigen, maar dan niet om minder inspraak te geven. Er moet net meer inspraak komen, maar dan op het juiste ogenblik. Men moet vroeger beginnen met het voeren van het debat, met iedereen erbij. Misschien moet er een beleids-MER komen, een strategische MER-procedure waarbij men in het begin wat tijd verliest om op het einde enorm veel tijd uit te sparen. Beter af voorhand een jaar

Malcorps

of langer uittrekken voor consultatie, dan achteraf te moeten procederen. Dat debat moet in dit parlement worden gevoerd. We kunnen dat bijvoorbeeld doen naar aanleiding van de behandeling van het MER-decreet dat minister Dua in de commissie voor Leefmilieu zal indienen. De heer Van den Abeelen suggereerde al dat dat ook kan naar aanleiding van de discussie rond de verdieping van de Schelde. We moeten ons reglement aanpassen. Dat zijn stappen om tot een oplossing te komen.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Mevrouw de voorzitter, leden van de regering, deze problematiek is erg ingewikkeld en het is bijzonder moeilijk erover te communiceren. Ik betreur het dan ook dat een aantal collega's onverantwoord gedrag aan de dag leggen door een discussie te houden over hoe de democratie moet worden toegepast. De parlementsleden die aanwezig waren bij het bezoek aan de site van het Deurganckdok, waren het erover eens dat er dringend een initiatief moest komen uit het parlement. Dit kwam voort uit de bekommernis inzake de kwaliteit van onze democratie. Sommige opmerkingen van enkele leden doen me vermoeden dat ze rekenen op een verdere verrotting van de democratie.

Een decreet kan natuurlijk niet in behandeling zijn in het parlement zolang het niet is ingediend. Het vraagt veel tijd om dergelijk voorstel van decreet voor te bereiden. Het is een uiterst ingewikkelde materie die een delicate aanpak vraagt. We mogen geen enkele misstap begaan die tot een autoritair accent in de beleidsvoering leidt. Daarom is het goed dat er een beroep is gedaan op een aantal eminente juristen. Dit moet vermijden dat we zouden uitglijden op te glad ijs.

Onze fractie vindt dat er een duidelijk onderscheid moet worden gemaakt tussen wat op korte termijn en structureel aan de orde is. Op korte termijn stelt zich de noodzaak om uit de impasse van het Deurganckdok te geraken. Daar hebben we niet veel tijd voor. Op korte termijn nadenken over structurele problemen omtrent de regelgeving, kan echter niet. We kunnen dat niet forceren.

Een belangrijk deel van de structurele problemen heeft ook te maken met een federale bevoegdheid, namelijk het functioneren van de Raad van State. De Raad van State is absoluut noodzakelijk en moet zijn werk kunnen doen, maar de procedures

die moeten worden gevolgd zijn niet aangepast aan de uitdagingen van deze tijd.

We willen een rechtsgrond creëren voor het project waar nu moeilijkheden rond zijn. Die moet toelaten dat procedures gerespecteerd blijven. Dit kan ook duidelijkheid brengen op het vlak van de Europese richtlijnen, waar we in het verleden al problemen mee hadden. We worden nu gedwongen om op deze manier te werken, maar dit is niet voor herhaling vatbaar. We moeten nadenken over een structurele aanpak, maar in dit dossier ontbreekt de tijd daarvoor. Ik heb twijfels over de oprechte bedoelingen van diegenen die dat ontkennen.

Met redenen omklede moties

De voorzitter : Door de heren Penris en Wymeersch en door de heer De Meyer werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Bart De Smet tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over veilige schoolomgevingen

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

De heer De Smet heeft het woord.

De heer Bart De Smet : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, sinds enkele weken rijden weer enkele tienduizenden leerlingen dagelijks heen en weer naar school. Hun veiligheid moet constant onze aandacht wegdragen, vandaar deze vraag om uitleg. Jaarlijks raken in België 7.500 kinderen gewond in het verkeer, van wie 1.800 ernstig. Meer dan 30 percent hiervan gebeurt net voor of na de schooluren, dus tijdens het woon-schoolverkeer.

De Smet

Bij de aanvang van het nieuwe schooljaar verschenen heel wat artikels over de veiligheid in schoolomgevingen. Er was een onderzoek van Test Aankoop, een onderzoek in het kader van het Antwerpse '10 op 10-project' en een enquête in de arrondissementen Mechelen en Turnhout uitgevoerd door de socialistische ziekenfondsen. De conclusies waren eensluidend dat veruit de meeste schoolomgevingen onvoldoende veilig zijn.

Enkele van de opvallendste vaststellingen is dat het rond 1 op 4 scholen onveilig is voor voetgangers. Voor fietsers bedraagt dat zelfs 1 op 2. In de arrondissementen Mechelen en Turnhout zou 68 percent van de schoolomgevingen ronduit onveilig zijn. In 8 op de 10 van de meer dan 600 door Test Aankoop bezochte straten was niet de minste voorziening voor fietsers.

Uiteraard doen de verschillende overheden inspanningen om de verkeersveiligheid rond schoolomgevingen te verhogen en om de alternatieven voor het autovervoer te stimuleren. Na het sneuvelen van het wetsvoorstel van ex-senator Lindekens, heeft federaal minister Durant een KB geschreven dat het project 'veilige schoolomgeving' creëert. Dit houdt onder andere een zone 30 in. Dit KB ligt voor advies voor bij de gewesten. Het Vlaams Gewest heeft ondertussen het openbaar vervoer aantrekkelijker gemaakt voor leerlingen, onder andere via de Buzzy Pass. Het gewest tracht via module 10 van de mobiliteitsconvenants de gemeenten te stimuleren om veilige schoolomgevingen te realiseren, probeert zoveel mogelijk fietspaden aan te leggen via de gemeenten en is op zoek naar een nieuw verkeersbord dat schoolomgevingen moet aankondigen.

Nu blijkt dat slechts 65 Vlaamse gemeenten de module 10 uitwerkt, wat betekent dat de overgrote meerderheid van de gemeenten dit nog niet doet. Test Aankoop pleit voor de algemene invoering van een snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur rond de schoolpoort, met aanpassing van de weginfrastructuur.

Ondanks het feit dat wij erkennen dat er inspanningen gebeuren om de verkeerssituatie in schoolomgevingen te verhogen, is er nog veel meer nodig. Daarom graag een antwoord op volgende vragen. Wat is de reactie van de minister op de vermelde onderzoeken ? Zal hij naar aanleiding van deze resultaten het mobiliteitsbeleid bijsturen of de uitvoering van bepaalde maatregelen versnellen ? Welke concrete maatregelen worden op korte ter-

mijn genomen om zo snel mogelijk met kleinere ingrepen de situatie te verbeteren ? Overweegt de minister een Vlaams plan 'Veilige schoolomgevingen' op te stellen om prioritaire aandacht aan deze problematiek te schenken ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, ik kan de resultaten van het onderzoek van Test Aankoop bijtreden. Ze wijzen inderdaad uit dat er nog heel wat werk aan de winkel is met betrekking tot het verkeersveiliger maken van de schoolomgevingen. De problematiek van de verkeersonveiligheid doet zich echter niet alleen voor ter hoogte van de schoolpoort, maar strekt zich uit over het volledige gewestwegenennetwerk.

Beleidsmatig zou het dan ook verkeerd zijn de beschikbare middelen voor veiligheidsinvesteringen alleen toe te spitsen op schoolomgevingen. Uit onderzoek blijkt dat de grootste problemen zich meestal voordoen op weg van en naar school. De meeste slachtoffers onder de kinderen op weg naar school, zijn geen voetgangers of fietsers, maar kinderen op de achterbank van de wagen. Uit een in 1995 uitgevoerde studie bleek dat 44 percent van de verkeersslachtoffers autopassagiers waren, 32 percent voetgangers, 16 percent fietsers en 6 percent gebruikers van het openbaar vervoer. Ouders die hun kroost met de wagen naar school brengen omwille van subjectieve veiligheidsoverwegingen bewijzen hun kinderen dus geen goede dienst.

Investeringen in verkeersveilige infrastructuur voor de zachte weggebruiker zijn en blijven niettemin hoogst noodzakelijk. Daarom moet er verder worden geïnvesteerd in veiligheid door de heraanleg van gevaarlijke kruispunten en wegvakken, door een veilige herinrichting van doortochten en door de aanleg van veilige vrijliggende fietspaden.

Het is u bekend dat ik het budget voor de aanleg van nieuwe fietspaden aanzienlijk heb opgetrokken. In de loop van dit jaar zal er in totaal 3,6 miljard frank worden uitgegeven voor de aanleg en het onderhoud van fietspaden. Om deze inhaalbeweging in de toekomst te kunnen voortzetten, heb ik met de provincies een overeenkomst afgesloten met betrekking tot de uitbouw van veilige, aaneensluitende fietsroutenetwerken. Een van de criteria waarop deze fietsroutenetwerken is gebaseerd, zijn juist de verplaatsingen die gebeuren van en naar school. Als de jeugd veilig naar school kan fietsen, zal ze meer gebruik maken van de fiets.

Stevaert

Het Vlaams Gewest maakt verder werk van een systematische heraanleg van de doortochten. In deze doortochten zijn talrijke scholen gelegen zodat het doortochtenprogramma impliciet ook een programma is voor de verbetering van de verkeersveiligheid aan de scholen. Ik besef niettemin dat dit op zich onvoldoende is. Om specifiek in te spelen op de verkeersonveiligheid ter hoogte van de schoolpoort, heb ik daarom een bijzondere bijakte aan het mobiliteitsconvenant ingevoerd met het oog op een veilige herinrichting van de schoolomgeving. Een dertigtal projecten zijn in voorbereiding. Van zodra die zijn afgerond, zullen ze aanbesteed en uitgevoerd worden. Om de uitwerking van deze projecten inhoudelijk te ondersteunen heb ik de administratie Wegen en Verkeer het vademecum 'Veilige schoolomgevingen en routes' laten uitwerken.

Infrastructurele aanpassingen vormen slechts één element van een veilige schoolomgeving. Er is ook een mentaliteitswijziging nodig. Het project kan dan ook enkel slagen als leerlingen, ouders, leraars en schooldirectie worden gesensibiliseerd en willen meedenken en -werken. Een project voor een veilige schoolomgeving gaat ook over het parkeergedrag van de ouders aan de schoolpoort, het stimuleren van car- en fietspooling, de bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer, enzovoort. Dit alles wordt vertaald in de opmaak van een schoolvervoerplan. Mijn diensten hebben een type-schoolvervoerplan opgesteld zodat de gemeenten en de scholen beschikken over een handleiding. Bij de herinrichting van een schoolomgeving is het engagement van alle betrokken partijen noodzakelijk. Alle engagementen op het vlak van investeringen en sensibilisering worden vastgelegd in de eerder vernoemde bijakte.

Tot slot kan ik nog vermelden dat de minister van Onderwijs na overleg met mijn kabinet heeft beslist om ruim tweehonderd startbanen ter beschikking te stellen voor de bevordering van de verkeersveiligheid van de schoolgaande jeugd. De gemeentebesturen werden van dit initiatief op de hoogte gebracht en kunnen voorstellen formuleren. Dit zal vermoedelijk worden vertaald in bijkomende gemachtigde opzichters aan de schoolpoorten.

De voorzitter : De heer De Smet heeft het woord.

De heer Bart De Smet : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord waarin een paar nieuwe accenten worden gelegd. Het kan enkel worden

toegejuicht dat in de toekomst maximale inspanningen zullen worden geleverd. Het aantal schoolkinderen dat jaarlijks bij een ongeval is betrokken is immers heel hoog.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Marc Cordeel tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersveiligheid aan de Scheldebrug te Temse

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Cordeel tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersveiligheid aan de Scheldebrug te Temse.

De heer Cordeel heeft het woord.

De heer Marc Cordeel : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is u al overduidelijk bekend dat wij al jaren aandacht vragen voor het flessenhalsprobleem aan de Scheldebrug te Temse. De beleids optie is duidelijk verwoord. De problemen worden onderkend, maar de knelpunten in en rond Antwerpen vormen de prioriteit.

Mijnheer de minister, natuurlijk moeten prioriteiten worden bepaald, maar de gevolgen van de gemaakte keuze zijn niet gering. Integendeel, de files 's morgens en 's avonds blijven een strop vormen. In die strop bevindt zich telkens weer een aantal vrachtwagens met gevaarlijke producten. Ze bevinden zich vervaarlijk dicht bij dichtbevolkte kommen.

Kunt u zeggen welke maatregelen moeten worden genomen of al zijn genomen om bij rampscenario's echte calamiteiten te voorkomen ?

– *De heer Bart De Smet treedt als voorzitter op.*

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Cordeel, al meerdere keren werd me de vraag over de ontdubbeling van de brug van Temse gesteld. Ik verwijs dan ook naar mijn antwoorden op die vragen.

Stevaert

Samengevat komt het erop neer dat de verkeersproblematiek ter hoogte van de brug van Temse nauw verbonden is met die van de ring rond Antwerpen. Daarom ben ik van mening dat de oplossing van de verkeersknoop op de Antwerpse ring prioritair is. Uw verhaal over de veiligheid doet geen afbreuk aan deze visie. Integendeel, het ondersteunt mijn betrachting om prioriteit te geven aan het wegwerken van de bottleneck ter hoogte van de Kennedytunnel op de Antwerpse ring.

Ten gevolge van de dichte bebouwing van ons land is het onvermijdelijk dat vrachtwagens met gevaarlijke producten zich constant in of in de buurt van bebouwde kommen bevinden. Het risico op en de gevolgen van een ongeval met een vrachtwagen met gevaarlijke producten in een file, is heel wat ernstiger in de gesloten Kennedytunnel dan op de brug van Temse. Vanuit veiligheidsoogpunt heeft het wegwerken van de files in de Kennedytunnel dan ook voorrang. Bij een calamiteit in de Kennedytunnel of op de brug van Temse zal de gouverneur het rampenplan in werking stellen. Voor wat de rampenplannen betreft, moet ik u verwijzen naar de federale veiligheidsdiensten, want die zijn hiervoor bevoegd.

Ik wil nog aanstippen dat ongevallen veroorzaakt door vrachtwagens met gevaarlijke producten, een marginaal verschijnsel zijn in vergelijking met het bloedbad dat overdreven snelheid elke week op onze wegen aanricht. Een effectief verkeersveiligheidsbeleid is gericht op de beteugeling van alle vormen van wangedrag in het verkeer, zoals overdreven snelheid, dronkenschap, druggebruik en verkeersagressie.

In de mate dat mijn bevoegdheden het toelaten, doe ik al het mogelijke om op die vlakken in te grijpen. Ik herinner u aan mijn oproep tot snelheidsverlaging en het plaatsen van onbemande camera's.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeerssignalisatie op gewestwegen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeerssignalisatie op gewestwegen.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, daags na de bekendmaking van de ongevallencijfers van 2000 pakte u uit met een drastisch verkeersplan voor Vlaanderen. De maximumsnelheid van 70 kilometer per uur op gewestwegen en de uitbreiding van de bebouwde kom, waar slechts 50 kilometer per uur mag worden gereden, tot de bebouwde gedeelten van de gewestwegen, zouden daarbij centraal staan. U wilt ook een grondige aanpak van zwarte punten op alle gewestwegen en in alle bebouwde kommen.

Het doorvoeren van snelheidsbeperkingen is een bevoegdheid van de federale regering, doch snelheidsaanpassingen op gewestwegen zijn mogelijk via het gebruik van verkeersborden. Elke gemeente zal autonoom kunnen beslissen over de snelheid op de gewestweg die doorheen haar grondgebied loopt. De gemeente moet wel zelf instaan voor het plaatsen van de verkeersborden. Uiteraard moet dit gebeuren conform de wegcode. Ook de lokale bewegwijzeringsplannen kunnen een grote bijdrage leveren aan de verhoging van de verkeersveiligheid. Een degelijke bewegwijzering houdt het doorgaand verkeer immers uit de bebouwde kom.

In de praktijk blijkt echter dat veel gemeenten nog niet beschikken over een degelijk uitgevoerd bewegwijzeringsplan. Vooral de geografische spreiding van de industrie en de KMO-zones, maakt dat zwaar verkeer de bebouwde kom onveilig maakt. De kommen zijn immers infrastructureel niet voorzien op de doorgang van zwaar verkeer.

Een omzendbrief meldt dat u voorstellen inwacht van de gemeenten omtrent de invoering van de 70

Van den Eynde

km/u beperking. Hoe dienen volgens u de gemeenten onderling af te spreken wanneer de gewestweg over verschillende gemeenten loopt ? Dienen deze afspraken bijvoorbeeld onderling geregeld worden in de politieraad ?

De lokale bewegwijzeringsplannen kunnen de veiligheid in woonkernen en op gewestwegen verhogen, doch we stellen vast dat de planning en uitvoering hiervan zeer stroef verloopt. Ik verwijs hier nogmaals naar de problemen die men bijvoorbeeld in de gemeente Kontich ervaart. Ik schets dit even : na het meer dan 2 jaar aanslepen van het dossier bewegwijzering op de E19, kreeg de gemeente na de overlegvergadering met de afdeling Wegen en Verkeer op 18 mei de belofte dat er binnen de 3 weken zou overgegaan worden tot het plaatsen van wegwijzers. Vandaag 9 oktober werd die bewegwijzering nog steeds niet aangebracht.

Mijnheer de minister, hoe denkt u in de toekomst de bewegwijzering op een vlottere manier te kunnen uitvoeren of een betere opvolging hieraan te geven. Wat is de planning van bewegwijzering langsheen de gewestwegen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, mevrouw Van den Eynde, ik heb aan de gemeenten mijn voornemen kenbaar gemaakt om op secundaire of lokale gewestwegen buiten de bebouwde kom, op ruime schaal een snelheidsbeperking tot 70 kilometer per uur in te voeren. Aan de gemeenten werd gevraagd voorstellen over te maken voor wegen waar de vermindering van de toegelaten snelheid prioritair wordt geacht. Deze voorstellen stromen nog steeds binnen bij mijn administratie. Het is op dit ogenblik dus nog te vroeg om reeds een stand van zaken op te maken.

Indien eenzelfde weg over het grondgebied van meerdere gemeenten loopt, zal allereerst worden nagekeken of de weg overal hetzelfde karakter heeft. Indien dat zo is, is het inderdaad wenselijk om overal dezelfde snelheidsbeperking in te voeren. Indien het voorstel niet door de verschillende betrokken gemeenten als prioriteit wordt voorgedragen, zal mijn administratie zelf het initiatief nemen om in overleg met de betrokken gemeenten een snelheidsbeperking in te voeren.

Van het college van burgemeester en schepenen wordt een voorstel tot aanduiding van prioritaire wegvakken voor een snelheidsbeperking tot 70 ki-

lometer per uur verwacht. Daarna wordt door mijn administratie een ontwerp van besluit 'houdend aanvullend reglement op de politie van het wegverkeer' opgesteld en formeel voor advies overgemaakt aan de betrokken gemeenten. Dat advies moet door de gemeenteraad worden uitgebracht.

Over de bewegwijzering kan ik u mededelen dat de gemeenten werd gevraagd om een algemeen bewegwijzeringsplan op te stellen op basis van het koninklijk en ministerieel besluit van 1 februari 1991. In dat bewegwijzeringsplan kan ook de bewegwijzering naar industriegebieden worden opgenomen. Voor de bewegwijzering voor industriegebieden bestaan duidelijke richtlijnen die een eenvoudige en gebruiksvriendelijke aanduiding mogelijk maken. Een aantal gemeenten heeft dat ook gedaan. Mijn administratie heeft ondertussen de nodige aanbestedingen gelanceerd om de goedgekeurde bewegwijzeringsplannen op het terrein te kunnen uitvoeren.

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Kunt u me iets meer vertellen over de situatie in Kontich ?

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

Minister Steve Stevaert : Mevrouw Van den Eynde, ik zal u het antwoord op deze bijkomende vraag schriftelijk bezorgen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Gilbert Vanleenhove tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de niet-toepassing van het ministerieel besluit van 6 juli 2000 betreffende de onteigening van onroerende goederen gelegen op het grondgebied van de gemeente Middelkerke (Lombardsijde)

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Vanleenhove tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de niet-toepassing van het ministerieel besluit van 6 juli 2000 betreffende de onteigening van onroerende goederen gelegen op het

Voorzitter

grondgebied van de gemeente Middelkerke (Lombardsijde).

De heer Vanleenhove heeft het woord.

De heer Gilbert Vanleenhove : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, om verdere afkalving van de duinen op het grondgebied van de gemeente Middelkerke ter hoogte van de strandhoofden 5,6 en 7 tegen te gaan en het achterland tegen overstroming te beveiligen, nam u, mijnheer de minister, op 6 juli een ministerieel besluit waarin u de onmiddellijke inbezitneming vorderde van de betrokken privé-duinpercelen. De tekst van het ministerieel besluit situeerde die duinen tussen de Generaal Grossettilaan en het strand. Dit was een onnauwkeurigheid, want uit de kadastrale nummers die in datzelfde besluit vermeld staan en ook uit het bijhorende plan blijkt duidelijk dat het de duinpercelen betrof in de rechthoek tussen de grens met Nieuwpoort, het strand, de Strandlaan en de Koninklijke Baan. Vanaf de Strandlaan wijzigt de kustweg richting Nieuwpoort namelijk van naam : de "Grossettilaan" gaat dan over in de "Koninklijke Baan".

Dat ministerieel besluit tot onteigening is echter na meer dan een jaar nog steeds niet uitgevoerd. Dat is merkwaardig. Het besluit is nochtans zeker niet onbelangrijk : niet alleen omdat het over een prachtig stuk nog resterend duinengebied gaat dat zeker niet verloren mag gaan, maar niet in het minst ook in de wetenschap dat daar nog altijd, ondanks de inspanningen van uw collega, minister Landuyt, twee privé-campings geëxploiteerd worden, met name Cristal Palace en Cosmos, die daar totaal zonevreemd liggen.

Vandaar mijn vragen : kan de minister me meedelen of de procedure tot uitvoering van het ministerieel besluit reeds op gang werd gebracht, wat de stand van zaken is en waarom het besluit tot op heden niet werd uitgevoerd ?

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik kan de kans niet laten liggen om me aan te sluiten bij deze vraag. Het gebied is een van de meest schilderachtige plekjes van ons land. De duinen vormen een heel typische biotoop. Velen kennen het duinengebied uit de film 'Camping Cosmos' van Jan Bucquoy met Lolo Ferrari.

De privé-percelen vormen een gevaar voor het behoud van het duinenareaal. De nieuwe visie over de zeewering is dan ook het ei van Columbus. Ik hoop dat deze ingeslagen weg gevolgd blijft worden, want het is blijkbaar de enige mogelijkheid om het hele domein in overheidsbezit te krijgen. Als bezoekers uit het buitenland de toestand bij ons merken, vallen ze bijna omver. Het is duidelijk dat de overheid snel iets moet doen voor de kwaliteitsverbetering van het duinenareaal.

Minister Steve Stevaert : Het nemen van een onteigeningsbesluit is de eerste stap in een onteigeningsprocedure. Na de betekening van het onteigeningsbesluit werd aan het bevoegde aankoopcomité opdracht gegeven om onderhandelingen met de eigenaars te beginnen teneinde een onteigeningsakte op te stellen.

Deze onderhandelingen duren langer dan gewoonlijk. Via hun raadsman argumenteren de eigenaars dat ook bepaalde meer zeewaarts gelegen gronden in de eigendomsoverdracht moeten worden begrepen. Er wordt gestreefd naar een minnelijke overeenkomst over deze kwestie. Daarenboven moeten ook bepaalde constructies die dateren van voor de stedenbouwwet van 1962 in de onteigeningsvergoeding worden opgenomen.

Een gerechtelijke procedure over deze aangelegenheid kan jaren aanslepen, daarom is het aangewezen alles in het werk te stellen om een minnelijk akkoord af te sluiten tussen de eigenaar en het Vlaams Gewest.

Het feit dat op de gronden nog twee campings worden uitgebaat, staat los van de onteigeningsprocedure. Wat deze kant van de zaak betreft, moet u zich wenden tot de diensten van Toerisme Vlaanderen.

De voorzitter : De heer Vanleenhove heeft het woord.

De heer Gilbert Vanleenhove : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. We moeten wel opletten, want als we hier niet snel werk van maken, zullen de vissen niet alleen aan de tenen van de campinggasten knabbelen, maar ook aan die van de mensen die meer landinwaarts wonen in Middelkerke. De situatie blijft heel gevaarlijk. De afkalving van de duinvoet wordt nog steeds kunstmatig in de hand gewerkt.

Nochtans wordt in het besluit vermeld dat er wegens dringende omstandigheden wordt overgegaan tot onteigening. Die dringende omstandigheden

Vanleenhove

dateren van 6 juli 2000. Mijns inziens hebben de onderhandelingen om in der minne een akkoord te bereiken onderhand al lang genoeg geduurd. Het zou allemaal toch wel wat vlugger moeten kunnen, vooral omdat het duidelijk is dat deze twee campings de grootste boosdoeners zijn in de aftakeling van onze duinen.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Vanleenhove, de ‘dringende omstandigheden’ die u aanhaalt, betreffen een juridische standaarduitdrukking. Zoals ik al zei, impliceert het feit dat de campings in overtreding zijn niet dat alle onderdelen ervan illegaal zijn. Momenteel moet men een overeenkomst bereiken over de waarde van sommige onderdelen van de campings. Ik zal nogmaals aandringen op een snelle afhandeling van de zaak. Wat mij betreft, liever vandaag dan morgen.

De heer Gilbert Vanleenhove : Mijnheer de minister, wellicht kan ik daarbij van nut zijn. Op 25 oktober stel ik minister Landuyt eveneens een vraag over dit dossier. Deze campings zijn volledig en in al hun onderdelen illegaal. Mijns inziens zou het een grote hulp zijn voor minister Landuyt als dit besluit zou worden uitgevoerd.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de prijsgarantie van groene-stroomcertificaten

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

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mijnheer de minister, nu het Elektriciteitsdecreet de verplichting oplegt om tegen 2003 minstens 3 percent van de stroom in Vlaanderen op duurzame wijze op te wekken, en sinds de publicatie van het Windplan Vlaanderen, komen de vergunningsaanvragen voor de inplanting van windturbines stilaan op gang. ‘Stilaan’,

want hoewel er in vergelijking met vroeger duidelijk meer vergunningen worden aangevraagd, had ik de toestand toch graag sneller zien evolueren. Enkele maanden geleden was u verplicht om opschorting te verlenen voor de boetes die de elektriciteitsproducenten oplopen als ze er niet in slagen om tegen 1 januari 2002 te voldoen aan de groenestroomnorm. Aan het huidige ritme is de kans immers heel reëel dat ze die norm niet halen.

Daarenboven merk ik dat de energiemaatschappijen en geïnteresseerde investeerders enigszins bezorgd zijn, en dat weerhoudt hen ervan om voluit de kaart van de groene-stroomproductie te trekken. Bij investeringen in nieuwe productiecapaciteit gaat het om zeer veel geld. Zo wordt de kostprijs voor de bouw en de exploitatie van een tweede windturbinepark op de oostelijke dam-arm van de haven van Zeebrugge op ruim 1,5 miljard frank geraamd. Aan de huidige waarde van de groenestroomcertificaten, 5 frank per kilowattuur, gaat het echter om een rendabele investering. Er is echter geen garantie dat die waarde binnen enkele jaren niet wordt verlaagd. In dat geval loopt men het risico dat dergelijke investeringen worden stopgezet. Het zou een extra stimulans geven aan de investeringen in hernieuwbare-energieprojecten als op de een of andere manier werd gewaarborgd dat de waarde van de groene-stroom de volgende tien jaar niet zal dalen.

Mijnheer de minister, acht u het zinvol om zo’n waarborg te bieden ? Is zo’n prijsbepaling wel mogelijk, in het licht van de liberalisering van de energiemarkt ? Ziet u een mogelijkheid om dit probleem op te lossen ?

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Glorieux, uit de meest recente inventaris van de VZW Organisatie Duurzame Energie Vlaanderen (ODE Vlaanderen) blijkt dat in 2001 het geïnstalleerd vermogen is gestegen van 12,3 megawatt tot 30,4 megawatt. Dat is meer dan een verdubbeling op een jaar tijd. Deze groei neemt niet weg dat er nog heel wat hindernissen moeten worden overwonnen voor de verdere uitbouw van windenergie.

Een belangrijke belemmering is de vergunningsprocedure. Mijn administratie inventariseert momenteel alle projecten die om de een of andere reden de vergunningsprocedure niet succesvol hebben doorlopen. Eens deze inventaris is afgewerkt en de voornaamste knelpunten zijn geboekstaafd, zullen we overleggen met de bevoegde diensten om de vergunningsprocedures ‘windvriendelijker’ te maken.

Stevaert

Een tweede belemmering is de rendabiliteit van de installaties. Conventioneel berekend is elektriciteitsopwekking uit windenergie nog steeds duurder dan traditionele elektriciteitsopwekking op basis van kernenergie of fossiele brandstoffen, en dat zal nog enige tijd zo blijven.

De rechtsreeksse overheidssteun voor investeringen in windenergie bestaat uit ecologiesteun, waarvoor de Vlaamse regering bevoegd is, en een verhoogde fiscale aftrek, die tot de bevoegdheid van de federale regering behoort. Zowel de Vlaamse als de federale regering hebben plannen om de directe steun te verhogen. Daarnaast beschikt de overheid over twee andere mechanismen om de rendabiliteit te verbeteren, namelijk een vaste terugleververgoeding – de zogenaamde ‘groene franken’ – en de groene-stroomcertificaten. Die laatste steunen op een marktsysteem waarbij bepaalde actoren worden verplicht om een vooraf bepaalde hoeveelheid certificaten te verwerven.

Omdat het Vlaams Gewest geen zeggenschap heeft over de tarieven en terugleververgoedingen, maar aan de andere kant de uitbouw van hernieuwbare energie wel een van haar beleidsprioriteiten is, werd in het Elektriciteitsdecreet een systeem van groene-stroomcertificaten uitgewerkt.

De te behalen minimumnorm is afgestemd op de Vlaamse beleidsdoelstelling om tegen 2004 drie percent van het globale energieverbruik te putten uit hernieuwbare energiebronnen. Om investeerders de nodige zekerheid te bieden, werd ook een minimale groeicurve tot een aandeel van vijf percent in 2010 vooropgesteld. De werking van dit systeem wordt volledig bepaald door de hoogte van het minimaal te bereiken aandeel en de omvang van de administratieve boete indien het aandeel niet wordt verwezenlijkt.

De doelstellingen voor 2004 en 2010 zijn vrij ambitieus, en ook de boetes liggen tamelijk hoog, zodat de investeerders een zekere garantie wordt geboden inzake de waarde van de groene-stroomcertificaten. Om de markt van de groene-stroomcertificaten zo stabiel mogelijk te maken, werd voorzien in decretale bepalingen die een overaanbod en een plotse waardevermindering van de certificaten moeten voorkomen.

Gezien het systeem van de groene-stroomcertificaten in wezen een marktsysteem is, kan er geen sluitende garantie worden geboden voor de waarde van de huidige en de toekomstige certificaten. In-

vesteerders die hun certificaten verkopen aan verplichtingshouders – stroomleveranciers en netbeheerders – kunnen natuurlijk altijd afspraken maken in de vorm van een langtermijncontract waarin een vaste vergoeding wordt vastgelegd. Het systeem van de groene-stroomcertificaten zal in werking treden op 1 januari 2002. Eind 2002 zullen dus de eerste certificaten moeten worden ingeleverd.

Ten slotte wijs ik erop dat de groene-stroominstallaties die zijn aangesloten op het distributienet kunnen profiteren van zowel de groene franken – 2 frank voor windenergie – als van de groene stroomcertificaten. Zonder een nieuwe beslissing van het controlecomité blijven voor operationele installaties de groene franken gelden voor een periode van tien jaar.

Volgens mijn informatie ligt de waarde van de groene stroomcertificaten nu net onder de 5 frank. Het marktsysteem lijkt dus te functioneren. Omwille van de bevoegdheidsverdeling kunnen we niet veel meer doen. Misschien is er federaal nog wel iets mogelijk. Ik denk dat mijn federale collega dezelfde bekommernissen heeft als ik, en zoals gezegd is de federale overheid bevoegd inzake tarieven en terugleververgoedingen. Misschien kan zij wel een bijkomend kader creëren.

De energiesector zelf gelooft momenteel wel in de nieuwe projecten, maar voor de financiering van heel grote projecten zijn ze afhankelijk van de banken, en die hebben zo hun bezwaren. Wetenschappelijke studies voorspellen heel goede resultaten. De banken twifelen dan ook niet aan de rendabiliteit van de exploitatie, maar wel aan de de rechtszekerheid van het systeem. Dat is het belangrijkste knelpunt op dit moment, en misschien kan de federale overheid daar iets aan doen. De Vlaamse overheid kan enkel actief zijn op het niveau van het marktsysteem

Wat de boetes betreft, merk ik op dat het gaat om een opschorting. De Vlaamse overheid had nooit de bedoeling om boetes te innen, maar enkel om bedrijven aan te zetten bepaalde doelstellingen te bereiken. We laten nu toe dat deze doelstellingen worden opgeschoven naar volgend jaar. Anders zouden we ook de gemeenten straffen, die immers deel uitmaken van de intercommunales.

Mijns inziens moeten we ervoor zorgen dat de banken meer garanties hebben voor het welslagen van grootschalige offshore-projecten. Wat de andere dossiers betreft, gaat het vooral om een probleem van windvriendelijke vergunningsprocedures. Dit

Stevaert

wil niet zeggen dat we her en der windmolens moeten bouwen. Toch stellen we vast dat er sprake is van een merkwaardig verzet tegen de bouw van windmolens.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Ik ben tevreden met uw antwoord. Toch heb ik nog een kleine bedenking. Volgens de nieuwe EU-plannen moet België al in 2010 6 percent halen. De inspanningen om deze sector extra stimuli te geven, moeten we dus volhouden.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bevordering van de doorstroming van het openbaar vervoer

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

De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik zal proberen het kort te houden. Ik was zeer verheugd om te vernemen dat De Lijn, naar aanleiding van de 'Week van de Vervoering', heeft besloten om het komende jaar uit te roepen als het 'Jaar van de doorstroming'. Doorstroming wordt een van de knelpunten in de verdere uitbouw van het openbaar vervoer. Ik was ook verheugd dat de minister in kranteninterviews heeft verklaard een bijzondere inspanning te willen leveren om de doorstroming te bevorderen. Als we de concurrentie willen aangaan met andere verkeersmodi is dat echt aangewezen. Bovendien weten we dat het opdrijven van de snelheid leidt tot een hoger aanbod met hetzelfde materiaal, zodat we veel kunnen besparen of met dezelfde middelen veel meer mensen kunnen vervoeren.

Dat inzicht vindt meer en meer ingang. In Brussel heeft men dat begrepen, want in de nieuwe beheersovereenkomst van de MIVB staat dat men zestig nieuwe trajecten in een vrije bedding wil uitbouwen. Het gaat om een totale lengte van 50 kilometer en een bedrag van 2,4 miljard frank. Dat kan tellen. Ook in de lopende beheersovereenkomst van De Lijn lezen we dat de Vlaamse regering zich ertoe verbindt om de aanleg van bijkomend transport in aparte bedding wil helpen realiseren.

Het is niet altijd even gemakkelijk om de doorstroming te realiseren. Dat vereist de samenwerking van verschillende actoren : De Lijn, het Vlaams Gewest en de gemeenten. In het verleden heeft de minister gezegd te overwegen om gemeenten die niet meewerken aan de doorstroming sancties op te leggen. Vorige week is het Mobiliteitsplan voorgesteld. Toen is op een van de slides opnieuw het voornemen verwoordt om sancties in te voeren als men niet meewerkt aan de doorstroming. Jammer genoeg wijzen op het terrein de neuzen niet altijd in dezelfde richting. Zo heeft het Gentse stadsbestuur beslist om een autovrije straat voor het autoverkeer open te stellen. Dat gebeurde tegen het advies van de directie en de vakbonden van De Lijn in. Dat is zeer betreurenswaardig, want zo zal het tramverkeer belangrijke hinder ondervinden. De minister zegt dat de 65-plussers tot zijn fans behoren. Ook de vakbonden zijn dat, want ze verklaren zich voorstanders van doorstroming. Het kan niet langer dat gemeentebesturen op dat vlak gaan dwarsliggen.

In het 'Jaar van de doorstroming' wil ik de minister dus enkele vragen voorleggen. Welke bijkomende projecten zijn gerealiseerd of staan op stapel ? Een van de belangrijkste manieren om in de doorstroming te voorzien in een stedelijke omgeving zijn natuurlijk tramsporen in vrije bedding. Die doelstelling is opgenomen in de beheersovereenkomst met De Lijn. Is die doelstelling gehaald ? Welke plannen zijn er in dat verband met de toekomstige beheersovereenkomst ? Ten derde : zijn er specifieke maatregelen om de snelheid van het openbaar vervoer in de grootsteden – Antwerpen en Gent – te verhogen ? Hoe wil de minister zijn voornemen – om gemeenten die weigeren mee te werken sancties op te leggen – vorm geven ? Ten vijfde : wat is zijn houding tegenover de beslissing van het Gents stadsbestuur ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, binnen het investeringsbudget voor het jaar 2000 is 32,8 percent van de middelen

Stevaert

of 1,028 miljard frank vastgelegd voor investeringsdossiers van mobiliteitsconvenants die de doorstroming rechtstreeks of onrechtstreeks ten goede komen. De werken voor de tramlijnverlenging tussen Antwerpen Linkeroever en Zwijndrecht-Melsele worden voortgezet. Gespreid over een drietal jaren wordt in totaal 8.600 meter enkelspoor aangelegd. Volgens de vooruitzichten zal het project in de tweede helft van 2001 worden voltooid. De sporen zullen vanaf dan in gebruik worden genomen. Gelijktijdig werkt men in Antwerpen aan de tramlijnverlenging van lijn 3 op de Bredabaan. Dankzij dit project wordt het huidige tramtracé met 2.940 meter enkelspoor uitgebreid.

Deze tramlijnverlengingen vloeien voort uit het masterplan voor de mobiliteit in Antwerpen. Het gaat om projecten in de reeks van maatregelen op korte en middellange termijn, waarbij de uitbouw wordt beoogd van performante tramlijnen tot aan de eerste gordel van randgemeenten rond Antwerpen. In uitvoering van dit masterplan is eveneens een basisrapport opgesteld over de eventuele verlenging van de tramlijn richting Kontich. Dit rapport wordt verder onderzocht.

Wat Gent betreft, is de studie over de realisatie van een tramverbinding tussen het station Gent Sint-Pieters en Flanders Expo voltooid. Inmiddels is ook de toewijzing van de spoor- en wegenwerken gebeurd. Dankzij deze tramverbinding zal het tramnet van Gent worden uitgebreid met 4.700 meter enkelspoor. Ter ondersteuning van eventuele uitbreidingen van het tramverkeer in Gent is een studieopdracht uitgeschreven voor een globale studie van het openbaar vervoer in de regio Gent.

De jongste jaren is de kusttramlijn verlengd en in gebruik genomen. Vanaf het eindpunt in De Panne is de tramlijn verlengd tot in Adinkerke met ongeveer 6.600 meter enkelspoor. Deze tramlijnverlenging werd nagenoeg volledig in eigen bedding gerealiseerd.

Gespreid over verscheidene jaren is de volledige tram- en businfrastructuur rond Gent-Zuid vernieuwd en aangepast, aangevuld met gedeeltelijk vrije tram- en busbanen in onder meer de Vlaanderenstraat, het Lippensplein, de Groentenmarkt, de Hooiaard en de Korte Munt.

Vroeger al zijn herstructureringen verspreid over geheel Vlaanderen doorgevoerd, zoals uitbreidingen van tramlijnen of belangrijke verbeteringen van de doorstroming. In Gent is tramlijn 1, richting

Zwijnaarde, in verschillende fasen verlengd met ongeveer 5.200 meter enkelspoor. Dit tracé is in mei 2000 in gebruik genomen. Er zijn ook ingrijpende verbeteringswerken gebeurd, zoals de aanleg van vrije trambanen op en in de omgeving van het Marie-Joséplein en de Serruyslaan in Oostende. Er is een vrije tram- en busbaan aangelegd op de Groenendaallaan te Antwerpen.

In de onmiddellijke toekomst is in een reeks projecten voorzien : de uitvoering van de eerste fase van Antwerpen-Leien, de studie over de doortocht in Mortsel-Boechout, de heroriëntering van de studie over het openbaar vervoer in kernstad Antwerpen, de doortochtstudie over de Bredabaan in Merksem. Op langere termijn is onder meer voorzien in de studie en de uitvoering van de tweede fase van Antwerpen-Leien, de tramlijnverlenging richting Kontich, de tramlijnverbinding via de Noorderlaan te Antwerpen, de tramlijnverlenging richting Ekeren en de noordelijke lus op Antwerpen Linkeroever. De beheersovereenkomst voorziet verder in de jaarlijkse aanleg van 2 kilometer extra spoorlijnen. De Vlaamse Vervoermaatschappij voldoet ruimschoots aan deze verplichting.

Ik wil nog iets zeggen over de knelpunten in Antwerpen. Op basis van een geïnventariseerde knelpuntenlijst met kaart aanduiding is begin 2001 het structureel overleg met de stad Antwerpen heropgestart. Zowel via het handhavingsbeleid als via infrastructuurle maatregelen worden alle knelpunten aangepakt. Op storingsgevoelige plaatsen worden knelpunten weggewerkt door infrastructuurle maatregelen, zodat hinderlijk parkeren wordt belet. Het handhavingsbeleid voor het beletten van het parkeren op de vrije busbanen wordt voortgezet. Er wordt aan verkeerslichtenbeïnvloeding gedaan. Aan kruispunten wordt voorzien in aanloopstroken naar de invalswegen N177 Antwerpen-Boom en N10 Antwerpen-Lier.

Wat de grote infrastructuurle werken voor Antwerpen betreft, is in het masterplan Antwerpen voorzien in de aanleg van vrije tram- en busbanen in het stedelijk gebied. Zo is er een principeakkoord voor de Carnotstraat, de Gemeentestraat, de Bredabaan, de SintBernardssteenweg, en is er een dossier voor de Leien in voorbereiding.

Op het grondgebied van Gent en omgeving zijn sinds 1988 53 kruispunten onderworpen aan verkeerslichtenbeïnvloeding ten voordele van het openbaar vervoer. Er zijn ook infrastructuurle maatregelen genomen. De stad Gent leverde aanzienlijke inspanningen om de doorstroming van de hermelijntrams te verzekeren. Hiertoe werkte

Stevaert

Gent 132 kleinere en grotere knelpunten weg. De belangrijkste zijn het afschilderen van een eigen bedding in de Kortrijksesteenweg vanaf de Van Nassastraat tot aan het kruispunt met de standsring, de invoering van het eenrichtingsverkeer in de Bagattenstraat, de promotie van de as Kortrijksepoortstraat-Nederkouter tot voorrangsweg, de schrapping van parkeerplaatsen tussen de Bagattenstraat en de Jeruzalemstraat.

Wat het parkeerbeleid in Gent betreft, wordt het stand-stillprincipe toegepast in de zone gelegen binnen de P-route, en tussen de P-route en de stadsring. Bovendien zal men de tarieven voor het parkeren gevoelig verhogen. De creatie van bijkomende P&R-plaatsen zoals aan de Land van Rodelaan aan het viaduct E17 wordt voortgezet. Wat het verkeershandhavingsbeleid betreft, leverde de stad Gent tijdens de eindejaarsperiode 2000 een extra inspanning om de doorstroming in de stadskern te verzekeren. De politie hield toezicht op de as Kortrijksesteenweg-Kouter, aan de Sint-Michielsparkeering en aan de Oude Houtlei.

Op initiatief van de stad Gent en De Lijn zijn een aantal bijkomende positieve maatregelen genomen : de invoering van het gratis openbaar vervoer op de eerste zaterdag van elke maand en op koopjesdagen in de maand december, de introductie van het TOV-biljet 'Gent verwent' en van de Bloemenbus en het derde-betalerssysteem voor alle min-vijftienjarige inwoners van de stad Gent. Verder zijn er studies en onderzoeken in uitvoering : de studie over het openbaar vervoer in de regio Gent, de studies over de heraanleg van de Brusselsesteenweg en de Kortrijksesteenweg. In uitvoering daarvan zijn er al plannen ontworpen om de komende jaren de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren.

Wat de vierde vraag betreft, kan ik meedelen dat in het kader van de opmaak van de uitvoeringsbesluiten van het decreet basismobiliteit het nieuwe decreet toelaat om controleurs van de VVM meer bevoegdheden te geven op het vlak van administratieve boetes. Ik zal daarvan gebruik maken om een strengere handhaving in te voeren. Zo wil ik onder meer het parkeren of stationeren op autobus- of tramhaltes streng bestraffen.

Wat vraag vijf betreft, vond op 28 juni 2001 een eerste overleg plaats tussen De Lijn en de stad Gent over de simulatie om de Vlaanderenstraat open te stellen voor alle verkeer. De resultaten van deze simulatie, gepresenteerd op 5 augustus 2001,

bevestigen de vrees van De Lijn dat de openstelling de doorstroming in het gedrang kan brengen. Op dit ogenblik rijden er door de Vlaanderenstraat immers twee van de drie tramlijnen van Gent : lijn 21-22 tot aan de Brabantdam en lijn 40 over de gehele lengte. Beide lijnen hebben een stamfrequentie van 7,5 minuten. Een klein oponthoud heeft grote cumulatieve effecten op de exploitatie van een groot deel van het net. De meeste hinder kan men verwachten tijdens de spitsuren. Op die momenten zorgt De Lijn voor versterkingsritten om de bereikbaarheid van de stad niet in het gedrang te brengen.

De openstelling van de Vlaanderenstraat voor auto's is een proef van drie maanden. Tijdens de proefperiode wordt de doorstromingstijd van de tramlijnen gemeten. De stad Gent en De Lijn hebben een tussentijdse evaluatie gepland. Als de doorstroming zwaar in het gedrang komt, wordt onmiddellijk een evaluatievergadering belegd. De Vlaanderenstraat wordt opengesteld voor auto's op proef voor drie maanden. De doorstromingstijd van de tramlijnen zal punctueel worden opgemeten. Er is voorzien in een tussentijdse evaluatie met de stad Gent en De Lijn. Tevens is voorzien in de mogelijkheid van een onmiddellijke evaluatievergadering mocht de doorstroming ernstig in het gedrang komen.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. U hebt evenwel nog niet geantwoord op mijn vraag hoe u een mogelijke bestraffing kunt hardmaken.

De ruime waaier van maatregelen die de stad Gent neemt, moet gerelativeerd worden. Gratis openbaar vervoer draagt weinig bij tot de realisatie van een betere doorstroming. Het schrappen van parkeerplaatsen was sowieso al nodig voor de hermelijntram. Ik heb het genoeg gehad 's nachts een proefrit te mogen maken met de eerste hermelijntram. Die bleek toen gewoon niet door te kunnen.

Het klopt dat Gent in het kerstverlof extra maatregelen heeft genomen voor de doorstroming in de Kortrijksepoortstraat. Dat zou best permanent mogen gebeuren.

Minister Steve Stevaert : Ook ik heb proefritten gemaakt met de hermelijntram. Er zijn parkeerplaatsen geschrapt, maar tussen de realisatie van de infrastructuur en het rijden van de tram is een hele periode verlopen. Dat heeft geleid tot wangedrag van parkerende chauffeurs, die in afwachting de

Stevaert

ruimte voor het openbaar vervoer hebben ingenomen. Als de tram dan eindelijk begon te rijden, en zelfs al werd dat lang op voorhand aangekondigd, dan waren ze verwonderd over de moeilijkheden.

Van de stad Gent ervaren we veel medewerking inzake het openbaar vervoer. In Antwerpen zal nu met het oog op het masterplan begonnen worden met een soort van masterplan voor de doorstroming. De problemen zijn daar immers veel groter en moeilijker dan in Gent. Er is ook een groot verschil tussen de visies van Antwerpen en Gent.

Met betrekking tot de situatie in de Vlaanderenstraat hoeft de Vlaamse overheid niet autoritair te zijn. Laten we eerst zien of het werkt. Als dat niet het geval is, en er problemen blijken te zijn, dan moet het signaal van de overheid duidelijk zijn. Ik hoop dat we tot een gezond systeem kunnen komen en dat men de eer aan zichzelf houdt. Als minister kan ik een stad die niet de nodige maatregelen neemt om het openbaar vervoer prioriteit te geven, links laten liggen, maar daarmee fop ik de inwoners van die stad, en niet het bestuur. Maatregelen ten aanzien van de wedden van de schepenen behoren helaas niet tot mijn bevoegdheden. (*Gelach*)

De heer Dirk Holemans : Dat komt misschien met de bevoegdheden die we door het Lambermontakkoord krijgen. Hoe dan ook, als een maatregel wordt genomen en er wordt een periode vooropgesteld waarna de overheid kan optreden, dan is het nuttig te weten hoe de minister dat hard kan maken.

De voorzitter : Het probleem blijft ook dat er in de oude stadskernen veel huizen zijn zonder garage. Mogen de mensen die ervoor kiezen om in de stad te wonen, dan geen wagen meer hebben ? Met name in Antwerpen en Gent is dat niet eenvoudig op te lossen.

De heer Dirk Holemans : Dat is op te lossen met het buurtparkeren op korte afstand. De minister had het over de lijnen 21 en 22 in Nieuw Gent, waar al heel lang een traject was aangelegd maar niet gebruikt werd. Dat heeft er inderdaad toe geleid dat de bewoners op de daartoe voorziene ruimte gingen parkeren. De tram kwam toch niet.

Het voorbeeld dat ik aanhaalde betrof daarentegen de Nederkouter en de Papegaaistraat, waar parkeerplaatsen geschrapt moesten worden omdat de nieuwe tram tien centimeter breder was dan de oude, en gewoonweg niet door kon. Men had dus geen keuze.

Overigens is de vraag naar woningen in het Gentse centrum sterk gestegen sinds het autovrij is gemaakt.

De voorzitter : Dat neem ik aan, maar als men er niet meer met de wagen in kan, zullen er problemen rijzen. Nu is de buurt ook wel vooral bewoond door studenten. Die hebben nog geen wagen.

De heer Dirk Holemans : Het oude stadscentrum lijkt me iets te duur voor studenten.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 17.39 uur.*
