C219 – OPE17

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2005-2006

25 april 2006

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw An Michiels tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de toepassing van de taalwetgeving door De Lijn
Vraag om uitleg van de heer Tom Dehaene tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de taal van de bestemmingsaanduiding van de autobussen van De Lijn 1

Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Heeren tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de nieuwe Europese richtlijn rond kinderzitjes en personenvervoer 5

Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Heeren tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de positie van Limburg in de ontwikkeling van logistieke operaties in Vlaanderen 8

Vraag om uitleg van mevrouw Michèle Hostekint tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitbreiding van het nachttarief voor elektriciteit naar het hele weekend 15

Vraag om uitleg van de heer Gilbert Van Baelen tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de noord-zuidverbinding in Limburg 17

Vraag om uitleg van mevrouw Anne Marie Hoebeke tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over problemen bij de aansluiting van gas en elektriciteit 25

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de IJzeren Rijn 26

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Vraag om uitleg van mevrouw An Michiels tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de toepassing van de taalwetgeving door De Lijn

Vraag om uitleg van de heer Tom Dehaene tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de taal van de bestemmingsaanduiding van de autobussen van De Lijn

De voorzitter: Mevrouw Michiels heeft het woord.

Mevrouw An Michiels: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb deze vraag om uitleg al geruime tijd geleden ingediend. Ik zal jullie de hieraan verbonden lijdensweg besparen. Ik had gehoopt dat de vragen ondertussen al door de feiten zouden zijn ingehaald. Helaas is dit niet het geval. Ik heb deze ochtend persoonlijk kunnen vaststellen dat er nog steeds bussen naar Bruxelles-Nord rijden en dat op die bussen nog steeds tweetalige uurroosters beschikbaar zijn.

Mevrouw de minister, het is niet de eerste keer dat het Vlaams Belang u vragen stelt over de tweetalige bestemmingsaanduidingen op de bussen van De Lijn die Brussel aandoen. Sinds 2003 krijgen we op deze vragen steeds hetzelfde antwoord te horen. De Lijn bereidt een aantal technische aanpassingen voor om de digitale opschriften in de bussen met behulp van een GPS-systeem automatisch aan te passen telkens als de grenzen van het Vlaams grondgebied worden overschreden. Aangezien er in het verleden weinig klachten over de tweetalige opschriften zijn geweest, hebben De Lijn en de Vlaamse overheid deze zaak nooit als een prioriteit beschouwd.

Na de aanvullende regeringsverklaring van 18 mei 2005, waarin wordt gesteld dat de Vlaamse Regering een sterk beleid voor de Vlaamse Rand zal voeren, onder meer door het waarborgen en het bevorderen van de taalhomogeniteit, en waarin de Vlaamse Regering belooft om van de vernederlandsing van het straatbeeld een prioriteit te maken, heeft de Vaste Commissie voor Taaltoezicht wel klachten ontvangen. De indieners van deze klachten nemen aanstoot aan het feit dat de Vlaamse overheid er, ondanks alle stoere woorden en verklaringen, niet in slaagt om bussen met eentalig Nederlandstalige bestemmingsaanduidingen door Vlaanderen te laten rijden. De Vaste Commissie voor Taaltoezicht heeft de redenering van deze mensen gevolgd. Volgens de Vaste Commissie voor Taaltoezicht moet het mogelijk zijn om de alternerende aanduidingen op het grondgebied van homogeen Nederlandstalige gemeenten door uitsluitend Nederlandstalige aanduidingen te vervangen.

In het antwoord op een schriftelijke vraag van de heer Dehaene over hetzelfde onderwerp heb ik kunnen lezen dat De Lijn een handmatig, door de chauffeurs te bedienen systeem heeft gezocht. De technische ontwikkelingen zijn afgerond, en binnenkort kan het systeem worden geïnstalleerd. De Lijn verwacht dat de eerste aanpassingen in de loop van augustus 2006 effectief zichtbaar zullen worden.

Aangezien De Lijn ondertussen een streefdatum in het vooruitzicht heeft gesteld, vervallen de eerste vragen die ik vandaag wilde stellen. Het antwoord op de schriftelijke vraag van de heer Dehaene dateert evenwel van 22 maart 2006. Ik veronderstel dat de installatie van het systeem ondertussen aan de gang is. Ik vraag me af waarom we die aanpassingen pas in augustus 2006 zullen zien. Wacht De Lijn tot het systeem in alle bussen is geïnstalleerd, of duurt het gewoon erg lang om dit systeem te installeren?

Mevrouw de minister, in het antwoord op de schriftelijke vraag van de heer Dehaene staat eveneens te lezen dat De Lijn de bestaande werkwijze, waarbij de Nederlandse naam van eindbestemmingen als Leuven, Halle of Aalst bij het vertrek wordt aangegeven, zal handhaven. Tot mijn grote spijt moet ik hier melden dat dit niet klopt. De snelbus naar Ninove vertrekt in Brussel-Noord met als alternerende aanduidingen ‘snelbus’ en ‘direct’. Hierover valt nog te discussiëren. In Leuven komt evenwel een bus toe met als alternerende aanduidingen ‘snelbus’ en ‘bus rapide’. Deze bus vertrekt uit Brussel met tweetalige bestemmingsaanduidingen. Ik vraag me af hoe dit te rijmen valt met het antwoord op de schriftelijke vraag van de heer Dehaene. Volgens mij blijkt

uit deze feiten dat De Lijn geen rekening wil houden met de gevoeligheid van deze materie in de Vlaamse Rand. Op welke wijze zult u er, de aanvullende regeringsverklaring van 18 mei 2005 indachtig, bij De Lijn op aandringen om van dit symbooldossier een prioriteit te maken? Hebt u De Lijn hiertoe al aangespoord?

Ik zou hier tevens een paar vragen willen stellen over de nieuwe uurroosters die in de bussen beschikbaar worden gesteld. In oktober 2004 heb ik hierover reeds een vraag om uitleg gesteld. U hebt me toen geantwoord dat er op bussen enkel eentalige brochures liggen en dat de gebruikers in de faciliteitengemeenten wordt meegedeeld dat ze op aanvraag een Franstalige brochure kunnen verkrijgen.

Ik heb deze ochtend echter zelf kunnen vaststellen dat de beschikbare uurroosters op de bussen nog steeds tweetalig zijn. Dit geldt voor alle lijnen en bijgevolg niet enkel voor de faciliteitengemeenten. Volgens mij kan het hier niet om een fout of om toeval gaan: in mijn ogen gaat het hier duidelijk om moedwil. Niet enkel mijn partij of ikzelf zijn die mening toegedaan, de provincie Vlaams-Brabant is eveneens van mening dat De Lijn op dit vlak de verkeerde houding aanneemt. Gedeputeerde De Coninck heeft al aangekondigd dat het provinciebestuur van Vlaams-Brabant De Lijn en de minister hierover een brief zal sturen.

Ik zou hier nogmaals willen beklemtonen dat De Lijn de bevolking een totaal verkeerd signaal geeft. Ten gevolge van deze werkwijze worden de taalfaciliteiten als het ware tot heel Vlaanderen uitgebreid. De bussen in kwestie rijden immers niet enkel in de Vlaamse Rand, ze rijden tot in Leuven, Mechelen, Aalst, Dendermonde en Puurs. Eén lijn rijdt zelfs tot in Limburg.

Mevrouw de minister, bent u op de hoogte van de aanwezigheid van deze tweetalige brochures op bussen die tot ver in Vlaanderen rijden? Ik heb me laten vertellen dat op de lijn Leuven-Hoeilaart zelfs eentalig Franse brochures zijn verspreid. Welke stappen hebt u reeds gezet om er, rekening houdend met de taalwetgeving en naar analogie met het antwoord dat u in oktober 2004 hebt gegeven, voor te zorgen dat op de bussen van De Lijn louter eentalige brochures beschikbaar worden gesteld? Welke stappen hebt u al gezet om De Lijn op haar verantwoordelijkheden te wijzen?

De voorzitter: De heer Dehaene heeft het woord.

De heer Tom Dehaene: Mijnheer de voorzitter, mijn vraag om uitleg sluit aan bij de problematiek die mevrouw Michiels heeft geschetst. Zij heeft reeds veelvuldig naar het antwoord op mijn schriftelijke vraag hierover verwezen. Ik zal haar woorden niet herhalen.

Ik was eigenlijk vrij tevreden met het antwoord op mijn schriftelijke vraag. Ik was vooral tevreden met de timing die de minister toen heeft vooropgesteld. De eerste aanpassingen zouden zichtbaar zijn in augustus 2006. Blijkbaar is er niet gekozen voor de duurdere GPS-optie, maar voor een handmatige aanpassing van de opschriften, uiteraard zonder dat dit de veiligheid in het gedrang zou brengen.

Het lijkt me vooral belangrijk dat er een oplossing komt. Op termijn kan dan wel worden gezocht naar een meer gebruiksvriendelijke wijze om de opschriften aan te passen. Belangrijk is dat er zichtbare veranderingen komen in het straatbeeld, vooral in navolging van de bijkomende regeringsverklaring, waarin toch stond dat er heel wat aandacht moet gaan naar dat straatbeeld. We mogen dit dus niet minimaliseren. De Lijn moet de nodige inspanningen doen.

Mevrouw de minister, ik was dus tevreden, tot ik een paar dagen na het ontvangen van het antwoord via Belga vernam dat u weliswaar aan het advies tegemoet wilt komen, maar dat daarbij rekening moet worden gehouden met de kostprijs. Ik meende dat er al rekening was gehouden met die kostprijs en dat er een handmatig systeem was uitgewerkt. Dat u dit nogmaals in vraag hebt gesteld, baart me dus zorgen. Wat zal er nu gebeuren? Zal vanaf augustus daadwerkelijk een en ander zichtbaar zijn in het straatbeeld?

Via e-mail signaleert men me nog iets anders. Blijkbaar rijdt er op de lijn tussen Turnhout en Leuven een volledig Duitstalige bus rond. Dan heb ik het niet zozeer over de opschriften, maar in de bus zelf zou alles in het Duits zijn. Wie op de knop duwt om de bus te laten stoppen, krijgt een groen licht met daarop 'Wagen hält' te lezen. Die bus rijdt blijkbaar al verscheidene jaren op die lijn. Dit is al meermaals gesignaleerd aan De Lijn, maar blijkbaar weigert die instelling daarop te reageren. Het wordt dringend tijd dat De Lijn meer aandacht besteedt aan dit soort zaken.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik wil me even aansluiten bij de twee voorgaande sprekers. Als dat systeem wordt ingevoerd, zal het dan ook worden toegepast op de lijn 39b, die Voeren via Riemst verbindt met Tongeren? Hoewel de bus-

sen van die lijn over eentalig Nederlandstalig gebied rijden, krijgen ze steeds de aanduiding 'Voeren-Fourons'. Ik veronderstel dat, als dit systeem in en buiten Brussel wordt toegepast, het ook daar zal worden toegepast.

U hebt regelmatig overleg met collega's als minister Daerden en minister Antoine, die, als ik me niet vergis, bevoegd is voor de TEC. Het blijkt dat de TEC in feite de taalwetgeving omgekeerd toepast. Ik kom al eens in de Voerstreek, als een wandelaar met goede bedoelingen. Ik stel daar vast dat de TEC weliswaar de kunst verstaat van het uithangen van keurige dienstregelingen, maar ook dat die eentalig Frans zijn. Ik vind dat de TEC net zo goed als wij de taalwetgeving moet respecteren.

Ten slotte heb ik de indruk dat het advies dat professor Boes destijds heeft opgesteld langzaam wordt verlaten. Klopt dat? Ik weet niet of u daar meer informatie over hebt. Ik heb begrepen dat de provincie Vlaams-Brabant inmiddels een advies heeft gevraagd aan een of andere professor van de Universiteit Gent. Die zou dat advies van professor Boes opnieuw moeten bekijken. Ik verwijs in dat verband naar het advies vanwege de verenigde afdelingen van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht over dienstregelingen, bijvoorbeeld in Linkebeek. Volgens Boes moesten die uitsluitend in het Nederlands zijn opgesteld. De faciliteiten zijn immers uitdovend, aldus Boes. De verenigde afdelingen zouden professor Boes echter toch niet volgen in zijn redenering.

De voorzitter: De heer Tack heeft het woord.

De heer Erik Tack: Ook ik wil me aansluiten bij de voorgaande sprekers. Ik stel vast dat dit euvel niet alleen bestaat in Vlaams-Brabant en Limburg, maar ook in Oost-Vlaanderen. Zo zijn er de buslijnen van De Lijn die naar Ronse rijden, die, zoals u ongetwijfeld weet, een Vlaamse faciliteitenstad is. Toch staat er bij de aanduidingen van De Lijn heel vaak 'Ronse-Renaix' te lezen. Ik vraag me af waarom dit zou moeten. Ronse is immers een Vlaamse stad. Er is dus helemaal geen reden om die aanduidingen in het Frans te geven, zeker als we bedenken dat de bussen uitsluitend over Vlaams grondgebied rijden.

Ik stel ook vast dat de TEC-bussen die in Ronse aankomen alleen 'Renaix' als opschrift van eindbestemming hebben. We kunnen er dus zeker op aandringen bij De Lijn dat de aanduiding alleen nog 'Ronse' zou vermelden.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, ik zal trachten een en ander te verduidelijken in verband met de aantijgingen dat De Lijn op de solotoer zou gaan of er een beleid op zou nahouden dat niet strookt met de diverse bestaande adviezen.

De Lijn heeft tot nu toe steeds rekening gehouden met de adviezen van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht, en die ook steeds consequent toegepast. Zo was er de permanente visie dat de buslijnen die zowel het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest als het Vlaamse Gewest aandoen als een gewestelijke dienst moeten worden beschouwd. De Vaste Commissie voor Taaltoezicht zegt in meerdere adviezen: 'Een dergelijke gewestelijke dienst valt, volgens artikel 35, paragraaf 1, van de gecoördineerde wetten op het gebruik van de talen in de bestuurszaken, onder dezelfde regeling als de plaatselijke diensten die in Brussel-Hoofdstad gevestigd zijn'.

Een filmaanduiding is in de zin van de taalwetgeving een mededeling aan het publiek, en moet in overeenstemming met artikel 18 dus in het Nederlands en in het Frans gebeuren. Het klopt dat de Nederlandstalige afdeling van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht onlangs een nieuw advies met betrekking tot het gebruik van lijnfilmen heeft geformuleerd. In dit advies nummer 37.134 bepaalt de afdeling: 'De bedoelde buslijnen doen gemeenten aan uit Brussel-Hoofdstad en uit het Nederlandse taalgebied. Het zijn derhalve gewestelijke diensten in de zin van artikel 35, paragraaf 1, b. Zij vallen onder dezelfde taalregeling als de plaatselijke diensten die gevestigd zijn in Brussel-Hoofdstad. De trajectaanduidingen op de lijnbussen moeten worden beschouwd als berichten en mededelingen bestemd voor het publiek. Overeenkomstig artikel 18 worden deze berichten in casu gesteld in het Nederlands en in het Frans. De Vaste Commissie voor Taaltoezicht, Nederlandse afdeling, is dan ook van oordeel dat de afwisselende aanduiding Brussel-Noord-Bruxelles Nord niet strijdig is met de gecoördineerde taalwetten, wanneer de bussen zich bevinden op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest of dat van een randgemeente. Zij is evenwel van oordeel dat het technisch mogelijk is de alternerende Nederlands-Franse aanduiding op het grondgebied van de homogene Nederlandstalige gemeenten te vervangen door de uitsluitend in het Nederlands gestelde aanduiding Brussel-Noord.'

De Lijn heeft op basis van dit advies onmiddellijk onderzocht op welke wijze hieraan kan worden voldaan. De vraagstellers hebben reeds aangehaald dat eerst werd nagegaan of dat mogelijk is op basis van

GPS. Dat is op lange termijn haalbaar en misschien ook betaalbaar, maar vandaag is dat op korte termijn technisch niet invoerbaar. Daarom werd gezocht naar een handmatig systeem, door de chauffeur te bedienen, doch zonder dat de dienstverlening aan de klanten of de algemene veiligheid in het gedrang zouden komen. Een en ander is technisch ontwikkeld, zodat de installatie binnenkort kan aanvangen.

De bussen zullen op ritten naar het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest tweetalige of alternerende opschriften dragen als zij zich bevinden op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en de randgemeenten, en ze zullen uitsluitend Nederlandstalige opschriften dragen als ze zich bevinden op het grondgebied van de homogene Nederlandstalige gemeenten.

Op de ritten van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest naar Vlaanderen behoudt De Lijn haar bestaande werkwijze om reeds bij vertrek de Nederlandse naam van de eindbestemming, zoals Leuven, Halle of Aalst te gebruiken. Aangezien de nodige materialen moeten worden besteld, dit werk door gespecialiseerde technici moet worden uitgevoerd, de programmatie van de elektronische filmen moet gebeuren, terwijl alle bussen dagelijks in dienst moeten blijven – er zijn spijtig genoeg heel weinig reservebussen omwille van redenen van exploitatie –, is het maar mogelijk om in de loop van augustus 2006 de eerste aanpassingen effectief uit te voeren.

De vaststelling dat er tweetalige uurroosters kunnen worden verkregen op de bussen van De Lijn is correct. De Lijn Vlaams-Brabant houdt zich inzake taalgebruik strikt aan de taalwetgeving en aan de uitspraken van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht. Lijnen met reiswegen die het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, de randgemeenten en de taalgrensgemeenten aandoen, hebben volgens de wet een taalgemengd karakter over de volledige lengte van de lijn. Op deze lijnen zijn dus bij de chauffeur en/of via de folderhouders tweetalige busboekjes te verkrijgen.

De vaststelling dat er eentalig Franse brochures aanwezig waren op deze strikt eentalige busdienst is correct. Het verspreiden van eentalige Franse brochures is bij De Lijn Vlaams-Brabant aan zeer strenge regels onderworpen. De medewerkers van De Lijn hebben uitdrukkelijk de opdracht om Franstalige folders enkel ter beschikking te houden op lijnen met een gemengd taalregime én enkel uit te reiken op uitdrukkelijk verzoek van de Franstalige klant door de chauffeur, en niet via de folderhouders.

De autobussen uit deze regio voeren zowel de ritten uit op lijnen met een eentalig regime als op lijnen met een gemengd taalregime omwille van redenen van exploitatie. De Lijn vermoedt dat Franstalige klanten de via de chauffeur bekomen informatiefolders na inzage in de folderhouder hebben geplaatst, zodat ongewild werd afgeweken van de uitdrukkelijke instructies. De Lijn heeft de lokale leidinggevende nogmaals attent gemaakt op de geldende richtlijnen en gevraagd toe te zien op het strikte karakter en de strikte reglementering hiervan.

Het geval van de Duitstalige bus Turnhout-Leuven zal ik nakijken. Het is absoluut het allereerste wat ik daarvan hoor. Ik zal u daarover inlichten.

Of het nu gaat over Voeren-Fourons of Ronse-Renaix, daar gelden dezelfde regels die ik daarnet heb aangestipt. Ook wat dat betreft, zal ik nogmaals strikte orders geven om de wetgeving en de adviezen heel duidelijk toe te passen.

U weet dat ik niet bevoegd ben over de TEC en me daar niet rechtstreeks in kan mengen. Ik wil wel onderzoeken wat ik kan doen. Ik vermoed echter dat de snelste en meest efficiënte weg is om via het lokaal bestuur een klacht aanhangig te maken. Ik zal nagaan wat eventueel vanuit mijn bevoegdheid, al dan niet in de interministeriële conferentie of andere overlegorganen, mogelijk is. Het is evident dat de TEC voor deze aangelegenheden onder hetzelfde regime valt als de Lijn.

De voorzitter: Mevrouw Michiels heeft het woord.

Mevrouw An Michiels: Mevrouw de minister, ondanks het feit dat ik uw antwoord eigenlijk had verwacht, na de vele schriftelijke vragen die ik hierover al heb gesteld, ontgoochelt het me nog. U verstopt zich weer eens achter die dooddoeners die we ook in het verleden steeds hebben gehoord: we respecteren de taalwetgeving, het zijn tweetalige bestemmingen enzovoort. De vraag die ik me daarbij stel, is welke waarde u nog hecht aan de bijkomende regeerverklaring waarin zeer duidelijk wordt gesteld dat we in de Vlaamse Rand alle mogelijke moeite zouden doen om een Vlaams beleid te voeren.

Als er intussen één symbooldossier is gegroeid, is het wel dat van De Lijn. Ik zou verwachten van een

overheid die zich engageert om in de Vlaamse Rand een Vlaams beleid te voeren, dat ze hier prioritair werk van zou maken en desnoods zoekt naar een manier om de taalwetgeving zodanig toe te passen dat ze eens in ons voordeel uitdraait. Het lukt wel bij de TEC, dat is dan in ons nadeel, want die bussen rijden eentalig en niet alleen op de plaatsen die de heer Peumans signaleerde, maar tot in Vilvoorde. Waarom kunnen wij dat zo niet doen? Mijn belangrijkste vraag is welke waarde de bijkomende regeerverklaring, namelijk dat we extra aandacht zouden besteden aan het Vlaams karakter, nog heeft als zelfs in een dergelijk geval niet meer moeite kan worden gedaan dan ons verstoppen achter zinnen als: we zijn ermee bezig – dat horen we al van in 2003 –, we onderzoeken het, alles is in orde want er zijn weinig of geen klachten. *(Opmerking van minister Kathleen Van Brempt)*

Dat is één ding, namelijk de bestemmingsaanduidingen, maar bij de tweetalige bestemmingen maakt u een bocht van 180 graden bij wat u me in oktober 2004 hebt geantwoord. Toen hebt u me stellig verzekerd dat er geen tweetalige formulieren of uurroosters te verkrijgen zijn tenzij er expliciet om wordt gevraagd. Nu zegt u dat ze overal mogen blijven liggen, want het is een lijn die ook het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest aandoet.

Minister Kathleen Van Brempt: Denkt u dat ik de tijd heb om elke bus te controleren en als een klant een tweetalig uurrooster achterlaat, het opnieuw in de juiste houder te plaatsen? De Lijn doet wat ze kan en dat wordt gecontroleerd.

Mevrouw An Michiels: Dit was geen geval van achterlaten. Hier werd een pak formulieren neergelegd.

Minister Kathleen Van Brempt: Dan zal dat een menselijke fout zijn.

Mevrouw An Michiels: Een menselijke fout? Elke dag? Op elke bus die die lijnen aandoet?

Minister Kathleen Van Brempt: Dat zal een menselijke fout geweest zijn. Ik heb u al gezegd dat er nog eens duidelijke instructies gegeven zijn aan de leiding van De Lijn Vlaams-Brabant. Ik ga ervan uit dat die worden opgevolgd. Dat is geen bocht van 180 graden.

De heer Tom Dehaene: Ik dank u voor uw antwoord, mevrouw de minister. Het was bijna woordelijk hetzelfde als het antwoord op mijn schriftelijke vraag. Ik ben tevreden omdat de maatregel voor augustus 2006 wordt bevestigd. Ik veronderstel dat we vanaf dan zullen merken dat het de minister en De Lijn menens is. Het draagt bij aan het Vlaamse karakter en straatbeeld van de gemeenten in en rond Brussel.

De lijn Turnhout-Leuven is buslijn 304.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Peumans, de minister van Binnenlandse Aangelegenheden buigt zich over het advies-Boes. Hij heeft een extra advies aangevraagd. Ik heb met hem afgesproken dat wij ons uiteraard zullen houden aan de nieuwe richtlijnen. Ik denk dat u zich het best tot hem richt.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Heeren tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de nieuwe Europese richtlijn rond kinderzitjes en personenvervoer

De voorzitter: Mevrouw Heeren heeft het woord.

Mevrouw Veerle Heeren: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb deze vraag al gesteld aan de minister van Onderwijs. Hij heeft me doorverwezen naar u. Natuurlijk wist ik wel dat u bevoegd bent voor Mobiliteit, maar de kinderzitjes hebben betrekking op twee bevoegdheidsterreinen via het leerlingenvervoer en via de nieuwe Europese richtlijn. Ik heb begrepen dat u een advies hebt uitgebracht en doorgestuurd aan uw federale collega over de aanpassing van de kinderzitjes. Dat is absoluut een positieve maatregel, maar hij leidt tot praktische problemen.

Het leerlingenvervoer vormt de aanleiding voor mijn vraag. We hopen allemaal dat het ooit kosteloos kan gebeuren, maar dat is nog niet het geval. Heel veel scholen doen een beroep op de vrijwillige inzet van de ouders om een carpoolsysteem op te zetten. Voor zover ik daar zicht op heb, werkt dat bijzonder goed. Vooral de kleinere kinderen hebben er baat bij, zeker in plattelandsregio's. Gelukkig is er ook nog de fiets, maar dat geldt slechts voor kinderen vanaf een jaar of zeven.

De nieuwe reglementering zorgt voor een groot probleem voor deze carpooling. Wie kleiner is dan 1,35

meter moet in een aangepast kinderbeveiligingssysteem worden geplaatst. Dit wordt volgende week van toepassing. Minister Landuyt maakt enkele uitzonderingen: bestuurders die kinderen op een heel korte afstand en occasioneel vervoeren, moeten niet beschikken over een aangepast beveiligingssysteem. Tot die groep behoren grootouders die kinderen nu en dan van school afhalen of brengen. Dat is natuurlijk een goede zaak, maar als ik dat letterlijk neem, valt het carpoolen niet onder de uitzonderingen. Dat is immers niet occasioneel.

Een tweede uitzondering wordt gemaakt voor de gezinnen die beschikken over twee kinderbeveiligingssystemen op de achterbank en geen plaats hebben voor een derde kinderzitje. Tot slot vallen ook taxi's, bussen en openbaar vervoer niet onder de nieuwe regel. Nochtans zouden schoolbussen juist wel verplicht gordels moeten hebben.

Mevrouw de minister, hoe moeten we dit oplossen zodat het carpoolsysteem kan overleven? Ik wil wel kiezen voor een ander systeem, maar tot op vandaag – zelfs met de initiatieven van minister Vandenbroucke inzake basismobiliteit en het pilootproject van gratis leerlingenvervoer – is er geen oplossing voor dit probleem.

U hebt een advies gegeven aan minister Landuyt. Ik veronderstel dat u intussen een gesprek hebt gehad met minister Vandenbroucke. Ik hoop alvast dat u mij zo dadelijk kunt vertellen dat u dit specifieke probleem hebt aangekaart. Als dat niet het geval is, hoop ik dat het alsnog mogelijk is om een initiatief te nemen inzake carpooling. Ik denk in het bijzonder aan de familieleden of aan de mensen die niet nu en dan, maar elke dag carpoolen.

Mevrouw de minister, ik wil van deze gelegenheid gebruik maken om de link te leggen met het dossier in het departement Onderwijs. Ik ga ervan uit dat u als minister van Mobiliteit gesprekken voert over de opname van dit dossier in het pilootproject dat wordt opgezet binnen het departement Onderwijs.

Worden er stappen ondernomen om de autoconstructeurs te verplichten om rekening te houden met deze nieuwe richtlijnen? Als dat niet het geval, blijven de gezinnen finaal de factuur betalen.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Heeren, u verwees reeds naar het advies dat de Vlaamse Regering gaf. Het is een nogal uitgebreid, maar positief advies geworden, mits er een aantal opmerkingen worden meegenomen.

Belangrijk bij deze kwestie is dat het om een omzetting van een Europese richtlijn gaat. Als minister ben ik ook bevoegd voor de verkeersveiligheid in Vlaanderen, en ik kan dit initiatief bijgevolg alleen maar toejuichen. We moeten nagaan hoe we er op de meest pragmatische manier mee kunnen omgaan. Vlaanderen heeft daartoe een advies geschreven, en de federale minister heeft opties genomen. Ik benadruk nogmaals dat de richtlijn vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid een stap voorwaarts is.

Ik verwijs ook naar een studie van het Steunpunt Verkeersveiligheid die gisteren bekend werd gemaakt over het feit dat kinderen nog veel te weinig worden vastgeklikt, zeker op weg naar school, wat toch wel een erg frappante vaststelling is. Vlaanderen levert heel wat inspanningen voor een veilige schoolomgeving, zoals de zone 30, en Vlaanderen blijft erin investeren. Al die inspanningen krijgen een cynisch kantje als blijkt dat kinderen die met de wagen naar school worden gebracht, niet eens worden vastgeklikt. Tot zover de context en mijn standpunt.

Ik herhaal dat het om de omzetting van een Europese richtlijn gaat. De Vlaamse Regering heeft een advies gegeven op 17 februari. In de schriftelijke versie van uw vraag vroeg u naar de mogelijkheid om de richtlijn uit te stellen tot er een oplossing in het departement Onderwijs uit de bus zou komen. Eerlijk gezegd zie ik niet in welke oplossing wij zouden kunnen geven bij de omzetting van een Europese richtlijn: de richtlijn zal in werking treden, en wij zullen er ons allemaal aan aanpassen.

Ik verwijs naar de pilootprojecten die minister Vandenbroucke en ikzelf opzetten voor het woonschoolverkeer. Ze leggen vooral de nadruk op het STOP-principe en op fiets- en voetgangerspoolen, want die zijn veel belangrijker in het licht van duurzame mobiliteit.

Natuurlijk moeten we aandacht besteden aan het vele carpoolen om kinderen naar school te brengen. Ik zie niet in hoe we in een oplossing kunnen voorzien, tenzij op pragmatisch vlak. De Vlaamse Regering en de federale regering hebben immers een pragmatisch standpunt ingenomen dat de mogelijkheid biedt om tot mei 2008 in een overgangsmaatregel te voorzien. Daardoor is het mogelijk om een derde kind van minder dan drie jaar te vervoeren zonder kinderbe-

veiligingssysteem, indien het technisch niet mogelijk is om in de auto na de installatie van twee kinderbeveiligingssystemen, een derde te installeren. In dat geval is een uitzondering mogelijk, wat toch soelaas moet bieden in de overgangsperiode.

Ik ben het met u eens dat vooral constructeurs van wagens en van kinderbeveiligingssystemen zullen moeten inspelen op deze nood, zodat de systemen in verschillende wagens kunnen worden geïnstalleerd. Aangezien het om een Europese richtlijn gaat, ga ik ervan uit dat de autoconstructeurs heel snel zullen inspelen op de gewijzigde reglementering. Ik heb niet de bevoegdheid om specifieke verplichtingen op te leggen aan autoconstructeurs.

De voorzitter: Mevrouw Heeren heeft het woord.

Mevrouw Veerle Heeren: Mevrouw de minister, ik heb mijn vraag over het uitstel inderdaad niet mondeling gesteld, want ik vond hem niet langer relevant. Mijn schriftelijke versie van de vraag dateert van anderhalve maand geleden.

Ik heb de indruk dat u niet erg goed begrijpt wat ik onder de aandacht wil brengen, ofwel heb ik me verkeerd uitgedrukt. Het grote probleem is het carpoolsysteem. Ook ik ben voorstander van de kinderzitjes, maar ik heb ook begrip voor bepaalde situaties uit de praktijk. Ik ken ouders van wie de drie kinderen op vijf dagen tijd door zeven verschillende mensen worden afgehaald of teruggebracht. Die ouders moeten per wagen dus drie verschillende zitjes hebben. Alles moet immers praktisch georganiseerd worden. Rekent u maar uit hoeveel dat kost, ook al gaat het om niet erg grote afstanden.

Ik lees dat een van de uitzonderingen op de regel de grootouders zijn. Als zij de kinderen afhalen aan school, zijn ze niet verplicht om kinderzitjes te gebruiken. De vrijwilligers die worden ingezet, en die uiteindelijk ook ouders zijn maar geen biologische band hebben met de kinderen, vallen niet onder die uitzonderingsregeling.

Het gaat trouwens vooral over plattelandsregio's. Ik kan me goed inbeelden dat het probleem zich niet voordoet in een stad als Antwerpen. Daar zijn er immers lijnbussen en zijn er veel scholen in de binnenstad. In plattelandsgemeenten wordt nog veel aan carpooling gedaan, vooral voor de jongste kinderen. Voor kinderen vanaf zes jaar deel ik uw mening.

We moeten het samen met het STOP-principe uitgewerkte pilootproject zeker toejuichen. Ik ben echter niet van plan mijn driejarige kleuter met de fiets naar school te sturen. Ik gebruik daarvoor de wagen.

Ik heb nog een vraag over de carpoolsystemen en de occasionele gebruikers. Ik heb dit niet in het advies teruggevonden. Volgens mij horen die vrijwilligers in deze groep thuis. We mogen die mensen niet vragen om een zitje te kopen dat aan zeven verschillende auto's is aangepast. Indien morgen dergelijke zitjes op de markt zouden komen, zouden we dit kunnen vragen. Vandaag zijn die zitjes evenwel nog niet te krijgen.

Wat de ouders betreft, heb ik niet de ervaring dat de kinderen niet worden vastgeklikt. Volgens de Vlaamse cijfers gebeurt dit blijkbaar wel. Door het gebruik van de kinderzitjes is het soms praktisch niet meer mogelijk om de kinderen vast te klikken. In veel wagens is het onmogelijk om drie kinderzitjes te plaatsen. Dit is een probleem.

Minister Kathleen Van Brempt: Mevrouw Heeren, ik begrijp uw vraag zeer goed. Ik kan ze zelfs gedeeltelijk onderschrijven. We hebben ons in het advies van de Vlaamse Regering tegen de notie 'incidenteel en op korte afstand' verzet. Dit is een uitzondering die door anderen naar voren is geschoven.

Mevrouw Veerle Heeren: Het gaat om de mensen die slechts occasioneel voor het vervoer instaan. Ze vervoeren de kinderen over een korte afstand en niet op regelmatige basis.

Minister Kathleen Van Brempt: Dit is ondefinieerbaar en oncontroleerbaar.

Mevrouw Veerle Heeren: Die uitzondering is niet in het advies van de Vlaamse Regering opgenomen.

Minister Kathleen Van Brempt: De Vlaamse Regering verzet zich tegen een aantal uitzonderingen omdat ze niet controleerbaar of definieerbaar zijn. In dat geval zouden we evengoed geen reglementering kunnen opstellen.

Hoewel ik niet denk dat we uiteindelijk hiervoor zullen kiezen, zou een overgangsmaatregel zinvol kunnen zijn. Binnen een aantal jaren moet de regelgeving echter strikt worden toegepast. Dit betekent dat de chauffeurs de kinderzitjes nodig zullen hebben. Er is dan ook nood aan flexibele kinderzitjes die in verschillende wagens kunnen worden geplaatst. Dit lijkt me de enige oplossing. Ik heb het moeilijk met de opvatting dat carpooling niet op een verkeersveilige manier moet gebeuren.

Mevrouw Veerle Heeren: Carpooling wordt vandaag op een verkeersveilige manier gedaan. Al die kinderen zijn vastgeklikt.

Minister Kathleen Van Brempt: Uit de cijfers blijkt dat dit niet klopt. Ik ga er trouwens van uit dat we Europese richtlijnen in eigen regelgeving moeten omzetten.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Heeren tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de positie van Limburg in de ontwikkeling van logistieke operaties in Vlaanderen

De voorzitter: Mevrouw Heeren heeft het woord.

Mevrouw Veerle Heeren: Mijnheer de voorzitter, ik heb de persmededeling van de minister van begin maart 2006 met veel belangstelling gelezen. De minister heeft de logistieke sector in Vlaanderen een schot voor de boeg gegeven. Hij is van mening dat de logistiek de bouwsteen van onze welvaart moet vormen. De visienota van de minister vat de verschillende geplande pilootprojecten goed samen. Vlaanderen moet een logistieke draaischijf worden. Ik hoop dat we die rol ook in Europees verband kunnen vervullen.

Als Limburger is het natuurlijk leuk om in een officiële publicatie te lezen dat een aantal regio's, met name Limburg, Antwerpen, Luik en Henegouwen aantrekkelijke regio's voor de vestiging van logistieke operaties zijn. Voor de komende jaren is dit een hoopgevende uitspraak.

Er wordt al heel wat geïnvesteerd in deze provincie. We gaan ervan uit dat onze regio omwille van zijn centrale ligging, tussen de Vlaamse Ruit, het Ruhrgebied en Luik heel wat troeven in handen heeft. Er wordt al flink in de logistieke ontsluiting en in de tewerkstelling geïnvesteerd. Als verkozene uit de betrokken regio vind ik het genereren van tewerkstelling cruciaal. We weten allemaal dat Limburg slecht scoort op dit vlak. Alle hulp is welkom om van onze regio in de toekomst een strategische logistieke draaischijf te maken.

Mijnheer de minister, ik heb uw persmededeling aangewend om u de kans te bieden om in deze commissie zelf uitleg over de pilootprojecten te geven. Hoe ziet u die projecten? Welke finaliteit hebben die projecten? Hebt u in dit verband een timing? Het is altijd interessant pilootprojecten op te starten. Het is evenwel steeds de bedoeling uiteindelijk een eindresultaat te kunnen voorleggen. Welk gevolg wilt u geven aan de macro-economische analyse van Logistiek Vlaanderen? Op welke wijze wilt u de pilootprojecten in deze sterke en interessante regio's verankeren?

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de voorzitter, ik wil me aansluiten bij de vraag om uitleg van mevrouw Heeren. Limburg geldt al langer als een logistiek centrum in de euregio. Het Limburgplan legt accenten in verband met de ontsluiting van de provincie. Hiertoe zullen een aantal broodnodige infrastructuurwerken moeten worden uitgevoerd.

De werkzaamheden aan het gevaarlijke klaverblad te Lummen zijn ondertussen van start gegaan. De werken aan de noord-zuidverbinding zullen in 2007 starten. Bij de ontsluiting van de provincie hoort uiteraard ook de ontsluiting van de diverse industriële gebieden. In het zuiden van de provincie gaat het in eerste instantie om de broodnodige ontsluiting van Sint-Truiden in de richting van de E40. Sint-Truiden kent momenteel een ontwikkeling van industriële activiteiten. Is er al enig zicht op de budgettering van de ontsluiting, of zal Sint-Truiden in de lijst van pilootprojecten worden opgenomen?

In het noorden van de provincie gaat het om de IJzeren Rijn. Hier is de jongste tijd al veel over gepraat. De logistieke ontsluiting houdt in elk geval in dat er een snelle verbinding met de grote industrieterreinen moet komen. Het industrieterrein van Heusden-Zolder is momenteel niet degelijk ontsloten. De ontsluiting van Houthalen-Helchteren zal allicht in het kader van de noord-zuidverbinding aan bod komen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ik wil me bij deze Limburgs gekleurde vraag om uitleg aansluiten. Ik vraag me af of het beleid van de minister op een visienota is gebaseerd.

Ik ben een trouwe lezer van de persberichten van de Vlaamse Informatieambtenaar. In een van die mededelingen staan de zeven elementen keurig opgesomd.

Wat is de visie op de logistieke ontwikkeling? We beschikken over een eigen instituut, het Vlaams

Instituut voor Logistiek. De heer Van Breedam, die volgens mij een zeer competent man is, heeft hier trouwens de hoorzitting die door deze commissie over het dossier NAIADES georganiseerd werd, bijgewoond. Ik wil in dit verband ook even verwijzen naar een interview met de minister in De Standaard van 3 maart 2006. Ik citeer: 'Alle zeven projecten wil hij opgenomen zien in het business plan voor Vlaanderen dat minister-president Leterme aangekondigd heeft. Hoeveel het allemaal zal kosten, kan Peeters nog niet zeggen. Het gaat minder om het budget dan om de visie en de inspanning die we daarvoor moeten doen.'

Ik heb nog een vraag over de postponed manufacturing of uitgestelde fabricage. Tijdens ons werkbezoek aan de haven van Antwerpen hebben we onder meer de NV Katoen Natie bezocht. We hebben daar kunnen vaststellen hoe aan de inhoud van uit China afkomstige containers een belangrijke meerwaarde wordt gegeven. Het recentste jaarverslag van de Vlaamse zeehavens bevat relatief weinig goede voorbeelden van uitgestelde fabricage. Dit levert nochtans een belangrijke meerwaarde op. De containers van het schip laden en vervolgens per trein naar de rest van Europa vervoeren, levert de Vlaamse economie weinig meerwaarde op.

Mevrouw Heeren heeft daarnet al gevraagd welke rol Limburg in de logistieke ontwikkelingen kan spelen. Uit de studies van professor Sleuwagen en van professor Van Breedam blijkt dat de Antwerpse regio en de regio Halle-Vilvoorde grote Europese distributiecentra vormen. Limburg heeft op dit vlak echter ook veel capaciteiten. In tegenstelling tot Nederland, wat ook een distributieland is, investeert Vlaanderen evenwel niet voldoende in Limburg. Dit hoor ik in de wandelgangen vertellen. We zouden meer inspanningen moeten leveren. Tongeren vormt een goed voorbeeld. Hier zijn belangrijke distributiebedrijven als Bose en TNT gevestigd. Mijns inziens kan Limburg de distributiebedrijven nog veel bieden. De vraag is hoe deze feiten in de visienota aan bod komen.

Ik hoop dat niemand ons verkeerd begrijpt, want we juichen het bestaan van die visienota toe. De visienota moet evenwel passen in het algemeen beleid ten aanzien van het verspreiden van inspanningen. Mijnheer de minister, wat dit betreft, verdedig ik mijn eigen provincie. Volgens alle studies is het potentieel en de infrastructuur in Limburg al aanwezig. Dit staat los van de verbinding tussen Sint-Truiden en de E40. Dit punt is in het zuiden van Limburg een nieuwe fetisj aan het worden. Volgens sommigen moet Sint-Truiden zeer dringend worden ontsloten. Ik heb daar mijn eigen mening over. Ik heb begrepen dat u nu een haalbaarheidsstudie zult laten uitvoeren. Ze hadden destijds de E40 maar goed moeten aanleggen.

Mevrouw Veerle Heeren: Wat dat betreft, hebt u gelijk, mijnheer Peumans: dat hebben we te danken aan de Walen.

De heer Jan Peumans: Ja, de E40 is aangelegd toen de heer Leburton eerste minister was. Daarom moest die weg via Waremme gaan en mocht hij niet via Sint-Truiden gaan. Zo eenvoudig is het. We mogen nooit proberen een stommiteit te verhelpen door een andere stommiteit te begaan. Dat heb ik ook geleerd in de politiek.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, ik leer hier erg veel bij over wat een politieke carrière al dan niet kan schaden.

Ik ben erg blij met al deze vragen. Ze geven me de gelegenheid een en ander te verduidelijken en uiteen te zetten wat we terzake van plan zijn.

Ik wil even ingaan op mijn beweegredenen om deze nota op te stellen. Als minister van Openbare Werken investeer ik aanzienlijk, te beginnen met het Deurganckdok. In totaal zullen we deze zittingsperiode 3,145 miljard euro investeren, in scholen, in infrastructuur, in hard materiaal. De vraag die ik me daar echter meteen bij stel is: renderen die investeringen wel voldoende? We moeten nagaan hoe we de door ons gedane investeringen maximaal kunnen laten renderen. Dan heb ik het vooral over de vervoersproblematiek: de wegen, de binnenvaart, de spoorwegen.

Verder heeft iedereen het steeds over Vlaanderen als een poort tot Europa. Via de havens, luchthavens en dergelijke in onze prachtige regio kunnen 450 miljoen Europeanen worden bereikt. Maar is dat wel zo? Wat is onze positie? Moeten we geen bijkomende inspanningen doen om deze positie in binnen- en buitenland te behouden?

Deze twee overwegingen hebben me ertoe aangezet een aantal vergaderingen te houden met experts. Het was niet mijn bedoeling om nogmaals een vrij uit-

voerig document over de logistiek in Vlaanderen in te dienen. De heer Peumans verwijst terecht naar het Vlaamse Instituut voor de Logistiek, en naar academici die over nog meer kennis van zaken beschikken en nog bijkomende nota's en boeken kunnen schrijven. Het was mijn bedoeling om op een wat kortere termijn zeer concreet een aantal pilootprojecten te lanceren, de resultaten ervan te bekijken en die projecten te veralgemenen. Ik heb daar een aantal dagen zeer intensief overleg over gepleegd. Sommige van die projecten zouden in het Businessplan Vlaanderen kunnen worden opgenomen. U hebt in de kranten kunnen lezen over welke projecten het gaat.

De minister-president heeft terecht gezegd dat, gezien onze geografische ligging, van zodra de laatste hand is gelegd aan dat Businessplan Vlaanderen, onze logistieke positie en ambities zeker in dat plan zullen worden opgenomen. Anderzijds kunnen onze inspanningen inzake logistiek net zo goed op zichzelf worden bekeken. Beide opties zijn voor mij zeker mogelijk. Het lijkt me echter zeer waardevol het logistieke aspect op te nemen in dat businessplan. De minister-president is daar ook van overtuigd. Dat zal natuurlijk niet het enige aspect zijn. De minister-president zal daar te gepasten tijde zelf over communiceren. U zult hem daar dan zelf over kunnen ondervragen.

Ik overloop nu de diverse projecten die in het kader van Flanders Logistics kunnen worden geselecteerd, en waarvan ik niet als enige meen dat ze waardevol zijn. Ze zijn vrij uitvoerig besproken. Dit zijn weliswaar niet de enige mogelijke projecten, maar het zijn wel projecten waarvan ik meen dat ze verder moeten worden bekeken en die hier al aan bod zijn gekomen, naar aanleiding van een of andere vraag.

Er is ten eerste de verbetering van de capaciteitsbenutting van de multimodale infrastructuur. Dit is een oud verhaal, dat hier al meermaals aan bod is gekomen. Dan gaat het niet alleen over de problematiek van laden en lossen in de havens. Er moet weliswaar een verschil worden gemaakt tussen containers en bulkgoederen, maar het is zo dat er om drie uur wordt gestopt, en op vrijdag nog vroeger. Het gaat ook over de problematiek van de lege vrachtwagens. Zeker als het gaat over goederen in eigen vervoer, rijden die vrachtwagens vol naar hun bestemming, maar komen ze gegarandeerd leeg terug.

Er is ook de problematiek van de vele lege containers die de wereld rond worden gestuurd. Het is immers niet zo duur een container de hele wereld rond te laten vervoeren: voor ongeveer 900 dollar kan dan. Mijnheer Glorieux, dat heeft natuurlijk ook te maken met het feit dat de milieukosten niet geïnternaliseerd zijn.

De heer Eloi Glorieux: Ik reken op u, mijnheer de minister, om daar iets aan te doen.

Minister Kris Peeters: Vandaar dat pilootproject.

Er is al een project geweest terzake. Enkele jaren geleden heeft Hessennatie bekeken of het iets zou kunnen doen inzake het laden en lossen. Dat gebeurt trouwens al in andere havens in het buitenland. Dat project is mislukt, omdat niet werd ingegrepen over de hele keten. Er is immers enerzijds het laden en lossen in de haven, maar die vrachtwagens moeten ergens heen, de expediteurs moeten werkzaam zijn. Men moet ergens binnen kunnen en niet moeten wachten tot de volgende ochtend.

Dat hangt samen met het probleem van de piekmomenten op autosnelwegen, met vrachtwagens die op hetzelfde ogenblik vertrekken als de personenwagens. De vraag is of er geen vollediger pilootproject kan worden opgezet, waarbij met de hele keten – dus niet alleen de haven, maar ook de terminals – rekening wordt gehouden. We zijn nu bezig voor elk project een draaiboek op te maken. Wat dit eerste project betreft, hebben een aantal bedrijven, zowel in Antwerpen als in Zeebrugge, al spontaan hun medewerking aangeboden. Ze willen dat uitproberen. Het is de bedoeling dit draaiboek op te maken, met een wetenschappelijke en deskundige begeleiding, om vervolgens een selectie te maken en dit ten slotte uit te testen.

Dan is er de verdere stroomlijning van de regelgeving. U zult terecht menen dat dit vanzelf spreekt, maar dit moet nu concreet worden aangepakt. De regelgeving in de logistieke dienstverlening is immers hallucinant. Het probleem is dat dit niet alleen mijn bevoegdheden, maar ook die van de Vlaamse Regering overschrijdt. Het gaat immers ook over regels inzake BTW, douane, veterinaire keuringen enzovoort. Ook is er het probleem dat bedrijven zich buiten het havengebied gaan lokaliseren, omdat daar een andere wetgeving van toepassing is. Door het feit dat ze zich buiten het havengebied bevinden, wordt bijkomende trafiek gegenereerd. Dat is dus de problematiek van de flexibiliteit in het havengebied, met de wet-Major en, op Europees niveau, Port Package I en II. Die pakketten zijn onderuit gehaald.

We moeten opnieuw nagaan hoe we dit op een verstandige wijze moeten aanpakken, en ook op een

positieve wijze. Voor mij gaat het immers niet over het afbreken van een bepaalde wetgeving en bescherming, maar over het laten groeien van de dynamiek en de tewerkstelling en het garanderen van de zekerheid. We investeren daar veel. Er is een groot potentieel. De regelgeving terzake is echter niet afgestemd op wat de actoren en de bedrijven vragen. Het kostenverschil is steeds meer een factor in de concurrentiestrijd met andere havens. Dat moeten we bekijken.

Ook hier zullen we werken met een draaiboek, waarin wordt aangegeven welke aspecten van de wetgeving zullen worden aangepakt, hoe we daarover zullen overleggen en hoe we die aspecten zullen aanpakken.

Vervolgens is er het pilootproject van het opzetten van logistieke clusters. We stellen vast dat in Vlaanderen een vierhonderdtal Europese distributie- en logistieke centra zijn gevestigd. Dat is een belangrijke vaststelling: dat zijn heel veel centra. Dat hangt ook samen met het feit dat Vlaanderen slechts 13.500 vierkante kilometer groot is.

Gisteren was ik nog in Laakdal, waar een aantal niet onbelangrijke bedrijven gevestigd zijn. De heer Peumans verwees ook naar bepaalde activiteiten in de Waaslandhaven. Er zijn er tal van andere. Die logistieke centra zijn erg belangrijk. We moeten die centra minstens kunnen behouden of het aantal centra nog doen toenemen. Meestal zijn dat de eerste troepen van buitenlandse ondernemingen, die hier dan vervolgens hun activiteiten voort opbouwen.

Dit pilootproject behelst ook de clusterbenadering. In het verleden heeft die benadering hoogtes en laagtes gekend. Al in een vorig leven heb ik meegemaakt dat die benadering heel duidelijk naar voren werd geschoven, op basis van bevindingen van academici in de VS. Het is erg positief dat er van onderuit clusters zijn gegroeid. Sommige, zoals de chemische, waren hier al aanwezig. In Vlaanderen is er ook heel duidelijk sprake van een farmaceutische cluster. Door onze huidige ervaringen lijkt het me niet verstandig dat van bovenaf wordt opgelegd waar een cluster moet worden gelokaliseerd. Wat al bestaat en organisch is gegroeid, moet worden gestimuleerd. We moeten nagaan hoe we dat maximaal kunnen aanwenden. Ik kan u verzekeren dat er bedrijven zijn die een beroep doen op Schiphol om hun goederen te laten vervoeren, hoewel ze zich op nauwelijks 20 kilometer van Zaventem bevinden. De vraag rijst waarom dat gebeurt. Welke hindernissen moeten we wegnemen? Met het START-project investeren we meer dan 600 miljoen euro in de regio rond Zaventem. Het is dan ook evident dat we dit moeten bekijken.

Een ander pilootproject is dat van de alternatieve financiering van de infrastructuur. We zullen daar straks op terugkomen, wanneer we het zullen hebben over de noord-zuidverbinding. Dat is het grootste project. Gisteren heb ik daarover nog gesproken met de burgemeester van Houthalen-Helchteren. Er zijn echter nog tal van andere programma's. De vraag is: hoe zien we dat? Zeker wat de logistieke aspecten betreft, zijn er nog heel wat uitdagingen. Dan heb ik het niet meteen over de wegen, maar over de haven, de spoorwegen en de binnenvaart. Wat zijn daar de mogelijkheden inzake alternatieve financiering? Zoals hier al werd gezegd, kan PPS niet overal worden gebruikt. Er moet dus een kosten-batenanalyse worden gemaakt, zodat we kunnen zien hoe het verder moet.

Iedereen kent de projecten die nu op de tafel liggen, zoals de tweede sluis van de Waaslandhaven en een aantal projecten in Gent. Er is meer vraag dan ik geld ter beschikking heb. De vraag is dus hoe we dat kunnen oplossen: welke projecten financieren we alternatief, en welke financieren we volledig met het reguliere budget? Daar zouden we meer duidelijkheid over willen geven, ook in overleg met de bedrijven. We zullen nog voor het zomerreces naar de Vlaamse Regering gaan met een strategische nota over de havens. Als we investeringen doen, wil ook wel eens weten wat de 'return on investment' is. Ik ontvang geregeld vragen. Als we die beantwoorden, wil ik ook weten welke bijkomende activiteiten, investeringen en bedrijven dat dan oplevert, en hoe de bestaande bedrijven daarover denken. Dat zou in het vierde pilootproject uitgeklaard worden.

Pilootproject 5, onderwijs en arbeidsmarkt, is wat nieuw, zeker ten aanzien van de logistiek. Gisteren heb ik nog een prijs uitgereikt aan een aantal middelbare scholen die aan een wedstrijd bedrijfsspel hadden deelgenomen. In het verleden hadden scholen een richting expeditie. Op een bepaald moment heeft men die richting 'logistiek management' genoemd. Dat klinkt wat mooier, maar is de inhoud van die richting aangepast? Er wordt me gezegd dat er een grote nood is aan middelmanagement in logistieke bedrijven, men vindt geen goedgeschoolde mensen. Het is de bedoeling om het onderwijsaspect aan te

pakken, de benamingen en wat achter die benamingen zit. Als logistiek management hetzelfde is als de richting expeditie van jaren geleden, zeggen de bedrijven dat ze andere skills nodig hebben dan wat bepaalde instellingen afleveren. Dat zal volledig aangepakt worden.

Pilootproject 6 betreft het stimuleren van onderzoek en ontwikkeling. Ik heb verschillende gesprekken gevoerd over onderzoek en ontwikkeling in de logistiek. We krijgen een situatie waarbij de grote spelers innovatieve stappen zetten, en dat niet aan de collega's meedelen. Ik kan er inkomen dat ze dat niet doen aan de andere grote bedrijven, maar in de logistieke sector zijn ook duizenden KMO's actief die onvoldoende mee zijn en onvoldoende de vruchten plukken van onderzoek en ontwikkeling.

Als we spreken over logistiek, denken de meeste mensen aan stinkende vrachtwagens en files. Logistiek is echter veel meer dan dat. We willen daar een goede communicatie en duiding over en we willen het maatschappelijk draagvlak ervoor verbreden, in Vlaanderen en daarbuiten. Als we de ambitie hebben om de nummer 1 te blijven, die we volgens bepaalde studies zijn, zullen we ook extern duidelijk moeten communiceren en daar de nodige inspanningen voor doen. Pilootproject 7, doelgerichte communicatie, is maar mogelijk als we alle andere elementen hebben uitgewerkt. Daarom wordt er een draaiboek voor uitgewerkt.

Het zijn niet de enige projecten, maar het zijn wel belangrijke projecten die in de visienota Logistiek Vlaanderen zijn geselecteerd.

U vraagt welke finaliteit ik nastreef: voor mij is dat de positie die we nu bekleden. In de sterkte-zwakteanalyse die Healy & Baker elk jaar uitvoert, werd op vraag van het Vlaams Instituut voor Logistiek, afgekort VIL, verder ingezoomd op de landenkwalificatie naar provincie en zelfs naar arrondissement. De provincie Limburg staat op nummer 1, gevolgd door Luik en Antwerpen. Wat betreft de arrondissementen scoort Maaseik heel sterk, gevolgd door Oostende en Tongeren. Deze interessante analyse dateert van juli 2004 en zal de volgende weken worden geactualiseerd. Luik, Henegouwen, Ile de France, Nord-Pas de Calais volgen ons dicht op de voet. Er moet met andere woorden niet veel gebeuren, of we zijn onze positie kwijt. De Nederlanders hebben andere studies die zeggen dat zij op nummer 1 staan.

Deze studie toont aan dat we goed zitten, dat de concurrentie bikkelhard is en de finaliteit moet zijn om onze positie te behouden en te verstevigen zodat de werkgelegenheidsdynamiek en de welvaart daar uit kunnen blijven putten, allemaal op een gezonde manier.

U vraagt naar de timing. Ik ben er voorstander van om dit project volledig in het businessplan te schuiven, onder meer omdat het bevoegdheidsoverschrijdend is, ook ten aanzien van de federale overheid. Ik heb gevraagd het op te nemen in de federale werven die worden ontplooid. Ik ben zo goed als klaar met de draaiboeken van de verschillende projecten. Ik zou graag nog dit jaar starten met de pilootprojecten. Ik zal de volgende dagen en weken kijken in welk kader dit past, zeker als het in het businessplan wordt ingeschoven.

Inzake de methodologie gaan we als volgt te werk. We starten de pilootprojecten op. Voor het eerste project hebben we van de bedrijven heel concreet al het aanbod hebben gekregen om eraan mee te werken. Net zoals de Hessennatie enkele jaren geleden heeft gedaan, selecteren we twee of drie bedrijven, en we gaan nog verder dan toen en betrekken er ook terminals enzovoort bij. We starten het project op met een duidelijke timing van het aantal maanden, we volgen tijdens die maanden de verschillende elementen op en we sluiten na een bepaalde periode het pilootproject af. Er komt een evaluatie en een voorstel om een aantal zaken, bijvoorbeeld wetgeving, te wijzigen zodat die conclusie kan worden veralgemeend. We starten niet met een veralgemening, bijvoorbeeld de laad- en lostijden veralgemenen we tot 10 uur 's avonds.

De vraag is wat dan allemaal op wetgevend vlak moet worden gewijzigd. De bedoeling van deze pilootprojecten, waar ik al met de vakbonden en andere actoren gesprekken over heb gevoerd, is eerst uittesten en dan conclusies meegeven. Het is de bedoeling om alle reglementen waarvan de sector en wij vinden dat die moeten worden aangepast, op te lijsten en voorstellen te doen over welke wijzigingen moeten worden aangebracht. Voorstellen van wat we zelf kunnen wijzigen, moeten we indienen bij de Vlaamse Regering of het Vlaams Parlement en andere wijzigingen meedelen aan de federale overheid. Al naargelang het pilootproject zal de inhoud een andere aard hebben en zal de conclusie een andere finaliteit hebben, zijnde het veralgemenen, het wijzigen en, wat het onderwijs betreft, het herinvullen en herschrijven van inhouden die het logistiek management moet hebben.

Ik kom tot uw vierde vraag. Ik heb al verwezen naar de studie van Healy & Baker die de volgende

weken of maanden zal worden geactualiseerd. Ik ben zeer benieuwd of er in tussentijd verschuivingen zijn opgetreden. De concurrentie is verschrikkelijk scherp. Onze sterktes kunnen onze zwaktes van morgen worden. Ik noem onze sterke punten: geografisch centrale ligging, dichte multimodale ontsluitingen, uitgebreide talenkennis, gespecialiseerde knowhow inzake alle aspecten van de logistiek. Deze sterkten kunnen onze zwaktes worden wanneer alles dichtslibt, wanneer de reglementering zich zo ver ontwikkelt dat de kosten die daarmee samenhangen zo uit de pan swingen dat we een concurrentieel nadeel krijgen, dat ons onderwijs onvoldoende geïnnoveerd wordt enzovoort. Al de voordelen die we de voorbije jaren hadden, kunnen vrij snel hindernissen worden.

Ik kom tot de laatste vraag. Ik heb de visienota afgerond en ben bezig met de draaiboeken. Binnen enkele weken is het duidelijk of het in het Businessplan Vlaanderen komt of in een ander kader wordt geplaatst. Wat mij betreft, gaan we daarmee door. Als de draaiboeken zijn afgerond, kan iedereen naargelang de verschillende pilootprojecten participeren. We moeten nagaan hoe we dat concreet in elkaar steken, en dat geldt zeker voor Limburg en Antwerpen. De bedoeling is heel duidelijk om over Flanders Logistics niet met veel woorden te praten maar er concreet iets aan te doen, opgebouwd met pilootprojecten, evaluatie en generalisatie van wat moet worden opgelost, niet alleen in Limburg maar in heel Vlaanderen en onze koppositie de volgende jaren garanderen en versterken. Dat is een werk van lange adem, en het is belangrijk dat we dit doen.

De voorzitter: Mevrouw Heeren heeft het woord.

Mevrouw Veerle Heeren: Mijnheer de minister, ik dank u voor het zeer uitgebreide en gedetailleerde antwoord. U zult de volgende 2,5 jaar nodig hebben om die pilootprojecten te kunnen realiseren, of misschien langer. Ik blijf met u geloven dat Vlaanderen twee grondstoffen heeft: de ligging en de werkkracht van de gewone Vlaming. Die troeven moeten we uitspelen.

In onze regio is altijd de vraag gesteld om van Genk een economische poort te maken binnen het RSV. De vraag is wat we daarmee bereiken. Wat levert dat op? Het is een titel, maar wat betekent die? Als de regio zich zou kunnen inschrijven in een aantal van die projecten, zouden we veel meer mogelijkheden hebben. Ik heb in elk geval begrepen dat u de projecten wilt uitbreiden naar de rest van Vlaanderen.

Ik bedank u alvast, mijnheer de minister. U kunt op onze volmondige steun rekenen. U hebt gelijk, we moeten niet altijd grote speeches houden, maar ook af en toe een ei leggen.

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de minister, ik kan u niet bedanken voor uw antwoord, want ik heb er geen gekregen. Bent u mij vergeten?

Minister Kris Peeters: Excuseert u mij, mijnheer Vrancken. Over de IJzeren Rijn en de noord-zuidverbinding zullen we het straks nog hebben.

Ik ben in Sint-Truiden geweest. Men heeft me daar gevraagd naar de ontsluiting. De heer Peumans heeft de historische fout al geduid. Ik heb heel goed begrepen dat Sint-Truiden een ontsluiting wil. Dit realiseren vraagt een maatschappelijk draagvlak, en dat moet nog groeien. Op dit moment kan ik daar nog geen geld voor zoeken, laat staan het uitvoeren.

U vraagt een ontsluiting voor Heusden-Zolder. Daar kan ik nu niet direct op antwoorden. U kunt daar een vraag om uitleg over stellen.

Mevrouw Veerle Heeren: Het is belangrijk dat er in Sint-Truiden een studie wordt uitgevoerd. Dan pas kunnen we verder.

De heer Freddy Van Gaever: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, ik sluit me aan bij de woorden van mevrouw Heeren. Vlaanderen heeft veel troeven. We hebben een gemotiveerde bevolking, we hebben meertalige werkkrachten en een goede ligging, maar we communiceren slecht.

Het grootse project Hambantota zegt u waarschijnlijk niets. Vorig jaar mocht ik hier heel toevallig een Indische delegatie ontvangen. Die mensen zochten contact met de Vlaamse logistieke top van de haven van Antwerpen. Volgens hen zal India over vijftien à twintig jaar China voorbijsteken op het vlak van bevolkingsaantal en op zakengebied. Iedereen spreekt immers Engels in India.

De drukste zeeroute ter wereld loopt ten zuiden van India en langs Sri Lanka. Daar passeren miljoenen containers in alle richtingen en met alle bestemmingen. India heeft een probleem met de diepgang van zijn stromen zoals wij met de Schelde. Er wordt een volledig nieuwe zeehaven gebouwd, namelijk Ham-

bantota, die over twintig à dertig jaar een van de grootste ter wereld zou moeten zijn. India wil daar de vracht van grote containerschepen overladen in kleinere schepen die zelfs op de binnenwateren kunnen varen. Het project is gigantisch. Er komt een petroleumraffinaderij en chemische fabrieken.

Ik heb met die Indiërs het Havenbedrijf Antwerpen bezocht. We werden rondgeleid door een ambtenaar die een uur doorging over het Deurganckdok en de haven, maar daar kwamen ze niet voor. Ze kwamen om de medewerking van Vlaanderen te vragen en om mensen met ervaring te zoeken voor de opstart van die haven in India. Vorige vrijdag vroeg ik bij gelegenheid aan een persoon van het Havenbedrijf Antwerpen hoe het stond met Hambantota. Die man wist van niets. Een uur geleden belde de president van Vavasi mij, een grote Indische onderneming die meewerkt aan Hambantota. Hij vertelde me dat de haven van Rotterdam nu hoogstwaarschijnlijk de opdracht zal krijgen. Dat is toch erg jammer!

Ik zal u straks met plezier het nummer van de president van deze grote Indische holding geven. Misschien kunnen uw diensten nog contact met hem opnemen en kunnen we nog een graantje meepikken.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Van Gaever, we moeten zorgen dat we dergelijke kansen niet laten voorbijgaan. Ik weet niet wat er in het Havenbedrijf Antwerpen verkeerd is gelopen. Als u die mensen naar mij doorverwijst, zullen ze zeker geholpen worden.

De heer Jan Peumans: Toenmalig eerste minister Leburton woonde in Waremme. Hij vond dat zijn gemeente ontsloten moest worden in functie van een groot industriepark. U kunt daar gaan kijken: er staat nog steeds niets op dat terrein. Die autosnelweg had via Sint-Truiden moeten lopen. Wie de geschiedenis van het autowegennet in België wil bestuderen, kan ik enkele boeken aanbevelen.

Mijnheer de minister, ik vind het jammer dat daar in uw logistiek plan weinig over terug te vinden is. Het blijft een feit dat u heel sterk de nadruk legt op de havens. Ik bedoel dat niet negatief, ik begrijp dat. Limburg is nog steeds vragende partij voor een logistieke poort. Het heeft meer met psychologie dan wat anders te maken, maar dat elke provincie logistieke poorten heeft, behalve Limburg, dat is niet stimulerend. Ook de noord-zuidverbinding ontbreekt nog. Ik weet het, u zult eraan werken.

Ik hoor hier altijd zeggen dat Limburg een degelijke infrastructuur heeft, en dat is bewezen. Een industrieterrein langs de E313 zoals in Tongeren of langs de autosnelweg zoals in Lummen is zeer interessant voor de Europese distributiecentra, vooral voor deze die een meerwaarde leveren. Ik doel daarmee op de beroemde uitgestelde fabricage. Logistieke bedrijven die zowel hoogopgeleide als laaggeschoolde werknemers nodig hebben, zijn de interessantste. Ik noem SKF en Bose als voorbeelden. Dat mis ik in uw logistiek plan voor Limburg.

U zegt dat het onderwijs zich op de logistieke arbeidsmarkt moet afstemmen, maar dan moeten we een keuze maken voor bepaalde onderwijsinstellingen. Dat kan niet in heel Vlaanderen. Het beroep van expediteur is door het opengaan van de Europese grenzen verdwenen. De logistieke opleiding is ervoor in de plaats gekomen, maar er dreigt nu een leemte te ontstaan. Ik spreek nu als Limburger: we hebben een troef die we echt zouden kunnen uitspelen, en we hebben daarvoor geen verbinding met de E40 nodig. Dat komt te weinig tot uiting in uw logistiek plan en in uw businessplan. U zult me antwoorden dat u aan alternatieve financiering gaat doen voor het klaverblad in Lummen. Die verhalen ken ik. We moeten alle kansen uitputten. Limburg heeft nog andere troeven. Daarmee ga ik echt op de Limburgse toer.

Minister Kris Peeters: En we zijn nog niet aan het einde van deze vergadering!

Mijnheer Peumans, u weet dat ik niet de enige ben die veel hoop stelt in de postponed manufacturing. We hebben voldoende oppervlakte om alleen op de kwantiteit te focussen. In Zeebrugge vinden we daar nog voorbeelden van, er is de Katoen Natie en de autoassemblage. Dit hangt samen met de clustervorming en de ontwikkeling daarvan. De pilootprojecten dekken heel Vlaanderen en willen alle Vlaamse troeven uitspelen. Ik vind het iets te vroeg om het plan al volledig te beoordelen. We moeten het in de komende maanden opvolgen en zorgen dat alle aspecten, ook de Limburgse, aan bod komen. Ik ben er zeker van dat u dit allemaal zult volgen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Michèle Hostekint tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitbreiding van het nachttarief voor elektriciteit naar het hele weekend

De voorzitter: Mevrouw Hostekint heeft het woord.

Mevrouw Michèle Hostekint: Mijnheer de minister, in juni 2004 keurde de Vlaamse Regering een maatregel goed die de bedoeling had om het goedkopere nachttarief uit te breiden tot het hele weekend. Vorig jaar werd dit voorstel hernomen. Het werd door de Raad van State gedwarsboomd omdat de elektriciteitstarieven een federale bevoegdheid zijn. Naar verluidt zou u, mijnheer de minister, federaal minister Verwilghen hebben verzocht om een gelijkaardige maatregel uit te werken.

De VREG heeft op haar beurt een negatief inhoudelijk advies uitgebracht. Volgens de VREG zouden de beoogde doelen, met name het afvlakken van het opnameprofiel van elektriciteit waardoor centrales efficiënter kunnen worden ingezet en de prijzen dalen, niet of nauwelijks worden bereikt. Zo wordt 15 percent van de elektriciteit afgenomen door residentiële gebruikers. Daarvan kan slechts 10 percent naar het weekend worden uitgesteld. Bovendien kan de verschuiving enkel plaatsvinden bij die afnemers die een tweevoudig uurtellertarief hebben. Het betreft hier slechts een derde van de afnemers. Een derde van 10 percent van 15,5 percent is amper 0,51 percent. Dit zou dus een verwaarloosbare impact zijn.

Bovendien waarschuwt de VREG zelfs voor perverse effecten op het vlak van de prijzen. De nadelige effecten zouden er met name zijn voor de afnemers met een enkelvoudig tarief, want voor hen zouden de prijzen zelfs kunnen stijgen. Hoe dan ook zouden volgens de VREG de effecten van de uitbreiding heel miniem zijn.

Ook federaal minister Verwilghen werd over deze maatregel ondervraagd in de Kamer. Hij bevestigde dat hij een onderhoud met vertegenwoordigers van de Vlaamse Regering heeft gehad. Vanuit technische overwegingen die gepaard gaan met de toepassing van deze tariefmaatregelen, zou erop gewezen zijn dat het noodzakelijk is om met de drie gewesten overleg te plegen om de maatregel tegelijk over het gehele land in te voeren. Als de maatregel wordt beperkt tot één gewest, zou de maatregel voor de netbeheerders tot belangrijke bijkomende kosten leiden. Bovendien verwijst de federaal minister Verwilghen in zijn antwoord eveneens naar de recente studie van 6 oktober van de CREG. De reguleringscommissie wijst in de studie op haar beurt op de negatieve effecten van de invoering van een tariefmaatregel zoals die destijds door de Vlaamse Regering werd voorgesteld, aangezien de maatregel geen enkele rechtstreekse of onrechtstreekse impact mag hebben op de andere tarieven.

Mijnheer de minister, hoe interpreteert u het advies van de VREG? Onderschrijft u het? Klopt het dat u een studie hebt gevraagd aan bedrijven die werkzaam zijn in de elektriciteitssector om aan te tonen dat de tariefmaatregel geen prijsstijging zal veroorzaken voor de consumenten die geopteerd hebben voor het tweevoudig tarief, noch voor de consumenten die andere tarieven hebben gekozen? Als dit het geval is, zijn de resultaten van de studie u dan reeds bekend?

Hebt u kennis genomen van het advies in de recente studie van de reguleringscommissie en onderschrijft u dit advies? Hebt u reeds overleg gepleegd met de andere gewesten, of hebt u bij de andere gewesten al gepolst naar hun standpunten terzake? Zijn die standpunten u reeds bekend en zo neen, wat zult u dan doen indien ze negatief blijken te zijn?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Hostekint, in uw inleidende stukje wijst u er zelf op dat in de vorige Vlaamse Regering de heer Stevaert – u niet volledig onbekend – de invoering van deze uitbreiding heeft gelanceerd. Daar werd heel positief op gereageerd. Bij de start van deze nieuwe regering vroegen we ons af wat we zouden aanvangen met wat de heer Stevaert heel nadrukkelijk had gevraagd, geëist en gekregen.

Er werd een advies gevraagd aan de VREG, en dat was klaar op 6 juli 2004. Het ging over een voorontwerp van besluit dat door de vorige Vlaamse Regering op 28 mei 2004 principieel werd goedgekeurd. Ik werd ermee geconfronteerd. In het advies worden een aantal opmerkingen en kanttekeningen gemaakt om ons erop te wijzen dat we moeten opletten. De VREG merkt ook op dat we erop moeten letten dat de kosten die aan de uitbreiding verbonden zijn, niet worden uitgevlakt of worden aangerekend aan degenen die niet van de uitbreiding kunnen genieten.

Met een aantal van die opmerkingen hebben we rekening gehouden. We hebben er in de Vlaamse Rege-

ring verschillende keren over gesproken. U verwees terecht naar federaal minister Verwilghen en naar de Raad van State. We zijn van mening dat we toch moeten doorgaan met dit project. We hebben het bijgevolg ook goedgekeurd.

Tijdens een eerste bespreking in de Vlaamse Regering waren we van plan om het nog in de loop van dit jaar in te voeren, maar er zijn problemen gerezen met maatschappijen die met contracten voor 12 maanden werken. De goedgekeurde maatregel gaat bijgevolg in op 1 januari 2007.

Deze timing biedt ons de mogelijkheid om te overleggen met de andere gewesten. Ik heb zowel met mijn Brusselse als met mijn Waalse collega gesproken. Uit het Waalse advies blijkt dat Wallonië het voorstel over de uitbreiding van het nachttarief voor de weekends als 'positive' en 'souhaitable' beschouwt. Mijn Waalse collega sprak zich op 27 juni 2005 gunstig uit over ons voorstel. Wat ik natuurlijk nog nodig heb, is een politieke beslissing van de Waalse regering. Ik hoop dat die zal volgen.

Om het Brusselse standpunt te kennen, zullen we nog wat meer geduld moeten uitoefenen, maar omdat de reacties in Wallonië positief waren, ga ik ervan uit dat Brussel wel zal volgen. In dat geval zal de regel op 1 januari 2007 niet alleen in Vlaanderen, maar ook in Wallonië en in het Brusselse Gewest ingang vinden. Als Wallonië of Brussel de maatregel om een of andere reden toch niet zouden zien zitten, heeft de Vlaamse Regering beslist om toch met de maatregel door te gaan.

U verwees ook naar een aantal bijkomende adviezen. Mijn federale collega heeft de CREG inderdaad om bijkomend advies gevraagd. De studie van 6 oktober 2005 van het directiecomité van de CREG alsook het verdeeld advies van 21 december 2005 van de algemene raad de CREG zijn mij bekend. We moeten heel hard benadrukken dat met deze maatregel de problematiek van het tarief – die door de heer Stevaert heel nadrukkelijk naar voren werd geschoven – een ruimere, sociale dimensie krijgt. Ook het vermijden van nachtlawaai en dergelijke worden immers in rekening gebracht. Door de uitbreiding naar het weekend moeten immers niet 's nachts alle machines staan draaien bij wie van het tarief wenst te genieten.

Mevrouw Hostekint, u hebt de problematiek geschetst. Er is een verschil tussen de adviezen op het vorige voorstel en de adviezen van de CREG. Ik herhaal heel nadrukkelijk dat we in contact stonden en staan met onze collega's van de andere gewesten en dat we hopen op een snelle politieke beslissing in Wallonië, gebaseerd op de positieve reacties. Ik ga ervan uit dat u terzake een heel positief standpunt zult blijven innemen, want – ere wie ere toekomt – dit is niet mijn uitvinding, maar die van de heer Stevaert. Toen het ontwerp werd goedgekeurd in het Vlaams Parlement merkte hij op: 'Peeters heeft uitgevoerd wat ik heb geïnitieerd'. In dit geval is dat juist.

De voorzitter: Mevrouw Hostekint heeft het woord.

Mevrouw Michèle Hostekint: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik sta inderdaad positief tegenover de uitbreiding, en ik ben blij dat er een datum werd vastgelegd.

De Brusselse reactie blijft uit. Ik vraag me af wat de gevolgen zijn op de kosten indien er geen reactie komt. Wat zal er gebeuren als alleen het Vlaamse Gewest een politieke beslissing neemt?

Minister Kris Peeters: Mevrouw Hostekint, ik heb al geleerd dat men in de politiek niet moet antwoorden op vragen die niet rijzen. *(Opmerkingen van de heer Jan Peumans)*

Mijnheer Peumans, dat was de eerste les. De tweede betrof het principe van het voortschrijdende inzicht.

Mevrouw Hostekint, op basis van de positieve reacties van mijn collega's in Wallonië ga ik ervan uit dat het wel goed zit. Ik ben me er heel goed van bewust dat we het tariefverschil en de kosten heel goed in de gaten moeten houden. Als zou blijken dat Wallonië niet meedoet, zult u me zeker opnieuw vragen stellen, en ik zal ze beantwoorden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Gilbert Van Baelen tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de noord-zuidverbinding in Limburg

De voorzitter: De heer Van Baelen heeft het woord.

De heer Gilbert Van Baelen: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, gisteren hebt u een concrete actie ondernomen in Limburg. In de krant las ik vandaag immers dat u op bezoek bent geweest in Houthalen-Helchteren. Ik las ook al een aantal antwoorden op vragen die ik u vandaag wou voorleggen. Ik hoop dat de timingen die u nu voorstelt, realistischer zijn dan de timingen die u bij uw aantreden en kort daarna voorstelde.

Ooit vertelde u dat de noord-zuidverbinding in Limburg voor het einde van uw ambtstermijn zou worden gerealiseerd. We mochten u daarop afrekenen. Ik merk echter dat er timingen zijn tot 2014. U bent dus van plan om in de volgende legislatuur opnieuw minister van Openbare Werken te worden. U vertelde ook al dat u op 1 januari van volgend jaar een eerste spade zou steken. Het kan een leuke dag worden, zo tegelijk met de installatie van de nieuwe gemeenteraden.

Nog niet zo lang geleden hebt u heel erg lang in de file gestaan op het gedeelte van de noord-zuidverbinding met 2 maal 2-rijstroken. U hebt de situatie dus van nabij meegemaakt toen u naar de opening van het station in Neerpelt reed. Ik kon er niet geraken. U kon vaststellen dat niet alleen de flessenhals problematisch is, maar ook het feit dat er maar aan 90 kilometer per uur mag worden gereden op het stuk dat volledig met 2 maal 2-rijstroken werd aangelegd en dat over alle mogelijke voorzieningen beschikt.

In de praktijk rijdt niemand aan 90 kilometer per uur. Misschien mag het niet echt luidop worden gezegd, maar de politiezone heeft er een bepaald gedoogbeleid. Ik zou niet graag hebben dat de politie morgen begint te flitsen, want dan ben ik er elke dag een paar keer bij. In dat geval zou ik – en ik zou zeker niet de enige zijn – zeker een vorm van burgerlijke ongehoorzaamheid aan de dag leggen. Het is ongehoord wat daar op het ogenblik mag en niet mag.

Op 3 oktober 2005 zei u dat u 'over een goeie maand', tegen eind november dus, een antwoord zou hebben op de vraag of de snelheid kan worden opgetrokken tot 120 kilometer per uur. Nu zijn we een half jaar later. We hebben u een beetje met rust gelaten. Ik lees dat u in anderhalf miljoen euro hebt voorzien om geluidsschermen te plaatsen langs het tracé.

Destijds wist geen kat dat in de bouwvergunning stond dat de snelheid zou worden beperkt tot 90 kilometer per uur op een gedeelte van het tracé. Als dat bekend was geweest, had er toen al een gigantisch protest geklonken. Gedane zaken nemen echter geen keer.

Ik wil het hier eigenlijk niet over de tunnels hebben, ik wil me vooral op de flessenhals concentreren. Tot aan het rond punt is de weg opnieuw aangelegd. Ik win nu dagelijks 10 minuten op een stuk van 20 kilometer. Daarna sta ik echter 10 minuten langer stil op de volgende 4 kilometer. Dit betekent dat ik eigenlijk geen enkele minuut win. Door de flessenhals raak ik niet sneller in Brussel.

De minister heeft hierover recent een aantal verklaringen afgelegd. Eind oktober 2005 heeft hij evenwel verklaard dat de werken in 2007 een aanvang zouden moeten nemen. Eerst zou het knooppunt rond Molenheide worden aangelegd. De rest van het tracé zou tussen 2008 en 2010 onder handen worden genomen. De minister zou zichzelf eens moeten herinneren aan de uitspraken die hij over de timing van deze werken heeft gedaan. Wat de flessenhals betreft, zijn die werken in het verleden niet zo ver in de tijd gesitueerd.

Mijnheer de minister, wat heeft de geluidsstudie over de baan met 2 maal 2-rijstroken opgeleverd? Wat zijn de resultaten? Zult u die geluidsschermen plaatsen? Waar zullen ze precies worden geplaatst? Zullen de schermen pas na de snelheidsverhoging worden geplaatst? Aangezien tijdig in de nodige middelen is voorzien, kan de aanbesteding in 2006 plaatsvinden. Het is echter mogelijk dat we tot 2007 moeten wachten voor de schermen er uiteindelijk staan.

U hebt toen aangekondigd dat een stuurgroep alle plannen zou opvolgen. Heeft die stuurgroep vergaderd? Welke plannen zijn tijdens die vergaderingen besproken? Welke timing is hierbij vooropgesteld?

Over de flessenhals hebben we het daarnet al gehad. De aanbesteding had begin 2006 tot stand moeten komen. Om dit mogelijk te maken, hadden de onteigeningsplannen voor het uitwisselpunt in Molenheide er tegen die tijd moeten zijn. Hoe zit het nu met de timing?

In het dossier van de noord-zuidverbinding speelt alternatieve financiering een belangrijke rol. U hebt

verklaard dat u een aantal voorstellen, waaronder PPS-formules, zou uitwerken. Zijn er al voorstellen besproken? Zijn die besprekingen in bepaalde gevallen al afgerond? Zijn er al voorstellen klaar om te worden uitgevoerd? Zult u in verband met de financiering de vooropgestelde timing kunnen respecteren?

U hebt destijds regelmatig overleg met de werkgeversorganisaties en met alle betrokken doelgroepen aangekondigd. Heeft dit overleg plaatsgevonden? Zo ja, wanneer heeft het dan plaatsgevonden, en welke resultaten heeft het opgeleverd?

Het gemeentebestuur van Houthalen-Helchteren voelde zich totaal niet betrokken bij het opstellen van de plannen. De inwoners van die gemeente wisten niet wat er zou gebeuren, of er al dan niet tunnels zouden worden aangelegd, hoe de werken zouden worden uitgevoerd, of er al dan niet onteigeningen zouden volgen en of er in dit verband al dan niet nieuwe BPA's zouden worden opgemaakt. Om die problemen op te lossen, hebt u verklaard dat u een communicatieadviseur zou aantrekken. Die persoon zou dan permanent met alle betrokkenen in overleg treden. Ik heb nog geen communicatieadviseur gezien of gehoord. Hebt u al iemand aangesteld? Zo ja, sinds wanneer is die adviseur actief en wat doet hij precies? Zo neen, waarom is dit nog niet gebeurd? U communiceert over dit dossier, maar de aangekondigde communicatieadviseur heb ik nog niet weten communiceren.

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de voorzitter, ik wil me aansluiten bij de vraag om uitleg van de heer Van Baelen.

Wat het overleg betreft, wil ik opmerken dat de inwoners van Houthalen-Helchteren niet de op de hoogte zijn gebracht van de plannen. Zelfs de politieke kaste heeft lang niets van deze plannen geweten. De minister heeft de gemeente gisteren bezocht. Ik denk natuurlijk in eerste instantie aan de periode daarvoor.

Mijnheer de minister, wat hebt u gisteren, tijdens uw bezoek, eigenlijk met het college van burgemeester en schepenen besproken? De burgemeester heeft zich eerst tegen de ondertunneling verzet. Onder druk van de plaatselijke bevolking heeft hij het geweer van schouder veranderd. Hij heeft ondertussen zijn bezorgdheid geuit over de commotie die naar aanleiding van de aangekondigde plannen bij de bevolking is ontstaan. Indien ik me niet vergis, hebt u een petitie met 6.500 handtekeningen ontvangen. Volgens mij is er flink wat tegenstand in Houthalen-Helchteren tegen de ondertunneling. Klopt dit in uw ogen? Wat zult u hieraan doen? Zult u wachten op het MER, vooraleer u de ondertunneling definitief schrapt en voor de omleiding kiest, of ligt die beslissing al vast?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, aangezien ik niet wist dat de heer Van Baelen een vraag om uitleg over dit onderwerp had ingediend, heb ik zelf eigenlijk ook een vraag om uitleg voorbereid. Indien nodig, kan ik deze vraag om uitleg altijd nog in een schriftelijke vraag omzetten.

Mijnheer de minister, ik ben een overzicht aan het maken van alle zaken die in het verleden in deze commissie ter sprake zijn gekomen. Ik vind het onze taak om deze zaken op te volgen. Ik ben aan deze lijst begonnen naar aanleiding van een vraag om uitleg die de heer Sannen u op 5 oktober 2004 heeft gesteld. Hij heeft u toen gevraagd hoe het met de noord-zuidverbinding zat.

Ondertussen zijn we anderhalf jaar verder. Ik veronderstel dat in die tijd hard aan verschillende studies is gewerkt. Op 5 oktober 2004 hebt u verwezen naar een haalbaarheidsstudie over de vormgeving van de bovengrondse publieke ruimte en over de juiste manier om de in- en uitritten aan te leggen. Op basis van deze studie kan definitief een tunnelvariant worden gekozen. Er zijn immers een aantal verschillende mogelijkheden.

Diezelfde studie zou ook aandacht besteden aan de bovenbouw, aan de financieringsmogelijkheden, aan de verdere procedurele stappen en aan de herlokalisatiemogelijkheden. Dit laatste punt interesseert veel mensen in de regio. Het kan nodig blijken om bewoners en handelaars te herlokaliseren.

U hebt destijds geantwoord dat het resultaat van de studie over de tunnelvarianten eind 2005 klaar zou zijn. De definitieve beslissing zou in het voorjaar van 2006 worden genomen. Over het begrip 'voorjaar' valt natuurlijk te discussiëren. Loopt het voorjaar tot het begin van de lente of tot in juni?

U hebt tegelijkertijd geantwoord dat u alternatieve financieringsmogelijkheden en de eventuele aanwending van FFEU-middelen zou onderzoeken. Het valt

me op dat u voortdurend naar fysieke programma's verwijst. Dit geldt ook voor de budgetten in de jaren na 2006. Ik ben blij dat ik het fysieke programma voor 2006 twee of drie weken geleden heb ontvangen. In tegenstelling tot de vorige jaren is hier geen driejarenprogramma aan verbonden, er is enkel een reserveprogramma voor 2006. U hebt het evenwel vaak over plannen die in 2008 of in 2009 zullen worden uitgevoerd. Ik vraag me vooral af wat in 2006 nog zal gebeuren. Krijgen we nog een rollend programma voor de werken die na 2006 zullen worden uitgevoerd?

De kruispunten op de beruchte grote baan zullen eindelijk conflictvrij worden. Ik veronderstel dat u weet dat het aanleggen van een conflictvrij kruispunt bepaalde gevolgen heeft. U laat de veiligheid op de doorstroming primeren. Volgens het Belang van Limburg is het de bedoeling 1,3 miljoen euro in deze kruispunten te investeren. Het systeem van conflictvrije kruispunten bestaat in Nederland al 25 jaar. U zult zien dat deze kruispunten de veiligheid ten goede komen, maar de doorstroming niet bevorderen. U kunt het draaien of keren hoe u wilt. Dit is altijd het geval. Dit is zo, tenzij een aantal kruispunten worden afgeschaft en alleen het doorgaand verkeer voorrang wordt gegeven. Als er echter vijf kruispunten conflictvrij wordt gemaakt, dan voorspel ik dat dit een negatieve weerslag zal hebben op de doorstroming. Ik baseer me op informatie uit Het Belang van Limburg. Mijnheer Van Baelen, u zult dat zelf wel ervaren. U woont immers in de buurt.

Mijnheer de minister, u investeert 1,3 miljoen euro. Is dat een voorlopige investering? Gaat het over een definitieve keuze die u maakt, of gaat u nu al dat geld investeren om binnen een paar jaar die kruispunten opnieuw af te laten breken en de tunnelvariant te laten toepassen? Omdat ik dit wilde weten, heb ik dit gekoppeld aan de vormgeving van de publieke ruimte bovengronds.

Wat is de stand van zaken bij al die onderdelen? Welke terugkoppeling is er tot nu toe geweest naar het lokale bestuur en de bewoners? Daarnet zei u in Houthalen-Helchteren te zijn geweest. Dat betekent natuurlijk niet dat de bevolking nu weet hoe de zaken zitten. Heel wat mensen hebben dit nu in het Belang van Limburg gelezen, maar veel mensen zullen zich ook afvragen wanneer met de herinrichting van die kruispunten zal worden begonnen en hoe ze zullen worden heringericht. Dergelijke vragen leven altijd bij de plaatselijke bevolking.

Mijnheer de minister, ik wil ook nog even kwijt dat er voor dit soort informatieverstrekking vrijwel geen geld is. U zult het me niet kwalijk nemen als ik vaststel dat er voor de BAM-werken 3 miljoen euro wordt uitgegeven voor de informatieverstrekking. Ik heb over dat onderwerp een schriftelijke vraag gesteld, naar aanleiding van de voortgangsrapportage. Van dat bedrag wordt 900.000 euro alleen al aangewend voor wat 'communicatie strategische adviezen' heet. Dat blijkt althans uit het antwoord dat ik heb gekregen. Waar zal al dat geld voor worden gebruikt? Hoe is de verdeling voor de rest van Vlaanderen inzake belangrijke infrastructuurwerken? Hoeveel zal daarin worden geïnvesteerd? In uw fysisch programma hebt u 60.000 euro gereserveerd voor een bereikbaarheidsadviseur. De vraag van mijn collega's is terecht. Hoe zult u communiceren en wie zal zorgen voor die communicatie? Ik hoop dat het over een goed communicatiebureau zal gaan, maar in de wandelgangen heb ik vernomen wie dit zou zijn. Dan heb ik zo mijn twijfels. Het staat me immers vrij een mening te hebben over sommige van dergelijke bureaus.

Wat is nu precies de stand van zaken inzake VIA-Invest, dat via de PMV zal worden opgericht? Ik stel vast dat de brug van Temse nu weer niet alternatief zal worden gefinancierd, terwijl uw secretaris-generaal in het blad van VOKA – Vlaams Economisch Verbond nog verklaarde dat dit wél alternatief zou worden gefinancierd. Dat is het eerste of tweede project waarbij alternatieve financiering wordt verlaten. Anderzijds kan ik dit wel begrijpen: die brug ligt op de N16, in uw achtertuin, mijnheer de minister. Dat zal wellicht de motivering zijn geweest. U hebt vier of vijf maal gezegd dat de brug van Temse alternatief zou worden gefinancierd, via VIA-Invest. U hebt dat gezegd, niet ik. Eerst kostte de brug 16 miljoen euro. Nu zou hij 31 miljoen euro kosten. We hebben daar toen nog vragen over gesteld. Ik stel nu vast dat deze brug nu met de klassieke middelen zal worden betaald.

Mijn vraag, die ook wordt gesteld in Houthalen-Helchteren en omgeving, luidt: hoe staat het nu met die alternatieve financiering? Die is immers vrij belangrijk om uw hele verhaal bekostigd te krijgen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, ik heb eerst een algemene opmerking over de timing en de wijze van aanpakken. Er zijn twee mogelijkheden. Ofwel antwoord ik hier op de vragen en dus ook op

de vragen naar de timing. Vanuit mijn verleden vind ik het persoonlijk erg belangrijk een bepaalde datum te kunnen vooropstellen waartegen een bepaald stadium is bereikt. Dat is heel goed voor de minister, de administratie en iedereen die aan dit project moet werken. Daarmee zeggen we dat we een bepaalde datum haalbaar achten. Daarom geef ik in deze commissie een streefdatum en geef ik aan hoe we dit menen te kunnen doen.

Er is echter ook sprake van een voortschrijdend inzicht, waardoor op bepaalde momenten de vraag rijst of iets niet op een andere wijze kan. In het geval van de brug gaat het over de vraag of alternatieve financiering aangewezen is, of dit, anderzijds, niet kan worden toevertrouwd aan de NV Zeekanaal, daar dit een waterproject is. Ik ga ervan uit dat een aanpassing onderweg geen probleem vormt. Ik doe er alles aan om een vooropgestelde datum te halen, maar in de praktijk gebeurt het soms dat sommige zaken wat vertraging oplopen, of dat er sprake is van een andere invulling, waardoor de data worden aangepast.

Ik heb er geen probleem mee dat u me confronteert met mijn vroegere uitspraken. Ik zou net zo goed niet meer kunnen antwoorden op vragen over de timing. Dan kunt u me er naderhand niet meer mee confronteren. Dat lijkt me echter geen goede werkwijze. Het helpt de zaak niet vooruit.

U zegt dat ik toen meermaals heb gezegd dat we dit alternatief zouden financieren, en dat er hier nu geen sprake meer van is. Ik kan alleen maar uiteenzetten waarom ik ervoor heb gekozen om het uit het pakket van de alternatieve financiering te halen. Een dergelijke opmerking heeft dus geen toegevoegde waarde. Ik ga er dus van uit dat u eigenlijk wilt weten waarom ik die keuze heb gemaakt. Die heeft niets te maken met mijn achtertuin. Er is sprake van een aantal technische argumenten waarop ik ben ingegaan.

Er bestaat natuurlijk vrijheid van meningsuiting. Wat de insinuaties over het communicatiebureau betreft, dit alles is verlopen op de normale wijze, met een openbare aanbesteding. U beweert echter dat dit niet correct is gebeurd.

De heer Jan Peumans: Ik pik het woord 'insinuaties' niet van u, mijnheer de minister. Op dat communicatiebureau komen we nog terug. Er was 870.000 euro beschikbaar voor een communicatieadvies aan de BAM, maar om elders in Vlaanderen te communiceren, is er geen euro. Dat is de realiteit! Ik zal u daar te gelegener tijd over ondervragen. Dat zijn echter geen insinuaties: dat zijn de feiten.

U hebt data vooropgesteld, ik niet. U hebt gezegd dat ik u op 1 januari 2007 mag beoordelen aan de flessenhals. Dan zou de eerste spadensteek worden gegeven. Dat hebt u gezegd, ik niet. Ik heb u dit al vaak gezegd: uw agenda en de agenda van de administratie zijn niet dezelfde. Dat mag u echter geen insinuaties noemen. Het staat me trouwens vrij hier te zeggen wat ik wil zeggen.

Minister Kris Peeters: Dat heb ik ook gezegd, maar ik had het over uw insinuaties met betrekking tot de brug van Temse. U insinueert dat het communicatiebureau in kwestie een slecht bureau zou zijn. Ik heb er alleen maar op gewezen dat het volgens de regels van de kunst is geselecteerd. Het staat u natuurlijk vrij uw visie te verwoorden.

Ik ga hier alweer data geven, omdat het me hier wordt gevraagd. Zo werd me gevraagd wanneer de maximumsnelheid opnieuw zal worden opgetrokken tot 120 kilometer per uur. Ik ga er immers van uit dat ik, aan de hand van alle elementen die we hebben, kan zeggen tegen wanneer die verhoging er komt.

Mijnheer Van Baelen, u hebt gevraagd hoe het zit met de studie. U hebt ook terecht verwezen naar de verleende bouwvergunning, waarbij expliciet de problematiek van de geluidsmuur is opgenomen, waardoor de snelheid is gereduceerd tot 90 kilometer per uur. U stelt dat de handhaving daar niet volledig is. Ik neem daar akte van.

Ik heb de geluidswerende maatregelen in de richting van Houthalen naar Eindhoven en in de richting van Eindhoven naar Houthalen, hier opgesomd bij me. Ik hoop dat het voor de heer Van Baelen volstaat dat ik die gegevens aan hem persoonlijk overmaak. Ik zeg heel duidelijk dat de snelheidsbeperking op 1 juli 2006 zal worden opgeheven. Tegen die datum zal ik daartoe de nodige maatregelen hebben uitgevoerd. Ik zeg dit op het gevaar af dat ik op 2 juli wordt geconfronteerd met vragen van u. Ik denk echter dat dit een goede manier van werken is, ook in het bedrijfsleven wordt op die manier gewerkt, maar daar heeft men meer vat op de zaken. Ik heb het met de administratie doorgepraat: op 1 juli 2006 kan er uitvoering aan gegeven worden. Dat is een realistische timing die onderbouwd is. Ik ga ervan uit dat die kan worden gerealiseerd.

Er is nog geen opmerking gemaakt over het budget, alleen over dat van de brug van Temse. U start met 15 miljoen euro en dat stijgt dan maar. Er zijn verschillende projecten, wat het budget doet toenemen. De totale raming bedraagt nu 300 miljoen euro, in hoofdzaak voor de drie fasen: 50 miljoen voor de flessenhals, ongeveer 30 miljoen euro voor de toegang centrum-zuid en 220 miljoen voor de doortocht Helchteren. Gisteren heb ik dat ook gezegd aan de burgemeester en het schepencollege van de gemeente Houthalen-Helchteren: we hebben zes projecten geselecteerd die we alternatief gaan financieren. Er zijn meer projecten dan dat ik er heb geselecteerd. Als daar onvoldoende uitvoering aan kan worden gegeven, rijst de vraag of we die 300 miljoen euro in Limburg moeten investeren. Ik zeg heel duidelijk aan al degenen die met dit project begaan zijn: er zijn ook andere missing links, in totaal zijn er 24.

De heer Jan Peumans: Voormalig minister Bossuyt heeft, tegen alles en iedereen in, de E17 in zijn achtertuin verbreed.

Minister Kris Peeters: Dat heb ik van het totaal afgetrokken. In het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen waren oorspronkelijk 25 missing links geselecteerd. Ik heb er 6 alternatief gefinancierd. Het gaat nu over één van de grootste projecten qua budget.

We zullen de zaak in twee fasen aanpakken, waarbij twee project-MER's worden opgestart. De boodschap die ik gisteren aan de burgemeester en het schepencollege heb gegeven, zal ook aan de bevolking worden gedaan. We starten met het noord-zuidproject in 2007 met de eerste fase van de werken, tussen de rotonde in Hechtel en de kruising met de Kievitwijk. De plannen voor de tweede fase zijn momenteel in onderzoek. Hiervoor wordt een MER opgestart. In deze studie moeten alle verschillende mogelijkheden onderzocht worden.

Gisteren heb ik van gedachten gewisseld met mensen van een naar een politieke partij omgevormde actiegroep. Hun stelling is dat men een omleiding kan doen door een habitat- en vogelrichtlijngebied. Zij menen daarvoor een aantal elementen te hebben. Ik heb hen gezegd dat ik sowieso een MER moet laten uitvoeren. Een MER gaat uit van waar de minister voor staat, het geeft de tunnelvarianten en alle andere varianten zullen ook worden onderzocht. Gisteren is tot ieders tevredenheid gesteld dat dat MER wordt opgestart, en alle varianten zullen worden onderzocht. Samen met iedereen zal ik zien wat er in dat MER zal staan. Ik loop daar niet op vooruit. Dat is de afspraak.

De communicatie is: we starten in 2007 met de eerste fase van de rotonde in Hechtel tot de kruising met de Kievitwijk. Dat zal twee jaar duren. Het is de bedoeling daar onmiddellijk de tweede fase op te laten aansluiten. De communicatie wordt nu opgestart. Daarvoor werd Groep C aangesteld. Dat is gebeurd volgens de regels van de kunst in alle onafhankelijkheid, met een jury. Iedereen heeft kunnen inschrijven. De communicatie naar de bevolking zal nu worden georganiseerd. Dat gebeurt met advertenties, tentoonstellingen, visualisaties, een infokrant, een website, de Vlaamse Infolijn, een huisstijl en dergelijke meer. We hebben geleerd uit de werken in Antwerpen en zullen ook hier de nodige communicatie ontwikkelen waarvoor ook in de nodige budgetten is voorzien.

Wat de PPS betreft, zijn we reeds gevorderd. Via-Invest moet worden opgericht om dit project te financieren. Daarvoor worden de laatste regelingen getroffen. De regering heeft in november beslist om dit project te selecteren voor alternatieve financiering. Recent is er een project omgewisseld, namelijk de brug van Temse.

We hebben ook met de werkgeversorganisatie (het VKW), Voka – Vlaams Economisch Verbond, Unizo en andere verenigingen een bijeenkomst gehouden op 17 maart 2006. De betrokkenheid van het gemeentebestuur is gisteren geregeld. Het gemeentebestuur zal een gemandateerde afvaardigen. Er werd gevraagd om ook een ambtenaar van zeer nabij de zaak te laten opvolgen. Ook dat is doorgepraat met het gemeentebestuur en zal verder opgevolgd worden.

Voor het aanduiden van een communicatieadviseur heeft het Agentschap Infrastructuur een aanbesteding uitgeschreven en deze opdracht werd gegund, zoals ik al heb gezegd. De voorbereidingen van de communicatie zijn al gestart, en dat zal de volgende weken effectief merkbaar zijn. De slagzin zal luiden: 'Noord-zuid verbindt mensen'.

Mijnheer Peumans, ik heb er geen probleem mee om de informatie aan de bevolking ook aan deze commissie over te maken als de vraag daartoe bestaat. Ik wil u gerust de stand van zaken van de bereikbaarheidsstudie meedelen. De resultaten waren eind 2005 klaar. De voorbije maanden werden besteed aan de opmaak van een visualisatie van de eerste fase van

het project. We werken ook voort aan het uitsluitsel over de verdere procedures inzake informatieverstrekking aan het bureau dat de communicatie zal verzorgen.

Binnen de haalbaarheidsstudie werd een ruimtelijk voorontwerp gemaakt waarin de mogelijke oplossing voor de publieke ruimte werd uitgewerkt. Deze structuurschets heeft tot doel om een discussie op te starten en aan de gemeente Houthalen-Helchteren een instrument te geven om zelf verder te ontwikkelen. In deze schets werd aangetoond dat een oplossing met tunnels ook bovengronds kan leiden tot een aangenamere leefomgeving, maar de MER zal alle elementen onderzoeken. Ik stel voor dat we even afwachten en niet nodeloos voor nog meer commotie zorgen.

De locatie van de in- en uitritten werd grondig bekeken en geregeld aangepast. Het voorstel dat nu op tafel ligt, tracht de leefbaarheid bovengronds te verzoenen met een vlotte verkeersafwisseling. Er werd voor geopteerd de in- en uitritten te plaatsen in de vallei van de Mangelbeek en dit om zo veel mogelijk verkeer in de tunnel te krijgen, waardoor het bovengronds leefbaarder wordt. Ook de tunnelvariant werd bestudeerd.

Er wordt een MER opgestart, zowel voor fase 1 als voor fase 2. Voor fase 1 zijn we al zeer ver gevorderd omdat er een passende beoordeling werd gemaakt. Dat kan snel gaan.

Ik hoop dat ik op de meeste vragen heb geantwoord. Ik wil nogmaals onderstrepen dat dit project van groot belang is voor mij en voor de provincie Limburg. De timing is nog altijd dezelfde. In 2007 starten we met de eerste fase. We zullen de nodige budgetten inschrijven. Dit dossier zal tot een goed einde worden gebracht, al zal het lintje misschien door mijn opvolger worden doorgeknipt. Dat is echter het minste van mijn zorgen.

Mijnheer Van Baelen, vanaf 1 juli kunt u mij hier opnieuw vragen stellen.

De voorzitter: De heer Van Baelen heeft het woord.

De heer Gilbert Van Baelen: Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. U hebt dit weekend een lintje doorgeknipt in Brugge. Wat is het meest waardevolle voor u?

U kunt het ons niet kwalijk nemen dat we u af en toe ondervragen over de timing. In oktober 2005 hebt u ons beloofd ‘over een goede maand’ uitleg te geven over de metingen. We hebben u tot april 2006 de tijd gegeven voor we met vragen kwamen. Ik zal u op 2 juli 2006 niet onmiddellijk weer ondervragen, maar ik heb niet begrepen of de werken dan uitgevoerd zijn of dat de snelheid wordt verhoogd, los van de werken.

De agenda van uw Limburgse administratie ziet er heel anders uit dan wat zij met u afspreekt. Daarin kan ik de heer Peumans volgen. Uw administratie heeft beloofd dat ze tegen 1 juli 2006 voor 1,5 miljoen euro geluidsschermen zal plaatsen. Ik kan u nu al zeggen dat dat niet zal lukken. Misschien moet ik u in het najaar dan vragen wanneer die schermen er eindelijk zullen komen. Met alle respect, men houdt u echt aan het lijntje. De aanbesteding moet zelfs nog gebeuren. De werken zouden in twee maanden tijd worden uitgevoerd. Dat is onmogelijk. Ik wil geen namen noemen, maar iemand heeft u iets wijsgemaakt. Ik word er niet goed van dat de administratie hier zo lichtzinnig mee omspringt zonder de politieke consequentie onder ogen te willen zien. Dat geldt niet alleen voor dit dossier.

U spreekt over een voortschrijdend inzicht en aanpassingen onderweg. Ik hou van die werkwijze. Als u ootmoedig toegeeft dat u andere inzichten hebt gekregen en andere mogelijkheden wil toepassen, dan heb ik er helemaal geen probleem mee dat de timing wordt bijgestuurd. Ik ben erg blij dat u hebt gekozen voor een MER, niet alleen over de tunnels, maar ook over alle mogelijke alternatieven. *(Opmerkingen van de heer Jan Peumans)*

Dan is de vraag op welke wijze men die MER laat uitvoeren, mijnheer Peumans. Hier zal het op een gelijkwaardige wijze gebeuren. Op dit moment is er eigenlijk geen alternatief voor de omleidingsweg. Ik begrijp dat de minister dat opnieuw op de agenda zet. Laat ons afwachten wat de MER oplevert, en laat ons eerlijk zijn tegenover de bevolking: de uiteindelijke beslissing zal pas in 2009 genomen worden. U wilt op de MER-studie wachten. U bent er niet van overtuigd dat u dan nog op dezelfde stoel zult zitten en die beslissing zult kunnen nemen. Laat ons dat duidelijk communiceren. Zeg aan de mensen dat u voor de tunnels kiest, maar dat nog wilt laten onderzoeken. Eigenlijk weet u het allemaal al, want u hebt al diverse dure studies laten uitvoeren. De MER-studie gaat wel verder dan de tunnels.

Ik hoop dat de heer Peumans fout zit in zijn redenering over de doorstroming op de kruispunten na de

aanpassing. Ik rij daar nu gemiddeld 50 à 60 kilometer per uur. De maximumsnelheid is 70 en ik sta daar regelmatig stil. Volgens mij zal de doorstromingssnelheid vanaf Helchteren tot aan de oprit naar de autosnelweg in Houthalen, niet nog verder naar beneden gaan door aanpassingen uit veiligheidsoverwegingen op de kruispunten. Theoretisch gezien klopt dat verhaal, maar ik rij daar toch al niet snel. Ik kan me niet voorstellen dat ik nog veel trager kan rijden. Anders zitten we met een nieuw probleem.

Tot slot, en nogmaals, ik hoop dat u op een actieve en heldere manier zult communiceren. De politiek krijgt vaak het verwijt niet of slecht te communiceren. Ik juich toe dat u in Sint-Truiden op bezoek ben geweest. Het is alleen vervelend om dat de dag nadien in de krant te lezen, maar dat is eigen aan de politiek. Laat ons de komende jaren een open communicatie aanhouden. De onrust leeft niet alleen bij de werkgeversorganisaties en niet alleen in Helchteren-Houthalen. In Neerpelt leeft dat ook, omdat wij meer gebruiker zijn dan de bewoners zelf. Bij een open communicatie kunnen we alleen maar winnen, vooral omdat dit een gevoelig dossier is.

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de minister, ik wil u niet vastpinnen op een datum, maar als ik nu voortga op de woorden de heer Van Baelen over de timing, dan begrijp ik dat het MER pas in 2009 klaar zal zijn. *(Opmerkingen)*

Het MER zal dus eerder klaar zijn, waarna u kunt beslissen of de ondertunneling er al dan niet komt. Verleden jaar hebt u gezegd dat ondanks alle mogelijke studies die nog zullen gebeuren, de ondertunneling er sowieso komt. U vertelde dat u niet meer zou afstappen van het idee van de ondertunneling.

Nu begrijp ik dat u de oplossing van de omleiding openlaat. Er is immers ook dat Europees rapport.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wat moet ik doen als ik vandaag de nodige informatie wil vinden over de noord-zuidverbinding? Dat blijft een dada van mij. U bent de minister die mij eens heeft gezegd dat ik gelijk heb, dat er op een andere manier gecommuniceerd moet worden. Kunt u me vertellen waar op de website van de Vlaamse Gemeenschap de nodige informatie staat over de stand van zaken van de noord-zuidverbinding? Ik zal zelf antwoorden: ik zal een persmededeling vinden die ter beschikking werd gesteld door de communicatieambtenaar, en verder zal ik niets vinden. De enige plek waar ik misschien iets meer informatie zal vinden, is bij de cel-MER. De mensen van de cel zijn immers het meest open.

Mijnheer de minister, ik verzoek u om eens contact op te nemen met het stadsbestuur van Maastricht, want daar is men ondertussen bezig met een heel beroemde ondertunneling van de A2, die de verbinding vormt tussen Helsinki en Nice en dus ook tussen Eindhoven en Luik. Men bevindt zich procedureel nog voor het MER. Op de website www.A2traverse.nl vindt u een inspraakpunt. U moet eens nagaan hoeveel informatie er op dit ogenblik al op de website staat. Ik benadruk dat er nog geen beslissing werd genomen: er werden verschillende alternatieven uitgewerkt.

Waarom kan de Vlaamse overheid geen geld ter beschikking stellen voor een gelijkaardig initiatief? U zou daarmee trouwens veel vragen kunnen voorkomen. Ik raadpleeg regelmatig de website van de Vlaamse Gemeenschap, en ik vind nergens iets over de noord-zuidverbinding. Ik vind helemaal niets terug over de aanleg van de beroemde verkeerswisselaar van Lummen. De regering doet mededelingen waarna ik de persberichten van de Vlaamse Gemeenschap bekijk. Ik heb dat bijvoorbeeld gedaan in verband met de brug van Temse. ‘Lees meer’ staat er dan bij. Als ik dat aanklik, vind ik enkel iets als: ‘Op voorstel van minister Peeters werd beslist om (…)’.

Ik vergelijk nogmaals met Nederland. De Nederlanders hebben op dat vlak een heel andere cultuur. Ik geef u het voorbeeld van de Scheldeverdragen. Voor de Scheldeverdragen heb ik u trouwens gefeliciteerd – ik heb niet zo’n slecht karakter als u misschien wel denkt. Dezelfde avond kreeg ik een bericht van het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat waarin staat dat minister Peijs een aangename ontmoeting had met minister Peeters, dat er vier verdragen ondertekend werden en dat wie meer wenst te weten over de Scheldeverdragen of over de Scheldeverdieping kan doorklikken. Alle informatie is perfect terug te vinden. Wat doet Vlaanderen? In Vlaanderen schrijft de woordvoerder van de minister een persmededeling.

Mijnheer de minister, u zou heel veel onrust bij de bevolking kunnen wegnemen door middel van een

goede communicatie. Het parlement heeft in het kader van de evaluatie van de controle-instrumenten trouwens dezelfde opmerking gemaakt. Hier worden immers een hele hoop schriftelijke vragen gesteld om de doodeenvoudige reden dat de informatie nergens te vinden is.

Ludo Gelders is hoogleraar aan de universiteit van Leuven. Zijn zoon promoveerde tot doctor in de communicatiewetenschappen. Ik sta met hem in contact. Hij heeft een analyse gemaakt over een aantal projecten waarbij ministers heel veel aankondigen, maar waarvan ze achteraf het proces van uitvoering niet in handen hebben. Ik heb u al eens in alle vriendschap gezegd dat uw agenda en die van de administratie niet dezelfde zijn. Ik ben blij dat de heer Van Baelen dit nu ook heeft gezegd. U zegt dat de geluidschermen op 1 juli 2006 langs de noord-zuidverbinding zullen staan, maar ik kan u al vertellen dat dat niet het geval zal zijn.

De vernoemde data hebt u gegeven. Ik heb nooit een datum vooropgesteld. U hebt me uitdrukkelijk verteld dat we elkaar zien op 1 januari 2007 aan de flessenhals, omdat dat dan de eerste spadesteek wordt gegeven. Ik zal er staan, maar ik zal er heel waarschijnlijk alleen staan.

De tunnel is een heel complex werk. Als u geen projectmanagement hebt, dan zullen er weer allerlei dingen gebeuren waarvan u achteraf zegt: 'Had ik dat als minister maar geweten'. Ik verwijs naar het dossier van het Deurganckdok. Ook in dat dossier komen heel wat elementen van infrastructuur, ruimtelijke ordening en natuur samen. Die elementen moeten op de een of andere manier immers op elkaar worden afgestemd.

Ik blijf nog steeds op mijn honger zitten in verband met de alternatieve financiering. Ik weet dat er principiële beslissingen werden genomen, maar ik zou graag eens iets meer vernemen. Twee weken geleden stond hierover een groot artikel in Knack. Heel Vlaanderen is bezig met alternatieve financiering, maar ik heb nog niets concreets gezien. Het eerste project dat er zou komen – dat in Temse – is in het water gevallen. Daar hebt u redenen voor waarvoor ik respect en waardering opbreng.

BIAC zou participeren aan de ontsluiting van de luchthaven van Zaventem. Ik heb vernomen dat ook dat niet doorgaat. De alternatieve financiering wordt voorgesteld als de oplossing voor alle problemen, maar hierover zijn genoeg buitenlandse voorbeelden te vinden en kunt u voldoende websites raadplegen. Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag wat de exacte stand van zaken van de alternatieve financiering is.

Ik blijf ook op mijn honger zitten inzake het rollend programma 2006-2008. Krijgen wij dat nog? In het verleden kregen we dat altijd. Het is goed om weten dat de administratie nu bezig is met de voorbereiding van een aantal zaken die eventueel in 2008 zullen worden uitgevoerd. Over de bereikbaarheidsstudie en zo meer zal ik een heel gedetailleerde schriftelijke vraag indienen zodat ik antwoorden krijg op mijn vragen.

Mijnheer Van Baelen, inzake de conflictvrije kruispunten kunt u misschien eens contact opnemen met Herman Swillen, voormalig afdelingshoofd in Limburg. Op een conflictvrij kruispunt duurt de afwikkeling van het verkeer altijd veel langer. Er zijn immers conflicten tussen wie rechtdoor rijdt en wie links afslaat. Op dergelijke kruispunten zijn al heel zware ongevallen gebeurd. Bovendien worden conflictvrije kruispunten heel vaak aangelegd in functie van de zwakke weggebruikers. Ik herhaal dus nogmaals dat op een conflictvrij kruispunt de afwikkeling van het verkeer veel langer duurt, en dat zou ook het geval zijn op de noord-zuidverbinding.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van Baelen, ik heb gezegd dat de geluidsbeperkende maatregel zal worden opgeheven op 1 juli 2006. Dat geldt dus ook voor de snelheidsbeperking die ermee samenhangt. Dit veronderstelt dat er een bouwvergunning werd verleend en goedgekeurd, want die geeft mij de mogelijkheid om de geluidsbeperkende maatregel op te heffen. Ik heb niet gezegd dat 'dat daar allemaal staat'.

Een minister moet altijd zijn administratie verdedigen, hoe moeilijk dat ook is. Ik ga er ook in deze van uit dat mijn administratie uitvoert waarover overleg werd gepleegd en afspraken werden gemaakt. Tijdens dat overleg werd immers bepaald welke datum haalbaar is. Ik heb zeker in dit dossier geen reden om te denken dat de administratie een andere agenda heeft dan ik. De opmerkingen van parlementsleden zorgen ervoor dat ik altijd voorzichtig ben bij het naar voren schuiven van data.

In verband met het MER en de tunnels wijs ik erop dat het een normale gang van zaken is dat een minis-

ter zegt hoe hij de kwestie ziet. Voor mij biedt de tunnelvariant de oplossing voor het probleem van de noord-zuidverbinding. Die variant ligt nu op tafel, want die sluit aan bij mijn visie. De heer Peumans heeft gelijk dat er een MER moet worden gemaakt. In dat MER zullen alle varianten, onder meer de tunnelvariant, worden bekeken en beoordeeld. Er mag geen misverstand over bestaan: ik ga voor de tunnelvariant, maar in de MER wordt ook de andere variant onderzocht. Ik speel het spel correct en laat ook de alternatieven onderzoeken. Van de minister wordt verwacht dat hij zijn visie duidelijk maakt, maar als de MER-studie aantoont dat een alternatief opnieuw moet worden bekeken, zal ik dat doen. We zullen aan de bevolking communiceren dat de MER wordt uitgevoerd en dat in het rapport alle mogelijkheden onderzocht worden.

We doen alles om fase 1 in 2007 op te starten. Of dat gebeurt op 1 januari of enkele dagen nadien is niet zo belangrijk, het is van belang dat de werken starten. Mijnheer Van Baelen, u hebt terecht verwezen naar de werken aan het klaverblad in Lummen, die vrijdagnacht zijn gestart. Als ik hier data vooropstel, maar maanden of jaren later is nog niets gebeurd, moeten we de zaak met enig wantrouwen bekijken, maar dat is niet het geval. In 2007 starten de werken en ze zullen twee jaar duren. De MER zal normaliter voor 2009 klaar zijn.

Ik wil niet op de zaken vooruitlopen, maar niet deze regering zal beslissen welke variant zal worden uitgevoerd. Ik kan nu enkel onderstrepen dat ik kies voor de ondertunneling. Ik zal de MER afwachten om definitief fase 2 op te starten.

Mijnheer Peumans, we werken hard om de alternatieve financiering rond te krijgen. U geeft de indruk dat u ervan uitgaat dat niets in huis zal komen van de PPS. Ik ga ervan uit dat we de volgende dagen en weken Via-Invest oprichten en de speciale vennootschappen voor de verschillende projecten opstarten. Dan gaat het onder meer over de participatie van de PMV. Ik hoop dat we de volgende weken kunnen communiceren dat er effectief vennootschappen worden opgericht en kapitaal wordt geïnvesteerd.

Mijnheer Peumans, u hebt gelijk als u stelt dat we meer moeten communiceren, maar voor dit project werd uitdrukkelijk de afspraak gemaakt dat in eerste instantie de mensen die onteigend worden op de hoogte worden gebracht. Voor de meeste mensen is dat al gebeurd, maar het bericht is in de krant gekomen omdat gisteren niet enkel mensen van de actiegroep, maar ook persmensen aanwezig waren en ook de burgemeester heeft gecommuniceerd over het onderhoud. Volgende week starten we met de campagne met onder andere een website.

Het was dus de bedoeling dat eerst met het college de zaken nog eens werden besproken, dat de mensen die onteigend worden individueel geïnformeerd worden over het project en dat onder meer met een website de communicatie wordt opgestart.

U hebt gelijk dat we nog een en ander kunnen leren van onze Nederlandse collega's op het vlak van het duidelijk, toegankelijk en snel aankondigen van de projecten. Dat dit nog niet volledig is gerealiseerd – en dan druk ik me voorzichtig uit – is jammer, maar er wordt aan gewerkt.

Mijnheer de voorzitter, als ik bepaalde vragen niet heb beantwoord, kunnen ze schriftelijk worden gesteld, maar ik denk dat ik geen enkele vraag onbeantwoord heb gelaten.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Anne Marie Hoebeke tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over problemen bij de aansluiting van gas en elektriciteit

De voorzitter: Mevrouw Hoebeke heeft het woord.

Mevrouw Anne Marie Hoebeke: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag om uitleg is niet zo complex, maar wel van belang voor de consument.

Sinds enkele jaren is de elektriciteits- en gasmarkt geliberaliseerd. Dat heeft zeker voordelen met zich meegebracht. Zowel op Vlaams als federaal niveau werd gesteld dat de markt en de concurrentie beter gereglementeerd zouden worden, wat enkel ten goede kan komen van de consument.

Toch zijn er een aantal problemen waar de consument mee worstelt. Die problemen lijken misschien van mineur belang, maar voor de mensen die ze ervaren, zijn ze van groot belang.

Mijnheer de minister, ik geef een aantal voorbeelden. Voor een verbouwing vraagt de aannemer een verdeelkast aan de elektriciteitsmaatschappij. De aannemer blijft op zijn honger zitten en zegt uitein-

delijk aan de elektriciteitsmaatschappij dat het niet meer hoeft, omdat de verbouwing die zes maanden duurde al achter de rug is. Op een woonerf moesten vier woningen en een aantal appartementen worden aangesloten. De aanvragen gebeurden op hetzelfde moment, maar er werden maar twee woningen aangesloten. De andere woningen en de appartementen moesten wachten. Uitleg werd niet verschaft.

Voor sommige netbeheerders staan kwaliteit en veiligheid hoog in het vaandel, maar men moet zich toch houden aan de gemaakte afspraken.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van de lange wachttijden en van andere problemen voor de aansluiting van gas en elektriciteit? Worden bij de VREG meerdere gevallen gemeld? Gaat het om een aanzienlijk aantal klachten? Mijnheer de minister, ik vermoed dat u streeft naar een verbetering van de situatie. Welke initiatieven zult u nemen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mevrouw Hoebeke, de problematiek is mij bekend. In het verleden hebben we contact gehad met zowel de Confederatie Bouw als met de Bouwunie, want het gaat over een belangrijk probleem.

In 2004 gingen 21 van de 405 bij de VREG ingediende klachten over de aansluitingen en de lange wachttijden. Voor 2006 gaat het om 6 percent van de voor dit jaar reeds ontvangen klachten. Hoewel het om beperkte percentages gaat, is het probleem daarom niet minder belangrijk. Ik heb de VREG de opdracht gegeven dit verder te onderzoeken en oplossingen voor te stellen. De Confederatie Bouw heeft zich voorgenomen de dossiers over te maken. Dit is verder met de VREG besproken. Ik heb een overzicht van de aanbevelingen van de bouwondernemingen en de bemerkingen van de distributienetbeheerders bij me. Indien iedereen het daarmee eens is, zal ik dit overzicht hier niet voorlezen.

We hebben alleszins vooruitgang geboekt. De distributienetbeheerders hebben zich geëngageerd om de aannemers en de bouwbedrijven voldoende te informeren over de procedures en over de hieraan verbonden gegevens en voorwaarden om de termijnen te respecteren. Ze zullen bijzondere aandacht schenken aan een snellere en vlottere procedure voor werfaansluitingen met een vermogen kleiner dan 25 kVA en op een maximale afstand van 25 meter van de rooilijn. Alle distributienetbeheerders in Vlaanderen zullen op dezelfde manier werken. De informatie zal eenvoudig, overzichtelijk en vlot beschikbaar worden. De distributienetbeheerders zullen geen vooraf-betaling van de werfaansluiting meer eisen voor ze de werken plannen en een afspraak met het bouwbedrijf maken. Dit zal de termijnen voor het behandelen van een aanvraag en voor het inplannen van de aansluiting aanzienlijk inkorten. Indien de betaling van de werfaansluiting niet tijdig gebeurt, heeft de distributienetbeheerder echter het recht om de werfaansluiting binnen een termijn van 30 dagen na de ingebruikname weer buiten dienst te stellen. Voor deze nieuwe werkwijze wordt ingevoerd, zal nog in een overgangsperiode worden voorzien.

De nieuwe procedure voor de werfaansluitingen zal vanaf 1 juni 2006 worden toegepast. De VREG zal dit via zijn nieuwsbrief bekendmaken. De procedure zal op de website worden beschreven. In de loop van het najaar van 2006 zal een evaluerend overleg worden georganiseerd.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de IJzeren Rijn

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, we hebben het hier al vaak over de IJzeren Rijn gehad. Volgens de kranten zag de evolutie van het dossier er vorige maand alvast zeer goed uit.

De minister-president had toen net een bezoek aan de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen gebracht. Hij had daar gesprekken met de minister-president en met de minister van Vervoer gevoerd. In het regionale parlement van die deelstaat woedt overigens al lang een discussie over de IJzeren Rijn. Blijkbaar verzet de CDU zich niet langer tegen deze voor de Antwerpse haven uiterst belangrijke treinverbinding met het Ruhrgebied. Met het voor ons positieve arrest van het Internationaal Arbitragehof te Den Haag was weer een mogelijk belangrijk knelpunt omzeild. Het Internationaal Arbitragehof heeft een comité van experts aangesteld om te berekenen wie precies wat moet betalen. Als we de krantenartikels over het

bezoek van de dynamische Nederlandse minister-president Balkenende aan Brugge mochten geloven, kon onze vreugde in feite niet meer stuk. Ik citeer: 'Balkenende zei te beseffen dat Vlaanderen inzake de IJzeren Rijn op een horizon van 2015 mikt en al veel sneller tijdelijk wil rijden.'

Groot was mijn verbazing toen federaal staatssecretaris Tuybens zich plots minder positief over de medewerking van de Nederlandse overheid uitliet. In feite ben ik hierover eigenlijk niet zo verbaasd. Staatssecretaris Tuybens slaagt er minstens eenmaal per week in om met een of andere mededeling in de kranten te verschijnen. Hij heeft zich ditmaal vooral over de houding van de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat mevrouw Peijs uitgelaten. Deze minister is ook bevoegd voor de spoorwegen in Nederland. Ik citeer: 'Ze past vertragingstechnieken toe, schendt haar eigen afspraken en houdt zich niet aan de arbitrage-uitspraken. Ik onthoud me van waardeoordelen daarover. Die laat ik liever aan andere over. Maar er moet een einde aan komen. Er is al bijzonder veel tijd verloren.'

Wat het doorrekenen van de verbetering van de doorstroming op de Nederlandse wegen betreft, heeft hij het volgende verklaard: 'België mag de waarde hiervan aftrekken van de eigen bijdrage.' Om dit standpunt te illustreren, leest hij een passage uit de arbitrage-uitspraak voor. Hierna vervolgt hij met deze woorden: 'Maar wat zegt Nederland nu? We gaan deze voordelen met onze eigen inkomsten verrekenen. Maar dat is in strijd met de arbitrage-uitspraken. Dit is duidelijk meer dan een afleidingsmanoeuvre.'

Over minister Peijs heeft hij ook nog dit gezegd: 'Ze wacht zo veel mogelijk af en wil pas onderhandelen als de Belgische regering geld heeft gereserveerd in de begroting voor het opknappen van de IJzeren Rijn.' Hij vindt het getreuzel bij het aanstellen van het comité van financiële experts vervelend. Hij stoort zich aan de koppeling aan andere dossiers door minister Peijs. Inmiddels heb ik vernomen dat staatssecretaris Tuybens minister Peijs niet heeft opgebeld. Hij heeft nochtans haar telefoonnummer. Hij had haar beter gebeld in plaats van dergelijke akelige uitspraken te doen.

Op 22 februari 2006 heeft de heer De Wever de minister een actuele vraag over dit onderwerp gesteld. Hij had vlak voordien in De Tijd gelezen dat de NMBS meent de gemoderniseerde IJzeren Rijn ten vroegste in 2022 volledig in gebruik te kunnen nemen. Dit blijkt uit de planning van de infrastructuurbeheerder Infrabel. De Vlaamse Regering heeft er alles aan gedaan om de betrokken buitenlandse regeringen gunstig te stemmen. De federale overheid, meer bepaald de NMBS, steekt ons echter stokken in de wielen.

Mijnheer de minister, ik ben blij dat u deze berichten hebt kunnen weerleggen. Ik citeer uit uw antwoord: 'Ik heb nog eens contact opgenomen met Infrabel om te vragen of 2022 de correcte datum is voor de heringebruikname. Men heeft mij dit nog eens formeel ontkend. Nog sterker, er is briefwisseling tussen minister Peijs van Waterstaat en staatssecretaris Tuybens waarin sprake is van reactivering tegen 2015.'

Ik wil hier terloops opmerken dat de tweede spoortoegang van de Antwerpse haven voor de NMBS tot in 2003 de prioriteit was. Vanaf september 2003 is de verbinding met de Linkeroever en met het Deurganckdok plots de prioriteit geworden. De NMBS blijft interessant om te volgen, want ze heeft elke week een andere prioriteit.

Mijn standpunt over deze zaak is bekend: het is hoog tijd om de spoorwegen te regionaliseren. Mee met behulp van onze zeer goede Informatheek van het Vlaams Parlement heb ik voor de aardigheid eens bekeken waar in het buitenland het vervoer is geregionaliseerd. Zelfs in China is dat gebeurd. Ook daar wordt het vervoer niet bestuurd door een centrale overheid, maar door de regio's. Ook in landen als Frankrijk en Duitsland is dat gebeurd. In 2005 gebeurde het pas in Schotland.

Mijnheer de minister, misschien kunt u daar in de toekomst voor zorgen, mocht u federaal minister worden. Voor Vlaanderen is de IJzeren Rijn ontzettend belangrijk. Van de zogenaamde "Montzenlijn" zal nu de laatste 8 kilometer worden geëlektrificeerd, tot tegen Duitsland. In die lijn is fors geïnvesteerd. Ik verwijs naar de viaduct van Gemmenich. Er kan nu heel wat sneller worden gereden op die lijn, maar het traject van de IJzeren Rijn is nog altijd 50 kilometer korter.

Zoals een aantal jaren geleden al werd voorspeld, zijn Nederland, maar ook gemeenten als Weert en Roermond, gaan dwarsliggen. Mijnheer de minister, we hebben allemaal wat last van profileringsdrang. Staatssecretaris Tuybens heeft dat echter in zeer grote mate. Hij gaat in overdrive. Wellicht wil hij zo snel

mogelijk naam maken. Misschien doet hij dat om bij de verkiezingen de burgemeester van Zwalm te verdrijven. Dergelijk interview in een ernstige Nederlandse krant doet Vlaanderen echter geen goed.

Na het interview van de heer Tuybens in De Volkskrant moeten we opnieuw vaststellen dat de federale regering blijkbaar veeleer kiest voor de confrontatie met Nederland. Een uitzondering is premier Verhofstadt. Hij gaat overleggen over allerlei dossiers, die echter niet altijd tot zijn bevoegdheid horen. Het kan maar helpen.

We betwijfelen echter dat dit verschil in aanpak het resultaat ten goede komt. We zijn dan ook benieuwd hoe de samenwerking met de federale overheid in dit dossier verloopt. Op 22 februari van dit jaar zei u nog: 'Met de bevoegde federale staatssecretaris is er overleg op technisch niveau. Volgende week dinsdag is er een nieuw overleg om de verdere strategie in dit dossier te specificeren.'

Mijnheer de minister, op uw verzoek heb ik ondertussen een schriftelijke vraag gesteld om te weten welk overleg er heeft plaatsgevonden tussen de regio's en de federale overheid. Dan heb ik het niet alleen over de bevoegdheid inzake Mobiliteit, maar ook over die inzake Overheidsbedrijven. Dat overleg is belangrijk. Er staan een aantal PPS-constructies op stapel. Het is belangrijk dat dit parlement weet welke aanpak terzake zal worden gehanteerd.

Welke afspraken heeft de Vlaamse minister-president op 16 maart in Brugge gemaakt met zijn Nederlandse ambtsgenoot over de IJzeren Rijn? Ik herinner me nog de mooie beelden van premier Balkenende, minister Bourgeois en de minister-president in het Brugse stadhuis. Hoe verloopt de samenwerking met de Nederlandse overheid? Deelt u de kritiek van staatssecretaris Tuybens, zoals die tot uiting kwam in de Volkskrant? Hoe verloopt de samenwerking tussen de Vlaamse en de federale overheid? Welke technische en strategische afspraken zijn er gemaakt? Ziet de Vlaamse Regering heil in de confrontatieoplossing die staatssecretaris Tuybens blijkbaar voor ogen heeft? Hebt u de indruk dat dit het resultaat ten goede komt? Ik denk dat u waarschijnlijk ontkennend zult antwoorden op die laatste vraag.

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer Johan Vrancken: Mijnheer de voorzitter, de IJzeren Rijn begint inderdaad wat op een soap te lijken. Er wordt afwisselend optimistisch en pessimistisch over gecommuniceerd. In 2005 ondervroeg mijn partijgenoot, Kamerlid Sevenhans, in het Beneluxparlement minister Peijs al over haar vermeende vertragingsmanoeuvres tegenover Vlaanderen. Zij heeft heftig ontkend dat er sprake was van dergelijke manoeuvres. We stellen vast dat ze daar nu op terugkomt.

Niet alleen de Nederlanders liggen echter dwars, maar ook de federale overheid. Zolang de NMBS niet wordt geregionaliseerd, zal de IJzeren Rijn er niet komen. Dat is misschien pessimistisch, maar we hebben nu al zoveel gehoord. Als we dit dossier van op een afstand bekijken, moeten we vaststellen dat het erg sterk is gepolitiseerd. De Walen hebben destijds de wafelijzerpolitiek toegepast, door als compensatie de lijn 161, namelijk de lijn Brussel-Aarlen-Luxemburg op te eisen. Die lijn zou overigens veel meer geld kosten dan het openen van de IJzeren Rijn.

Het zou ons veel te ver leiden alle politieke intriges in dit dossier uit de doeken te doen. Ik zal daar later nog wel eens op terugkomen. De IJzeren Rijn blijft een probleem, en zal een speelbal blijven tussen de Nederlandse overheid en de Walen. Zelfs de streefdatum van 2022, laat staan die van 2015, zal zonder een kordaat Vlaams optreden in de huidige constellatie nooit worden gehaald. Mijnheer de minister, hebt u een bepaalde strategie voor ogen om dit dossier op korte termijn te deblokkeren? Waarin bestaat die concreet?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Het stoort de heer Peumans enorm dat staatssecretaris Tuybens een aantal uitspraken heeft gedaan in De Volkskrant. In zijn plaats zou ik me vooral opwinden over de feiten waarover de staatssecretaris het heeft. Het lijkt me dat een regeringslid het recht heeft zich op te winden als er feiten gebeuren die in tegenstrijd zijn met een aantal bindende afspraken.

Kloppen de feiten die worden aangehaald in het interview door staatssecretaris Tuybens?

De voorzitter: De heer Van Baelen heeft het woord.

De heer Gilbert Van Baelen: Mijnheer de voorzitter, ik heb de pech niet alleen direct betrokken te

zijn bij de noord-zuidverbinding, maar ook bij de IJzeren Rijn die op 100 meter van mijn deur loopt, op 5 meter hoog. Ik heb het genoegen gehad om de voorbije jaren een aantal keren aanwezig te zijn op informatievergaderingen in Nederland en heb gezien hoe men daar omgaat met deze problematiek. Er is een erg belangrijk Vlaams aspect aan deze aangelegenheid dat onder uw bevoegdheid ligt, mijnheer de minister, namelijk Leefmilieu. Aan al de rest hebt u geen bal te zeggen. U mag aandringen bij de federale overheid, onze minister-president mag heel vaak gaan babbelen, maar het gaat om de spoorwegen en daar heeft Vlaanderen heel weinig in de pap te brokken.

De heer Jan Peumans: Dan moet u eens nagaan wat de heer Stevaert daar allemaal over heeft gezegd.

De heer Gilbert Van Baelen: Die is op dit ogenblik gouverneur en is niet meer bevoegd.

Het leuke aan de ontmoetingen in Nederland is dat er ambtenaren aanwezig zijn. Als je zegt waar je ergens woont in de nabijheid van het tracé, kunnen de ambtenaren je op 10 minuten tijd ter plekke via leuke computerprogramma's uitrekenen wat de geluidsoverlast zal zijn bij goederentreinen, bij een bepaald aantal treinen en dergelijke meer. Als je zegt wat de grootte is van je huis, welk glas het heeft en wat de isolatie is, kan men onmiddellijk aangeven welke isolatie welke geluidsoverlast tegenhoudt en dergelijke meer. Schitterend!

Uw voorgangers en voorgangsters heb ik deze vraag ook al gesteld: heeft zich al één Vlaams minister de moeite getroost om de ecologische overlast in Vlaanderen op het tracé in kaart te brengen? Over het economische aspect spreek ik me niet uit, dat is heel duidelijk. Over het ecologische aspect heb ik tot op dit ogenblik van geen enkele minister een duidelijke studie gezien, en er is op geen enkele wijze vastgesteld hoe men die problematiek gaat aanpakken. Momenteel rijden er twee treinen per week meen ik, 's morgens rond half zes. Een aantal dorpen ligt daar echt van wakker.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Ik heb een ervaringsverhaal aan de Nederlandse kant. Ik ben in de paasvakantie twee dagen gaan fietsen in De Meinweg, een schitterend nationaal park van 2.000 tot 3.000 hectaren groot, waar de spoorweg doormidden gaat. Ik heb er samen met een vertegenwoordiger van onze provincieraadsfractie gesproken met verschillende mensen van het bezoekerscentrum van De Meinweg. Deze mensen geloven niet in de tijdelijke ingebruikname. Van het ogenblik dat er één trein rijdt, wordt het een ramp. Voor een deel zeggen de Nederlanders gewoon njet, voor een deel is het cruciaal wat de milderende maatregelen zullen zijn die worden aangekondigd, ook vanuit Vlaanderen.

De Nederlanders kijken naar België om die milderende maatregelen te betalen. Ze redeneren als volgt: willen de Antwerpenaars hun goederen sneller naar het Ruhrgebied krijgen, dan zullen ze daar financieel mee voor moeten opdraaien. Wordt nu al gesproken over milderende maatregelen, ook bij een tijdelijke ingebruikname met 15 treinen per dag? Net zoals de heer Van Baelen dit aanhaalt voor Limburg, rijst in de Kempen, namelijk Mol, Herentals, Grobbendonk, Bouwel en Lier, een probleem van barrièrevorming omdat er vrij recent een aantal woonwijken zijn ontwikkeld.

Wij zullen niet van standpunt veranderen: we blijven voorstander van de ingebruikname van de IJzeren Rijn, maar alleen op voorwaarde dat er duidelijk milderende maatregelen worden genomen. De programma's waar de heer Van Baelen het over heeft zijn gewoon MER's waarin men de effecten bekijkt. Mijnheer de minister, bent u bereid om de effecten van een tijdelijke ingebruikname te bestuderen en na te gaan of er milderende maatregelen kunnen worden doorgevoerd, gesteld dat de lijn opnieuw in gebruik wordt genomen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, vorig jaar heb ik met minister Van Mechelen een interview gegeven over onder meer de IJzeren Rijn. Toen zijn er vragen gesteld die hier ook aan bod komen. We hebben toen gezegd dat we gaan voor het bestaande tracé. Ik heb er uitdrukkelijk aan toegevoegd dat er milderende maatregelen moeten worden genomen. Het interview kwam er ook naar aanleiding van het feit dat een aantal lokale mandatarissen naar Nederland waren afgezakt om te zeggen dat ze dat niet zagen zitten. Dat onderstreept hoe gevoelig deze materie ligt.

Het is dus niet alleen een federaal probleem. Ook Vlaanderen moet eensgezind optreden. Een aantal Vlaamse collega's zou in Nederland hebben gezegd

dat de IJzeren Rijn voor Vlaanderen geen prioriteit is. Nederland krijgt op die manier een tegenstrijdig signaal. Voor sommigen is de IJzeren Rijn heel belangrijk, ook de tijdelijke ingebruikname. Voor anderen is er geen haast bij. Zij zouden het ook niet betreuren indien het project niet zou doorgaan.

Mijnheer Peumans, ik was er niet bij in Brugge. Een vakminister moet hard werken aan zijn dossiers. Ik heb echter begrepen dat tijdens het onderhoud met minister-president Balkenende het probleem van de IJzeren Rijn aan bod is gekomen. Ook de timing zou besproken zijn. Tijdens een plenaire vergadering heb ik de kwakkel rechtgezet dat de IJzeren Rijn pas tegen 2022 klaar zou moeten zijn. Dat moet natuurlijk 2015 zijn. Staatssecretaris Tuybens heeft op datzelfde moment op een andere plaats hetzelfde antwoord gegeven.

Tijdens het onderhoud heeft minister-president Balkenende nogmaals onderstreept dat er van vertragingsmanoeuvres vanuit Nederland geen sprake is. De IJzeren Rijn zou worden gereactiveerd tegen 2015. Nederlands minister Karla Peijs heeft die timing vorig jaar in december in het vooruitzicht gesteld.

Wat de samenwerking met Nederland betreft, weet ik dat in delicate dossiers, publieke stellingnames en interviews zowel positieve als negatieve effecten kunnen hebben. Ik heb het daar ook met staatssecretaris Tuybens over gehad. Wanneer hij echter op een bepaald ogenblik meent een interview te kunnen geven, dan moet hij dat maar doen. Mijn ervaring leert me echter dat het heel belangrijk is om in alle vertrouwen onderhandelingen te kunnen voeren. Wanneer in het openbaar een stelling wordt ingenomen, dan kan dat gevolgen hebben. Zo zijn een aantal vergaderingen over de Scheldeverdragen met de Nederlandse minister Karla Peijs met een paar dagen uitgesteld omdat daar in een of andere krant iets over verschenen was. Ik heb mijn ervaring aan staatssecretaris Tuybens meegedeeld. Het is aan hem om daar de gepaste gevolgen aan te verbinden. Ik hoef daar geen verder commentaar op te geven. *(Opmerkingen van de heer Jan Peumans)*

Mijnheer Peumans, ik hoef geen lessen te geven aan staatssecretaris Tuybens. Ik zou het omgekeerde ook niet appreciëren.

Nog belangrijker is de relatie tussen de Vlaamse overheid en de federale overheid. Mijnheer Peumans, er is inderdaad een technische werkgroep die alle projecten van zeer nabij volgt en die verder uitwerkt. Politieke beslissingen zoals de tijdelijke ingebruikname en andere worden echter niet op dat niveau genomen. Wat de samenwerking op technisch vlak betreft, stellen zich geen noemenswaardige problemen.

Wat uw vraag over een confrontatieoplossing betreft, hebt u zelf gezegd dat u mijn antwoord kent. Het resultaat is belangrijk. Voor de Scheldeverdragen hebben we resultaten geboekt via een bepaalde strategische oplossing. Ik weet echter niet of deze aanpak in alle dossiers tot resultaten zal leiden. Iedereen die met zo'n dossier wordt geconfronteerd, zoals in dit geval staatssecretaris Tuybens, zoekt naar de beste strategie om tot een oplossing te komen. Als u verdere informatie wilt, moet u in het federale parlement vragen waarom hij voor dat interview heeft gekozen.

Ik kan geen zinnig antwoord geven op die vraag.

Mijnheer Van Baelen, mijnheer Vrancken, het is belangrijk om mee te delen dat de IJzeren Rijn wordt gerealiseerd en dat de realisatie maar mogelijk is als er milderende maatregelen worden genomen. Ik begrijp dat u erop aandringt om die zo snel mogelijk te concretiseren en om duidelijk te maken welke milderende maatregelen moeten of kunnen worden genomen. Ook de volgende dagen en weken heb ik contacten om na te gaan welke maatregelen Vlaanderen kan en moet nemen. We bekijken ook of er nog bijkomende studies nodig zijn. Aan dit dossier wordt verder gewerkt op federaal niveau door staatssecretaris Tuybens. Via mijn goede contacten met mijn Nederlandse collega's zal ik helpen om het dossier te deblokkeren.

Voor wat onze bevoegdheden betreft, werken we ook verder aan de milderende maatregelen. Ik hoop dat de definitieve ingebruikname start in 2015 en dat de tijdelijke ingebruikname sneller kan. Toen de heer Vande Lanotte nog minister was, sprak hij over het inzetten van 15 tot 20 treinen in de tijdelijke fase. Ik heb begrepen dat daartoe ook de nodige middelen werden of worden uitgetrokken op federaal niveau. Het is op dit moment niet duidelijk of de tijdelijke ingebruikname kan worden gerealiseerd.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, ik heb nog een paar bijkomende vragen. Hoe zit het in dit verhaal feitelijk met Duitsland? Dit is immers een Nederlands-Belgisch-Duitse aangelegenheid. De lijn

loopt verder tot in Duisburg, maar in Duitsland is er geen eenduidigheid over deze zaak.

Het is goed dat u staatsecretaris Tuybens hebt gebeld en hem hebt gezegd dat het om een delicaat dossier gaat. Ik leid eruit af dat u hem erop hebt gewezen dat hij moet oppassen met wat hij zegt en dat het soort stellingen dat hij naar voren bracht, het dossier niet vooruit helpen. Het siert u dat u dat hebt gedaan, want die jongen komt pas kijken en doet regelmatig uitspraken die commotie veroorzaken – denken we maar aan het bekendmaken van de wedden van de topmanagers, die zelf van niets wisten.

Wie zit in de technische werkgroep? Wat doet die werkgroep en wat is de finaliteit ervan? De IJzeren Rijn kan nog 25 jaar worden bestudeerd. Wie volgt de zaken op en hoe gebeurt die opvolging? Ook het Vlaamse Gewest wordt betrokken bij de technische werkgroep, maar ik weet niet door wie. Zit Leefmilieu erin, of Infrastructuur? Ik heb er weinig over gehoord.

De onderhandelingen over de Scheldeverdragen en de verdieping van de Schelde zijn al begonnen in 1988. Dergelijke verdragen kunnen heel lang aanslepen, zeker als het om verdragen met Nederlanders gaat.

Ik ben bevreesd voor de ecologische weerslag. Als we de ecologische weerslag zullen kennen van het volledig gebruiken van de IJzeren Rijn, zal de IJzeren Rijn er nooit komen. Ik leid dit af uit de reacties van een aantal gemeentebesturen in Noord-Limburg. Een aantal besturen heeft het nu al over een omleiding van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied. Dit verhaal wordt dus onbetaalbaar.

De spoorwegen zullen eens een duidelijk signaal moeten geven waaruit blijkt of ze wel of niet in de IJzeren Rijn geloven. In hun programma tot 2012 staat niets over het berijdbaar maken ervan. De traagheid van het opstarten van dit soort dossiers kennende, moeten de spoorwegen een signaal geven vooraleer de actualisering van hun programma tot 2012 wordt doorgevoerd. De heer Stevaert heeft in 2002 als minister heel straffe uitspraken gedaan over de pre- en cofinanciering van spoorwerken. Die vormen van financiering beloofden de hemel op aarde voor een aantal Vlaamse dossiers die niet in het tienjarenprogramma en in de 60/40-regel zaten vervat. Anno 2006 is er nog niet veel van in huis gekomen, al zitten er wel twee projecten in de pijplijn. Zelfs van het stukje tussen Sappi-Maastricht en Sappi-Lanaken is nog steeds geen sprake. Daarover werden nochtans al heel wat uitspraken gedaan. Ik verneem nu dat Sappi er geen geld in wil investeren, omdat het bedrijf aan het besparen is.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. In uw laatste zin zegt u dat het niet zeker is dat een tijdelijke ingebruikname mogelijk is. Wat bedoelt u daarmee? Ik wou net weten of u bij een tijdelijke ingebruikname bereid zou zijn om milderende maatregelen op te leggen. Dat is toch vrij cruciaal.

Minister Kris Peeters: Ik verwijs naar wat minister Peijs heeft gezegd. De reactivering zou gebeuren in 2015. Minister-president Balkenende heeft gesteld dat Nederland geen vertragingsmanoeuvres zou uitvoeren.

Ik heb daarnet gezegd dat ik niet weet of een tijdelijke ingebruikname mogelijk is vooraleer de definitieve plannen klaar zijn. Het Arbitragehof heeft wel uitspraken gedaan over het reactiveren van het traject. Het heeft dat echter niet gedaan over de tijdelijke ingebruikname.

Toen de heer Vande Lanotte nog federaal minister was, heeft hij met minister Peijs gesproken over het inschakelen van vijftien treinen. Ik dacht dat daarover een akkoord zou bestaan, maar dat is niet het geval. Ik ga ervan uit dat het niet vanzelfsprekend is dat daarover nu een overeenkomst wordt bereikt. Staatssecretaris Tuybens zal daar meer tekst en uitleg over kunnen geven.

De Nederlanders zullen natuurlijk zeggen dat als wordt overgegaan tot een tijdelijke reactivering, de trein vertrokken is. Er moet eerst een akkoord zijn over het definitieve tracé vooraleer kan worden beslist of er tijdelijk gebruik kan worden gemaakt van de lijn.

Mijnheer Daems, het zal niet evident zijn. Er is geen overeenkomst met de Nederlanders over de tijdelijke ingebruikname.

Mijnheer Peumans, het klopt dat we ons op Nederland richten. Het Duitse gebied en de houding van de Duitsers zijn echter even belangrijk. Minister-president Leterme heeft in Noordrijn-Westfalen gesprek-

ken gevoerd. Ik heb zelf mijn collega van Leefmilieu van Noordrijn-Westfalen hier ontmoet. U hebt verwezen naar de discussies die daar worden gevoerd. Ook daar ligt dat dossier op tafel. Voor Vlaanderen is het zeer belangrijk verdere contacten te leggen met die regio. Ze heeft een niet onbelangrijke sleutel in handen. Het is meer dan aangewezen er gesprekken mee te voeren en na te gaan hoe ze zich verder zal opstellen.

De heer Jan Peumans: Ik had ook nog een vraag over de technische werkgroep. In De Tijd van 5 april 2006 staat: 'Het Financiële Dagblad meldde gisteren dat Peijs een brief heeft gestuurd aan Tuybens.' Dat sluit aan bij wat de heer Van Baelen en de heer Daems naar voren brengen. Ik veronderstel dat de staatssecretaris die brief inmiddels zal hebben ontvangen.

Mijnheer de minister, houdt die technische werkgroep zich ook bezig met alle elementen die betrekking hebben op de maatregelen om de milieuoverlast te voorkomen? De woordvoerder van minister Peijs, de heer Poppes, bevestigt de inhoud van de brief. Volgens De Tijd dringt hij er ook op aan 'dat België eindelijk geld vrij maakt.'

Vlaanderen is bevoegd inzake Leefmilieu. België moet geld uittrekken om de IJzeren Rijn in orde te brengen. Ik heb de indruk dat Nederland ervan uitgaat dat België toch geen geld vrijmaakt. Komen die zaken ook aan bod in de technische werkgroep?

Minister Kris Peeters: Mijnheer Peumans, in de technische werkgroep zit ook een vertegenwoordiger van mijn administratie en van het kabinet van minister-president Leterme. Ik weet niet of er al gesproken is over de brief waar u naar verwijst. Ik zal dat vragen.

Bij mijn weten is er nog niet over de milderende maatregelen gesproken. Ook dat zal ik natrekken. Van zodra ik de informatie heb, zal ik deze aan deze commissie bezorgen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vlaams Parlement – 1011 Brussel – Tel. 02/552 11 11 – Fax 02/552 11 22