

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1998-1999

10 november 1998

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER

Interpellatie van de heer Ward Beysen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de mobiliteitsvoorwaarden voor de uitbreiding van de Antwerpse haven op de Linker-Scheldeoever

Met redenen omklede moties

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de rechten van verkeersslachtoffers

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, en Ruimtelijke Ordening, over de schending van de mededingingsvoorwaarden door Eurobus en de mogelijke gevolgen op de organisatie van het openbaar vervoer in Vlaanderen

Vraag om uitleg van de heer Leo Cannaerts tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de omzendbrief ‘Sektoraal BPA Zonevreemde Bedrijven’

Vraag om uitleg van de heer Joachim Coens tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de aanleg van de oprit A17 te Torhout

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Vanderpoorten tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het onderhoud en de herinrichting van gewestwegen

Vraag om uitleg van de heer Jacky Maes tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de illegale campings in de kustduinen

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de conclusies van de werkgroep met betrekking tot LAR-Zuid

Vraag om uitleg van de heer Paul Dumez tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de opvolging van de resolutie in verband met de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen

Vraag om uitleg van de heer Michel Doomst tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de afbakening van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel

Commissie voor Ruimtelijke Ordening Openbare Werken en Vervoer

Dinsdag 10 november 1998

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Leonard Quintelier

– *De interpellatie wordt gehouden om 15.31 uur.*

Interpellatie van de heer Ward Beysen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de mobiliteitsvoorwaarden voor de uitbreiding van de Antwerpse haven op de Linker-Scheldeoever

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Beysen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de mobiliteitsvoorwaarden voor de uitbreiding van de Antwerpse haven op de Linker-Scheldeoever.

De heer Beysen heeft het woord.

De heer Ward Beysen : Mijnheer de minister, het is de eerste keer dat ik het genoeg heb u te interpelleren. Ik doe dat meteen over een overeenkomst waaronder uw handtekening staat, maar waarvan ik vermoed dat het een van uw eerste handtekeningen is als minister. Dit document dateert namelijk van 6 oktober laatstleden. Ik denk dat het vooral uw voorganger en kabinet zijn, die de bepaling hebben ingeschreven in de overeenkomst over het beheer en exploitatie inzake het bouwen van het containergetijdendok in een eerste fase. Vooral artikel 6 houdt me bezig.

In dat artikel staat : ‘Aangaande het beheer en de exploitatie bij de uitbreiding van de haven op de Linker-Scheldeoever wordt bepaald dat het havenbedrijf voorwaarden zal opleggen aan de concessionarissen, teneinde ervoor te zorgen dat de regio verkeerstechnisch niet overbelast wordt. Dit in het kader van het zogenaamde algemene mobiliteitsprincipe, nagestreefd door het Vlaams Gewest’. Ik

ben lid van de raad van bestuur van het Antwerps havenbedrijf, en daarom trekt dit artikel in het bijzonder mijn aandacht. Ik heb dan ook enkele vragen.

Kan er enige toelichting worden gegeven bij wat de Vlaamse regering als algemeen mobiliteitsprincipe beschouwt ? Ik vind dat een erg ruime omschrijving. Verder stelt de genoemde overeenkomst dat ‘de concessionaris hiertoe zal moeten opgeven in welke middelen hij voorziet om een soepele werking van het verkeer in de regio van en naar de terminal te realiseren en de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in de omliggende regio te beheersen’. Behoort dit noodzakelijk tot de bevoegdheid van een havenconcessionaris ?

Het is overbekend dat deze regio met een enorm mobiliteitsprobleem kampt. De economische slagader van Vlaanderen slijt langzaam maar zeker dicht. Er zijn heel wat studies en rapporten gemaakt, maar het wordt de hoogste tijd dat de Vlaamse regering tot actie over gaat. Ik richt me nu niet alleen tot u, want u bent nog maar pas minister. Ik stel vast dat de Vlaamse regering er ondanks alle studies en rapporten niet in geslaagd is een ingrijpende maatregel te nemen met betrekking tot het mobiliteitsprobleem in en rond de Antwerpse regio. Ook in de Antwerpse economische middens begint men ongeduldig te worden, en men dringt aan op maatregelen.

Ik kan me ook niet van de indruk ontdoen dat er binnen de Vlaamse regering interpretatieverschillen bestaan over deze problematiek. Half oktober verklaarde minister Van Rompuy dat uit verscheidene studies blijkt dat verkeersknooppunten zoals de Antwerpse ring en de ontsluiting van de Antwerpse haven niet kunnen worden opgelost zonder de aanleg van nieuwe wegen die het fileprobleem moeten oplossen. Die nieuwe wegen zullen bovendien bijdragen tot een vermindering van de uitstoot van schadelijke uitlaatgas-

Beysen

sen. Dat laatste vormt trouwens een acuut probleem. Enkele dagen geleden werd nog vastgesteld dat ons land een van de slechtst scorende landen is wat de CO₂-uitstoot betreft.

Mijnheer Malcorps, u stelt het altijd erg simplistisch voor, want volgens u mag er geen enkele kilometer nieuwe weg meer worden aangelegd. Dat is compleet onhaalbaar, ook in functie van het verbeteren van het leefmilieu.

Toen ik minister Van Rompuy hoorde, was het alsof ik mezelf hoorde praten. Het was een opmerkelijke verklaring en een nooit eerder geziene stellingname van een lid van de regering, die niet specifiek bevoegd is voor deze materie. Mijnheer de minister, u hebt daar op een merkwaardige manier op gereageerd, want u zei dat u ook vragende partij bent. Dat klonk veelbelovend. Het is in elk geval een ander geluid dan dat van uw voorganger. U zegt daarbij ook dat u een zo ruim mogelijke interpretatie wilt geven aan het begrip 'wegen'. Dat is uw handelsmerk en zal het ook blijven. U erkent dat sommige autowegen niet alleen kunnen worden verbeterd, maar enkel kunnen worden verbeterd door de aanleg van de missing links. Waar situeert u die ontbrekende verbindingen? Ik sta volledig achter de verbetering van ons wegnnet. In dit dossier is de missing link bij uitstek de verbinding tussen de Liefkenshoektunnel en de E17.

Dat is niet nieuw. Ik verdedig dit al tien jaar, maar er is nog nooit iets van in huis gekomen. Bij de uitbreiding van de haven op Linkeroever vraagt dit opnieuw onze bijzondere aandacht. De privé-havenbedrijven slaken reeds lang deze noodkreet. Ze stellen de zin van verdere overheids- of privé-investeringen in vraag indien de hypotheek van de verbindingswegen niet wordt gelicht. De nieuwe containerkade heeft geen zin zonder de invulling van de missing links. Welk privé-bedrijf zou trouwens de containerkade in concessie willen nemen met het huidige wegnnet? Men moet zich ernstig afvragen of de voorwaarden in artikel 6 van de overeenkomst over de uitbreiding van de haven geen hypotheek leggen op de exploitatie van de nieuwe containerkade.

Kunt u die hypotheek lichten, mijnheer de minister? Anders zitten we met een fundamenteel probleem. Als u een vlotte mobiliteit in en rond de Antwerpse haven wilt garanderen, welke criteria zult u hanteren om de verkeersoverlast van die regio op te vangen? Welke middelen zult u inzetten? Hoe zult u de verkeersveiligheid en de leefbaar-

heid van de regio, zoals in artikel 6 bepaald, realiseren?

De aanbesteding is toegekend. Dit is het juiste ogenblik voor deze discussie. Dit is het juiste moment om de verbinding tussen de containerkade en het wegnnet te plannen.

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, voorzover ik weet, wordt de aanbesteding wel onderzocht, maar is ze nog niet toegekend. Ik wil straks van de minister horen in welke fase we ons precies bevinden.

Het gaat echter veeleer om de verkeersleefbaarheid van Linkeroever en het Waasland. Het woord hypotheek is hier weer gevallen. Wordt dat niet telkens boven gehaald wanneer men de discussie niet kan winnen? Ik woon op slechts 500 meter van de E17. Ik zie elke dag de kilometerslange files voor de Kennedytunnel, ik ben daar niet blind voor.

Uit studies door eminente deskundigen blijkt echter dat de aanleg van de zogenaamde missing link niet noodzakelijk de files rond Antwerpen zal oplossen. De werkgevers van de Antwerpse haven schuiven de verkeersleefbaarheid opzij. Zij vragen de aanleg van de grote ring in het Waasland enkel en alleen voor de haven. Wat er in de buurt van de Kennedytunnel gebeurt, interesseert hen niet. De havenbedrijven willen snel transport van de containers en komen enkel voor zichzelf op.

Ik heb ooit voorgesteld langs de E17 vanaf Kruibeke, Haasdonk of Sint-Niklaas een extra rijstrook aan te leggen die voorrang geeft aan degenen die Linkeroever willen bereiken. Dit voorstel zou weinig ruimte in beslag nemen. Ik hoor daar niets meer over.

Eindelijk bestaan er plannen om de expresweg Antwerpen-Zelzate-kust om te bouwen tot een snelweg, waardoor Antwerpen beter bereikbaar zou worden vanuit Gent. Het verkeer op de A11 is er in elk geval druk genoeg voor. Wilt u de alternatieven ernstig overwegen, mijnheer de minister?

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb ook deelgenomen aan de vergadering waaraan de heer Beysen refereert. Alle aanwezigen hebben zich diepgaand gebogen over het fameuze, sibillijnse artikel 6.

Penris

Ik heb getracht me te verplaatsen in de gedachtegang van de minister of minstens van zijn administratie. Hun bedoeling is – als ik het goed heb begrepen – ervoor te zorgen dat de goederenbehandelaar, die deze concessie wil bekomen, de toegangspoorten van zijn concessie dermate laat aanleggen dat ze geen verkeershinder veroorzaken in de onmiddellijke omgeving van de concessie. Het voorbeeld van het Delwaidedok en -terminal van de Hessennatie is wat dat betreft tekenend. De wijze waarop de zogenaamde gates worden aangelegd, kan ervoor zorgen dat files verdwijnen of juist ontstaan.

De twee voorgaande sprekers nemen artikel 6 als kapstok om een uiteenzetting te houden over de ruimere verkeersproblemen van de Linkeroever. Het voor mij nieuwe idee van de heer Stassen is interessant. Ik pleit ervoor dat men die mogelijkheid verder onderzoekt.

Mijnheer de minister, bedoelt u met artikel 6 van de concessievoorwaarden dat de concessiehouder de poorten van zijn concessie zodanig moet aanleggen dat er geen verkeershinder in de onmiddellijke omgeving ontstaat ? Het zou toch onvoorstelbaar zijn dat de minister een goederenbehandelaar zou belasten met het oplossen van de verkeersproblemen in een hele regio.

De voorzitter : De heer Dumez heeft het woord.

De heer Paul Dumez : Mijnheer de voorzitter, we sluiten ons uiteraard aan bij het laatste punt van het interpellatieverzoek. In welke middelen voorziet men om de mobiliteit in het algemeen in dat gebied te verbeteren ? Over de prioriteiten kunnen we van mening verschillen. Volgens mij moeten het spooraanbod en de binnenvaart verder worden ontwikkeld. Het containerdok wordt naast het oude Doeldok ingeplant. Dit dok is ideaal als aanlegsteiger en communicatiepunt met de binnenvaart.

Ook wat het wegverkeer betreft kan men verschillende prioriteiten naar voren schuiven. Volgens ons heeft de sluiting van de Kleine Ring voorrang, samen met de aanpassing van De Singel en stamtramlijnen voor het woon-werkverkeer. In die volgorde kan er misschien ook worden gedacht aan de verbinding van de Liefkenshoek met de E17.

In artikel 6 staat dat het havenbedrijf voorwaarden moet opleggen aan de concessionaris. Welke voor-

waarden zijn dat ? Gaat het om modusverplichtingen ? Welke voorwaarden kan men eigenlijk opleggen en juridisch bindend maken, ongeacht de opportuniteit en aantrekkelijkheid van die concessies ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, de heer Dumez verwoordt ten dele de bestaande consensus die in Antwerpen is gegroeid na heel wat mobiliteitsdebatten. Men heeft heel wat lijsten met prioriteiten opgemaakt. Volgens de heer Beyssen staat de verlenging van wegen om bepaalde 'missing links' op te vullen buiten discussie. Onze fractie wil dit onderwerp niet uit de weg gaan hoewel het voor ons geen prioriteit uitmaakt. Dit bleek trouwens ook uit de studie van het multimodaal model. Om de problemen met het personen- en vrachtverkeer in Antwerpen op te lossen, zijn volgens de studie vooral trams, treinen en zo belangrijk.

Wat de wegenprojecten betreft, wordt de sluiting van de Kleine Ring door de administratie, hierbij gesteund door het computermodel, verdedigd. Onze fractie loopt daar niet warm voor. We beseffen echter dat het plan in zijn geheel moet worden beschouwd.

Na de gewestplanwijziging is de ene helft van de ring wel en de andere niet ingetekend. Net als de inwoners van Linkeroever hadden wij heel wat vragen over het tracé dat werd uitgestippeld om de Kleine Ring te sluiten. Wat zal er nu eigenlijk gebeuren ? Welke keuze zal men maken ? Gaat men op zoek naar een aanvaardbaar, milieuvriendelijk tracé ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, ik zal de vragen in omgekeerde volgorde beantwoorden. Mijnheer Malcorps, volgens het multimodaal model is de sluiting van de Kleine Ring een prioriteit. Ook uit andere interventies blijkt dat men dit belangrijk vindt. Het tracé ligt nog niet vast en kan nog worden besproken.

De heer Penris vroeg zich af of de ingrepen beperkt waren tot de poorten. De heer Dumez was het ermee eens dat een verantwoordelijkheid moest worden opgelegd. Ik deel die visie. Volgens ons zijn de poorten echter slechts één onderdeel van het geheel.

Stevaert

De heer Stassen verwees naar het strategisch kader. De voorbeelden die hij heeft aangehaald, worden onderzocht. Men mag vooraf niets uitsluiten.

De heer Beysen had vooral vragen over artikel 6. Hij maakte heel wat voorafgaande beschouwingen over uitspraken van minister Van Rompuy. Ik kan enkel tevreden zijn met zo een goede collega in de regering die een pleidooi houdt om 30 miljard frank bijkomend in te schrijven op ons budget. Na de verkiezingen zal er heel wat interesse zijn voor deze portefeuille. Ik kan dit enkel toejuichen.

Men heeft in de interpellatie gesproken over de missing links. Ik wens hierover geen enkel misverstand te laten bestaan. In de antropologie zijn missing links beentjes die een grote bijdrage leveren om een bepaalde zaak op te lossen. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat men deze term hier met andere bedoelingen gebruikt. Op zich is 30 miljard frank ontzettend veel geld. Indien men dat bedrag echter uitsmeert over vijf jaar, gaat het om 6 miljard frank per jaar. Men mag de zaken dus ook niet overschatten.

Om de mobiliteitsproblemen aan te pakken, zal men 1001 initiatieven tegelijk moeten nemen. Artikel 6 moet worden beschouwd in het licht van de nieuwe denkwegen die men wenst te ontwikkelen. Men moet anderen mee verantwoordelijkheid laten dragen om problemen op te lossen. De heer Dumez heeft verwezen naar de trein en andere modi. We moeten de zekerheid hebben dat de havenbedrijven op dit aanbod kunnen inspelen. Vandaar dat dit artikel van groot belang is.

In artikel 6 van de overeenkomst tussen het gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen en het Vlaams Gewest aangaande het beheer en de exploitatie van de haven van Antwerpen op de Linkerschelde-oever wordt inderdaad bepaald dat 'het havenbedrijf Antwerpen de nodige voorwaarden zou opleggen aan de concessionarissen teneinde ervoor te zorgen dat de regio verkeerstechnisch niet wordt overbelast'. Dit is zowel in het belang van de concessionarissen zelf als van het havenbedrijf en van de regio. Op die manier kan men de bereikbaarheid van de grootste en belangrijkste Vlaamse poort in de toekomst verzekeren. In dit verband kan worden verwezen naar de inhoud van de beleidsnota 1998 van AGHA die eveneens belangstelling vraagt voor het mobiliteitsprobleem en vaststelt dat naast het wegverkeer een verschuiving naar de binnenvaart en het spoor aangewezen

is. Het bevestigen van deze intentie bij de start van een ingrijpend project als het Deurganckdok is een noodzakelijk uitgangspunt op zich.

Op de gestelde vragen antwoord ik het volgende. Dergelijk artikel moet worden geïnterpreteerd op dezelfde wijze als de Vlaamse overheid convenants afsluit met de gemeenten voor hun mobiliteitsbeleid.

Er bestaan eenvoudige methodes om de verkeers-technische overlast in de regio vast te stellen. Ook de verschuivingen per modus kunnen in percentages worden uitgedrukt. De verschuiving van weg naar spoorverkeer en binnenvaart kan een element vormen bij de invulling van het mobiliteitsprincipe dat de haven en havengebruikers hanteren. In dit verband noteer ik met genoegen de bijzonder merkwaardige verschuivingen in het containerverkeer in de voorbije jaren naar meer milieuvriendelijke transportsystemen. 30.000 stuks worden nu al via shuttletreinen vervoerd, alhoewel er nog een aantal knelpunten bestaat aangaande afspraken met de NMBS. Er zijn echter mogelijkheden en bovendien wordt dit door de Vlaamse overheid gesubsidieerd.

Uiteraard behoort het tot de bevoegdheid van een havenconcessionaris om mede de begrippen van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in zijn omliggende regio te helpen beheersen. De terminalinrichting speelt hierin een zeer belangrijke rol door onder meer de inplanting van de gates, de aansluiting, de capaciteit en het bepalen van de openingsuren. De concessionaris geeft aldus een positieve ondersteuning van het maatschappelijk debat over de bereikbaarheid van zijn haven. Daarenboven heeft de bereikbaarheid van de havenfaciliteiten een belangrijke commerciële waarde.

De in artikel 6 opgesomde voorwaarden leggen uiteraard geen hypotheek op de exploitatie van de nieuwe containerhaven. Het is een bouwsteen zonder dewelke de bereikbaarheid voor de diverse modi niet verzekerd zou zijn. Het verplicht evenwel de concessionaris om in de nodige faciliteiten en uitrusting op de terminal te voorzien, zodat de verschillende modi op de meest economische wijze en volgens de best beschikbare technieken worden bediend.

In het kader van de bereikbaarheid van de haven en de verkeersbeheersing in de Antwerpse regio is een globale en omvangrijke mobiliteitsstudie met Europese steun in uitvoering. Tevens wordt in het kader van het strategisch plan Waaslandhaven aan-

Stevaert

dacht geschonken aan de verkeersveiligheid en aan de leefbaarheid. Ongetwijfeld zullen, na de verschuiving van weg naar andere verkeersmodi, voor de vlotte verwerking van het verkeer van en naar de haven diverse sluitstukken noodzakelijk zijn. Het prioriteitenprogramma voor het verbeteren van de mobiliteit in de Antwerpse regio geeft hier een duidelijk beeld aan.

De voorzitter : De heer Beysen heeft het woord.

De heer Ward Beysen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb een belangrijke zin genoteerd uit het antwoord van de minister : 'We leggen geen hypotheek, wel integendeel, we reiken een bouwsteen aan.' Hoe dit zal worden ingevuld, is mij op dit ogenblik onduidelijk. Mijnheer de minister, voor u is het waarschijnlijk ook onduidelijk, want u verwijst opnieuw naar de globale mobiliteitsstudie. Er zal een probleem van coördinatie ontstaan, want de werken worden zeer spoedig aangevat. We kunnen mijns inziens niet meer wachten op resultaten van nog maar eens een studie.

Het exploiteren van een containerkade is een economische activiteit waarvan we allemaal hopen dat het tot de grootst mogelijke activiteit zal leiden, zoals dat trouwens ook blijkt uit de containerkades die we nu reeds laten exploiteren. We weten dus perfect wat dat meebrengt aan verkeersoverlast. U hebt zelf ook al aangegeven dat er een aantal rekeningen kan worden gemaakt. Men hoeft slechts de tellingen uit te voeren in de momenteel geëxploiteerde containerkades en de gevolgen daarvan op het verkeer nagaan. Op de plaats waar de nieuwe containerkade wordt ingeplant, zie ik momenteel bijna geen mogelijkheden voor een vlotte verkeersafhandeling. We zitten dus met een probleem. Er zal snel worden vastgesteld dat men er letterlijk zal vastrijden. Dat is mijn grote zorg. Over de rest van de verkeersproblematiek wil ik het nu niet hebben, daar kunnen we het tijdens de begrotingsbespreking uitgebreider over hebben.

Mijn bezorgdheid betreft de voorwaarden die door de Vlaamse regering zullen worden gecreëerd om de exploitatie van de containerkade in de best mogelijke omstandigheden te waarborgen. Ik vrees dat men te laat zal zijn, maar ik hoop van niet. Ik vraag met grote aandrang – en ik zal dat tijdens de begrotingsbespreking nog herhalen – welke kredieten daarvoor zullen worden uitgetrokken en welke wegen er prioritair zullen worden aangelegd.

Het is immers niet denkbaar dat dit niet gepaard zal gaan met de aanleg van een bijkomende weg.

Ik ben het met u eens, mijnheer de minister, dat de lengte van de benen van mens tot mens verschilt. Over smaak kunnen we ook van mening verschillen. Er werden reeds vele studies gedaan, zoals bijvoorbeeld het multimodaal model. Excuseer me voor mijn woorden, maar dat is bijna waardeloos. Ik zal dit te gelegener tijd argumenteren. Als men echter niet wil afstappen van dit fetisjisme, dan zal men moeten vaststellen dat er geen bijdrage wordt geleverd aan de ontplooiing van een aantal economische activiteiten die een grote werkgelegenheid waarborgen voor de toekomst. We spreken immers over zeer arbeidsintensieve bezigheden.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik kan hem volgen wanneer hij zegt dat het poortenbeheer zodanig moet zijn dat zich geen verkeersproblemen voordoen in de onmiddellijke omgeving van de concessie. Dat is de bevoegdheid van elke concessionaris. Poortenbeheer wil zeggen : de aanleg van de poorten, de openingstijden en voldoende personeel voor een vlotte afhandeling.

Ik heb echter de indruk dat de minister verder gaat. Hij zegt dat het meer is dan dat en verwijst naar het begrip mobiliteitsconvenant dat met de gemeenten wordt afgesloten. Ik wil de minister erop wijzen dat geen enkele concessionaris, ook al is hij van goede wil, bevoegd is voor het aan- en afvoeren van bepaalde verkeersstromen. Er is theoretisch een aan- en afvoer van het water mogelijk, via binnenwater of via de Schelde, maar de klant moet dit willen.

Ten tweede is er de aan- en afvoer via de spoorweg en die is op de Linkeroever bepaald penibel, zeker in oostelijke richting. Men kan de concessionaris toch niet verplichten om zelf een spoorwegtunnel aan te leggen, tenzij men natuurlijk al een kandidaat-concessionaris op het oog heeft, die op dit moment al in zee gaat met de NMBS. Ten derde kan men van geen enkele concessionaris verwachten dat hij wegenbouwer wordt. Wegenbouw is en blijft de taak van de overheid.

Als de minister dus een beroep doet op het begrip mobiliteitsconvenant, dan vraag ik me af wat dit concreet betekent. Want voor mij blijft zijn antwoord, uiteraard los van de duidelijke verwijzing naar het poortenbeheer, even sibillijns als voorheen.

Penris

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mijnheer de minister, ik moet zeggen dat u de beleidsnota van AGHA nogal eenzijdig positief hebt gelezen. Ik heb er andere dingen en andere prioriteiten in ontwaard. Natuurlijk bevat het een aantal goede aspecten, maar het hoofdstuk betreffende de prioriteit voor de verbinding Merksem-Wommelgem en E17-Liefkenshoek-tunnel laat aan duidelijkheid niet te wensen over. Het is hun goed recht om er dat standpunt op na te houden, maar ik meen niet dat wij dit eenzijdig positief kunnen lezen.

Verder wil ik vragen of mijn toenmalige voorstel over de bijkomende rijstrook ooit werd bekeken. Er zou bijvoorbeeld een reservatiestrook vanuit Sint-Niklaas kunnen zijn voor de vrachtwagens en wagens die richting Linkeroeverhaven moeten. Heeft men dat ooit onderzocht ? Ik verneem immers dat het weliswaar als een mooi idee wordt bestempeld, maar nooit echt als een oplossing werd beschouwd. Ik maak me geen illusies : dit zal de files aan de Kennedytunnel niet verder oplossen. Het zou echter wel de ontsluiting van de Linkeroeverhaven toch enigszins vooruit helpen. Indien dit wel wordt bekeken, wanneer kunnen we daar uitsluitsel over krijgen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, ik wil eerst ingaan op de vraag van de heer Stassen. Dit wordt en werd inderdaad bekeken. De heer Beysen doet alsof de ontsluiting morgen reeds zal worden gerealiseerd, maar dat is niet het geval. Het is precies het strategisch plan van de Waaslandhaven dat ons inzicht zal bieden in de toegangsmodaliteiten. Daarvoor dient het.

Mijnheer Penris, ik denk dat we elkaar enigszins verkeerd begrijpen. De mobiliteitsconvenant gaat niet zover als u stelt. Het zou immers nonsens zijn ondernemers te verplichten spoorwegbruggen en dergelijke meer aan te leggen. Wel willen we dat alle modi kunnen worden bediend, indien er aanreiking is, maar men moet de economische parameters in acht nemen. Dit is geen zwaar dirigistisch instrument. Het is onze bekommernis dat het een instrument van alle redelijkheid zou worden.

Met redenen omklede moties

De voorzitter : Door de heer Beysen, door de heer Stassen en door de heer Penris werden tot besluit

van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

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

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de rechten van verkeersslachtoffers

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de rechten van verkeersslachtoffers.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, de Vereniging van Ouders van Verongelukte Kinderen wil de herinnering aan kinderen die werden doodgereden in het verkeer levend houden. Dit wil ze doen door het plaatsen van zogenaamde SAVE-borden, waarbij SAVE staat voor Stop de Agressie in het Verkeer. In hun SAVE-charter vragen ze een persoonlijke verbintenis van automobilisten om een veiliger rijstijl aan te houden en voorrang te geven aan zwakke weggebruikers.

De bordenactie is ook een blijvende vraag naar meer erkenning voor het leed van nabestaanden van verongelukte kinderen. In verschillende Vlaamse gemeenten werden al dergelijke herdenkingsborden geplaatst, onder meer te Scheldewindeke, Deinze, Ternat, Sint-Gillis-Waas, Kallo en Vorst. Dit gebeurde telkens op gemeentewegen. In Schelle werd een SAVE-bord geplaatst, ditmaal op een provinciale weg. Op gewestwegen mogen geen SAVE-borden worden geplaatst, althans volgens de vorige verkeersminister, de heer Baldewijns. Een teveel aan borden zou immers de aandacht van de automobilisten maar afleiden. Dit argument gold dan blijkbaar niet voor de sponsoring van verkeersborden door de privé-sector.

Malcorps

De Vereniging van Ouders van Verongelukte Kinderen kreeg onlangs wel de toelating om herdenkingsborden te plaatsen op wegen van het Brussels Gewest, met name op de Leopold III-laan te Evere. Het gaat hier om vier borden, telkens in beide landstalen en in beide rijrichtingen. De voorzitter van de vereniging krijgt echter geen toelating om een herdenkingsbord te plaatsen op de Koninklijke baan te Bredene, een Vlaamse gewestweg, waar zijn eigen kind werd doodgereden. Voor Agalev getuigt een dergelijke houding van een tekort aan inlevingsvermogen met de slachtoffers van zware verkeersongelukken. We begrijpen dit niet goed : als dit in het ene gewest kan, waarom dan niet in het andere ? We willen de zaak precies helemaal omkeren. We vragen niet dat de minister alleen maar het plaatsen van deze borden zou gedogen. Dat zou natuurlijk al een begin zijn. Maar we durven zelfs vragen dat hij actief over de brug zou komen. Om het plaatsen van dergelijke herdenkings- en tegelijk waarschuwingsborden echt zinvol te maken, zou men er een landelijke campagne aan moeten verbinden. De minister zou hiervoor kunnen samenwerken met zijn partijgenoot, Jan Peeters. Als via de media de volle draagwijdte van deze SAVE-borden aan de mensen wordt duidelijk gemaakt, zal de bordenactie ongetwijfeld de nodige bijval krijgen van de ruimere publieke opinie en zal er ook een preventief effect uitgaan van het Andreaskruis dat op die borden prijkt.

– *Mevrouw Tyberghien-Vandenbussche treedt als voorzitter op.*

Maar borden plaatsen of laten plaatsen is natuurlijk niet voldoende. Ook de achterliggende filosofie van het SAVE-charter kan door de federale en gewestoverheden worden overgenomen en actief worden gepromoot. Tegelijk is er nood aan concrete wetgevende initiatieven om ook een betere bescherming van slachtoffers van verkeersongevallen in de praktijk waar te maken, zeker als het gaat om ongevallen waarbij kinderen de dood vinden of voor het leven worden verminkt. Een humane schadevergoeding van verkeersslachtoffers is daarbij ook een van de uitdrukkelijke doelstellingen.

Mijnheer de minister, zult u het plaatsen van herdenkingsborden langs gewestwegen toestaan ? Bent u het eens met de filosofie achter het SAVE-charter, en wilt u ervoor zorgen dat het charter en de borden met het Andreaskruis – of eventuele varianten daarop – via de media bekend worden gemaakt aan het grote publiek ? Welke initiatieven

hebben u of uw voorganger reeds genomen om de rechten van verkeersslachtoffers beter te verzekeren, ook op het Vlaamse niveau ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, ik denk dat iedereen veel begrip heeft voor het leed van de nabestaanden van verongelukte kinderen en met hen meevoelt. Ik ben dan ook bereid om een commissie van deskundigen aan te stellen die, in overleg met steden en gemeenten, alle aspecten moet behandelen die te maken hebben met het plaatsen van dergelijke herdenkingsborden in een ruimere context, met name op het vlak van veiligheid, ruimtelijke ordening en dergelijke meer. Dit belangrijke dossier heeft immers meerdere aspecten.

Ik kan mezelf volledig terugvinden in de filosofie van het SAVE-charter, in de zin dat ik voorstander ben van het promoten van een veiligere rijstijl en voorrang voor de zwakke weggebruiker. De middelen die hiervoor worden aangewend, moeten worden gericht op het voorkomen van ongevallen. Ze mogen zelf geen potentieel gevaar inhouden. Mijn administratie levert inspanningen om de publieke opinie te sensibiliseren inzake verkeersveiligheid. In de voorbije zomerperiode werd langs de Vlaamse autosnelwegen en gewestwegen een sensibiliseringscampagne gevoerd, waarin aandacht werd gevraagd voor de veiligheid van onze fietsende jeugd op weg naar school. Mijn voorganger, minister Baldewijns, heeft ook besloten om, in samenwerking met het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid, in het voorjaar van 1999 een campagne op te zetten die specifiek aandacht zal schenken aan de jonge verkeersslachtoffertjes. De Vereniging van Ouders van Verongelukte Kinderen zal worden uitgenodigd om mee aan tafel te zitten bij het uitwerken van deze campagne. Aangezien de kalender voor 1998 reeds volledig is volgeboekt met sensibiliseringscampagnes kan dit niet sneller. Mijn voorganger heeft ook de opdracht gegeven om in het magazine 'Uitweg', dat gratis in een oplage van 200.000 exemplaren wordt verspreid, de nodige aandacht te besteden aan deze problematiek. Ik kan u ook verzekeren dat er rond sensibiliseringscampagnes regelmatig overleg wordt gepleegd met federaal staatssecretaris Jan Peeters.

Mijn administratie neemt heel wat maatregelen om de verkeersveiligheid te bevorderen. In alle provincies is er een provinciale commissie voor verkeersveiligheid actief, om te zorgen voor een veiliger verkeersinfrastructuur. Op basis van de individuele ongevallen en de algemene ongevalgegevens

Stevaert

onderzoekt deze provinciale commissie hoe toekomstige ongevallen op de betrokken plaatsen en soortgelijke ongevallen op andere plaatsen kunnen worden voorkomen.

Ontwerprichtlijnen, aanbevelingen en vademecums, die in een vrij grote oplage worden verspreid, zijn uitingen van de zorg voor meer verkeersveiligheid. Ik verwijs als voorbeeld naar een recente brochure met aanbevelingen voor schoolroutes en schoolomgevingen.

Om concreet invulling te geven aan deze aanbevelingen, zal in de komende periode werk worden gemaakt van de herinrichting van heel wat schoolomgevingen aan gewestwegen. Hiervoor wordt een bedrag vrijgemaakt van 20 miljoen frank per provincie en per jaar. Het betreft kleinere, maar efficiënte ingrepen in de omgeving van de schoolpoort. Daarnaast worden ook heel wat schoolomgevingen beveiligd naar aanleiding van de herinrichting van doortochten.

In verband met de zwakke weggebruiker, wil ik nog mededelen dat de uitrusting en het onderhoud van fietspaden bijzondere aandacht zal krijgen. Hiervoor werd een bedrag van 400 miljoen frank vrijgemaakt. De voormelde opsomming is slechts een greep uit het pakket van maatregelen die worden genomen om het verkeer veiliger te maken.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, ik ben tevreden over uw antwoord. Ik ben blij dat u een commissie van deskundigen zult aanstellen. Ik wil er toch nog eens op wijzen dat dit soort borden toch wel verschilt van de gewone sensibiliseringscampagnes. Met deze borden kan men effectief de aandacht vestigen op die plaatsen waar jammer genoeg al een verkeersongeval met doden heeft plaatsgevonden. Als de mensen beseffen dat die borden de zwarte punten aangeven, zal dat hopelijk een extra stimulans zijn om daar zeer voorzichtig te zijn.

Minister Steve Stevaert : We moeten natuurlijk opletten dat die borden zelf niet de oorzaak worden van een gevaarlijke situatie. De eventuele invoering van die borden moet dus goed worden afgewogen. Het mag niet leiden tot een wildgroei. Net daarom wil ik, na een grondig onderzoek, een commissie daarover laten oordelen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, en Ruimtelijke Ordening, over de schending van de mededingingsvoorwaarden door Eurobus en de mogelijke gevolgen op de organisatie van het openbaar vervoer in Vlaanderen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwé tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, en Ruimtelijke Ordening, over de schending van de mededingingsvoorwaarden door Eurobus en de mogelijke gevolgen op de organisatie van het openbaar vervoer in Vlaanderen.

De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Mijnheer de minister, collega's, de voorbije twee jaar werd in het Vlaams Parlement regelmatig gedebatteerd over de organisatie van het openbaar vervoer, en meer specifiek over de pachtovereenkomsten met De Lijn. Onder tussen stellen we vast dat talrijke Vlaamse busondernemingen die ook pachters zijn bij De Lijn, in handen vallen van buitenlandse groepen. Dat is nu eenmaal de huidige economische situatie. Op het einde van dit jaar worden de eerste pachtcontracten aanbesteed en wordt de markt voor een aantal lijnen geraadpleegd. Nu blijkt dat Eurobus op het overnamepad is in Vlaanderen.

Eurobus is een Waalse holdingmaatschappij, opgericht door de Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT), in samenwerking met een aantal grotere Waalse pachters. Voorafgaandelijk aan deze oprichting had de SRWT de grootste Waalse pachter gekocht met het saldo van de subsidies die de Waalse regering had toegekend. Dit bedrijf werd ingebracht in de nieuwe holding, samen met de bedrijven van de medestichters-pachters. In de holding heeft de SRWT een blokkeringsminderheid van 26 percent en neemt ze het voorzitterschap van de raad van bestuur voor haar rekening. De Waalse overheid heeft er dus een serieuze inbreng.

De Eurobus-holding heeft in Wallonië een aantal bedrijven opgekocht, waardoor de groep momenteel negentien ondernemingen groepeerd met

Decaluwé

ongeveer 400 voertuigen. Twee bedrijven van de groep zijn ook actief in Vlaanderen. In Wallonië genieten de SRWT en de pachters nog altijd een monopoliepositie. We hebben hierover verschillende keren een discussie gehad met uw voorganger. Men heeft er blijkbaar voor gekozen om deze activiteit op de open markt te gooien, terwijl men dat in Wallonië gedeeltelijk niet doet.

Eurobus zou dus van plan zijn deel te nemen aan de marktconsultatie die De Lijn op het einde van het jaar rond een aantal belangrijke lijnen in Vlaanderen organiseert. Zoals ik al zei, wordt die Waalse holdingmaatschappij ook met overheids-geld gesubsidieerd. Dit druist dus in tegen de eerlijke concurrentieprincipes, aangezien die holding vanuit een rijkelijk gesubsidieerde monopoliepositie, de marktwerking in Vlaanderen kan verstoren.

Mijnheer de minister, ik heb drie concrete vragen. Ten eerste, in welke mate is bij de aanbesteding van de nieuwe lijnen in het bestekboek rekening gehouden met de zogenaamde sociale clausule? De CVP-fractie heeft daar echt een punt van gemaakt. Uw voorganger heeft in dat verband trouwens ook toezeggingen gedaan. Ik zou dus graag vernemen in welke mate daaraan is tegemoetgekomen.

Ten tweede, bent u bereid te onderzoeken in welke mate Eurobus concurrentieverstorend kan optreden – aangezien die holding met overheidssubsidies werkt -, rekening houdend met het feit dat dit oneerlijke concurrentie is ten opzichte van andere privé-bieders uit binnen- en buitenland?

Ten derde, indien dat onderzoek aangeeft dat er inderdaad sprake is van marktverstoring, over welke middelen beschikt u dan om Eurobus uit te sluiten of aan te klagen bij de Europese instanties?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Decaluwé, uw eerste vraag ging over de sociale clausule waarmee rekening zal worden gehouden bij de opmaak van de lastenboeken ter aanbesteding van de nieuw uit te werken pakketten van geregeld vervoer. In dat verband dient te worden opgemerkt dat in bedoelde publicatie minimaal zal worden voorzien in de onverkorte en ongenueanceerde toepassing van de actueel geldende sociale voorzieningen in de sector. Het gaat dan over de bedongen en bekomen

zekerheden en de in CAO's vastgelegde afspraken en overeenkomsten.

Uw tweede vraag ging over de mate waarin Eurobus concurrentieverstorend zou kunnen optreden bij bedoelde aanbestedingen. Dit probleem werd vanuit de VVM reeds ondervangen en preventief voorkomen door het opstellen van het 'kwalificatiestelsel voor exploitanten van geregeld vervoer'. Hierin wordt duidelijk geëist van de kandidaat-exploitanten dat ze onder meer beschikken over een financieel verslag van een erkend bedrijfsrevisor met betrekking tot het laatst afgesloten boekjaar, een tijdige neerlegging van de jaarrekeningen van de laatste drie jaar en nog tal van andere getuigschriften en attesten. Enkel indien Eurobus voldoet aan alle gestelde eisen uit bedoeld kwalificatiestelsel, is de VVM ertoe gehouden die kandidaat-exploitant daadwerkelijk te aanvaarden, in casu te kwalificeren.

Mijnheer Decaluwé, u vroeg ook naar de mogelijke concurrentievervalsing ten opzichte van andere privé-exploitanten die niet met overheidsmiddelen werken. In dat verband zal de SRWT tegenover de Europese instanties moeten kunnen aantonen dat ze geen overheidsmiddelen heeft aangewend om in te schrijven op de bedoelde offertes. Het Vlaams Gewest en/of de VVM zijn in deze procedure niet gevat.

Zo kom ik bij uw derde vraag terecht. Momenteel heb ik geen weet van procedures van de Europese Commissie tegen Eurobus. Ik wens wel duidelijk te stellen dat uitspraken of vonnissen van Europese instanties uiteraard zullen worden uitgevoerd.

De voorzitter : De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Mijnheer de minister, ik wil toch vragen dat u ook preventief zou optreden. Men kan perfect beantwoorden aan de kwaliteitscriteria en de kwaliteitsattesten, maar dat neemt niet weg dat Eurobus als Waalse holdingmaatschappij met subsidies werkt. Dat kan men perfect aantonen. Als men meedingt en er is nadien een dispuut, dan is de vraag wat er zal gebeuren. Het zou niet mogen dat een aantal buslijnen van openbaar vervoer omwille van een dispuut in de problemen komen. Ik pleit ervoor om vooraf een onderzoek te doen naar de structuur van Eurobus. Als inderdaad kan worden aangetoond dat er overheidssubsidies worden gegeven, moet die mensen duidelijk worden gezegd dat ze niet kunnen meedingen naar het contract. Dat is een betere manier van werken. Men moet niet eerst afwachten om daarna in te grijpen.

Minister Steve Stevaert : Dat is ook niet mijn stelling. Mijn diensten zijn op hun hoede. Het is niet omdat er overheidsparticipatie is in dat bedrijf dat het niet kan meedingen. We moeten er alleen over waken dat daartoe geen overheidsmiddelen worden gebruikt. Het kan in de toekomst ook voorvallen dat een Vlaamse maatschappij meedingt naar zo een contact.

U verwijst naar de Waalse aanpak. Ik ben er niet van overtuigd dat deze aanpak op termijn de goede is, want hij vertraagt de zaken. We hebben een gezondere aanpak, maar we moeten misbruiken proberen te voorkomen. We mogen dit ook niet laten uitgroeien tot een communautair dispuut, want dat kan niet de bedoeling zijn.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Leo Cannaerts tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de omzendbrief 'Sectoraal BPA Zonevreemde Bedrijven'

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Cannaerts tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de omzendbrief 'Sectoraal BPA Zonevreemde Bedrijven'.

De heer Cannaerts heeft het woord.

De heer Leo Cannaerts : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, de problematiek van de zonevreemde bedrijven kwam al herhaaldelijk aan bod in deze commissie. Uw voorganger heeft veel inspanningen geleverd om tegemoet te komen aan de vele problemen die bedrijven in dat verband kennen.

De omzendbrief 'sectoraal BPA' en de aangekondigde aanpassingen eraan zouden het de gemeentebesturen mogelijk moeten maken om binnen een termijn van zes maanden deze ingewikkelde procedure te doorlopen. Een aantal recent goedgekeurde BPA's bewijzen dat die zes maanden haalbaar zijn.

Ook recent overleg binnen de Vlaamse regering leidde tot maatregelen om deze procedure nog

doorzichtiger te maken. In feite zou deze problematiek dus spoedig tot het verleden moeten behoren, maar helaas stel ik vast dat de situatie in de praktijk anders is.

In juli besliste de Vlaamse regering dat een nieuwe omzendbrief meer duidelijkheid zou verschaffen over de inhoudelijke invulling van de criteria die moeten worden gehanteerd. Tot mijn verwondering blijkt nu dat deze omzendbrief vermoedelijk slechts ten vroegste per 1 december in uitvoering kan gaan.

Bovendien blijkt uit de resultaten van de eerste gerealiseerde sectorale BPA's dat de criteria, die momenteel gehanteerd worden door de administratie, dermate streng zijn dat een groot deel van de bedrijven die in aanmerking komen, uiteindelijk niet weerhouden zullen worden.

Zo kunnen wij uit de door uw administratie geformuleerde beoordelingen onder meer concluderen dat het sectoraal BPA zeker niet de bedoeling mag hebben om vroegere gewestplannen te corrigeren op kennelijke fouten uit het verleden. Ten tweede wordt er bij de evaluatie van het dossier blijkbaar geen rekening gehouden met economische argumenten. Verder stel ik vast dat de gemeentebesturen, die bij herhaling door uw diensten werden aangespoord om de procedure in te zetten, nu duidelijk ondervinden dat dezelfde administratie op provinciaal niveau de boot afhoudt en verder overleg mijdt.

Deze houding is meer dan waarschijnlijk ingegeven door het feit dat men enerzijds liever de nieuwe omzendbrief afwacht, en dat men anderzijds afkeurig is tegenover het anticiperen op de realisatie van de gemeentelijke uitvoeringsplannen. Dit is in strijd met de noodzaak tot communicatie en overleg tussen de verschillende overheden.

Ook is een aanzienlijk aantal zonevreemde bedrijven onvolledig vergund. Ze komen volgens de richtlijnen niet in aanmerking om opgenomen te worden. Indien we een trendbreuk in de ruimtelijke ordening willen bewerkstelligen, moet ook een afweging voor deze bedrijven kunnen worden aangeboden.

Mijnheer de minister, hebt u reeds opdracht gegeven tot het uitwerken van een gedragscode voor de ambtenaren, zoals voorgesteld in de conclusies uit de recente studie van Arthur Andersen Consulting ? Hoe ziet u de taakverdeling tussen het hoofdbestuur en de provinciale buitendiensten ?

Cannaerts

Hoe staat u tegenover vooroverleg tussen de administratie en de gemeente tijdens de opmaak van het voorontwerp door de gemeente ?

Welke houding neemt de administratie Ruimtelijk Ordening aan tegenover gemeentebesturen die een project sectoraal BPA Zonevrije bedrijven nu reeds klaar hebben, dus vooraleer de nieuwe omzendbrief in voege zal zijn ? Welke timing mogen deze gemeentebesturen verwachten van uw administratie ?

Hoe zal de besluitvorming gebeuren inzake het vastleggen van de criteria waaraan een sectoraal BPA Zonevrije bedrijven moeten voldoen ? Kunt u instemmen met de beoordelingswijze van uw administratie om geen of alleszins in veel mindere mate rekening te houden met economische argumenten ? Moet bij de ruimtelijke afweging geen rekening worden gehouden met economische componenten net zoals dit gebeurt voor natuurelementen ?

In welke beleidsmaatregelen voorziet de minister voor onvolledig vergunde bedrijven ? Waarom kunnen zij niet worden beoordeeld op de delen die correct zijn vergund ?

Ik heb gisteren vernomen dat het BPA niet mogelijk is voor al te grote uitbreidingen. Is er een percentage vastgesteld dat uitbreidingen niet mogen overschrijden ?

Overweegt u een uitputtende lijst ter beschikking te stellen van het soort bedrijven dat in een dergelijk BPA kan worden opgenomen, zodat daar de nodige duidelijkheid over bestaat ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Tot op heden heeft mijn administratie de gemeenten steeds begeleid op basis van de omzendbrief 97/01 en dit binnen de gestelde termijn. Het begeleiden wil evenwel niet zeggen dat steeds alle voorstellen kunnen worden aanvaard. Door in te gaan op de aanvaardbare voorstellen, kan de gemeente de procedure op een vlotte wijze doorlopen. Een betere onderbouwing van de voorstellen zal tevens tot snellere en positievere beslissingen leiden.

Op dit ogenblik zijn twee sectorale BPA's goedgekeurd, met name Wingene en Zwevegem. Het betrof in beide gevallen een goedkeuring met uitsluiting van bepaalde delen waarvan werd geoor-

deeld dat ze niet beantwoordden aan de gestelde criteria. 26 BPA's worden door mijn administratie begeleid. Zes daarvan hebben reeds de officiële procedure aangevat. Daarnaast zijn er nog elf gemeenten die een antwoord hebben gekregen op schriftelijke vragen om verduidelijking.

Door de omzendbrief RO 97/01 is erkend dat bestaande bedrijvigheid mogelijkheden moet krijgen om te kunnen ontwikkelen. De omzendbrief geeft aan hoe deze mogelijkheden kunnen worden onderzocht en in een ruimtelijk instrument – het sectoraal BPA – resulteren. Het onderzoek naar de mogelijkheden gaat in op ruimtelijke aspecten op basis waarvan de gemeenten beslissen over het al dan niet samengaan van bedrijvigheid met agrarische exploitaties, natuur en landschap. Om het profiel van het bedrijf te kunnen schetsen, onderzoeken de gemeenten elementen van economische aard. Zo geven deze elementen inzicht in de ruimtelijke wisselwerking tussen bedrijf en omgeving en vormen zij een bijkomend kader voor de gemeenten om tot beslissingen te komen.

Voor de bedrijven die stedenbouwkundig niet in regel zijn, blijft het aangewezen de geëigende procedures van de decretale regelgeving en het handhavingsbeleid toe te passen alvorens het bedrijf in een bestemmingsplan van het sectoraal BPA kan worden opgenomen.

Het moet evenwel duidelijk zijn dat bijvoorbeeld een zo goed als volledig in overtreding opgericht bedrijf niet in aanmerking kan komen voor regularisatie via de opmaak van een BPA. Aan de andere kant kan een bedrijf dat voor 90 percent in orde is toch in aanmerking komen voor opname in een sectoraal BPA. De vastgestelde overtredingen moeten wel worden gesanctioneerd conform de wettelijke bepalingen. De nieuwe omzendbrief die op 1 december in werking treedt, geeft enkel verduidelijking en houdt geen wijziging in.

De voorzitter : De heer Cannaerts heeft het woord.

De heer Leo Cannaerts : Volgens de minister is de administratie altijd bereid tot begeleiding, maar ik blijf erbij dat in de praktijk het tegendeel blijkt. In één geval antwoordde een buitendienst dat men liever de omzendbrief afwachtte. Ik neem aan dat men van goede wil is, maar de administratie wacht liever op nieuwe instructies.

De dossiers van de onvolledig vergunde bedrijven zou men snel moeten beoordelen. Indien de onwettige constructies nog niet bestonden, zou een BPA

Cannaerts

de bouw ervan dan aanvaard hebben ? Nu moet een bedrijf eerst constructies afbreken, dan een BPA aanvragen, en wanneer dat verkregen wordt, de constructies opnieuw opbouwen. Is dat geen gekkenwerk ?

Minister Steve Stevaert : De administratie mag de boot zeker niet afhouden. Als men ons dat signaleert, zullen we daartegen optreden.

We willen uiteraard geen kafkaïaanse toestanden zoals u ze beschrijft. We kunnen ons moeilijk bemoeien met gerechtelijke uitspraken, en daarom pleit ik voor de nodige voorzichtigheid. Overleg is zeker nodig en zal ook plaatsvinden. Momenteel kan ik die absurde situaties echter niet uitsluiten.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Joachim Coens tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de aanleg van de oprit A17 te Torhout

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Coens tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de aanleg van de oprit A17 te Torhout.

De heer Coens heeft het woord.

De heer Joachim Coens : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag gaat net als die van de heer Beysen over een missing link. De eigenlijke oprit naar de A17 in Torhout ligt er, de brug over de spoorweg ligt er, het gaat alleen nog over de verbinding tussen die twee.

De uitgevoerde werken dateren al van 1992. De verzuchtingen van de regio en vooral van Torhout dateren van nog veel vroeger. De oorspronkelijke timing voor de brug over de A17 en voor de spoorwegbrug, respectievelijk 1992 en 1994, werd aangehouden. Volgens een brief van minister Kelchtermans van 1993 zou het verbindingsstuk in 1995 worden aangelegd, maar dat ging niet door. Later beloofde minister Baldewijns de aanleg voor 1997.

Op een vraag van 14 mei 1998 antwoordde minister Baldewijns dat de aanbesteding in 1998 zou worden toegewezen en ook de onteigeningen nog dit jaar zouden worden uitgevoerd. De kredieten, 150 miljoen frank, zijn al sinds 1997 gereserveerd. De auditcommissie, die haar studie eigenlijk al had afgerond, zou zich nu nog vragen stellen over de verkeersveiligheid in de Keibergstraat, de omgeving rond de geplande rotonde. De minister gaf nochtans zijn goedkeuring voor de aanleg van de rotonde. De plannen moeten worden herzien, en er werd me verteld dat de aanbesteding met nog eens zes maanden werd uitgesteld. De oprit van de A17 wordt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als prioritair bestempeld. Ze is trouwens van groot belang voor de ontsluiting en economische ontwikkeling van de streek. De mensen vrezen manoeuvres om de werken en/of onteigeningen tegen te houden.

Wordt de timing van minister Baldewijns aangepast ? Welke timing wilt u aanhouden ? Wat gebeurt er intussen met de kredieten ?

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer Jean-Marie Bogaert : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, u bent niet verantwoordelijk voor het beleid van uw voorgangers. Toch wil ik een brief van minister Kelchtermans van 1996 aanhalen. 'Op basis van de vooropgestelde prioriteiten inzake verkeersveiligheid en onderhoud, en rekening houdend met de huidige middelen, heb ik in overleg met de administratie een programma opgesteld voor de jaren 1993 tot 1995. Hierin werd de verdere realisatie van de op- en afrit naar de A17 te Torhout opgenomen in de rubriek : afwerken van begonnen projecten. De verdere afwerking is voorzien in twee fasen : de eerste fase in 1994, 40 miljoen frank voor de spoorwegbrug en de tweede fase in 1995, 100 miljoen frank voor wegenwerken.'

Sinds juni 1995 is minister Baldewijns verantwoordelijk voor dit dossier, de werken aan de spoorwegbrug waren toen al aanbesteed en in uitvoering. Hij moest enkel de laatste fase nog uitvoeren, maar besliste de werken twee jaar uit te stellen. We hebben die beslissing toen aan de kaak gesteld. Partijgenoten van minister Baldewijns uit mijn regio stelden de mensen gerust met de boodschap dat de afwerking van begonnen projecten een topprioriteit was voor minister Baldewijns. Het gaat hier om zeer veel geld, geld van de burger, waar we niet mee mogen sollen. Men zegt ons dat men zich geen zorgen moet maken. De minister

Bogaert

vindt dit een topprioriteit : begonnen projecten moet men ook afwerken.

Ook nu zegt men weer hetzelfde, niettegenstaande de heer Coens daarnet terecht heeft gesteld dat men voor de zoveelste keer in de voorbije zes jaar de afwerkingsfase voor zich uitschuift. Men is dit blijkbaar opnieuw van plan.

Mijnheer de minister, circuleren er binnen de regering andere definities over het begrip topprioriteit ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, daarnet hebben we gesproken over missing links. Hier gaat het wel degelijk om iets dergelijks. Het is een mooi beentje, ongeacht of het nu kort of lang is. We zijn het met u eens dat de zaak snel moet worden opgelost. De administratie heeft de opdracht gekregen om hiervoor te zorgen.

Het dossier werd inmiddels door de auditcommissie tijdens de vergadering van 27 augustus behandeld. Ze heeft haar fiat gegeven aan de geplande rotonde ter hoogte van de kruising met de Keibergstraat. In navolging van de beslissing van de auditcommissie zal de verbindingsweg aanvullend worden uitgerust met ventwegen ten behoeve van het landbouwverkeer en de fietsers die, overeenkomstig de principes van het RSV, geen rechtstreekse toegang hebben op de R34.

De plannen worden op dit moment uitgetekend. Doordat men een aantal ventwegen moet aanleggen, zal men een aantal bijkomende onteigeningen moeten uitvoeren. Het verdere verloop van dit dossier wordt bepaald door de vooruitgang van deze onteigeningen. Het bedrag van 150 miljoen frank voor het programma van 1998 zal worden aangewend voor een aantal werken van het reserveprogramma van 1998. De afwerking van de op- en afrit van de A17 in Torhout zal worden doorgeschoven naar het programma van 1999.

Men zal ernaar streven de werken aan te besteden voor de vakantieperiode, zodat men ze kan aanvangen in het najaar van 1999. De bijsturing van het oorspronkelijk ontwerp door de auditcommissie heeft gezorgd voor een aanzienlijke vertraging, maar ook voor een meerwaarde inzake verkeersveiligheid en doorstroming.

De voorzitter : De heer Coens heeft het woord.

De heer Joachim Coens : Mevrouw de voorzitter, ik stel vast dat de minister dit een topprioriteit vindt. Ik hoop dat men zal zorgen voor de follow-up. Ik ken een aantal onteigeningsdossiers die al jaren aanslepen. Indien men geen stimulans geeft, kan dit soort zaken eeuwen duren. Ik hoop dat de onteigeningen snel zullen gebeuren. De regio verwacht dat de aanbesteding nog tijdens deze zittingsperiode kan gebeuren. Deze regering kan een duidelijk signaal geven inzake de continuïteit. Niemand weet wat er na de verkiezingen nog kan gebeuren.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer Jean-Marie Bogaert : Mijnheer de minister, ik kan me niet van de indruk ontdoen dat de lijdensweg van dit plan in de afgelopen zes jaar te maken heeft met obstructies uit een bepaalde hoek. Ik stel ook vast dat de kostprijs op vier jaar tijd met 50 miljoen frank is gestegen tot 150 miljoen frank. Dat is een stijging van 50 percent. Ik hoop dat hierin enkel het veiligheidsaspect heeft gespeeld, maar het feit blijft dat er een enorm verschil is met het oorspronkelijk geraamde bedrag.

U zegt dat men de aanbesteding zal doen voor de vakantie. De vorige spreker heeft er echter al op gewezen dat men de zaken niet voor de zoveelste keer voor zich uit mag schuiven. Op 13 juni 1999 bent u – misschien voorlopig – geen minister meer. Het democratisch proces zal hierover uitsluitsel geven. Ik hoop wel dat de aanbesteding in mei 1999 zal plaatsvinden, zodat men tenminste tastbare resultaten kan zien. Indien dit nog niet is gebeurd voor 13 juni 1999, zult u wel merken wat er op onze pamfletten zal staan.

– *De heer Herman Lauwers treedt als voorzitter op.*

Minister Steve Stevaert : Iedereen is het erover eens dat dit een goed ontwerp is waarbij voldoende middelen ter beschikking worden gesteld en waarbij iedereen de zaak wil finaliseren. Tot nu toe vormen de onteigeningen geen groot probleem. We zullen al het mogelijke in het werk stellen om het dossier snel af te werken. Ik hoop dat dezelfde consensus zal aanwezig zijn op het ogenblik dat een nieuw instrument wordt ingevoerd waarbij veiligheid de overhand neemt op eigendom. We hopen dit nog vóór 12 juni 1999 te laten goedkeuren.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Vanderpoorten tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het onderhoud en de herinrichting van gewestwegen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Vanderpoorten tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het onderhoud en de herinrichting van gewestwegen.

Mevrouw Vanderpoorten heeft het woord.

Mevrouw Marleen Vanderpoorten : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, de vraag is eigenlijk verkeerd geformuleerd. Het gaat voornamelijk over de overname van gewestwegen. De vraag was ingediend voordat het artikel verscheen in het Belang van Limburg en de Gazet van Antwerpen. Mijn vragen zijn hiermee echter niet beantwoord, integendeel.

Mijnheer de minister, in heel wat steden en gemeenten zijn er problemen met het onderhoud en de herinrichting van gewestwegen. De lokale overheid wenst uiteraard dat hier iets aan gebeurt maar heeft er geen vat op. Het is vaak ontzettend moeilijk om de burgers uit te leggen wie terzake bevoegd is.

Ten einde raad overwegen gemeentebesturen soms om de betrokken gewestwegen over te nemen om sneller voor de beveiliging en heraanleg te kunnen zorgen. Ingenieurs van de Vlaamse Gemeenschap waarmee men onderhandelt of vergadert, geven zonder meer de raad aan de gemeentebesturen om een officiële overnamevraag te stellen. Volgens hen zijn de stukken gewestwegen die meestal aan de ring van een stad liggen, geen prioriteit voor de Vlaamse regering. Dit alles bleek ook duidelijk in het artikel van vorige week.

Mijnheer de minister, klopt dit ? Gaat men op die weg voort ? Hoe zal men de verdeling maken ? Ik heb vernomen dat het om een heel groot budget gaat. De bedoeling is blijkbaar die wegen in goede staat over te hevelen. Hoe definieert de Vlaamse overheid 'in goede staat' ? Volstaat het een wegdek af te leveren zonder putten ? Wat bedoelt men met een goede beveiliging ? In sommige gevallen zijn er al jaren onderhandelingen bezig waarbij de lokale overheid een zeer duidelijk beeld heeft over wat er moet gebeuren. Dikwijls is er veel geld mee gemoeid. Zal men hiermee rekening houden of zult

u gewoonweg beslissen dat de weg in goede staat is ? Zal de lokale overheid haar plan moeten trekken en instaan voor de dure heraanleg en beveiliging ?

Ik ben het met u eens dat de lokale overheden dikwijls goed weten wat er moet gebeuren. U moet er echter rekening mee houden dat ze te kampen hebben met financiële problemen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw Vanderpoorten, momenteel gaan we niet te werk zoals u het voorstelt. Zoals u weet, bestaat binnen Wegen en Verkeer een dienstorder betreffende de procedure inzake de overdracht, de overname en de ruiling van de wegen. De bedoeling van dit dienstorder is een uniforme werkwijze vast te leggen voor de overdracht van gewestwegen naar gemeenten, de overname – en daar spreekt niemand over – van gemeentewegen door het gewest, en de ruiling van gemeentewegen met gewestwegen.

Sommige gewestwegen hebben inderdaad hun functie van gewestweg verloren. Dit is in het bijzonder het geval voor gewestwegen gelegen binnen een ringweg. Terzake wijs ik erop dat een actualisering van de functionele indeling van het secundair gewestwegennet momenteel wordt doorgevoerd binnen de provinciale structuurplannen die thans in opmaak zijn.

Bij de overdracht dient echter het betrokken wegvak in goede staat van berijdbaarheid en onderhoud te zijn. In het geval er voorafgaande onderhoudswerken moeten worden uitgevoerd, voorziet het dienstorder twee mogelijkheden : ofwel worden deze onderhoudswerken uitgevoerd door het Vlaams Gewest, ofwel verkiest de gemeente een financiële tussenkomst van het Vlaams Gewest, waarbij de gemeente zelf als bouwheer optreedt. In dit geval is een overeenkomst tussen het Vlaams Gewest en de stad of gemeente vereist.

Als het de aanleg van een nieuwe ringweg betreft, engageert de lokale overheid zich om de betrokken wegvakken over te nemen in de staat waarin ze zich bevinden, conform de bepalingen van de bijakte nummer 2 van het geldende mobiliteitsconvenant. In de nodige kredieten voor de voormelde onderhoudswerken, die zich beperken tot het in goede staat van berijdbaarheid brengen van de rijweg, kan worden voorzien binnen de toegekende onderhoudskredieten.

De achterliggende filosofie hebt u zelf uitgedrukt : het is onze overtuiging dat we in het kader van het

Stevaert

Pact met de Gemeenten de zaken daar laten gebeuren waar ze het best verlopen. Bovendien is het kostenplaatje een vestzak-broekzakoperatie, anders moest het Vlaams Gewest de werken uitvoeren. Ik denk dat dit geen beletsel kan zijn. Het punt van onderhandeling waar u op doelt, zal er sowieso zijn. We willen denkkaders aanreiken die voor heel Vlaanderen dezelfde zijn om sneller vooruit te kunnen met de onderhandelingen. We zijn hierover vrij hoopvol.

De voorzitter : Mevrouw Vanderpoorten heeft het woord.

Mevrouw Marleen Vanderpoorten : Begrijp ik het goed dat er telkens een onderhandeling zal worden gevoerd, en dat het niet gaat om een afstoten zonder meer ? Zullen de lokale overheden eventueel kunnen weigeren ?

Minister Steve Stevaert : Dat is in een eerste fase zo, maar men moet de zaken op langere termijn bekijken. Er bestaan soms nogal merkwaardige situaties waarbij op de Grote Markt van de ene of andere stad er nog een eigendom staat van het Vlaams Gewest. Dat lijkt me niet logisch. Een extreem voorbeeld is de campus van de universiteit van Diepenbeek, waarvan een gedeelte eigendom is van de Vlaamse overheid. De markt in Sint-Truiden was tot voor kort gedeeltelijk eigendom van het Vlaams Gewest. Zulke dingen kunnen niet.

Dit is echter geen gedwongen operatie, het gaat om een positieve operatie in de geest van het Pact met de Gemeenten. Niemand weet wat er binnen tien jaar zal komen.

Mevrouw Marleen Vanderpoorten : Als men weigert, wordt er dan sowieso niets meer gedaan aan die weg ? Is dat de conclusie ?

Minister Steve Stevaert : Dat mag niet de conclusie zijn. Ik denk echter dat de voorstellen die we doen aan de steden en gemeenten zeer interessant zijn, en naar mijn aanvoelen zullen ze daar op ingaan. Deze ervaring heb ikzelf in elk geval als burgemeester gehad. Ik zou als burgemeester liever zelf wegen aanleggen, dan ze door de minister te laten aanleggen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jacky Maes tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de illegale campings in de kustduinen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Maes tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de illegale campings in de kustduinen.

De heer Maes heeft het woord.

De heer Jacky Maes : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in juni 1996 werd in opdracht van minister Kelchtermans een studie opgemaakt met de bedoeling een inventaris te verkrijgen van de gebieden voor verblijfsrecreatie, dagrecreatie, TRP-zones en zonevreemde terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven die inzake ligging in het perspectief van natuurbehoud een knelpunt vormen. In de kustduinen van De Panne tot en met Knokke-Heist werden ongeveer vijftig knelpunten vastgelegd.

In de conclusie bepaalde men de campings waarvan de verwijdering op korte termijn gewenst is en die nooit gegund werden of slechts gedeeltelijk gegund werden, met name campings gelegen in groengebieden volgens de gewestplannen of in de door het duinendecreet beschermde zones, illegale campings dus. Ik stel vast dat in de pers en bij verschillende gelegenheden verschillende begrippen met opzet door elkaar worden gehaspeeld.

Er zijn volgens ons, bewoners van de kuststrook, drie soorten campings. Er zijn ten eerste campings die in een juiste zone liggen en in orde zijn met de verschillende wetgevingen. Er zijn ten tweede campings die in een goede zone liggen, en zich bijgevolg in orde kunnen stellen met de wetten en decreten. Deze campings dienden reeds een saneringsplan in, kregen een voorlopige vergunning en investeren om zich in orde te stellen met de wetten en decreten in de toekomst. Ten derde zijn er de campings of gedeelten ervan die buiten een zone voor toeristische recreatie liggen en zich veelal in natuurgebied bevinden of in een zone beschermd door het duinendecreet, waarvoor de uitbater of eigenaar onder geen enkele voorwaarde een exploitatievergunning kan bekomen. Ik heb het dus vandaag niet over de campings die in orde zijn of die in orde worden gesteld, ik heb het over de illegale campings zonder vergunning die in de toe-

Maes

komt ook over geen vergunning zullen kunnen beschikken.

Mijnheer de minister, het is een feit dat de Belgische kust geen voorbeeld is van goede ruimtelijke ordening en van weinig eerbied getuigt voor ons natuurlijk erfgoed. De kust is één grote atlantische wall, en heel wat vergissingen uit het verleden kunnen jammer genoeg niet meer worden rechtgezet. Dit neemt niet weg dat wat kan worden hersteld, ook moet worden hersteld. We zijn dit verplicht aan al degenen die na ons komen. Wij willen dat de kust zich herstelt en dat alle illegale constructies uit de duinen verdwijnen.

In het verleden werd een aantal campings zonder vergunning uitgebouwd in de duinen, maar die moeten verdwijnen. Daarvoor zal ik een aantal fundamentele redenen geven. De jongste jaren is duidelijk geworden dat het toerisme een harde economische sector is. Ons kusttoerisme is gebaseerd op ingrediënten : zee, strand en duinen. Dit zijn onze grondstoffen, en met onze grondstoffen moet men zeer omzichtig omgaan.

Bij een kwaliteitsvol toerisme wordt aandacht gevraagd voor verkeersveiligheid, het behoud van open ruimten, het beheer van natuurgebieden, het belang van all-weather-voorzieningen, het saneren van de campings enz. Het duurzaam beheer van de kustduinen is daarin een beleidsprioriteit. Het duinendecreet en de recent goedgekeurde duinenpost op het Minafonds voor de aankoop van kustduinen zijn belangrijke stappen, maar hebben weinig zin als ze niet gevolgd worden door een derde stap, namelijk het laten verdwijnen van de illegale campings in de duinen.

Over welke campings heb ik het ? Uit de studie blijkt dat het specifiek gaat om drie campings in Koksijde, namelijk Noordduinen, 't Liefwaard van het ministerie van Landsverdediging, en Eugene ; het militair vakantiecentrum in Nieuwpoort ; de campings Chrystal Palace en Cosmos in Middelkerke en drie campings in Oostende. Deze negen campings kunnen niet langer worden toegelaten in de volgens het gewestplan beschermde zones en dit om volgende redenen.

Ten eerste kan dit niet omwille van het rechtvaardigheids- en gelijkheidsbeginsel. Vele campings hebben in het verleden zwaar geïnvesteerd om zich in orde te stellen met de wetgeving op het vlak van hygiëne, brandveiligheid, voorzieningen enzovoort. Het blijvend tolereren van illegale campings in de

duinen is een kaakslag voor alle campings die wel in orde zijn.

Een tweede reden is de veiligheid voor de campinggebieden.

De illegale campings beschikken niet over een geldig brandveiligheidsattest. De inrichting, de inplanting en de aanwezige voorzieningen zijn vaak erbarmelijk en houden een groot veiligheidsrisico in. Typische voorbeelden hiervan zijn de campings Chrystal Palace en Cosmos in Westende-Middelkerke. Als op deze plaatsen iets ernstigs zou gebeuren, kunnen de gevolgen enorm zijn, ook voor de Vlaamse overheid door niet op te treden.

Een derde reden is de zeewering. Een aantal van deze campings beschadigen de zeewerende functie van de zeereepduinen. Een schrijnend voorbeeld hiervan vormt camping Cosmos. Hier staan de caravans tot op het strand, giet men nog steeds beton en breidt men verder uit.

Een vierde reden is de kwaliteit van het kusttoerisme. De gemiddelde kwaliteit van deze campings is onvoldoende en betekent een ernstige handicap voor het kusttoerisme. Het argument van de permanente bewoning op illegale campings in de duinen kan niet worden aanvaard en is vandaag enkel een argument om alles en allen toe te laten. Als we het ruimtelijk, toeristisch en natuurbeleid aan onze kust geloofwaardig willen maken, kan de overheid deze illegale campings niet langer tolereren. De afbraak van het home Theunis en het herstelbeleid dat daaruit voortvloeit, moet worden gehandhaafd. Alleen door het verwijderen van illegale, zonevreemde campings in de kustduinen zal het kustbeleid geloofwaardiger worden.

Ik had hierover een aantal pertinente vragen aan de minister. Ten eerste : wat is de visie van de minister op de illegale campings in de kustduinen ? Ten tweede : de campings die zonevreemd zijn en niet over een brandveiligheidsattest beschikken, zijn in strijd met het decreet op de openluchtrecreatieve bedrijven. Zij vormen een bedreiging voor de veiligheid van de campinggebruikers, de omwonenden en andere toeristen en zijn een rem op het toeristisch, ruimtelijk en natuurbeleid. Welke stappen heeft de minister reeds ondernomen tegenover de betrokken gemeentebesturen en tegenover de betrokken administratie en welke stappen zal hij op korte termijn zetten ?

Ten derde : wie is uiteindelijk verantwoordelijk voor het afsluiten van de illegale en onveilige campings ? Vandaag weigert iedere burgemeester

Maes

immers om daar iets aan te doen, omdat hij oordeelt dat de duinen in feite eigendom zijn van het Vlaams Gewest. Ten vierde : wie is verantwoordelijk als er zich op een dergelijke niet-vergunde camping een zwaar ongeval voordoet, zoals een brand, een ontploffing door de opgeslagen gasflessen enzovoort ? Wie zal hiervoor opdraaien ? Ten vijfde : zijn er terzake contacten met andere betrokken kabinetten, het provinciebestuur of gemeentebesturen, en wat zijn de resultaten hiervan ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Maes, u deelde dit probleem reeds op in drie delen. Ten eerste is er het begrip illegaal. Er kan verwarring bestaan over de precieze bedoeling hiervan. Hierbij dient het aspect van de vergunning tot exploitatie van een camping te worden onderscheiden van het stedenbouwkundige-planologisch aspect van de juiste zonering en het vergund zijn van de constructies. Alleen dit laatste aspect behoort tot mijn bevoegdheid.

Een camping is in principe alleen toegelaten in een recreatiegebied. De door u opgesomde campings zijn niet of niet volledig gelegen in een dergelijk gebied. Ze moeten als volgt worden gesitueerd : het Militair Vakantiecentrum Nieuwpoort in een natuurgebied ; Chrystal Palace Westende in een natuurgebied ; Cosmos Westende in een natuurgebied ; Petit Bruxelles in een natuurgebied ; Ramon Oostende in een natuurgebied. Ostend Camping ligt deels in een zone toeristisch recreatiepark, deels in de zone voor uitbreiding van het vliegveld. t' Liefdoord te Koksijde ligt in een militair domein, dat gedeeltelijk valt onder het toepassingsgebied van het duinendecreet. Eugene te Koksijde ligt deels in een recreatie-, deels in een natuurgebied, net als Noordduinen Koksijde.

Deze campings zijn in principe, conform de huidige geldende gewestplanvoorschriften, niet toelaatbaar. Ze zijn dus zonevreed of – in enkele gevallen – deels zonevreed te noemen en behoeven een ruimtelijk geïntegreerde oplossing. Gelet op de aard van de activiteit is een overleg met Toerisme Vlaanderen aangewezen. In het kader van het gemeentelijk en provinciaal structuurplanningsproces kan de geciteerde geïntegreerde ruimtelijke oplossing worden uitgewerkt. Enkel nadat de respectievelijke structuurplannen duidelijkheid hebben gebracht over de betreffende campings,

kan een eventuele bestemmingswijziging worden overwogen. Dat is de theorie.

De heer Jacky Maes : Dat is inderdaad het probleem : de praktijk is anders.

Minister Steve Stevaert : Ja, maar wij moeten dit theoretisch model hanteren. We kunnen niet anders.

Wat de bouwvergunningsplichtige constructies op zonevreedde campings betreft is het zo dat deze die zonder vergunning werden geplaatst na het van kracht worden van de stedenbouwwet van 1962, een bouwovertreiding uitmaken. In dit geval kan een proces-verbaal worden opgesteld, met een verdere mogelijkheid van vervolging. Permanente bewoning op zich of in combinatie met een niet-vergunde constructie maakt eveneens een bouw misdrijf uit. Bij dit alles dient men vanzelfsprekend rekening te houden met het duinen-decreet. Dat voerde een volledig bouwverbod in, vanaf de publicatie van het uitvoeringsbesluit, in de gebieden die werden aangeduid als beschermd duingebied of als voor het duingebied belangrijk landbouwgebied, ongeacht de bestemming van het goed volgens de bestemmingsplannen.

Het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu dient eveneens te worden bekeken. Dit decreet legt immers een zorgplicht op. Dat is de plicht om, ten behoeve van de bestaande natuur – ongeacht de bestemming van het betrokken gebied – en voor de instandhouding van het natuurlijk milieu binnen groen-, park-, buffer- en bosgebieden van de in de ruimtelijke ordening van kracht zijnde uitvoeringsplannen, alle nodige maatregelen te treffen voor het natuurbehoud.

Men vergeet vaak dat de veiligheid van de campinggebruikers en omwonenden op de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de campinguitbater zelf is. Om dit te garanderen werden in het decreet van 3 maart 1993 houdende het statuut van de terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven en het uitvoeringsbesluit van 23 februari 1995 de nodige verplichtingen opgelegd om een exploitatievergunning te verkrijgen. Dit laatste valt onder de bevoegdheid van Toerisme Vlaanderen. Hierbij dient ten slotte te worden benadrukt dat de veiligheid van dergelijke campings niet tot mijn bevoegdheid behoort, zoveel is duidelijk.

Maar laten we eerlijk zijn : theoretisch gezien kan er planologisch worden gezocht naar een oplossing. Wanneer we echter deze gevallen bekijken, weten

Stevaert

we allen dat dit uitzonderlijk moeilijk en niet erg realistisch is.

De voorzitter : De heer Maes heeft het woord.

De heer Jacky Maes : Mijnheer de minister, u moet van mij aannemen dat dit antwoord helemaal niet voldoet. Wat u vandaag naar voren brengt, wisten wij reeds. De realiteit is dat, wanneer men het heeft over campings, men steeds praat over diegenen die vergund zijn en kunnen worden vergund. Toerisme Vlaanderen spreekt niet over deze illegale campings, want die zijn daar in feite niet. Ofwel moet er een proces-verbaal worden opgemaakt. Er moet worden geconstateerd dat er daar een camping is. Toerisme Vlaanderen kan geen proces-verbaal opmaken en ook de burgemeester en de gemeentebesturen gaan zich daar niet aan wagen. Want wie zal ervoor opdraaien indien er sprake is van een schaderegeling ?

We worden dus voortdurend van het kastje naar de muur gestuurd. Het is niet mijn bedoeling u speciaal te viseren, maar elke minister, elke burgemeester en ook de gouverneur doen alsof er niets aan de hand is. Dit terwijl men voortdurend de duinen verder volbouwt met campings waarvan men zegt dat ze niet kunnen worden geregulariseerd. De mogelijkheid bestaat dat er een ramp gebeurt op die campings, zoals enige tijd geleden in Spanje. Men giet daar beton tot op het strand waar de gasflessen met honderden opgeslagen staan. Iedereen zegt dat er een proces-verbaal moet worden opgesteld. En dan ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik denk dat er sprake is van een misvatting. Er zijn drie soorten campings. Binnen Toerisme Vlaanderen is er onder impuls van de minister-president een werkgroep opgericht die de problematiek bekijkt. Maar zeer duidelijk – en dat weet ik uit mijn vorig leven – is dat de burgemeester de verantwoordelijkheid draagt als er iets gebeurt op een camping die niet over de nodige vergunningen beschikt. Dan is dat een probleem voor de plaatselijke overheid. U hebt het over financiële en andere gevaren. Dat is een volgende stap. Maar in de eerste plaats is er het veiligheidsaspect. Dat behoort niet steeds tot de Vlaamse bevoegdheid, het kan zelfs federale aspecten bevatten. Ik ben bevoegd voor de aspecten van de ruimtelijke ordening, wat maar een onderdeel is van het hele gebeuren. Indien deze aspecten niet in orde zijn, kan men nooit tot een oplossing komen. Men

kan immers niet beschikken over een exploitatievergunning en komt zelfs in verzekeringstechnisch moeilijke situaties.

De heer Jacky Maes : Toerisme Vlaanderen buigt zich niet over die negen campings. Het zal nooit een advies geven over deze campings omdat ze eigenlijk geen campings zijn.

Verder zou het een hele stap vooruit betekenen, mocht de Vlaamse of een andere overheid een brief sturen naar de burgemeesters waarin hen wordt gezegd dat ze ook verantwoordelijk zijn voor die illegale campings in de duinen. De dag waarop gemeentebesturen die brief ontvangen zal er worden opgetreden. Men is er immers van overtuigd dat de veiligheid een zaak is voor de provincie of voor de Vlaamse overheid.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Maes, in de gemengde werkgroep Toerisme Vlaanderen wordt daar door de administratie zeker over gesproken.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de conclusies van de werkgroep met betrekking tot LAR-Zuid

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwé tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de conclusies van de werkgroep met betrekking tot LAR-Zuid.

De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Mijnheer de minister, op 2 februari heb ik uw voorganger hierover al eens ondervraagd. Minister Baldewijns heeft toen gezegd dat de technische werkgroep die zich moest buigen over de inplanting van een nieuwe grote distributiezone in de grootteorde van ongeveer 50 hectare in Zuid-West-Vlaanderen, zeer spoedig een voorstel zou indienen bij de regering. Die werkgroep was samengesteld uit verschillende experts.

Deze morgen heeft de Vlaamse regering het gewestplan van Kortrijk definitief vastgelegd. Oor-

Decaluwé

spronkelijk was het de bedoeling om daar een distributiezone in te planten. Door een aantal redenen is dat niet gebeurd. De Vlaamse regering heeft dan gezegd dat men dat door die technische werkgroep zou laten onderzoeken. In het kader van de streekplatforms zijn alle betrokken partijen – ook politieke partijen – het erover eens dat er een hefboomproject komt voor de inplanting van een nieuwe distributiezone. De vraag is natuurlijk waar dit moet gebeuren.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende concrete vragen. Wat is de stand van zaken rond dit dossier ? Wat waren de conclusies van de werkgroep inzake de inplanting van een distributie- en transportzone als alternatief voor de LAR-Zuid ? In welke mate werden de betrokken gemeenten hierover gecontacteerd ? Welke procedure en timing worden gevolgd inzake dit dossier, dat ondertussen dus ook een hefboomproject is geworden in het kader van het streekplatform Rebak ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : In deze werkgroep waren de volgende academische disciplines opgenomen : een vervoerseconoom, een planoloog en een regionaal econoom. De belangrijkste conclusies van de zogenaamde technische werkgroep die instond voor het uitvoeren van de studieopdracht van de Vlaamse regering, zijn de volgende.

Voor een zone voor logistiek, transport en distributie in het Kortrijkse is vandaag geen duidelijk programma beschikbaar. Daarnaast is er vanuit het lokaal of regionaal niveau geen duidelijke behoefte aangetoond voor de ontwikkeling van een zone voor logistiek, transport en distributie in het Kortrijkse. De inplanting van zones voor logistiek, transport en distributie moet gebeuren vanuit een ruimtelijk kader op Vlaams en zelfs internationaal niveau. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt de aanzet voor een ruimtelijk kader gegeven.

In het kader van deze studieopdracht zijn onvoldoende gegevens voorhanden om het regionaalstedelijk gebied Kortrijk voor logistieke activiteiten in het grensoverschrijdend stedelijk netwerk met Rijsel en binnen Vlaanderen te positioneren. In afwachting van een uitgewerkt en onderbouwd ruimtelijk kader ten aanzien van logistiek, transport en distributie moeten vandaag reeds locaties die binnen het grensoverschrijdend stedelijk netwerk een gunstige ligging en grote ruimtelijke po-

tenties hebben, worden gevrijwaard voor hoogwaardige activiteiten.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek, binnen de context van de studieopdracht van de Vlaamse regering, genoot de locatie IJzerpoort in Wevelgem de voorkeur. Gezien de huidige bestemmingen van deze locatie, is een gewestplanwijziging noodzakelijk om de vestiging van een opslag- en distributiebeprij mogelijk te maken.

Het is aangewezen om voorafgaandelijk aan de formele procedure de ontwikkelingsmogelijkheden en het draagvlak voor deze gewestplanwijziging te onderzoeken. Het heeft immers geen zin de gewestplanwijziging door te voeren indien er geen overeenkomst bestaat dat de activiteiten van Van Marcke Logistics er daadwerkelijk zullen worden ingeplant en dat de lokale overheden bereid zijn voor de ontwikkeling van het terrein in te staan. Op dit ogenblik bestaan deze engagementen niet.

U vroeg in welke mate de betrokken gemeenten werden gecontacteerd. Ik kan hierop het volgende antwoorden. Door de technische werkgroep zijn bij de uitvoering van de studieopdracht geen gemeentebesturen gecontacteerd.

De afdeling Ruimtelijke Planning heeft in haar nota van 13 februari van dit jaar de conclusies van de technische werkgroep aan de bevoegde minister meegedeeld. De laatste tijd zijn er geen nieuwe elementen bekend die het dwingend of dringend karakter van de vraag zouden ondersteunen, in de eerste plaats dan om het draagvlak voor de gewestplanwijziging te ondersteunen.

De voorzitter : De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Mijnheer de minister, als het streekplatform Rebac dit verder ontwikkelt en ondersteunt, zult u dit dus in overweging willen nemen ? Als er een voldoende draagvlak is, zal een gewestplanwijziging dus in overweging worden genomen ?

Minister Steve Stevaert : Op dat moment zullen we daarover beslissen. De lokale actoren kunnen een sterk signaal geven, maar we zullen het dan nog in een algemene context moeten bekijken. Ik sluit het echter niet vooraf uit.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Paul Dumez tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de opvolging van de resolutie in verband met de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Dumez tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de opvolging van de resolutie in verband met de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen.

De heer Dumez heeft het woord.

De heer Paul Dumez : Mijnheer de minister, op 28 april van dit jaar heeft de regering in principe een beslissing genomen over de aanleg van de tweede spoorontsluiting uit de haven van Antwerpen en over het ontwerp van tracé dat die spoorontsluiting zou volgen. Het parlement heeft op 8 juli een resolutie goedgekeurd om ten opzichte van die principiële beslissing toch zijn bezorgdheid te uiten en enkele vragen aan de regering voor te leggen. Ik lees de belangrijkste aspecten van die bezorgdheid even voor.

De uitvoering van de spoorontsluiting zou enkel via een lage oplossing mogen plaatsvinden, dus zo veel mogelijk in sleuven en tunnels. Er zou een extern onderzoek moeten komen om de opdrachten en de studie van de NMBS te toetsen aan de realiteit en eventueel zelf uit te voeren. De procedure tot inderzetting van het gewestplan zou zo spoedig mogelijk moeten worden aangevat. Er moet op worden toegezien dat bij de verdere studie van de IJzeren Rijn zal worden nagegaan welke interferenties er inzake exploitatie zijn tussen de tweede havenontsluiting en die IJzeren Rijn. Het Vlaams Parlement heeft dit alles met ruime meerderheid in een resolutie goedgekeurd.

De noodzaak van die tweede spoorontsluiting wordt door iedereen erkend. Iedereen erkent ook dat het een dringende aangelegenheid is. We hebben het vandaag al gehad over de mobiliteitsproblemen in verband met de havens. Niemand zal betwisten dat het accent op spoormobiliteit moet worden gelegd.

Men ging er ook van uit dat die werken dringend zijn en dat de planning dus zou worden gevolgd. Tegen het jaar 2001 zouden de werken dus moeten zijn gestart. In brede kringen is er echter ongerustheid over ontstaan dat de timing niet zou worden

gerespecteerd. Bepaalde voorafgaande onderzoeken zouden al met een vertraging kampen.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken met betrekking tot de vragen en opmerkingen in onze resolutie ? Is die keuze voor de lage uitvoering al aan de betrokken actoren, en met name aan de NMBS, bekendgemaakt ? Hoe ver staat het met de externe onderzoeken ? Bent u op de hoogte van de factoren die de vooruitgang in dit dossier belemmeren ? Wat is de stand van zaken van de geplande gewestplanwijziging die de reservatiezone voor de havenontsluiting moet aanwijzen ? Hoe ver staat het met het nagaan van de interferenties tussen de tweede havenontsluiting en de IJzeren Rijn inzake de exploitatie ?

De voorzitter : Mevrouw Vanderpoorten heeft het woord.

Mevrouw Marleen Vanderpoorten : Mijnheer de minister, ik wil daar twee vragen aan toevoegen. Ten eerste : klopt het dat er ondanks de beslissing van de Vlaamse regering van 28 april over het tracé, toch nog variaties op dat tracé worden onderzocht ? Ten tweede had men ons beloofd dat de NMBS in september of ten laatste oktober contact zou opnemen met de betrokken gemeentebesturen. Tot vandaag hebben die echter nog niks gehoord. We zijn ondertussen al half november. Wat is dus eigenlijk de stand van zaken ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik ben bijzonder verbaasd over de gang van zaken. Het leek voor de vakantie allemaal heel dringend, maar nu slaapt het weer aan. We hadden al voorspeld dat er een heleboel problemen waren met de voorliggende regeringsbeslissing. Onder andere zou de discussie over hoge en lage oplossingen niet eenvoudig zijn. Ook rijst de vraag wie de kosten zal betalen als men kiest voor die lage oplossing met sleuven en tunnels. Verder is er de koppeling aan de ringweg te Merksem en Wommelgem of eventueel aan de sluiting van de ring te Lier.

Aansluitend bij wat mevrouw Vanderpoorten zei, wil ik ook vragen wat nu precies nog wordt onderzocht. De aansluiting met de IJzeren Rijn werd losgekoppeld van het dossier. Wordt dat nu toch opnieuw onderzocht ? Er doen allerlei geruchten de ronde in de pers over de doortocht door Viersel en Grobbendonk, over het Hagenbroektracé te Emblem, enzovoort. Het zou nuttig zijn hiervan een overzicht te geven.

Malcorps

Mijnheer de minister, ik lees in uw beleidsnota dat de heer Schouppe eind juli 1998 een brief heeft geschreven met de bedenking dat het tracé niet overhaast mag worden vastgelegd. Er zou ten minste eerst een gezamenlijke evaluatie moeten gebeuren van de diverse problemen die ook in de resolutie als randvoorwaarden werden opgesomd. Daar viel ik toch wel van achterover. Blijkbaar ziet de heer Schouppe het ook niet meer zitten. Bovendien zou een studie worden uitbesteed aan TUC-Rail. Er werd vroeger al gezegd dat we niet veel vertrouwen hebben in de NMBS, rekening houdend met wat ze tot hiertoe heeft gebakken van de onderzoeken naar de verschillende tracés.

Ik begrijp er niets meer van. Ik stel wel vast dat het allemaal heel lang zal duren. Op zich vinden we dat niet zo erg, omdat we met de genomen beslissing ook niet gelukkig waren. U moet echter wel het politieke fatsoen en de eerlijkheid hebben om voor de verkiezingen uitsluitsel te geven. Als er een wijziging van het gewestplan en een openbaar onderzoek moeten komen, dan moet men daar in het voorjaar mee beginnen. Men kan de zaak niet zomaar op zijn beloop laten en dan na de verkiezingen, als de mensen geen echte inspraak meer hebben, de knoop doorhakken.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik zal antwoord geven op drie vragen. Mevrouw Vanderpoorten vroeg of er nog variaties worden onderzocht binnen het vastgelegde tracé. Er wordt inderdaad nog onderzoek gedaan op dat vlak. De uitspraak van de minister-president is een juiste uitspraak. Het is echter de federale overheid die een antwoord moet geven aan de spoorwegmaatschappij.

De heer Malcorps betreft er nog een aantal aspecten bij. Het is niet onze bedoeling in die zin te handelen. De IJzeren Rijn wordt ook in de studieopdracht opgenomen, de doortocht niet.

Ik zal vervolgens antwoorden op de vraag van de heer Dumez. In de resolutie wordt aan de Vlaamse regering gevraagd enkel de lage oplossing in aanmerking te nemen, namelijk een uitvoering in een sleuf en een tunnel. De vraag is bekend bij de actoren. In een gezamenlijke nota van de Afdeling Wegen Antwerpen van de NMBS en TUC-Rail, overgedragen door de Heer Schouppe, wordt

gesteld dat het absoluut noodzakelijk is eerst een gezamenlijke studie uit te voeren, zowel infrastructuur-technisch als in verband met de implicaties op het gebied van stedenbouw en milieu.

Dit onderzoek moet uitwijzen waar en op welke manier ondertunneling, viaducten en milieutechnische maatregelen het meest aangewezen en haalbaar zijn. Het zal aangeven hoe een aantal kunstwerken en andere voorzieningen bij het totaalconcept van spoorlijn, autoweg en eventuele lijninfrastructuur kunnen worden geconcipieerd, volgens diverse varianten en mogelijk met een gefaseerde aanpak, in de veronderstelling dat de spoorlijn er eerst komt.

De studie zal in opdracht van TUC-Rail worden uitgevoerd met de participatie van externe deskundigen voor een pre-MER-haalbaarheidsstudie. De fasering van de studie zoals in de ontwerp-overeenkomst, die op korte termijn nog moet worden ondertekend, houdt volgende stappen in. Er wordt voorzien in een eerste fase van twee maanden voor de inventarisatie en voor een studie van de globale haalbaarheid, in een tweede fase van vier maanden voor de pre-MER-studie en in een derde fase van twaalf maanden voor de opmaak van een voorontwerp van het spoortracé. De verschillende actoren zullen vertegenwoordigd zijn in de begeleidende stuurgroep.

Behalve het feit dat eerst het voornoemde onderzoek moet worden afgerond, zijn er geen belemmeringen bekend. De wijziging van het gewestplan hangt af van de voorstellen uit het onderzoek. Het is de bedoeling een tracé voor te stellen dat ruim genoeg is voor de technische uitvoering en dat beperkt is tot een minimale breedte, om niet onnodig privé-domeinen te hypothekeren door middel van erfdienstbaarheden. Volgens de fasering in de ontwerpovereenkomst zou het mogelijk zijn na de afronding van de tweede fase een voorstel voor een wijziging van het gewestplan in te dienen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Michel Doomst tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de

afbakening van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Doomst tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de afbakening van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel.

De heer Doomst heeft het woord.

De heer Michel Doomst : Er doet zich een ernstig probleem voor in de regio Halle-Vilvoorde bij de opbouw van de ruimtelijke structuurplannen, met de afbakening van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel. Er werd afgesproken dat dit de verantwoordelijkheid is van het Vlaams Gewest, die dat in nauw overleg met de provincie en de betrokken gemeenten moet doen.

Brussel is een speciaal geval, waarbij we te maken hebben met specifieke invloeden die het vooral de gemeenten in de Rand niet gemakkelijk maken om zich te positioneren. Er zijn enorme uitdagingen en mogelijkheden waarop we op de juiste manier moeten inspelen.

We hebben deze vraag al gesteld bij de bespreking van de begroting van 1998. De minister heeft toen gezegd dat in drie stedelijke gebieden was begonnen met de afbakening. Er zijn contracten voor een jaar, maar die zijn verlengbaar. We zouden in het jaar 2000 klaar moeten zijn met de dertien stedelijke gebieden, waarvan het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel deel uitmaakt. De laatste – waaronder blijkbaar het gebied rond Brussel – zouden in 1999 moeten opstarten. De minister zei toen ook dat in een procesnota de planning van de ontwikkelingen in de nabije toekomst werd vastgelegd.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken in de afbakening van de grootstedelijke en regionale stedelijke gebieden ? Wat is de stand van zaken in de afbakening van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel en klopt het dat dit achteraan komt ? Wat zijn de mogelijke oorzaken van vertragingen en wat is de verdere timing ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, collega's, in januari 1998 werden de opdrachten voor de afbakening van de regionale stedelijke gebieden van Aalst en Mechelen toegewezen. Op 14 februari werd het contract ondertekend met de opdrachthouder voor de afbakening van het regio-

naal stedelijk gebied Kortrijk. Hiermee werd een aanvang genomen met de afbakeningsprocessen voor drie stedelijke gebieden. Deze opdrachten zijn momenteel lopende.

De uitvoeringstermijn voor de afbakeningsprocessen werd voorzien op veertien maanden. Nu reeds is duidelijk dat de uitvoeringstermijn niet voor alle stedelijke gebieden zal worden gehaald, vooral op vraag van de betrokken gemeenten, vanwege hun eigen structuurplanningsprocessen.

Op 27 oktober werd een externe opdrachthouder belast met het afbakeningsproces van het regionaal stedelijk gebied van Turnhout. Daarnaast werd gepland dat nog dit jaar de toewijzing zal gebeuren aan een externe opdrachthouder van het afbakeningsproces van het grootstedelijk gebied van Gent en het regionaal stedelijk gebied van Hasselt en Genk.

Met het uitschrijven van de opdracht voor de afbakening van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel werd nog niet begonnen. Ook een timing voor de volgende afbakeningen werd nog niet vooropgesteld. Het is vooralsnog niet bepaald dat het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel in de planning als laatste zou worden afgebakend.

Een van de belangrijke elementen bij de beslissing tot afbakening van een bepaald stedelijk gebied is de mate waarin al planningsprocessen lopen in de betrokken regio.

In de mate van het mogelijke wordt gepoogd lokale structuurplanningsprocessen, het provinciaal structuurplanningsproces en het afbakeningsproces zowel qua timing als inhoudelijk op mekaar af te stemmen. Op basis van dit gegeven is het weinig waarschijnlijk dat de afbakening van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel het eerstvolgende stedelijk gebied zal zijn waarvoor het afbakeningsproces zal worden opgestart.

Met de afbakening van de regionaal- en grootstedelijke gebieden kon niet worden gestart voor de goedkeuring van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Dit werd op 23 september 1997 door de Vlaamse regering definitief vastgesteld. De bindende bepalingen werden bij decreet bekrachtigd op 17 december 1997. Tijdens de goedkeuringsperiode werd de opdrachtsomschrijving voor de afbakeningsprocessen voorbereid zodat direct na de bekrachtiging bij decreet drie afbakeningsprocessen, met name Aalst, Mechelen en Kortrijk, konden worden opgestart. In de loop van 1998 zullen vermoedelijk nog drie opdrachten voor afbakening,

Stevaert

met name Turnhout, Hasselt-Genk en Gent worden vergund.

De afbakening van stedelijke gebieden wordt opgevat als een volwaardig ruimtelijk en communicatief proces waarin alle relevante partners, zoals gewest, provincie, gemeenten, maatschappelijke groepen, enzovoort worden betrokken. Het procesmatige karakter van de afbakening impliceert dat het resultaat ervan enkele maanden op zich laat wachten. Een eventuele bijsturing van de afbakeningsprocessen is aangewezen na evaluatie van de lopende processen en de concrete resultaten. Vanuit deze optiek werd gestart met de afbakening van drie regionaalstedelijke gebieden en werden de meer complexe grootstedelijke gebieden en het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel niet in eerste instantie aangepakt.

Vanuit een eerste evaluatie is bovendien gebleken dat deze afbakeningsprocessen een niet geringe inspanning en inzet vragen van zowel de betrokken studie bureaus als de ambtenaren en politieke verantwoordelijken op de verschillende niveaus. Het is dan ook niet aangewezen alle afbakeningsprocessen tegelijkertijd op te starten. Een concrete timing voor de volgende afbakeningen werd nog niet opgemaakt en is onder meer afhankelijk van de verdere evaluatie van de lopende processen.

De voorzitter : De heer Doomst heeft het woord.

De heer Michel Doomst : De minister heeft gelijk als hij zegt dat we ervaring elders moeten gebruiken voor een dergelijk ingewikkeld complex. Er zijn echter een aantal erg delicate situaties in enkele gemeenten in de rand rond Brussel. De problemen worden er alsmaar groter. De beleidsmensen ter plekke dringen aan op duidelijkheid. Ik leer uit uw verhaal dat het planningsproces ter plekke moet zijn gevorderd. Het is goed mensen op provinciaal en lokaal vlak aan te manen daar ook werk van te maken. Zij kunnen een impuls geven om het werk vooruit te laten gaan.

Minister Steve Stevaert : Iedereen hier aanwezig deelt die bekommernis. Het was binnen het RSV een moeilijke oefening. We moeten samen nadenken over hoe impulsen kunnen worden gegeven. Het gaat bovendien vaak om delen van gemeenten en dat maakt het er niet eenvoudiger op.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 17.45 uur.*
