

Zitting 1998-1999

23 maart 1999

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER

Interpellatie van de heer Jaak Gabriels tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, en tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de Vlaamse onderhandelingsstrategie ten aanzien van Nederland inzake haven- en verkeersaangelegenheden

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, over de Vlaamse onderhandelingsstrategie ten aanzien van Nederland inzake haven- en verkeersaangelegenheden
Met redenen omklede moties

Interpellatie van de heer Johan Sauwens tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de hervorming van het loodswezen

Vraag om uitleg van de heer Jean-Marie Bogaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de vaartrechten van de binnenscheepvaart

Vraag om uitleg van de heer Francis Vermeiren tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, over zijn rondzendbrief aan de gemeenten strekkende tot het invoeren van een uniform tariefsysteem voor alle steden en gemeenten die als derde betaler willen optreden voor hun bewoners

Vraag om uitleg van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de bediening van de spoorwegbrug te Willebroek

Vraag om uitleg van de heer Jaak Gabriels tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de uitbreiding van het aantal rijstroken op de Brusselse ring

Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer

Dinsdag 23 maart 1999

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Jacques Timmermans

– *De interpellatie wordt gehouden om 15.32 uur.*

Interpellatie van de heer Jaak Gabriels tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, en tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de Vlaamse onderhandelingsstrategie ten aanzien van Nederland inzake haven- en verkeersaangelegenheden

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, over de Vlaamse onderhandelingsstrategie ten aanzien van Nederland inzake haven- en verkeersaangelegenheden

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde interpellaties van de heer Gabriels tot de heer Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, en tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening en van de heer Penris tot minister-president Van den Brande, over de Vlaamse onderhandelingsstrategie ten aanzien van Nederland inzake haven- en verkeersaangelegenheden.

De heer Gabriels heeft het woord.

De heer Jaak Gabriels : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, men kan mij misschien beroepsmisvorming verwijten. Toch is het nuttig om even terug te gaan in de geschiedenis om

te wijzen op het belang van de onderhandelingen met Nederland voor de havenovereenkomsten en de toegankelijkheid van de Antwerpse haven.

Op het einde van de zestiende eeuw werden de Verenigde Provinciën feitelijk onafhankelijk. De Zuidelijke Nederlanden bleven onder Spaanse voogdij. In het midden van de zeventiende eeuw werd dit bekrachtigd in de Verdragen van Münster en Westfalen. Hierdoor bleef de toegankelijkheid van de haven van Antwerpen overeind. Een van de prioriteiten was trouwens de haven van Antwerpen een ongehinderde toegang te bieden tot de zee. Toen was dit nog geen probleem.

Met de Belgische onafhankelijkheid in 1830, de Tiendaagse Veldtocht en het Verdrag van de XXIV Artikelen in 1839 hebben we echter grondgebied moeten afstaan. Dit heeft ons nadien parten gespeeld. Enerzijds verloren we Nederlands Limburg, waardoor we een poort misten tot de zich ontwikkelende gebieden in wat nu Duitsland is. Regio's als Pruisen waren toen reeds volop in ontwikkeling. Anderzijds werd ons door het ontfutselen van Zeeuws-Vlaanderen de rechtstreekse toegang tot de zee afgenomen. Nochtans bleef de vrije doortocht gegarandeerd, zoals ook was bedongen in het Verdrag van de XXIV Artikelen in 1839. Dit is een heel ernstige hypotheek geweest. Ik hoef niet te wijzen op het feit dat Rotterdam op dit ogenblik Vlissingen als een van zijn uitvalshavens gebruikt. Dat zullen Antwerpen en Gent zeker ondervinden. Gedane zaken nemen echter geen keer. We kunnen de geschiedenis niet herschrijven.

We verkregen toen wel de vrije doorgang, die pas concrete vormen aannam nadat Vlaanderen bij de staatshervorming van 1992 de bevoegdheid had gekregen om zelf zijn Waterverdragen af te sluiten. Dit gaf ons nieuwe mogelijkheden om concreet vorm te geven aan de toegankelijkheid van de Schelde en de toegang van Antwerpen tot de zee. Mijnheer de minister, u begrijpt dat bij deze ach-

Gabriels

tergrond de geschiedenis een belangrijke rol speelt. De onderhandelingen met Nederland zijn van fundamenteel belang. De mercantiele geest van onze noorderburen kennende, zou het een onvergeeflijke fout zijn om bij deze onderhandelingen te laks of te toegeeflijk te zijn.

Na de Watervrdragten is de tweede Scheldeverdieping essentieel. Vanzelfsprekend moeten we de concurrentiepositie van de Antwerpse haven, die 80 kilometer landinwaarts ligt, beveiligen ten opzichte van Rotterdam. Enerzijds gaat het over de bereikbaarheid, anderzijds over het bezit van gelijke troeven. Men mag deze niet afzonderlijk bedingen, omdat ze afhankelijk zijn van vrdragen die in het verleden, tegen onze wil in, zijn gesloten.

Vanzelfsprekend speelt ook de ontsluiting van het hinterland van de haven een heel belangrijke rol. In Vlaanderen zijn we er met zijn allen van overtuigd dat we de zakelijke belangen van Antwerpen moeten verdedigen ; dat geldt zelfs voor degenen die meer met het westen of met Gent zijn verbonden. Antwerpen tekent immers voor tweederde van onze totale haven- en economische activiteiten. De toegankelijkheid en de hinterlandverbindingen zijn onverkort Vlaamse belangen en moeten dan ook als fundamenteel worden verdedigd. We moeten dit in het gezamenlijk overleg kunnen uitspelen, opdat we in de toekomst onze economie zouden veiligstellen.

Mijnheer de minister, de tweede Scheldeverdieping is voor Antwerpen van heel groot belang, ondanks het feit dat bepaalde ambtenaren, die u wellicht hebben geadviseerd, er wellicht anders over denken. Dit mag niet het uitgangspunt zijn. Het objectieve belang van Vlaanderen en onze economische toekomst is voor ons essentieel. Zelfs nog vóór de eerste fase van de Scheldeverdieping had Antwerpen reeds zijn aantrekkingskracht getoond, aangezien de nieuwe, grote consortia de Antwerpse haven opnamen in hun Europese vaarschema's.

Tot nog toe konden door de realisatie van de eerste Scheldeverdieping veel grotere havenschepen en containerschepen zonder problemen de haven van Antwerpen in- en uitvaren. Aangezien een aantal rederijen er voor kiest om met grotere, en dus ook dieperliggende schepen te varen, is een probleemloze, niet aan tij gebonden aan- en afvaart onmogelijk geworden in de Antwerpse haven. Bijgevolg laten deze grote containerschepen Antwerpen links liggen ten voordele van de haven van Rotterdam. Om tegemoet te komen aan deze handicap, is het

absoluut nodig dat een aanvang wordt genomen met de tweede Scheldeverdieping, wil de Antwerpse haven haar belangen in de scheepvaart en het transport niet teloor zien gaan. We hebben nu al een achterstand van meer dan drie jaar, terwijl het vrdrag van Wenen Nederland als oeverstaat destijds heeft verplicht op eigen kosten de bedding aan te passen aan de noodwendigheden van de handel en de scheepvaart.

Het gaat echter niet alleen om de tweede Scheldeverdieping, maar ook om de verbinding met het hinterland. Het dossier van de IJzeren Rijn, de verbinding per spoor, is eveneens van primordiaal belang voor Antwerpen en voor de economie van Antwerpen en Vlaanderen. We hebben daar in het verleden al herhaalde malen op gewezen.

Het verheugde me daarom in eerste instantie dat de minister op 19 februari naar Nederland trok om er met minister Netelenbos te onderhandelen over een vergaander samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Westerschelde. De koppeling tussen de loodsgeldtarieven voor de Scheldevaart en voor de vaart op Rotterdam zouden zo snel mogelijk worden afgeschaft. Ook werden eerder gemaakte afspraken omtrent een verdieping van de Westerschelde bevestigd. In een persmededeling wordt tevens gewag gemaakt van onderlinge afspraken inzake het reactiveren van de IJzeren Rijn en de daaraan verbonden internationale belemmeringen als gevolg van de niet-parallel lopende wetgeving.

Tot mijn grote ontsteltenis moest ik achteraf echter vaststellen, op basis van een persmededeling van uw kabinet, dat enkel met betrekking tot de Nederlandse verzuchtingen duidelijke en ondubbelzinnige toezeggingen werden gedaan. Met betrekking tot Antwerpse en de Vlaamse belangen moest ik helaas constateren dat de tekst evolueerde van nietszeggend en vrijblijvend tot ronduit ontgoochelend. De vrdragsbepaling inzake de loodsgeldtarieven kwam nochtans oorspronkelijk tot stand tijdens een breder gesprek over de leefbaarheid van de Belgische economie. Ze dient vandaag dan ook in dat breder perspectief te worden beoordeeld, onder meer op het vlak van het internationaal recht op de verdieping van de Schelde en het waarborgd doorgangsrecht van de IJzeren Rijn in Nederland.

Hoe een opener en flexibeler samenwerking tot stand moet komen tussen het reeds lang geprivatiseerde Nederlandse loodswezen en het Vlaamse ambtenarenloodswezen is me evenmin duidelijk.

Gabriels

Er bestaat immers geen Vlaams initiatief om het loodswezen te verzelfstandigen of te privatiseren. Het laatste besluit van de Vlaamse regering bepaalt namelijk dat het loodswezen niet moet worden geprivatiseerd, maar enkel binnenambtelijk moet worden gemoderniseerd.

De Nederlandse strategie is dan ook duidelijk. Nu de hogesnelheidslijn is binnengehaald lijken de Nederlanders geen haast meer te hebben in de twee andere dossiers, namelijk de IJzeren Rijn en de verdieping van de Westerschelde. Hun grootste bekommernissen zijn nu de bouwtoelatingen van de hogesnelheidslijn. Als de kwestie van de loodsgeldtarieven zou worden losgekoppeld van de dossiers omtrent de IJzeren Rijn en de verdieping van de Westerschelde, zou Vlaanderen alle troeven verspelen om de Vlaamse belangen verder te verdedigen of af te dwingen.

Daarom wil ik, zonder pathetiek en puur zakelijk in de stijl van het Nederlandse mercantilisme, aan de minister vragen hoe hij na de bespreking omtrent de loodsgeldtarieven de Vlaamse belangen nog denkt te kunnen verdedigen in de andere twee dossiers die zich op Nederlands grondgebied situeren. In welke mate ging het, inzake de beslissing over de loodsgeldtarieven, om een gecoördineerd initiatief van de Vlaamse regering? Hoe ziet de minister de ambtelijke en politieke besprekingen met Nederland terzake verder verlopen?

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn verhaal begint niet in de zestiende eeuw, maar op 19 februari van dit jaar. Toen deed het kabinet van minister Stevaert een persmededeling, waarin werd gesteld dat de minister, samen met de Nederlandse minister voor Verkeer en Waterstaat Netelenbos, ervoor pleitte om zo snel mogelijk de koppeling tussen de loodsgeldtarieven voor de Scheldevaart en voor de vaart op Rotterdam af te schaffen.

U weet dat de Nederlanders krachtens het Scheidingstraktaat van 1839 gehouden zijn tot het betalen van bepaalde loodsgelden. Nederland wil daar al lang vanaf. Onze minister vertoonde tijdens die persmededeling enige bereidheid om op deze Nederlandse eis in te gaan, zonder verder te praten over andere eisen die Vlaanderen ten aanzien van Nederland nog heeft.

Deze persmededeling heeft in Antwerpse kringen uiteraard voor heel wat deining gezorgd. Er kwam een scherpe reactie van de voorzitter van de AGHA, de heer Restiau, en ook van het havenbedrijf kwam een mededeling in niet mis te verstane bewoordingen. Daarop heeft uw kabinetschef geprobeerd het brandje te blussen, door te lanceren dat het niet om een afspraak strictu sensu ging, maar om een idee of een intentieverklaring. Het probleem werd nog groter, omdat ook de minister-president, die we vandaag hadden willen interpellieren, in het verhaal betrokken raakte. Hij riep zijn minister van Verkeer in eerste instantie terug – althans blijkens de perscommuniqués.

We moeten in dit verhaal immers afgaan op wat we lezen in de pers. Dat is het nadeel van dit parlement. Op het ogenblik dat we zoiets vernemen, reageren we met het indienen van een interpellatieverzoek. Men antwoordt ons echter pas twee weken later. Op dat moment is, gelukkig voor ons, de brand al geblust. Er is opnieuw overeenstemming tussen de minister-president en zijn minister van Verkeer. Dat blijkt uit een communiqué dat ons op 23 februari werd bezorgd.

Antwerpen bleef echter met een kater zitten, om het te zeggen met de woorden van een Antwerps maritiem weekblad. We weten immers nog steeds niet hoe de vork in de steel zit. Wat was de onderhandelingspositie van Vlaanderen op die fameuze negentiende februari, en wat zal de onderhandelingsstrategie van Vlaanderen zijn nadat de plooiën zijn gladgestreken?

Op een gegeven moment was er sprake van dat de minister-president of de minister van Verkeer zelf naar Antwerpen zou komen om daar tekst en uitleg te geven. Uiteindelijk is dat niet gebeurd, maar is er wel overleg geweest – ik vermoed tussen het kabinet en de betrokken diensten in het Antwerpse – waarbij men tot een soort van intentieverklaring is gekomen. We mogen er vanuit gaan dat de Antwerpse openbare en privé-havengemeenschap hun vertrouwen in de aanpak van de minister-president en de minister vice-president bij de besprekingen met Nederland konden handhaven.

De Antwerpse havengemeenschap gaat zelf nog een stap verder en dankt de minister-president en de minister vice-president eveneens voor de waardevolle betrokkenheid die haar wordt gegarandeerd bij de Vlaamse voorbereidingen van verdere besprekingen met Nederland. Op ambtelijk niveau is immers overeengekomen dat de AWZ, die de ambtelijke onderhandelingen voert, geen initiatieven zal nemen zonder vooraf de Antwerpse haven-

Penris

instanties te kennen. Die afspraak is gemaakt tussen de AWZ en de Antwerpse havengemeenschap in de uitvoering van het akkoord Stevaert-Netelenbos van 19 februari 1999, dat werd getekend op 26 februari 1999.

Ogenschijnlijk, collega's, is er op dit moment geen vuiltje meer aan de lucht. Antwerpen en de Antwerpse havengemeenschap herbevestigen hun vertrouwen in deze regering, maar blijven met een kater zitten. De heer Gabriëls heeft het immers al gezegd : op dit moment zijn er twee belangrijke dossiers waarin Vlaanderen vragende partij is. Dat is ten eerste het dossier over de tweede fase van de Scheldeverdieping. Het gaat om een eis voortvloeiend uit een Vlaams-Nederlands verdrag van 17 januari 1995 dat ons de volledige verdieping van de Westerschelde garandeert. Een tweede eis van Vlaanderen die ook wordt gedekt door een internationaal verdrag, ditmaal door het Scheidingstraktaat van 1839, is de heractivering van de bestaande IJzeren Rijn. In die twee dossiers willen de Nederlanders niet meer samenwerken en proberen ons stokken in de wielen te steken.

Omtrent de IJzeren Rijn wordt nu geschermd met milieubezwaren. Het historisch tracé van de IJzeren Rijn zou door een zogenaamd stiltegebied lopen, en het is voor de Nederlandse overheid niet vanzelfsprekend om bouwvergunningen af te leveren in zo een gebied. Wat het dossier van de Westerschelde betreft, zou er een MER moeten worden opgesteld en zouden er toekomstplannen voor de Westerschelde moeten worden uitgetekend. Als we insiders mogen geloven, zou dat verhaal zeven jaar duren. De Nederlanders zijn dus van plan om de tweede fase van de Westerscheldeverdieping voor een periode van minstens zeven jaar op de helling te zetten. Ik denk, mijnheer de minister, dat u dat niet mag tolereren.

De Nederlanders zijn ook vragende partij in een aantal andere dossiers. Ze zijn zeker vragende partij voor de oplevering van de TGV. Ze willen dat de hogesnelheidslijn loopt over het tracé dat door hen is uitgekozen. In deze aangelegenheid heeft het Vlaams Gewest als bouwvergunningafleverende overheid een belangrijk wapen in handen. Ik noem dat de gouden sleutel. Ook in het loodsendossier zijn de Nederlanders vragende partij en ook hier heeft uw kabinet een gouden sleutel in handen. Een derde, op het eerste zicht minder belangrijk dossier is de ontsluiting van de haven van Rotterdam. De Nederlanders willen een rechtstreekse goederenspoorverbinding tussen Antwerpen en

Rotterdam of toch zeker tot Roosendaal. Ook daar moeten de nodige bouwvergunningen door het Vlaams Gewest worden afgeleverd.

Vlaanderen beschikt dus over een aantal troeven, een aantal gouden sleutels om een harde onderhandelingspositie aan te nemen. De heer Gabriëls heeft gezegd dat de harde onderhandelingsstaal de enige is die de Nederlanders verstaan. Een signaal in de zin van 'we overwegen eventueel eenzijdige toegevingen', al is het maar in een op het eerste gezicht niet zo belangrijk dossier, namelijk dat van de loodsgelden, is een verkeerd signaal. Daarom heeft men in Antwerpen fel gereageerd.

Mijnheer de minister, op dit moment zijn de plooiën oppervlakkig gladgestreken, maar deze interpellatie strekt ertoe om te weten te komen wat nu onze onderhandelingspositie ten aanzien van de Nederlanders zal zijn. Bent u bereid de harde positie in te nemen en alle troeven uit te spelen ? Zult u de gouden sleutels gebruiken die u in handen hebt ?

De voorzitter : heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit me volledig aan bij de vorige vraagstellers.

Ik wil er nog aan toevoegen dat de internationale onderhandelingen in het hele havenbeleid erg belangrijk zijn en door Vlaanderen altijd op een zeer degelijke manier zijn gevoerd. Vanuit het Comité van de Regio's zie ik hoe de Vlaamse havenbelangen altijd uitstekend worden verdedigd in alle mogelijke overlegstructuren door de eigen diensten en de eigen Vlaamse administratie. In het verleden is dit steeds op een correcte manier en zeer hardnekkig gebeurd. Door onze eigen administratie is erg actief onderhandeld met Nederland.

Hoe komt het dat plots dit bericht verschijnt ? Vlaanderen is wat gehandicapt door de huidige structuur van het loodswezen, zeker wat de kostprijscapaciteit betreft. U weet dat de havenconcurrentie op het scherp van de snee wordt gevoerd. Enkele centiemen kunnen, door de enorme massa waarover het gaat, leiden tot een verschuiving van een trafiek. Het is daarom erg belangrijk dat we, vooraleer we zelfs maar een principieel akkoord zouden formuleren over het loskoppelen van de loodsgelden, er toch andere garanties voor in de plaats moeten hebben. De huidige evolutie vind ik zeer gevaarlijk. Daarom wil ik hier graag klaarheid over. Hoe zullen deze onderhandelingen in de loop van de volgende maanden worden gevoerd ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, vooraleer in te gaan op de concrete hangende dossiers met betrekking tot Nederland wil ik enkele algemene principes in herinnering brengen.

De betrekkingen tussen Vlaanderen en Nederland zijn een zaak van de Vlaamse regering in haar geheel, en verlopen onder de leiding van de minister-president, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, met wie ik over mijn antwoord overlegd heb.

De principes voor de Vlaams-Nederlandse betrekkingen werden afgesproken op 17 januari 1995 in Antwerpen, waar naast de ondertekening van de vier verdragen ook een algemene politieke verklaring werd ondertekend. Tussen de ministers-presidenten Kok en Van den Brande werd overeengekomen dat de verschillende dossiers elk volgens de eigen merites zouden worden besproken en opgelost alsof Vlaanderen en Nederland één geheel vormen. Dit zou dus gebeuren zonder koppeling van het ene dossier aan het andere, ervan uitgaand dat vooruitgang in het ene dossier ook vooruitgang in het andere teweegbrengt.

Inzake de IJzeren Rijn werden tijdens het onderhoud met minister Netelenbos de onderlinge standpunten bevestigd. Vlaanderen houdt vast aan de snelle reactivering van het historisch tracé. Nederland heeft de principes van een goede spoorontsluiting van Antwerpen en een overleg in goed nabuurschap bevestigd, maar blijft aangeven dat de reactivering van het historisch tracé op Nederlands grondgebied een complexe materie is, in het bijzonder inzake het milieu. Positief is wel – en dit is een nieuw gegeven – dat in het verder overleg ook zal worden onderzocht of reeds in een eerste fase een beperkt gebruik van de IJzeren Rijn realiseerbaar is.

Inzake de verdere verruiming van de Westerschelde werd naar mijn mening wel degelijk vooruitgang geboekt. In mijn onderhoud met minister Netelenbos heb ik aangedrongen op een snelle uitvoering van de verdere verruiming. Er werd bedongen dat de studies hiervoor bij voorrang zullen worden uitgevoerd als eerste onderdeel van de totstandkoming van een langetermijnvisie over de Westerschelde. Hierbij zal ook rekening worden gehouden met de veiligheid van de bevolking en meer bepaald hun beveiliging tegen overstromingen, en de grote ecologische waarde van het Schelde-estuarium. De verdere verruiming van de Westerschelde

de blijft een prioriteit voor de Vlaamse regering. De uitvoering ervan moet gebeuren op basis van de bepalingen van het Scheldeverruimingsverdrag van 17 januari 1995.

De Technische Scheldecommissie heeft de opdracht gekregen om hieraan onmiddellijk uitvoering te geven, zodat de beide regeringen eind dit jaar overeenstemming kunnen bereiken over het tijdschema van de besluitvorming voor de verdere verruiming en de uitvoering ervan. Minister Netelenbos zegde toe dat de implementatie van de besluitvorming voortvarend zal gebeuren.

In juni is een nieuwe bijeenkomst van de Technische Scheldecommissie gepland om een voorstel van agenda voor de uitwerking van een langetermijnvisie te onderzoeken. Ondertussen is het onderzoeksprogramma reeds gestart. De Vlaamse administratie zal een nieuwe agenda voorstellen die leidt tot een snellere uitspraak over de verdieping. Dit voorstel zal in gezamenlijk overleg met de Antwerpse havengemeenschap worden opgemaakt.

Zoals afgesproken met de Nederlandse minister, zal de Vlaamse administratie zich tevens inzetten om een tijdschema van de besluitvorming over de verdieping af te spreken met Nederland. Vlaanderen wil dat de huidige studies ook bruikbaar zijn voor het latere MER. Alle voorbereidingen die nu reeds mogelijk zijn, zoals voorstellen voor eventuele aanpassingen van het huidige verdrag van 1995, zullen ook gebeuren. Zoals reeds eerder gezegd, zal dit alles gebeuren in nauw overleg met de Antwerpse havengemeenschap.

Een volgend winstpunt is een gezamenlijk Vlaams-Nederlands nautisch beheer op de Schelde, dat daadwerkelijk wordt geïmplementeerd. Een dergelijke maatregel zal zeker de wrevel wegnemen die regelmatig ontstaat bij het optreden van de rijkshavenmeester tegenover de scheepvaart op de Vlaamse havens. Tot nu toe werd met Nederland alleen ambtelijk gesproken over het gemeenschappelijk nautisch beheer. In Den Haag werd dit gesprek op ministerieel niveau gebracht, en werd met de Nederlandse minister afgesproken de permanente commissarissen voor de Schelde op te dragen met voortvarendheid tot de uitwerking van een gemeenschappelijk nautisch beheer te komen.

Dit gemeenschappelijk nautisch beheer is uiterst belangrijk en kan, indien de uitwerking voldoet aan de Vlaamse wensen, worden beschouwd als een vorm van modernisering van het Scheidingstraktaat van 1939. Nochtans zal in geen geval worden overgegaan tot onderhandelingen over moge-

Stevaert

lijke wijzigingen van het scheidingsverdrag zonder beslissing van de Vlaamse regering. Trouwens, alleen de Vlaamse regering kan een onderhandelingsdelegatie samenstellen en mandateren om te onderhandelen. Nu gebeurt enkel een onderzoek naar de inhoud van een dergelijk beheer.

Wat tenslotte de regeling met betrekking tot de loodsgeldtarieven betreft, gaat Vlaanderen er nog steeds van uit dat de koppeling van de tarieven van Rotterdam aan deze van de Vlaamse havens aan de Schelde en het kanaal Gent-Terneuzen, in het voordeel is van deze Vlaamse havens. Er kan dus geen sprake zijn van het zonder meer opgeven van deze koppeling. Dit standpunt is ook dat van de Antwerpse havengemeenschap.

Tot slot wil ik beklemtonen dat de Vlaamse regering streeft naar een antwoord met Nederland waarbij alle grote infrastructuurdossiers in samenhang worden bekeken. Dit gebeurt in permanent overleg met de Antwerpse havengemeenschap.

Ik denk dat hiermee alle punten aan bod kwamen. Ik ben het trouwens met de interpellanten volledig eens over het belang van dit dossier, maar vraag wel met aandrang dat sommige woorden niet blijvend worden herhaald, gezien onze moeilijke uitgangspositie ten aanzien van Nederland. Het is mijn bedoeling met Nederland constructieve en correcte onderhandelingen te voeren, maar wil daarbij het woord 'harde' niet in de mond gelegd krijgen.

Ik denk dat minister Netelenbos belangrijke uitspraken heeft gedaan over de verdieping, de langetermijnvisie en de studies. Dit is heel belangrijk. We moeten goed opletten dat we geen signalen sturen die op chantage lijken. We moeten over samenhang spreken en de zaak op een constructieve manier bekijken. Ook in Nederland maakt dit onderwerp deel uit van de parlementaire discussie. Ook daar ligt de zaak erg gevoelig. Door aan de ene kant winnaars en aan de andere verliezers te plaatsen, zullen enkel verliezers overblijven.

De heren Gabriels en Penris hebben gelijk dat dit dossier van groot belang is voor de Vlaamse economie en niet mag worden onderschat. We moeten ons hoeden voor voorbarige uitspraken. De zaak moet worden beoordeeld op basis van de stukken en niemand mag voor zijn beurt spreken.

Met een aantal onderdelen moeten we erg omzichtig omspringen. Het klopt dat de huidige regeling

van de loodsen van enorm belang is voor de Antwerpse haven, maar als dit systematisch op een negatieve manier wordt benadrukt, spelen we een gevaarlijk spel. Ook Europa heeft terzake bevoegdheden en interesse. Als Nederland opmerkingen maakt over ecologische en andere thema's, dan is het heel onverstandig om die zomaar van tafel te vegen. We moeten de zaak in goed nabuurschap bekijken.

We zijn trouwens bezig met grote werken in het teken van de eerste fase van de Scheldeverdieping. De regering heeft deze maand niet minder dan 17,5 miljard frank ter beschikking gesteld. Naast de reeds goedgekeurde dossiers behandelen we ook aantal nieuwe. Er wordt dus volop genvesteerd in de haven van Antwerpen. Laat ons ervoor zorgen dat er een positief beeld van de haven blijft bestaan. Het aspect van de loodsen zal ik straks behandelen, want de heer Sauwens zal me daarover interpellieren.

Het klopt dat we een aantal troeven – de heer Penris had het over gouden sleutels – in de hand hebben, maar daarmee moeten we heel verstandig omspringen. Het klopt ook dat in Nederland een mercantiele geest bestaat, maar dat is niet negatief op zich. Het idee dat Nederland zich negatief zou opstellen, vormt geen goede basis voor onderhandelingen. Onderhandelen houdt immers in dat rekening wordt gehouden met de problemen aan de andere kant van de onderhandelingstafel.

De heer Gabriels insinueerde bovendien dat een aantal ambtenaren de Scheldeverdieping niet genezen zijn. Daarvan ben ik niet op de hoogte. Ik zou de namen van de betrokkenen dan ook graag kennen.

De voorzitter : De heer Gabriels heeft het woord.

De heer Jaak Gabriels : Mijnheer de voorzitter, na het antwoord van de minister krijg ik het gevoel dat wij de onrust zouden hebben veroorzaakt. Ik heb enkel mijn bezorgdheid geuit. Deze interpellatie was evenmin polemisch van toon. Ik ben bezorgd omdat het loodswezen op historische verdragen stoelt.

Mijnheer de minister, uw antwoord bevredigt me helemaal niet. U meent dat de zaak in Europees perspectief moet worden bekeken, maar het loodswezen is het gevolg van een historisch compromis. We hebben het immers gekregen omdat we iets anders hadden verloren. Als deze verworvenheid nu opnieuw op de helling komt te staan en op de on-

Gabriels

derhandelingstafel belandt, dan dreigen we zelfs de kleinste pasmunt uit het verleden te verliezen.

Ook de achtergrond waartegen dit alles zich heeft afgespeeld, is hier belangrijk. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt niet bij u, maar bij de federale overheid. De Nederlanders hebben voorgesteld om het tracé van de hogesnelheidslijn te ruilen voor veel geld. De NMBS was eerst niet in de zaak geïnteresseerd en heeft later schoorvoetend geopteerd voor de IJzeren Rijn. Doordat de lijn Hasselt-Montzen niet was verzadigd, kreeg de IJzeren Rijn immers geen prioriteit.

Dit discussiepunt was echter niet aan de orde. We mogen van de Nederlanders niet verwachten dat ze onze complexe staatshervorming begrijpen, want dat doen ze niet. We mogen ons er daarentegen wel aan verwachten dat ze het ene niveau tegen het andere zullen blijven uitspelen. We moeten bijgevolg heel voorzichtig zijn met de verklaringen die we afleggen.

Mijn verwijzingen naar een aantal verklaringen zijn overigens gebaseerd op een perscommuniqué dat is verschenen na uw bezoek aan uw Nederlandse collega. U kunt nu niet beweren dat u niets hebt gelezen of gehoord. We hebben alles uit de media vernomen.

Deze interpellatie was trouwens ook tot de minister-president gericht. Dat hij hier niet is, kunnen we niet voor onze rekening nemen. Ik neem aan dat u ook in zijn naam kunt antwoorden. We hebben niet uit onze duim gezogen dat de minister-president afstand heeft genomen van de verklaringen of van de gevolgen van uw bezoek aan Nederland.

Ik heb enkel de historische context geschetst. Laten we ten opzichte van de Nederlanders in godsnaam geen houding aannemen die ons in een minderwaardige positie plaatst. We moeten onze troeven maximaal uitspelen. Dit zijn de minimale vereisten voor iedereen die, op welk niveau ook, met de Nederlanders onderhandelt.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : De minister vraagt ons respect op te brengen voor de milieubekommernissen van onze Nederlandse gesprekspartners. We hebben daar geen probleem mee, maar toch storen me een aantal dingen in deze twee dossiers.

Het dossier over de IJzeren Rijn wordt tegengewerkt door de milieubekommernissen in het stiltegebied Mijnweg, dat in de aanvliegroute van de luchthaven van Limburg ligt. De stilte wordt er dus constant verstoord. Ik vrees dus dat hier kwade trouw in het spel is.

In het dossier over de Westerschelde dringen de Nederlanders aan op een milieu-effectenrapport. Ze kondigen nu al aan dat een dergelijke studie 48 maanden in beslag kan nemen. Ook hier vrees ik kwade trouw.

Ik heb u al drie gouden sleutels gegeven. Ik geef u nog een vierde : de Nederlanders zijn bezig met de aanleg van een peperdure Westerscheldetunnel en zullen uiteraard een wegontsluiting vragen in de richting van Gent. Hou dat in uw achterhoofd als u naar de onderhandelingen gaat.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Penris, we willen rekening houden met de terechte milieubekommernissen van de Nederlanders. Men kan die aan de onderhandelingstafel minimaliseren, maar dat is een slechte houding.

Mijnheer Gabriels, u waarschuwt ervoor dat we onze troeven niet uit handen mogen geven. Dat klopt. Er is echter Europese concurrentie, waar we voorzichtig mee om moeten gaan. Wat u aanhaalt, is een troef, maar we moeten die niet te veel onder de aandacht brengen.

U hebt recent een onderhoud gehad met de voorzitter van de havengemeenschap, de heer Delwaidé. Het is niet de minister van Vervoer die op zijn standpunt is teruggekomen, anderen hebben dat gedaan. Men zou zich beter op de stukken baseren, en niet op krantenartikels. Dat zou veel onheil voorkomen. Als we nu een slechte beurt maken, is dat op basis van uitspraken waarover geen overleg is gepleegd.

Ik dank de havengemeenschap dat ze inziet dat dit een goede aanpak is. Dat betekent echter niet dat de problemen zijn opgelost. Er is nog heel wat werk aan de winkel. Nederland moet inderdaad geen rekening houden met onze ingewikkelde staatsstructuur, maar men mag die ook niet misbruiken. Ik zou ook op een aantal federale pijnpunten kunnen wijzen. Dat zou dit dossier echter niet vooruithelpen, en daarom zal ik dat dan ook niet doen. In bepaalde kringen is men maar een goed minister als men harde uitspraken doet. Ik

Stevaert

ben echter van oordeel dat in dit dossier voorzichtigheid geboden is.

De voorzitter : De heer Gabriels heeft het woord.

De heer Jaak Gabriels : De voorzitter van de havenvereniging was niet in het land, en heeft me dus niet beïnvloed om deze interpellatie in te dienen. We reageren enkel uit ongerustheid. U stelt ons bijna verantwoordelijk voor de verspreide berichten. Die zijn pas naar aanleiding van uw bezoek aan Nederland verschenen. Als de minister-president zich geroepen voelt u daarvoor terug te fluiten, is dat een zaak van de Vlaamse regering en niet van ons.

Met redenen omklede moties

De voorzitter : Door de heer Gabriels en door de heren Penris en Van Nieuwenhuysen 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.

– *De heer Jaak Gabriels, voorzitter, treedt als voorzitter op.*

Interpellatie van de heer Johan Sauwens tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de hervorming van het loodswezen

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Sauwens tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de hervorming van het loodswezen.

De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Mijnheer de minister, het loodswezen is erg belangrijk voor de veiligheid op de steeds drukker wordende vaarroutes naar onze

Vlaamse havens. De prijs van het loodswezen is bovendien een concurrentieel element.

Ik wil twee beslissingen van de regering vergelijken. Er was een beslissing op 23 juni 1998 waarin stond : 'In het raam van de modernisering van het loodswezen heeft de Vlaamse regering dinsdag zijn goedkeuring gehecht aan het marktmodel, de missie en de visie van het Vlaamse loodswezen. In concreto betekent deze principebeslissing dat het verzelfstandigingsproces van het loodswezen onomkeerbaar is geworden. In een overgangsfase die loopt tot 2003 wordt een facilitaire NV opgericht. Die zal tegen het einde van dit jaar operationeel zijn. De NV is een interimbedrijf met een externe bedrijfsleider en de overheid als enige aandeelhouder. Het is de bedoeling dat de NV zich in de komende vijf jaar omvormt tot een bedrijf met uitsluitend externe aandeelhouders. Wie die zullen zijn, werd door verantwoordelijke minister Eddy Baldewijns in het midden gelaten.

Dat havenkringen interesse zullen tonen voor participatie staat voor de bewindsman echter buiten kijf. De facilitaire vennootschap moet zich uitbouwen tot een volwaardig operationeel loodsbedrijf, door op een geplande manier de dienstverlening over te nemen. Vanaf 2003 staat de vennootschap in voor het volledige beloodsingsproces. De uit te voeren opdrachten zullen in een nog af te sluiten beheersovereenkomst tussen de Vlaamse regering en de NV vorm krijgen. Het toekomstige loodsbedrijf moet zelfbedruipend zijn en krijgt geen winstgaranties van de overheid. Ze zal verantwoordelijk zijn voor een veilige en vlotte scheepvaart en krijgt de controle over alle middelen die nodig zijn voor de uitvoering van haar opdrachten. Overheidstoezicht op de uitvoering zal worden gehouden via een Vlaamse Nautische Autoriteit. Dit orgaan zal bepalen welke schepen geloodst moeten worden en welke trajecten en vaartuigen vanop afstand mogen worden beloodst. Er blijft één enkele loodsdienst bestaan, zelfs na de volledige verzelfstandiging. De overheid ziet geen brood in een algemene concurrentiestrijd. Die zou immers de veiligheid in het gedrang kunnen brengen.'

Dan komt het financiële aspect aan bod. Minister Baldewijns meent dat de verliespost, 250 miljoen frank op een omzet van 2,2 miljard frank, zal worden omgebogen in een winstgevende bedrijvigheid. 'De loodstarieven zouden niet nadelig beïnvloed worden. Hiervoor moet het stelsel van de algemene loods borg staan. (...) Een enkele algemene loods kan in deze context het volledige traject beloodsen.' De algemene loodsen zullen de zee-, kust- en rivierloodsen vervangen. 'Dat zal de kos-

Sauwens

ten doen dalen, waardoor de klanten uiteindelijk zullen kunnen genieten van lagere loodstarieven. (...) In de eerste fase, gepland voor eind 1998, zal de algemene loods gedeeltelijk worden ingevoerd, onder meer door de samenvoeging van enkele trajecten. In een tweede fase zal de algemene loods worden veralgemeend. Tegen het jaar 2000 zal het loodsen-op-afstand op het zeetraject worden ingevoerd en de loodswissel in Vlissingen worden afgeschaft. Eenzelfde lot wacht de loodskotter. Tenslotte zal ook de helikopterbeloodsing veralgemeend worden.'

Mijnheer de minister, dit was een beslissing van minister Baldewijns, maar ik veronderstel dat ik u daarover kan interpellieren. In november 1998 volgde trouwens een nieuwe beslissing van de regering om de plannen voor de verzelfstandiging van het loodswezen voorlopig op te bergen. De facilitaire NV is gesneuveld en wordt vervangen door een Dienst voor Autonoom Beheer. 'Gelijklopend met de oprichting van de DAB Loodswezen zal de modernisering van het loodswezen worden verdergezet. Dat betekent de invoering van een algemene loods, het progressief invoeren van beloodsing op afstand, snelle redeboten, helikopterbeloodsing, aanpassingen van de dienstregeling, enzovoort.'

Daarmee maakt de Vlaamse regering een bocht van 180 graden. Mijnheer de minister, waarom verandert u het hele opzet na een half jaar ? Waarom ziet men af van de verzelfstandiging ? Wanneer wordt de DABL opgericht ? Hoe autonoom zal hij kunnen werken ? Moet hij de huidige samenwerkingsovereenkomsten tussen de afdelingen Vloot, Loodswezen en Scheepvaartbegeleiding integraal overnemen ? Binnen de loodsdiensten was al een hele reorganisatie aan de gang. Wat wordt de relatie tussen de DAB en de Vlaamse Nautische Autoriteit ? Is de verzelfstandiging van het loodswezen nu definitief afgevoerd ? Eerst wou men een verzelfstandiging en een economisch modern loodswezen omwille van de tariefverlaging en de veiligheid. Waarom stapt u over op een DAB ? Is dat een tijdelijke oplossing ? Is dat een tussenstap naar een verzelfstandiging ? Hoe kan op een moderne flexibele manier worden beloodst ? Dat is de hamvraag.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer de voorzitter, ik heb enkele bijkomende vragen. Vorige week was ik aanwezig op een debat dat werd georganiseerd door de Antwerpse Scheepvaartvereniging. De

aanwezigen waren vragende partij om dit dossier snel op te lossen. Voor hen spelen er inderdaad financiële belangen. Tijdens de receptie die na het debat werd gegeven, werd ik aangeklampt door de vertegenwoordigers van de staats- en rivierloodsen die totaal andere belangen verdedigen.

Mijnheer de minister, ik zou vandaag niet graag in uw schoenen staan. Dit is een heel moeilijk debat waarbij men twee extremen met elkaar moet trachten te verzoenen. Enerzijds vragen de havengebruikers om het loodsen goedkoper te maken door de polyvalente loods in te voeren. Zij pleiten ook voor het oprichten van een autonome NV en helikopterbeloodsing. Anderzijds vinden de rivier- en kustloodsen dat polyvalentie vanuit nautisch oogpunt niet zo vanzelfsprekend is. Iemand die zich gewoonlijk bezighoudt met de kustvaart, is niet in staat om een moeilijke rivier als de Schelde te bevaren.

Mijnheer de minister, blijft u voorstander van die polyvalentie ? Indien ja, hoe reageert u dan op de nautische bezwaren van de belangenvereniging van de staats- en rivierloodsen ? Er is lang sprake geweest van de oprichting van een DAB. Hoever staan de zaken daar ? Zal die DAB ook een afzonderlijke boekhouding voeren ? Het Rekenhof had heel wat bezwaren over de onduidelijkheid die er op dat vlak bestond.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, iedereen is het erover eens dat een modernisering moet worden doorgevoerd. Het doel is de veiligheid te verhogen en een correcte prijszetting mogelijk te maken. Deze dubbele doelstelling moet stapsgewijze worden bereikt.

Ik ben voorstander van het oprichten van een DAB. De DAB zal worden opgericht van zodra we de decretale machtiging van het parlement hebben gekregen. De nodige decreetsbepalingen zullen ingediend worden bij de begrotingscontrole van 1999. De DAB moet een maximale autonomie hebben, zowel inzake het beheer van het personeel als inzake de financiële en logistieke middelen.

De oprichting van de DAB-Loodswezen is een nieuw gegeven. De samenwerkingsovereenkomsten tussen de afdelingen Vloot, Scheepvaartbegeleiding en de nieuwe DAB-Loodswezen zullen worden herzien in functie van de opdrachten die aan de DAB-Loodswezen worden toegekend. Een actualisering van deze overeenkomsten is steeds

Stevaert

mogelijk. Een regelmatige evaluatie en bijsturing is bovendien gepland.

De DAB-Loodswezen zal los van de Vlaamse nautische autoriteit functioneren. De bedoeling is dat de Vlaamse nautische autoriteit normerend optreedt en waarschijnlijk ook toezicht houdt op de werking van de DAB-Loodswezen.

De voorzitter : De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Ik had een concreter antwoord verwacht. In Antwerpen is men niet tevreden met de DAB. Mijnheer de minister, u zegt eigenlijk dat u zult afwachten wat er zal gebeuren, en op dit ogenblik is dat weinig.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Sauwens, men heeft een zeer grote vooruitgang geboekt. Een verlieslatende zaak privatiseren is niet evident.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jean-Marie Bogaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de vaartrechten van de binnenscheepvaart

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

De heer Bogaert heeft het woord.

De heer Jean-Marie Bogaert : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, de afgelopen weken was er binnen de regering enige commotie over het al dan niet afschaffen van de tolrechten op het gebruik van de binnenvaarten.

De gedeeltelijke of volledige afschaffing is slechts een bescheiden maatregel om een betere binnenscheepvaart te organiseren. Er zijn andere, meer drastische maatregelen nodig om de sector vooruit

te helpen. Zo zijn er forse investeringen nodig in de infrastructuur.

Mijnheer de minister, klopt het dat er momenteel in de ministeries ongeveer 70 aanvragen liggen van ondernemingen die een beroep willen doen op de binnenscheepvaart waar men niet positief op kan antwoorden ? Indien dat het geval is, is dat zeer verontrustend. Tijdens vorige vergaderingen hebben we trouwens al gezegd dat er twee problemen zijn : de kades en de uitrusting ervan, zoals het al dan niet aanwezig zijn van drinkwater en de mogelijkheid elektriciteit af te tappen. Aan dit soort comfort heeft Vlaanderen nog steeds een schrijnend gebrek.

Los van deze discussie zou de Vlaamse overheid overwegen om de vaartrechten af te schaffen. Europa maakt echter bezwaar tegen het principe. Bij de afschaffing moet namelijk een minimum aan rechten gegarandeerd blijven. Bestaat daarover reeds duidelijkheid ? Welk standpunt neemt de Vlaamse regering in ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : De afschaffing van de vaartrechten staat inderdaad op de agenda van de Vlaamse regering. De opmerking van de heer Bogaert dat dit maar een onderdeel is om tot een beter beheer van de binnenscheepvaart te komen, is terecht. Het is echter een heel belangrijk onderdeel.

Het eerste knelpunt is de Europese regelgeving. Een drastische vermindering zou niet tot problemen leiden, een afschaffing waarschijnlijk wel. We moeten dan ook het zekere voor het onzekere nemen. Een tweede, minstens even belangrijk probleem is de BTW-regeling, een bevoegdheid van de federale overheid. Wanneer we de vaartrechten volledig afschaffen, kunnen we worden geconfronteerd met een overdracht van honderden miljoenen naar het federale niveau. We pleiten dan ook voor een drastische vermindering in de plaats van een afschaffing.

U zegt dat een afschaffing van de vaartrechten niet volstaat, maar dat ook op infrastructureel vlak een aantal zaken moeten worden gewijzigd. De regering heeft voorzien in 700 miljoen frank extra voor de aanleg van loskades, volgens het systeem 80/20. De aanleg gebeurt dus niet voor 100 percent met overheidsmiddelen : ook de privé-sector is erbij betrokken. Niet alle aanvragen zijn echter opportuun. Bovendien zijn er op sommige plaatsen wel kades maar geen bedrijven en op andere wel bedrijven maar geen kades.

Stevaert

Tot slot zal de aanleg van kades in de toekomst nog slechts in beperkte mate mogelijk zijn als er geen bijsturing komt van het Europese beleid terzake. We dringen nochtans aan op een andere denkwijze. Immers, het vervoer over de waterwegen is het meest ecologische. Naar analogie met het spoorwegvervoer, zou het gedeelte dat het ecologische verschil uitmaakt, dan ook in aanmerking moeten komen voor subsidies.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer Jean-Marie Bogaert : Volgens de minister is het de bedoeling van de regering de vaartrechten sterk te reduceren. Hij vermeldt echter geen termijn. Blijkbaar bestaat ook binnen de regering discussie over een eenduidige, definitieve beslissing.

Een aantal aanvragen tot het bouwen van loskades zouden volgens de minister inopportuun zijn. Mijnheer de minister, oordeelt u vanuit uw ministeriële bevoegdheid over de opportuniteit van de aanleg van loskades wanneer een bedrijf een beroep doet op de binnenscheepvaart ? Dit lijkt me een vreemde redenering.

Volgens de huidige regelgeving zou Europa u verbieden om nog kades aan te leggen langs de Vlaamse binnenwateren. Dat u de binnenwateren van voldoende kades voorziet, is toch niet in strijd met enige Europese regelgeving ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Zelfs als de overheid de investering volledig op zich neemt, kan Europa nog steeds dwarsliggen. Wat de termijn betreft, spreekt het voor zich dat we de vaartrechten zo snel mogelijk willen afschaffen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Francis Vermeiren tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, over zijn rondzendbrief aan de gemeenten strekkende tot het invoeren van een uniform tariefsysteem voor alle steden en gemeenten die als derde betaler willen optreden voor hun bewoners

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Vermeiren tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, over zijn rondzendbrief aan de gemeenten strekkende tot het invoeren van een uniform tariefsysteem voor alle steden en gemeenten die als derde betaler willen optreden voor hun bewoners.

De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, we kennen allemaal de rondzendbrief aan de gemeenten van 1 februari 1999, waardoor de gemeenten de mogelijkheid kregen toe te treden tot het systeem en hun interesse te tonen. De voorwaarde was uiteraard dat de gemeenten een bijdrage leverden in de kostprijs van het openbaar vervoer.

Mijnheer de minister, tijdens uw eerste debat in plenaire vergadering vestigde ik er de aandacht op dat sommige gemeenten in het verleden reeds de beslissing namen gratis vervoer te organiseren, meer in het bijzonder voor leerlingen. De ministers van Onderwijs – minister Van den Bossche was de laatste – wezen dit systeem af. Onder meer bij KB van 31 januari 1988 werden de prijzen vermeld voor het stads- en streekvervoer van reizigers door De Lijn.

Mijnheer de minister, momenteel biedt u een uniform tariefsysteem aan op basis van de leeftijdscategorie. Heeft de Vlaamse Vervoermaatschappij bij het vastleggen van het basistarief voor de verschillende doelgroepen rekening gehouden met het feit dat het aanbod van het openbaar vervoer zeer uiteenlopend kan zijn, vooral in stedelijke en landelijke gebieden ? In veel fusiegemeenten bestaat een duidelijke vraag bij de inwoners van de verschillende deelgemeenten. Oudere mensen willen bijvoorbeeld graag naar een openbare markt kunnen gaan. De mogelijkheden zijn op dat vlak echter heel klein.

Ten tweede, kunnen gemeenten die karig worden bedeed als derde betaler optreden indien de inwoners dat vragen en kunnen ze een meer intensieve dienstverlening verkrijgen van De Lijn of, zo niet, een ander tarief ? Een ander tarief is wel geen oplossing, want de mensen worden in dat geval niet geholpen bij hun verplaatsingen. Het gaat hier om zeer veel gemeenten. Het zijn niet altijd landelijke gemeenten. Vaak liggen ze dicht bij een grootstad.

Vermeiren

Ten derde, kunnen uitgestrekte gemeenten mits betaling of gratis op eigen initiatief binnengemeentelijk vervoer organiseren indien de VVM een ontoereikende dienstverlening verzekert tussen de diverse woonkernen ? Of blijft dit voorbehouden aan De Lijn ? Er is wel degelijk vraag naar bepaalde verplaatsingen van oudere personen naar stadskernen, bijvoorbeeld naar de openbare markt, of naar de belangrijkste plaatsen in de gemeente. Ik heb wel begrip voor de VVM, want op andere dagen is er onvoldoende verkeer. Daardoor beschikt de VVM niet altijd over de nodige financiële middelen om dat vervoer te organiseren. Mijnheer de minister, wat is uw visie of die van de VVM ? Kunnen er initiatieven worden genomen ?

Mijnheer de minister, in uw rondzendbrief was er onder meer sprake van dat de gemeenten aan de VVM de namen, adressen en geboortedata zouden bezorgen van de mensen aan wie een abonnement moet worden bezorgd. Ik herinner me verschillende antwoorden, onder meer van de toenmalige minister van Binnenlandse Zaken, de heer Tobback, in verband met de wet op de privacy. Hij formuleerde terecht een aantal opmerkingen. Mijnheer de minister, wat is uw standpunt ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Vermeiren, ik heb in plenaire vergadering al geantwoord op de discussie over het leerlingenvervoer. Dat is een totaal andere problematiek, die u trouwens kent.

Wat de derde betalers betreft, zijn er zeer veel systemen. Het eerste systeem is de invoering van een nultarief binnen de grenzen van de gemeente, stad of provincie, ongeacht de woonplaats van de gebruiker, dus ook voor niet-inwoners van de betrokken gemeente, stad of provincie.

Het tweede systeem is de invoering van een nultarief binnen de grenzen van de gemeente, stad of provincie voor de inwoners van de gemeente, stad of provincie.

Het derde systeem is de invoering van een nultarief dat geldt voor alle lijnen van de VMM, enkel voor de volgende inwoners van de gemeente, stad of provincie : min-twaalfjarigen, zestigplussers of 65-plussers.

Het vierde systeem is de invoering van een gedeeltelijke tussenkomst door de gemeente, stad of pro-

vincie ten gunste van de reizigers met abonnementen met gewoon tarief, tarief voor min-25-jarigen en tarief voor zestigplussers.

Het vijfde voorstel houdt in dat de stad, gemeente of provincie kan tussenkomen ten gunste van de reizigers met een woon-werkabonnement voor het resterende bedrag of een deel ervan indien de werkgeversbijdrage minstens 75 percent bedraagt.

Het zesde systeem is de invoering van een gedeeltelijke tussenkomst door de gemeente, stad of provincie ten gunste van de reizigers met kaarten.

Het zevende systeem is de invoering van een gedeeltelijke tussenkomst door de gemeente, stad of provincie ten gunste van de reizigers met biljetten en kaarten.

De zogenaamde invoering van een nultarief voor alle lijnen van de VVM geldt enkel voor de volgende inwoners van de lokale overheid : min-twaalfjarigen, 65-plussers en zestigplussers.

Dit systeem heeft een aantal voordelen. Het is eenvoudig, gemakkelijk controleerbaar door de gemeente of stad en eenvoudig toe te passen door de VVM. Voor het rijdend personeel vermindert het aantal verkoopshandelingen. Er moeten geen nieuwe vervoerbewijzen worden gecreëerd, want de bestaande vervoerbewijzen worden aangewend. Het systeem kan jaarlijks worden aangepast en herberekend volgens de nieuwe bevolkingscijfers zonder dat het systeem als dusdanig moet worden aangepast. De basisprijs kan meegroeien met de normale tariefstijgingen of index. Alle steden en gemeenten worden op dezelfde manier behandeld inzake de hoogte van de tarieftussenkomst. Alle inwoners van de desbetreffende categorie krijgen dus een netabonnement dat toegang geeft tot het volledige net van De Lijn in heel Vlaanderen.

Ik wil dit nogmaals benadrukken : als een gemeente deelneemt aan dit systeem, dan gaat het niet alleen over het vervoer van de inwoners van die gemeente in die gemeente. Het gaat om het vervoer van die inwoners over heel Vlaanderen. Het is mogelijk dat inwoners van een gebied dat door zijn landelijk karakter weinig aanbod heeft, toch veel gebruikmaken van dat aanbod, omdat ze zich vaak begeven naar het stedelijk gebied en daar gebruikmaken van het door de gemeentelijke overheid voor hen betaalde nultarief. Dit is een totaal ander verhaal dan het eerste waarover ik het had.

Wat uw tweede punt betreft, is het afsluiten van een bijakte 9 van het mobiliteitsconvenant geen

Stevaert

voorafgaande voorwaarde. Wel is die bijakte noodzakelijk om de eventuele uitbreidingen van het aanbod van het openbaar vervoer die het gevolg zijn van het derdebetalerssysteem, te financieren.

Ten derde werd publiek toegankelijk openbaar vervoer, ongeacht de aangewende vervoermiddelen, vanwege de overheid uitsluitend aan de VVM opgedragen, in overeenstemming met het oprichtingsdecreet van de VVM.

Ten vierde specificeert het ontwerp van overeenkomst betreffende de tegemoetkoming van de gemeente, stad of provincie in de kosten van het openbaar vervoer van de gebruikers in artikel 4, paragraaf 1 dat de lokale overheid jaarlijks voor de invoegetreding of verlenging van de overeenkomst de namen, adressen en geboortedata levert van de personen die volgens deze overeenkomst een abonnement moeten krijgen. Het KB van 16 juli 1992 betreffende het verkrijgen van informatie uit de bevolkingsregisters en het vreemdelingenregister, bepaalt in hoofdstuk IV, artikel 7a dat voor de verstrekking aan derden van personenlijsten uit de registers, het college van burgemeester en schepenen oordeelt over de gegrondheid van de aanvraag.

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Ik wil de woorden van de minister relativiseren. Hij heeft het over landelijke gemeenten, maar toen ik deze vraag opstelde had ik mijn eigen gemeente in het achterhoofd. Deze is bij mijn weten niet zo landelijk, en er is sprake van een aanzienlijke bedrijvigheid. Het gaat over 50.000 tot 60.000 werknemers. Dagelijks wordt daar geklaagd over de ontoereikende voorzieningen van de VVM. Aan studies waarvoor destijds de opdracht werd gegeven door de heer Sauwens, werd geen gunstig gevolg gegeven.

Het is natuurlijk zo dat het in een totaalvisie niet alleen gaat om de inwoners van een gemeente. Maar als een gemeente een positief gevolg wil geven aan de bedoeling van uw omzendbrief, dan is dat in eerste instantie toch om die problemen op te lossen die rijzen in de onmiddellijke omgeving van die gemeente, of deze nu landelijk is of niet. Ik begrijp dus niet waarom de VVM – om financiële of andere redenen – hier geen gunstig gevolg aan geeft, zeker niet in het licht van de tewerkstellingscijfers en de fileproblematiek. Ik blijf dus zitten met deze vraag.

Sommige gemeente- of stadsbesturen beschikken over eigen bussen of privé-vervoer, maar het kan natuurlijk niet de bedoeling zijn dat deze specifiek daarvoor worden gebruikt. Als een akkoord uitblijft en er initiatieven kunnen worden genomen door deze besturen, dan zou men zich soepeler moeten kunnen opstellen of zelf een oplossing bieden.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Vermeiren, ik heb daar duidelijk op geantwoord, en de algemene regel belicht. Niets belet een gemeente om contact op te nemen met De Lijn. Deze partijen kunnen proberen tot een onderling akkoord te komen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de bediening van de spoorwegbrug te Willebroek

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Nieuwenhuysen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de bediening van de spoorwegbrug te Willebroek.

De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

De heer Luk Van Nieuwenhuysen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het probleem van de toenemende immobiliteit komt ook tot uiting in de regio Klein-Brabant. Dat hoeft niet te verbazen : onlangs werd berekend dat deze regio in het centrum van Vlaanderen ligt.

De jongste maanden hebben daar een aantal positieve evoluties plaatsgevonden. Er was het opnieuw in gebruik nemen van de spoorlijn 52 tussen Puurs en Antwerpen. Er was ook de ingebruikneming van de sluis van Hingene, wat heel wat nieuwe perspectieven biedt voor het vervoer te water. Zowel dat vervoer te water als dit via het spoor zijn voor de regio van groot belang, om te vermijden dat de wegen daar definitief dichtslibben met alle mogelijke sociaal-economische gevolgen.

Van Nieuwenhuysen

In dat perspectief heb ik u de jongste maanden twee schriftelijke vragen gesteld in verband met de modernisering van het zeekanaal Brussel-Schelde, meer in het bijzonder met betrekking tot de spoorwegbrug van Willebroek. Het gaat hier om een oude brug, die zeer traag werkt en een ernstige hinderpaal vormt voor het scheepvaartverkeer. Er is daar geen vlotte afwisseling mogelijk van het treinverkeer en de binnenscheepvaart. Dat is jammer, want met de afwerking van de zeesluis in Hingene en de modernisering van het zeekanaal, kan die situatie alleen maar verergeren. Tot nu toe bleef het bij de besprekingen tussen de NMBS en de NV Zeekanaal, bij wat gekibbel over wie nu eigenlijk voorrang heeft : de scheepvaart of het treinverkeer.

In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag van 9 februari jongstleden, dat me trouwens snel bereikte, verklaart u bereid te zijn tussenbeide te komen bij het moderniseren van de elektro-mechanische uitrusting van de spoorwegbrug, zodat er een vlotte afwisseling mogelijk is tussen de beide vervoersmodi. Uit dat antwoord leid ik ook af dat de NMBS dwarsligt, en concrete afspraken die op 4 december van vorig jaar met haar werden gemaakt over de bediening van de brug, niet nakomt. Daardoor blijft deze zaak aanslepen.

Dat kat-en-muisspel tussen de NMBS en de NV Zeekanaal is natuurlijk niet nieuw. We hebben dit al meegemaakt bij een andere brug over hetzelfde kanaal, maar dan in Ruisbroek. Dat dossier heeft zeventien jaar aangesleept. Ik hoop uiteraard dat het deze keer niet zo lang zal duren.

Mijnheer de minister, vindt u niet dat de voorgedij-overheden eindelijk moeten ingrijpen en dit dossier ter harte moeten nemen ? Dit overstijgt immers het lokale belang. Het gaat hier om een serieus mobiliteitsprobleem binnen de Vlaamse ruit, met onder andere ook effecten op de verbindingen met de haven van Antwerpen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Van Nieuwenhuysen, er werden besprekingen gevoerd met de NMBS, samen met afgevaardigden van het kabinet van minister-president Van den Brande, van mijn kabinet en van de NV Zeekanaal. Het akkoord dat op 4 december 1998 werd bereikt, werd op dat ogenblik door alle partijen aanvaard. Het is een akkoord dat zowel de belangen van de treinreizigers als van de scheepvaart respecteert. De NV Zeekanaal heeft dit voorstel niet alleen aanvaard, maar is

ook onmiddellijk overgegaan tot de loyale uitvoering ervan. De NMBS heeft zich onlangs akkoord verklaard met de modernisering van het elektronisch gedeelte van de brug, wat moet toelaten de brug sneller open en dicht te laten gaan. Samen met andere geplande maatregelen, waaronder het bruikbaar maken van een bijkomende vaargeul, zal dit tot een duurzame oplossing leiden. Met andere woorden, het dossier is gedeblokkeerd, maar natuurlijk heeft deze zaak wel zeer lang aangesleept.

De voorzitter : De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

De heer Luk Van Nieuwenhuysen : Mijnheer de minister, ik heb nog twee korte vragen. Ik ben uiteraard verheugd dat dit dossier uiteindelijk toch is gedeblokkeerd. Ik vermoed dat het te vroeg is om nu al te spreken over de timing van de uitvoering van de werken. Is dat inderdaad zo ?

In oktober van vorig jaar hebt u het als antwoord op een schriftelijke vraag gehad over de mogelijkheid om een geheel nieuwe beweegbare brug te installeren. Is dit nog steeds een mogelijke optie, of heeft men dat idee ondertussen laten varen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik ben gelukkig met deze doorbraak. Ik betreur enkel dat het zo lang heeft geduurd. Over de timing kan ik me nu nog niet uitspreken.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jaak Gabriels tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de uitbreiding van het aantal rijstroken op de Brusselse ring

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Gabriels tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de uitbreiding van het aantal rijstroken op de Brusselse ring.

De heer Gabriels heeft het woord.

De heer Jaak Gabriels : Mijnheer de minister, het fileprobleem met de dagelijkse piekmomenten is uiteraard onder andere richting Brussel een zwaar probleem. Ook de ring rond Brussel zal de komende jaren een uitdaging vormen, willen we het economische leven van Vlaanderen niet laten hypothekeren door het verkeersinfarct dat ons te wachten staat.

Tegen eind mei, begin juni, zou de Brusselse ring tussen de E40 en de E19 in beide richtingen een extra rijstrook krijgen. Hiervoor wordt de pechstrook aangewend om dienst te doen als rijstrook. Daarvoor zouden een aantal andere rijstroken moeten versmallen. Er zijn ook flankerende maatregelen zoals een snelheidsbeperking tot 100 in plaats van 120 kilometer per uur. Deze snelheidsbeperking zou de capaciteit van het verkeer ernstig moeten verhogen omdat de wagens minder afstand zouden houden.

In dit verband zou ik graag een antwoord krijgen op de volgende vragen. Ten eerste, wat is de capaciteitsvergroting als gevolg van deze gecombineerde maatregelen ? Ten tweede, niet enkel de uitbreiding van het aantal rijstroken, maar ook de daling van de toegestane maximumsnelheid van 120 naar 100 kilometer per uur, kan zorgen voor een capaciteitsvergroting. In welke verhouding zorgen die twee complementaire maatregelen voor een verhoging van de verkeerscapaciteit ? Aangezien dit project ten dele afhankelijk is van het respecteren van die nieuwe lagere maximumsnelheid, stel ik de vraag hoe erop zal worden toegezien dat deze snelheidsbeperking ook zal worden nageleefd.

Ten derde, tot de hoofdoorzaken van files en verkeerscongestie horen wegwerkzaamheden, ongevallen en de overgang naar minder rijstroken, dus trechtervorming. Vooral met betrekking tot dit laatste had ik graag geweten hoe men de overgang van vier naar drie stroken vanaf de afslag richting E19 zal opvangen, evenals de overgang van vier naar drie rijstroken vanaf de afslag richting E40. Ten vierde, voor deze uitbreiding wordt de pechstrook gebruikt. Hoeveel defecte voertuigen hadden gemiddeld in 1998 deze pechstrook nodig, per dag, per week, per maand en per jaar ?

Ten vijfde, op welke manier wordt voorzien in pechverhelping, opdat bij ongevallen en defecte voertuigen de Brusselse ring niet volledig vast komt te zitten ? Ten zesde, is er met het wegvallen van een pechstrook/vluchtstrook een plan uitgewerkt voor ongevallen waarbij verscheidene wagens zijn betrokken ? Welke – eventueel preventieve maatregelen worden dienaangaande genomen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Gabriels, op basis van een lineaire extrapolatie kan de capaciteitstoename door het verhogen van het aantal rijstroken van drie naar vier worden geraamd op 33 percent. Aangezien de bezetting en de rijnsnelheid op de verschillende rijstroken anders is, is er een zekere variatie aanwezig op dit cijfer. Aanvullend dient er ook rekening te worden gehouden met een vlottere verkeersafwikkeling ten gevolge van een herindeling van de in- en uitvoegstroken en een verhoging van de capaciteit door een snelheidsbeperking van 100 kilometer per uur, zoals momenteel al het geval is op de ring rond Antwerpen. De administratie Wegen en Verkeer meent dat bij de huidige verkeersintensiteit de capaciteitsvergroting op ruim 25 percent kan worden geschat.

De capaciteitsverhoging zal zich naar alle waarschijnlijkheid tussen 20 en 40 percent situeren, rekening houdend met de mogelijke variatie. Gelet op de mogelijke speling is het quasi onmogelijk de capaciteitsverhoging exact op te splitsen in een percentage dat te wijten is aan de extra rijstrook en een percentage dat te wijten is aan de snelheidsbeperking. Zoals reeds werd vermeld, oefent ook de herindeling van de weefzones een invloed uit. De precieze capaciteitsverhoging van de maatregel zal men op het terrein moeten opmeten.

Het nazicht op het naleven van de snelheidsbeperkingen zal zoals elders worden uitgevoerd door middel van klassieke snelheidscontroles. Vanaf een zekere verkeersintensiteit wordt het inhalen moeilijker of zelfs onmogelijk. De rijnsnelheid zal zich automatisch rond 100 kilometer per uur instellen als dit vanuit capaciteitsoverwegingen het meest noodzakelijk is. Ik wil er nogmaals uitdrukkelijk op wijzen dat momenteel een snelheidsbeperking van 100 kilometer per uur van kracht is op de ring rond Antwerpen, met goed gevolg.

Uw analyse van de hoofdoorzaken van files is niet correct. De incidentele files als gevolg van ongevallen en dergelijke zijn voor mij een belangrijk aandachtspunt. Ze vertegenwoordigen ongeveer 25 percent van de totale fileduur. Dit blijkt uit een onderzoek dat werd uitgevoerd in het kader van het FAST-project op de ring van Antwerpen. Er valt dus meer te winnen op het vlak van structurele files dan op het vlak van incidentele files.

Bij de herindeling van de rijstroken zal er nergens trechtervorming optreden bij de overgang van vier naar drie rijstroken. De zogenaamde vierde rijstrook, die op een zeker ogenblik moet verdwijnen,

Stevaert

wordt immers geïntegreerd in de afrit van de ring. De herziening van de weefzones zal de verkeersontwikkeling bevorderen in plaats van stremmen. In geen enkel geval zullen de zogenaamde trechtereffecten de bijkomende capaciteit aantasten. Dergelijke trechters zouden ook best vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid worden vermeden.

De administratie Wegen en Verkeer beschikt over geen cijfers over het gebruik van de pechstrook door defecte voertuigen. Er zijn wel gegevens beschikbaar over het aantal ongevallen ter hoogte van het wegvak dat zal worden verbreed. Het betreft een honderdtal ongevallen, zowel binnen als buiten de spits. Ondanks het wegvallen van de pechstrook zullen er veilige uitwijkstroken worden gegarandeerd, onder meer ter hoogte van de draaipunten.

Sinds drie jaar is het project FAST in werking. FAST staat voor 'Files Aanpakken door een Snelle Tussenkomsst'. Tijdens de spitsuren worden bij de melding van incidenten met voertuigen of voorwerpen op de rijbaan, die binnen de tien minuten naar een veilige zone gebracht. Het is de bedoeling om in het kader van FAST in het betrokken wegvak een bijkomend interventievoertuig gedurende een langere periode post te laten vatten.

Het afschaffen van een berijdbare pechstrook, met behoud van een aantal veilige uitwijkstroken, is niet noodzakelijk minder veilig dan de huidige toestand. Buitenlandse voorbeelden bevestigen dit. De veiligheid moet in deze aanpak centraal blijven.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.59 uur.*
