

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2007-2008

2 oktober 2007

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Interpellatie van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over Doel en de Linkerscheldeoever	
Interpellatie van de heer Frans Wymeersch tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, en tot de heer Marino Keulen, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering, over de houding en het beleid in het verleden en in de toekomst van de Vlaamse Regering ten aanzien van Doel, na de uitspraak van de rechtbank in Dendermonde	
Interpellatie van de heer Jos Stassen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het beleid van de Vlaamse Regering ten aanzien van Doel	1
Met redenen omklede moties	19
Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de reactie van de Vlaamse overheid op de eisen van de Beroepsvereniging voor Loodsen vzw	19
Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het vrachtwagenvrij houden van de ochtendspits	21
Interpellatie van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het weren van Electrabel uit het gemengde distributienetbeheer	24
Met redenen omklede moties	29
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over mogelijke richtlijnen voor de inrichting van vrije bus- en tramstroken	29
Interpellatie van de heer Stefaan Sintobin tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het Neptunusplan van De Lijn voor West-Vlaanderen	30
Met redenen omklede motie	33
Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het Verkeersveiligheidsfonds	33
Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het proefproject om een bus- of tramticket aan te kopen via sms	36
Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de commentaren van de voorzitter van het directiecomité van de NMBS op de beslissing van de Vlaamse Regering om een proefproject met mega-trucks in te voeren	38

Waarnemend voorzitter: de heer Frans Peeters, ondervoorzitter

Interpellatie van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over Doel en de Linkerscheldeover

Interpellatie van de heer Frans Wymeersch tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, en tot de heer Marino Keulen, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering, over de houding en het beleid in het verleden en in de toekomst van de Vlaamse Regering ten aanzien van Doel, na de uitspraak van de rechtbank in Dendermonde

Interpellatie van de heer Jos Stassen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het beleid van de Vlaamse Regering ten aanzien van Doel

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de minister, geachte collega's, ik heb mijn interpellatie ingediend einde augustus. Op dat moment was er heel wat media-aandacht voor de ontwikkeling op de Linkeroever en voor het dorp Doel in het bijzonder. In het leven is het zo dat een medaille meestal twee zijden heeft of zelfs drie. De realiteit van het leven is inderdaad soms genuanceerd en niet zwart-wit, zo is het ook met dit complexe dossier van de Linkeroever.

Na de recente herschikking van de Vlaamse Regering is het havenbeleid mee verhuisd naar het kabinet van de minister-president. Daarnaast is de minister-president ook bevoegd voor het landbouw- en plattelandsluit van het Linkerscheldeoverdossier. De start van het nieuwe parlementaire werkjaar is dan ook een goed moment om een stand van zaken op te maken en deze te evalueren.

Het Deurganckdok en het dorp Doel maakten reeds het onderwerp uit van een heel pak beslissingen van de Vlaamse Regering. Een beslissing die de Vlaamse Regering nog niet heeft genomen, is de aanleg van het Saeftinghedok. Een artikel in het weekblad Knack over het Deurganckdok kopte enkele weken geleden: 'De vergissing van de eeuw.' De strekking van het artikel is dat de

Linkeroever van de Schelde vooral een logistieke haven met weinig toegevoegde waarde is en dat de economische hefboom van deze toch wel grote investering maar magertjes uitvalt. Geert Noels, econoom bij Petercam, stelt in dit artikel de keuze zeer scherp: "Willen wij tonnen en volumes of willen we jobs en toegevoegde waarde?"

Tegelijk horen we aan de andere kant jubelberichten dat het aantal in ton behandelde containers met 15,2 percent is gestegen in de eerste helft van het jaar en dat vooral het Deurganckdok bijdraagt aan deze cijfers. In de pers wordt zelfs al luidop de vraag gesteld of het Saeftinghedok tegen 2014 niet operationeel kan zijn om zo de concurrentie te kunnen aangaan met de Rotterdamse haven, die momenteel gestart is met de ontwikkeling van de laatste fase van de Tweede Maasvlakte.

In het dorp Doel zelf is het 'besliste beleid' in uitvoering. Nog dit jaar zouden er 126 woningen in de dorpskern worden gesloopt. Recent werd door de Maatschappij voor Grond- en Industrialisatiebeleid voor het Linkerscheldeovergebied een sloopaanvraag ingediend voor veertig woningen.

Ondertussen legt de Vlaamse administratie de laatste hand aan het plan-milieueffectenrapport voor het Waaslandhavegebied. Uit persartikelen leren we dat er twee varianten worden onderzocht: enerzijds de bouw van een nieuwe – tweede – zeesluis voor de Waaslandhaven, anderzijds het doortrekken van het Deurganckdok tot aan het Waaslandkanaal om zo één grote getijdenhaven te creëren. Opmerkelijk is dat in sommige scenario's het gedempte Doeldok – kostprijs 35 miljoen euro – opnieuw geopend wordt. De bouw van een nieuw dok, het Saeftinghedok, wordt voorgesteld als een onwaarschijnlijke piste.

In het Waasland is er de realisatie van het overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde (KBR) en op de Linkerscheldeover zijn er de natuurcompensaties. Die zijn in volle uitvoering. Daarnaast lezen we berichten dat voor de realisatie van een zoetwaterkreek en een weidevogelgebied twee historisch waardevolle hoeves zouden worden gesloopt. De gemeente Beveren en de cel Onroerend Erfgoed hadden nochtans hierover ongunstig geadviseerd.

Recent verleende de gemeente Beveren wel een positief advies voor de ontpoldering van de Hedwigepolder, maar ze stelde wel enkele randvoorwaarden voor op met betrekking tot landbouw, toegankelijkheid en de vrijwaring van de woonkernen van Prosperpolder en Ouden Doel.

Om dit alles in het juiste perspectief te kunnen plaatsen, stel ik dan ook de volgende vragen. Ten eerste met betrekking tot het Deurganckdok: wat is de totale kostprijs van de realisatie van het dok? Welke effecten heeft het Deurganckdok rechtstreeks en onrechtstreeks op de tewerkstelling in de regio? Beschikt men over concreet cijfermateriaal met betrekking tot de toegevoegde waarde die het dok voor onze economie creëert? Wat is de huidige benuttingsgraad? Tegen wanneer verwacht men de volledige ingebruikname? Welke effecten heeft de groei van de trafiek in het dok op de mobiliteit in de regio?

Ten tweede, met betrekking tot het Saeftinghedok: welke varianten worden er gevolgd bij de opmaak van het milieueffectrapport (MER) voor de Waaslandhaven? In welke project-MER's wordt het globale plan-MER uitgesplitst? Welke van deze project-MER's worden momenteel al onderzocht of moeten nog verder uitgewerkt worden? Wordt de wenselijkheid en de noodzaak van een tweede dok momenteel onderzocht? Op welke termijn wil de Vlaamse Regering een definitieve beslissing nemen over het al dan niet aanleggen van een tweede dok?

Ik heb ook een aantal vragen met betrekking tot de natuurcompensaties. Wat is de totale kostprijs van de natuurcompensatie- en aanverwante werken op de Linkerscheldeoever en in het Waasland? Ik denk hierbij onder meer aan de realisatie van de KBR-polder. Zullen voor de realisatie van deze natuurcompensaties historisch waardevolle hoeves worden gesloopt? Kan de minister-president het door de gemeente Beveren terecht gevraagde behoud van de woonkernen van Ouden Doel en Prosperpolder garanderen? Vindt er overleg plaats met de gemeente Beveren over de toegankelijkheid en over de recreatieve invulling van het toekomstige intergemeentelijk gebied Hedwigepolder?

Mijn laatste vragen betreffen Doel zelf. Uit een eerder antwoord van de minister-president hebben we kunnen afleiden dat het behoud van de historische kernen van het dorp, waaronder de windmolen, de kerk, de pastorie, de begraafplaats en het Hooghuis, tot de mogelijkheden behoort. Blijft dit denkspoor behouden? Wanneer en hoe zal deze denkoefening worden gemaakt? Is hiervoor reeds een uiterste timing vooropgesteld? Welke functie zou aan deze locaties kunnen worden gegeven? Kunnen ondertussen instandhoudingswerken worden aangevat?

Mijnheer de minister-president, wat is uw globale evaluatie van de evolutie van het complexe dossier betreffende de Linkerscheldeoever?

De voorzitter: De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch: Mijnheer de voorzitter, in tegenstelling tot de mondeling naar voren gebrachte schriftelijke vragen en tot de blijkbaar als interpellatie geïnterpreteerde vragen om uitleg van de heer De Meyer

zal ik veeleer naar de politieke verantwoordelijkheden van de Vlaamse Regering peilen en zal ik de minister-president, die sinds kort bevoegd is voor het havenbeleid, enkele vragen stellen.

Mijnheer de minister-president, ongeveer een jaar geleden hebt u gemeend de puntjes op de i te moeten zetten en hebt u verklaard dat het verdwijnen van Doel als een genomen beleidsbeslissing kon worden beschouwd. Zelfs indien de Antwerpse haven het grondgebied van het dorp niet nodig had, zou Doel moeten verdwijnen. In de loop van de jaren 2008 en 2009 zou dit dossier volledig moeten aflopen.

Ter gelegenheid van een vorige interpellatie hebben we erop gewezen dat de Vlaamse Regering ooit heeft beslist dat in Doel een woonrecht van kracht zou zijn tot het ogenblik dat een bouwvergunning voor een bijkomend dok wordt afgeleverd. Die opmerking is toen weggewimpeld. Tot op heden is evenwel nog geen bouwvergunning voor een bijkomend dok afgeleverd. Bij mijn weten is zelfs nog geen dergelijke bouwvergunning aangevraagd.

Begin 2007 heeft de Vlaamse Regering beslist dat het dorp tegen 2009 moet worden ontruimd. De Vlaamse Regering zou in dit verband een faseplan ontwikkelen en nog in de loop van dit jaar zouden alle 126 woningen worden afgebroken. Voor de mensen die het nog niet zouden weten, wil ik hier nog opmerken dat Doel op één kilometer van het Deurganckdok gelegen is. We moeten durven erkennen dat het dorp op dit ogenblik perfect met de activiteiten in het dok kan samenleven. De hamvraag is dan ook waarom Doel op dit ogenblik moet verdwijnen. Er is geen sprake van een bijkomend dok op het grondgebied van Doel en de feiten tonen aan dat samenleven best mogelijk is.

Mijnheer de minister-president, aangezien de meeste vragen die ik hier wil stellen, in feite de woonproblematiek in Doel betreffen, had ik de aanwezigheid van de minister van Wonen op prijs gesteld. In elk geval hebt u ooit verklaard dat Doel niet tot een soort 'Bronx in het Waasland' mag verworpen worden. Mij niet gelaten, maar de huidige situatie in Doel en de verworping van het dorp tot een soort Bronx is hoofdzakelijk de schuld van de Vlaamse overheid en van de instanties die het beleid van de Vlaamse overheid op het terrein moeten uitvoeren.

Potentiële huurders zijn wandelen gestuurd of aan het lijntje gehouden. We hebben de voorgaande Vlaamse regeringen meermaals vragen over de uitholling en het gebrek aan toepassing van het retrocessierecht gesteld. We kunnen enkel vaststellen dat de Vlaamse Regering en de door haar aangestelde verantwoordelijken ter plaatse hun verplichtingen niet nakomen. Ze gedragen zich niet als goede huisvaders of goede beheerders. Aangezien de woningen niet goed worden onderhou-

den, voldoen een aantal woningen momenteel niet meer aan de Vlaamse Wooncode. Ondertussen zijn een aantal woningen onbewoonbaar verklaard. Door ze systematisch te laten verkommeren en zelfs ramen en deuren open te breken, zijn een aantal woningen zelfs onbewoonbaar gemaakt.

In het antwoord op onze in maart 2007 over dit onderwerp gehouden interpellatie heeft de toenmalige minister-president verklaard dat de beslissing inzake Doel een collegiale beslissing van de hele Vlaamse Regering is. Ondertussen hebben we van een aantal regeringspartners andere of toch minstens zeer genuanceerde signalen kunnen opvangen.

Minister Anciaux zei op een gegeven moment dat hij met gewetensproblemen zit over dit dossier. Daar zit minister Anciaux wel eens meer mee, maar hij heeft het toch maar gezegd en geschreven. We herinneren ons allemaal de tussenkomst van de heer Dirk De Cock in deze commissie. Ik neem aan dat hij vandaag ook zijn duit in het zakje zal doen. Ook hij zei dat hij absoluut ongemakkelijk zat met de afwikkeling van heel het dossier.

Mijnheer de minister-president, begin van dit jaar hebt u wel toegezegd dat u een aantal elementen uit het dorp Doel zou willen behouden, namelijk de windmolen, het kerkhof enzovoort. U zou een soort van mini-Bokrijk in stand willen houden, waar de mensen naar zouden komen kijken en waar ze waarschijnlijk de dieren niet zullen mogen voederen.

We zaten met een gefaseerd afbraakplan en er werden een aantal sloopvergunningen aangevraagd. Dan zijn er een aantal snoodaards naar de rechtbank getrokken en – o wee – ze vonden een rechter die hen gelijk gaf in eerste instantie. Naar mijn weten is daar nog geen juridisch vervolg aan gebreid. Met een aantal argumenten worden de acties van de Vlaamse Regering op het terrein stilgelegd. Ten eerste bestaat het gewestplan, dat Doel bestempelt als woongebied, nog altijd. Het gewestplan dat Doel zou inkleuren als industriegebied, is door de Raad van State geschorst. Doel is en blijft op dit ogenblik juridisch woongebied.

Ten tweede zegt de rechter dat de sloop van de huizen enkel bedoeld is om de overblijvende bewoners weg te jagen. Dat is een uitspraak van een rechtbank waar u toch eventjes bij moet nadenken. Hij zegt ook dat de afbraak van woningen een overgrote overlast zou bezorgen aan de er nog verblijvende bevolking.

Op het terrein zien we de gemeente Beveren en de maatschappij hun paraplu opentrekken: ze kunnen er niets aan doen, ze voeren maar uit en ze verwijzen naar het 'besliste' beleid van de Vlaamse Regering. Ze staan erbij en ze kijken ernaar. Wij moeten vaststellen dat u, mijnheer de minister-president, en uw voorgangers, niet

meer of niet minder dan de politiek van de verschroeide aarde hebben toegepast. Dat heeft geresulteerd in het zelf mede verantwoordelijk zijn voor de verloederings en verkrotting van het dorp Doel.

De politiek van de verschroeide aarde beperkt zich niet meer tot het dorp Doel zelf, maar het begint zijn tentakels uit te spreiden in de polders rondom Doel, zoals de Prosperpolder, Kioldrecht en Verrebroek. Daar wordt ook het doodvonnis uitgesproken over huizen en boerderijen. Er werden sloopvergunningen toegekend voor hoeves in Doel, Verrebroek en Kioldrecht, niettegenstaande een negatief advies van de gemeente Beveren, als ik goed ben ingelicht, en van de cel Erfgoed. Het zal uw minister van Erfgoed bijzonder plezieren dat men dat advies naast zich heeft neergelegd en toch de sloopvergunning heeft uitgereikt. Die hoeves liggen blijkbaar aan de rand van of in waardevol natuurgebied of natuurcompensatiegebied, en moeten derhalve verdwijnen.

De pertinente vraag die niet alleen mij maar ook vele andere mensen, zeker in de streek, bezighoudt, is: waarom toch? Het Deurganekdok is indertijd aangelegd. Dat is niet van vandaag op morgen gebeurd, dat heeft wel wat politieke en juridische stappen geveerd, maar het ligt er. Dan is er de beslissing gekomen die u betwist. De eerste beslissing is nog altijd – daar blijf ik bij – dat er een woonrecht zou zijn tot er een tweede bouwvergunning zou worden afgeleverd voor een bijkomend dok boven op Doel. Nadien hebt u beslist dat dit allemaal niet waar was, dat Doel moet verdwijnen en er hooguit een aantal relictten mogen overblijven. De zin daarvan ontgaat mij, mijn fractie en de regio ver rond Doel. Dat is de hamvraag: waarom beslist u dat dit alles te maken heeft met beslist beleid?

Naast die belangrijkste vraag heb ik een aantal pertinente vragen. Ik vraag me af wie de opdracht heeft gegeven of de toestemming heeft verleend om een aantal panden in Doel onbewoonbaar te verklaren, of zelfs onbewoonbaar te maken? Waarom houdt de regering geen rekening met de schorsing van de Raad van State van het gewestplan inzake Doel? Ik zou wel eens willen weten wat de houding van de regering op dit ogenblik is na de uitspraak van de rechter in Dendermonde vorige maand. Worden de sloopvergunningen ingetrokken of niet? In hoeverre kan de regering de afbraakpolitiek in de polders verantwoorden?

Inzake de woonproblematiek zijn er nog geen bijkomende investeringen voor het dorp Doel. Welke plannen heeft de regering met Doel op het ogenblik dat alle woningen plat zullen liggen en alle bewoners verhuisd zullen zijn?

De voorzitter: De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, de bedoeling van een interpellatie

tie is het in vraag stellen van het beleid van een regering. Misschien tegen beter weten in zal ik nog eens mijn uiterste best doen om u te doen inzien dat u beleidsmatig op een dood spoor zit. Ik zal dat doen door aan de ene kant te wijzen op wat altijd onze positie is geweest in dit dossier over het Deurganckdok, Doel, de ontwikkeling van de Linkeroeverhaven en van Antwerpen. Aan de andere kant zal ik het ook hebben over wat ik meen dat uw positie is inzake het voorliggende dossier.

Wat is al vanaf 1995 ons standpunt geweest, het moment dat het dossier op tafel werd gelegd en de eerste haalbaarheidsstudie werd gemaakt over het Deurganckdok? Omdat het Deurganckdok voor bijna 100 percent gebouwd zou worden op terreinen die in de loop van de jaren zeventig al waren opgespoten en het dus puur een inbreidingsdossier betrof – het was al industriegebied – gingen we akkoord met de bouw van het Deurganckdok, mits een aantal maatregelen zouden worden genomen voor het behoud van Doel.

Aan de andere kant wisten we ook dat het Deurganckdok werd gebouwd voor de behandeling van 3 miljoen containers. Ondertussen is er sprake van het drievoudige, want er werden sindsdien heel wat nieuwe technieken ontwikkeld. We wisten dat een aantal begeleidende maatregelen nodig zouden zijn voor de afwikkeling van containers via vrachtwagen, spoor en binnenvaart. En we wisten dat op termijn waarschijnlijk een nieuwe sluis nodig zou zijn om de Linkeroeverhaven toegankelijk te maken.

Dat is altijd ons standpunt geweest. Tussen september 1995 en vandaag heeft Agalev of Groen! zowel vanuit de meerderheid als vanuit de oppositie, altijd dezelfde lijn aangehouden: het Deurganckdok kan mits aan een aantal voorwaarden werd voldaan. Daarom hebben we het Nooddecreet mee goedgekeurd. We hebben zelfs mee onderhandeld en we hebben geholpen om het door het parlement te jagen. Daarom ook hebben we een aantal natuurcompensaties mee op de sporen gezet en daarom staan we achter de ontwikkeling ervan en achter een aantal investeringen die nodig zijn in de Linkeroeverhaven. We hebben altijd al gezegd dat het Deurganckdok eigenlijk het grote sluitstuk is van de haven van Antwerpen, zowel op de rechter- als op de linkeroever. In al onze communicatie hebben we dit steeds gezegd. Uit berekeningen bleek dat het mogelijk was om nog een dikke 2,5 miljard euro te investeren in de haven. Met het Deurganckdok, een treintunnel en een tweede sluis zitten we al bijna aan dat bedrag. Die investering kan voor ons, maar daarna bereiken we de grens van wat de regio aankan op het vlak van de ontwikkeling van de containers, van het vrachtverkeer en van de milieuontwikkeling. Het draagvlak is niet groter.

Dat is altijd onze politieke stelling geweest. We wisten dat het een minderheidsstandpunt was, dat geen enkele partij ons volgde. Dat is altijd ons standpunt geweest, 12 jaar lang. Dat maakt ons ook sterk.

Welke positie neemt u, samen met een aantal anderen, in? U bent van mening dat het Deurganckdok gebouwd moet worden. We zijn het daarmee eens. Het ligt er ondertussen. Een aantal mensen hebben hun verantwoordelijkheid genomen. We zijn daar vrij ver in gegaan. Ik durf u, de mensen die aan havenontwikkeling doen en de mensen van het Havenbedrijf recht in de ogen kijken. We hebben gedaan wat nodig was.

U en een aantal andere mensen zeggen echter ook dat het dorp Doel in de weg ligt van verdere ontwikkeling van de haven op Linkeroever. U gaat ervan uit dat het dorp in de weg ligt, wat er daarna ook komt: een Saefinghedok of een andere ontwikkeling. Het ligt in de weg van verdere groei.

Hiermee heb ik de standpunten kort samengevat. Wij zeggen dat er grenzen zijn aan de groei. Wij weten wat het slot van het verhaal is. Er kan nog veel gebeuren, er zijn nog veel investeringen mogelijk en de haven kan nog verder worden ontwikkeld, maar binnen deze grenzen. Dat is onze stelling. U wilt verder gaan en spijtig genoeg voor Doel ligt het dorp in de weg. De heer Wymeersch merkte al op dat een aantal instanties – om de maatschappij en de intercommunale niet te noemen – een beleid hebben gevoerd dat haaks staat op het tijdelijke behoud van Doel.

Wat is het verschil tussen 1995, 1999 en nu? Een aantal barometers tonen aan dat onze positie steeds meer door feiten onderbouwd wordt. Welke cijfergegevens men ook neemt, er kan niet ontkend worden dat de ontwikkeling van het Deurganckdok trager loopt dan voorspeld. Uit eerste cijfergegevens bleek dat het dok al gebouwd had moeten zijn en dat men toen al met het tweede dok had moeten beginnen omdat er al een tekort was aan containerkades. We zijn nu 7, 8, 9 jaar nadat de eerste beslissing werd genomen om de zaak te bouwen en er is nog geen tekort aan kaaimuren, integendeel. Er rijzen heel wat twijfels over de prognoses die in de tijd werden gemaakt. Het minste wat we kunnen zeggen is dat ze achterhaald worden door de feiten. Het gaat trager dan eerst werd voorspeld. Dat is één kant van de zaak.

Een andere kant van de zaak is dat, of men het nu graag heeft of niet, er een verschuiving is van de rechteroever naar de linkeroever. Daardoor komen op de rechteroever een aantal kaaimuren achter de sluizen leeg te staan. Dat gebeurt ten voordele van het Deurganckdok. Het is een verschuiving, geen nieuwe trafiek. Dat is al een barometer waardoor twijfels ontstaan of de lijn die u gekozen hebt, namelijk dat Doel moet verdwijnen omdat we verder willen ontwikkelen, de juiste is.

De andere barometer is dat een aantal mensen – en dat zijn geen groene ideologen, maar bijvoorbeeld de heer Noels op kop – zich vragen stellen bij de investering van

het Deurganckdok, iets wat wij zelfs nooit in twijfel hebben getrokken. Ze vragen zich af of dit op macro-economisch vlak wel een zinvolle en duurzame investering is geweest. Hadden we het bedrag van een dikke 600 miljoen euro niet beter voor iets anders gebruikt? Wij zijn nooit zo ver gegaan. We hebben altijd gezegd dat het Deurganckdok er mocht komen, maar dat we daarmee wel op een grens zitten. De heer Noels twijfelt eraan of het wel een goede investering is geweest. Dat is een tweede parameter die op zijn minst twijfels doet rijzen.

In maart 2007 is hier een interpellatie gehouden. Ik heb bij het nalezen van het verslag vastgesteld dat er op zijn minst een aantal vraagtekens zijn bij de ontwikkeling van het dossier en dat de hoeraberichten over de bouw van het Saeftinghedok in twijfel worden getrokken. Het beleid dat u altijd hebt voorgestaan, namelijk de bouw van het Deurganckdok enerzijds en het verdwijnen van Doel voor de verdere ontwikkeling anderzijds, wordt in vraag gesteld door een aantal parameters. Of u dat graag hoort of niet, de feiten geven ons steeds meer gelijk. We zitten op het einde van de ontwikkeling van de haven in Antwerpen met de bouw van het Deurganckdok en alles wat daarbij hoort zoals de sluis en de nieuwe treintunnel.

Om die redenen staat wat u doet zo haaks op de feiten. U bent een no-nonsense mens die uitgaat van feiten. Ik begrijp dan ook niet dat u blijft zitten. Ik noem u daarom een rabiante havenman die oogkleppen op heeft en niet kijkt naar de feiten. Die tonen aan dat u zich op zijn minst vragen moet stellen over de verdere ontwikkeling. U blijft volhouden dat het dorp moet verdwijnen en houdt vast aan het beslist beleid dat stelt dat het dorp eigenlijk al weg is. Dat is quatsch. Dat is een politieke term. Ondertussen wijzen de feiten in de andere richting.

Naast de uitspraken van de heer Noels, heeft een rechter beslist dat wat u als grote baas van de Vlaamse Regering en als rabiante havenman wilt doen, namelijk het afbreken van zoveel mogelijk huizen in Doel op zo kort mogelijke termijn, niet kan doorgaan. Dat heeft mij ertoe gebracht om vandaag deze interpellatie te houden. U zult daar waarschijnlijk weer half mee lachen. Ik heb hetzelfde meegemaakt met voormalig minister Stevaert en anderen op het moment dat de rechter het gewestplan had geschorst. Ook toen is meewarig gelachen. We hebben echter een truc moeten toepassen die democratisch bijna ontoelaatbaar was, namelijk het Nooddecreet. Misschien gebeurt dit straks opnieuw. U zit muurvast wat Doel betreft. Doel is ondanks alles nog altijd woongebied. Dat heeft de rechter zo beslist en u hebt dat nog nooit ongedaan kunnen maken met uw beleid. Anderzijds heeft de rechter beslist dat er van die huizen moet worden afgebleven omdat er een lukraak beleid wordt gevoerd dat totaal niet is onderbouwd.

Onze visie is altijd geweest dat er grenzen zijn aan de ontwikkeling van de haven. U hebt een ander beleid

gevoerd maar de beslissingen van de rechters zeggen iets totaal anders. Ik merk ook dat collega's van spirit en uit een andere hoek ons gelijk geven. Mijnheer de minister-president, ik zal hierover op geregelde tijdstippen vragen blijven stellen. Ik blijf de ijdele hoop koesteren dat we er u van kunnen overtuigen dat uw beleid uitzichtloos is. U kunt niet blijven doen alsof het dorp niet meer bestaat, alsof de haven daar verder kan blijven ontwikkelen.

Mijnheer de minister-president, een ernstige mens als de heer Noels, die normaal wordt gevraagd om een aantal cijfers te onderbouwen en te interpreteren, vraagt zich af of dit een goede investering is geweest. Wij hebben dat nog nooit gedaan. Wat is uw reactie daarop? Ik voel mijn geweten knagen omdat we misschien 600 miljoen euro hebben geïnvesteerd in iets wat dom is geweest. We kunnen die vraag ook stellen over iets wat nog veel meer geld zal kosten en nog veel meer impact zal hebben op de omgeving, namelijk de bouw van het Saeftinghedok. Daardoor moet Doel en een heel stuk van de polder verdwijnen. Houdt u er nog altijd rekening mee dat er een nieuw getijdendok komt bovenop Doel? Daar draait alles om, al antwoordt u daar niet graag op. Als u daar 'waarschijnlijk niet' op antwoordt, dan komt er een totaal ander dossier op tafel. Bestaat er een economische verantwoording voor de bouw van nog vijf of zes kilometer getijdenkaai? Kunt u het concept van beslist beleid, namelijk dat Doel in de feiten eigenlijk al weg is, blijven hanteren gezien de afbraak van een aantal woningen via kortgeding is verboden? Aan de hand van welke argumenten, economische of andere, kunt u het verdwijnen van Doel blijven verdedigen? Dat zijn mijn politieke vragen.

We kunnen detailvragen stellen, maar dat zijn voor mij de kernvragen. Aan de hand waarvan verdedigt u het beleid dat u er vandaag nog op nahoudt en dat erop neerkomt dat u doet alsof Doel weg is en dat de haven voort wordt ontwikkeld, los van alle economische parameters?

De voorzitter: De heer De Cock heeft het woord.

De heer Dirk De Cock: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, geachte leden, u weet dat ik ook in het verleden steeds het woord heb genomen over de problematiek van Doel. Ik wil heel even recapituleren. Het Deurganckdok is er gekomen op de wijze waarop het er is gekomen. We kennen die geschiedenis voldoende. Ik heb daar geen problemen mee. Alleen belast dit dok de mobiliteit in het Waasland wel heel intens. Wanneer het Deurganckdok volledig in exploitatie zal worden genomen, en er worden geen bijkomende maatregelen genomen, hetzij met betrekking tot de wegen, hetzij met betrekking tot de spoorwegen, hetzij met betrekking tot andere mobiliteitsvormen, dan lijkt het me dat er een saturatie zal optre-

den in het noorden van het Waasland, en er sprake zal zijn van een onontwarbare knoop. Het volstaat niet die containers op de weg te zetten opdat ze ook zouden wegraken. Dit alleen nog maar wat de mobiliteit betreft.

In de streefbeeldstudie van Doel die de Vlaamse Regering in 1999 heeft besteld en die in 2000 werd afgerond, staat duidelijk dat we qua mobiliteit daar zo ongeveer de limieten hebben bereikt wanneer het Deurganckdok volledig in exploitatie zou komen. Het Saeftinghedok zou bijkomend heel wat problemen veroorzaken, die we niet kunnen overzien. Moeten we dan de uitbreiding van de Antwerpse haven beknotten? Ik denk niet dat we dat doen. De capaciteit van het Deurganckdok is nog ruim voldoende om de haven totaal te gerieven. U moet goed weten dat ook in de omliggende havens de containercapaciteit duchtig wordt uitgebouwd. We kunnen natuurlijk niet verwachten dat elk schip een containerschip zal worden. Na verloop van tijd zal er misschien veel meer containeroverslagcapaciteit komen in heel Noord- en West-Europa, en dan zal Antwerpen daar met het Deurganckdok zeker zijn deel van hebben.

Doel ligt boven op het geplande traject van het Saeftinghedok. Wanneer dat dok er komt, moet Doel weg. Niemand heeft ooit gezegd dat dat niet waar is. De havenkapitein van Antwerpen heeft 2 à 2,5 jaar geleden echter verklaard dat het Saeftinghedok in eerste instantie vooralsnog geen prioriteit is, dat het er niet meteen moet komen. Hij had het zelfs over het jaar 2020 als jaar waarvoor dit zeker niet zou worden gerealiseerd. Dan vind ik dat we even een adempauze voor dat dorp kunnen inlassen. Als we dan zien hoe door de havenmaatschappij en hoe bij het industrialisatiebeleid en het grond- en pandenbeleid van het Waasland wordt omgegaan met het verworven goed van de woningen van Doel, dan moet er heel wat worden bijgespijkerd. Van die woningen is 97 percent in overheidshanden, in handen van het Vlaamse Gewest. Ik vind dat daar inderdaad onoordeelkundig zaken zijn afgebroken en dat er veeleer een beleid is gevoerd van ontmoediging dan van woonrecht, iets waarop we ons tot nu toe hadden gebaseerd.

De rechter in Dendermonde heeft opgemerkt dat we moeten oppassen, daar het dorp Doel nog steeds woongebied is, en geen industriegebied. Hij zegt met andere woorden dus dat er moet worden gestopt met het afbreken van die woningen, dat het woonbeleid in Doel niet mag worden ontmoedigd. Ik meen te weten dat er een grote vraag naar industriegrond is in het Waasland. In het havengebied liggen heel wat gronden die geen industriegebied zijn, maar wel verbonden zijn aan de haven. De honger van de Intercommunale Waasland naar industriegronden is eigenlijk de oorzaak van de houding van die Maatschappij voor het Haven-, Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeoevergebied tegenover de woningen en het woonrecht in Doel, dat toch nog gegarandeerd is tot 2009.

Mijnheer de minister-president, komt dat Saeftinghedok er? Kan er niet een komma worden geplaatst na dat beleid, dat inderdaad veeleer in het teken van de havenuitbreiding staat dan van het behoud van Doel? Ik denk niet dat de havenbelangen worden geschaad. Ik weet ook wel dat de haven zorgt voor een groot deel van de economische welvaart van Vlaanderen, maar de beide lijken me niet tegenstrijdig. Doel is volkomen leefbaar, als u het mij vraagt. Er is natuurlijk sprake van totaal gewijzigde omstandigheden, maar als mensen in die omstandigheden in Doel willen wonen, wie zijn wij dan om te zeggen dat dit niet kan?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, geachte leden, in het verleden hebben we hier al veel gedebatteerd over de leefbaarheid van Doel, over het tijdelijke woonrecht, maar uiteraard ook over het Saeftinghedok. Daarom zal ik me beperken tot een korte opsomming van enkele vragen die ik ook al in het verleden heb gesteld.

De kernvraag in dit dossier blijft, zoals diverse leden als stelden, de vraag of de havenuitbreiding er al dan niet komt op de plaats waar Doel momenteel ligt, en of die er al dan niet komt in de vorm van het Saeftinghedok. Daarbij zijn verschillende zaken van belang: een plan-MER, een haalbaarheidsstudie enzovoort.

Ik wil echter een kanttekening maken bij de woorden van de heer Stassen. Hij verwijst naar bronnen en cijfers, maar uit verschillende bronnen blijkt dat de baggerwerken voor het Deurganckdok zeker in 2008 afgerond zullen zijn. Het dok zal volledig gevuld en operationeel zijn tegen 2012-2013. Volgens pessimisten zal dat pas later het geval zijn, optimisten hebben het over 2010-2011. Mijnheer Stassen, dat is de normale ontwikkeling van een dergelijke trafiek die via rederijen zijn weg moet vinden naar een infrastructuurwerk van die omvang. In die zin zijn de resultaten normaal. In 2010 zullen we dan ook, of we dat nu graag horen of niet, worden geconfronteerd met een volledig gevuld dok.

Om die reden is het heel belangrijk dat het Havenbedrijf of de Vlaamse Regering, of beide samen, een haalbaarheidsstudie laat uitvoeren. Daarmee zeg ik niet dat het Saeftinghedok er niet moet komen. Ik stel alleen vast dat de beslissing voor dossiers als de Schelde-uitdieping, niet op twee, drie of vier jaar wordt genomen. Dat duurt veel langer. Verschillende vooraanstaande prominente figuren uit de Antwerpse havenwereld spreken zich uit voor zo'n haalbaarheidsstudie. Daarin moet worden nagegaan of er een maatschappelijk draagvlak is en of een tweede dok economisch verantwoord is. Dat verklaarde zowel de vorige als de huidige schepen van de Antwerpse haven, alsook de directeur van het Havenbedrijf.

Uiteraard kunnen we die extra containers niet zonder inspanningen op de baan jagen voor modal shift en voor de ontsluiting van de haven. De Vlaamse Regering is dan ook bezig met de verdere ontsluiting van de Antwerpse regio. Ik denk daarbij aan het Masterplan, het sluiten van de ring enzovoort. Daar is dus wel degelijk aandacht voor. Wanneer deze prioriteiten zijn ingevuld, dan is het pad geëffend voor een haalbaarheidsstudie.

En zo kom ik bij de tweede kernvraag, met name de rechtszekerheid van de huidige en vroegere bewoners van Doel. Ik kan begrijpen dat het voor mensen die enkele jaren geleden hun huis hebben verlaten, pijnlijk is wanneer zij nu vaststellen dat het woonrecht al meermaals is verlengd. Zij vragen zich af wat de uitkomst zal zijn van het dossier en of ze hun huis niet tevergeefs hebben verlaten. Dan brengt ons terug bij de eerste vraag, met name de haalbaarheid en de wenselijkheid van het Saeftinghedok.

Mijnheer de minister-president, tijdens vorige discussies hebt u gezegd dat de bouw van het Saeftinghedok zal afhangen van een verdere groei van de containeroverslag in de haven van Antwerpen. Ik heb in de zomervakantie het genoeg gehad een toer te maken langs de havens van Houston, New Orleans en Oakland. Men rekent daar op een serieuze groei, zeker met de verbreding van het Panamakanaal. De discussies die wij voeren, worden daar ook gevoerd, maar men trekt daar wel volop de kaart van de groei van de containertrafiek in de havens.

Vandaar mijn concrete vraag, mijnheer de minister-president: zult u of het Havenbedrijf, of beide samen, het initiatief nemen voor een haalbaarheidsstudie? Is er al een kader gecreëerd voor het uitvoeren van zo'n studie?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Ik ben het gedeeltelijk eens met mevrouw De Ridder. Zij heeft de essentie van het verhaal weergegeven. Ook de heer Wymeersch heeft dat gedaan.

De vraag die we ons vandaag stellen, gaat over de mogelijke voortzetting van het tijdelijke woonrecht van een aantal gerechtigde bewoners en de toekomst van een aantal historische monumenten in de dorpskern van Doel. Mijnheer de minister-president, het lijkt erop dat uw meerderheid het daar onderling niet altijd over eens is. U hebt in het verleden een aantal standpunten ingenomen die mogelijk verdedigbaar zijn en die u vandaag misschien zult herhalen met nieuwe of oude argumenten. De linkerzijde van uw ploeg volgt u daar echter niet in. Ik verwijs dan onder meer naar de heer De Cock. De ministers uit uw regering op wie hij een invloed zou kunnen hebben, hebben u echter braaf gevolgd.

Als oppositiepartij hebben wij het recht om duidelijkheid te vragen aan u en aan diegenen uit uw meerderheid

die doen alsof ze kritisch zijn maar op het kritische moment slikken en jaknikken.

Ook Groen! behoort tot de oppositie en heeft dus meer recht om kritisch te zijn. Mijnheer Stassen, u hebt de minister-president een rabiaat havenman genoemd. Ik wil u er even aan herinneren dat het de taak is van de oppositie om oppositie te voeren en niet om met complimenten te gooien. 'Rabiaat' is in dezen een versterkt epitheton. U geeft de minister-president dan ook een compliment zonder weerga. Mijnheer Stassen, ik vraag u dan ook om een volgende keer een beetje kritischer te zijn over de man die u op de rooster denkt te moeten leggen.

Twee, u hebt de heer Noels aangehaald als een gezaghebbende havenbron. Ik ken de heer Noels en ik heb met hem een aantal interessante gesprekken gehad op het moment dat hij kandidaat was om een aantal van de nieuwste haventerminals te mogen uitbaten. Ik heb toen een heel enthousiaste mijnheer Noels ontmoet. Het feit dat hij zich vandaag tegenover u een beetje teleurgesteld toont, verbaast me. Het heeft misschien met zijn omzetcijfers te maken. Ik weet alleszins dat zijn concurrenten aan de overkant op dit moment enthousiaster zijn dan hij. Maar het zou kunnen dat zijn tegenvallende cijfers te maken hebben met het feit ...

De heer Bart Martens: Ik denk dat er een persoonsverwisseling is. U hebt het over de heer Roels, en niet over de heer Noels.

De heer Jan Penris: Dan trek ik mijn woorden in en houd ik mij bij het eerste argument van een rabiate havenman.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, naar aanleiding van die drie interpellaties ga ik nog even blijven stilstaan bij het belang van de logistieke sector in de ontwikkeling van onze economie en de ontwikkeling van onze regio.

In deze commissie hebben we al eerder besproken dat de kosten van het Deurganckdok geëxplodeerd zijn door het ontbreken van een goed risicobeheersysteem bij de aanvang van het werk. Ik denk dat we daaruit lering aan het trekken zijn. We hebben trouwens met de meerderheid een voorstel van resolutie ingediend om te komen tot een beter risicobeheer van dergelijke grote werken.

Maar wat me nog meer verontrust dan de kostenexplosie is het feit dat een belangrijke topeconoom uit ons land, de heer Noels, kanttekeningen heeft geplaatst bij de maatschappelijke baten die we van investeringen in de logistieke sector kunnen verwachten. De heer Noels zegt in Knack dat "specialiseren in logistiek vanuit

ecologisch en economisch oogpunt niet evident is in een langetermijnpolitiek. Logistiek biedt weinig toegevoegde waarde, bemoeilijkt het halen van de Kyotonorm en vereist grote investeringen in infrastructuur.”

Men zou kunnen denken dat dit een slip of the tongue is van een topeconoom, die eigenlijk onvoldoende weet heeft van het belang van de logistieke sector en de voor- en achterwaartse effecten die daaruit voortvloeien. Maar dat blijkt toch niet zo te zijn, want op de website van Agoria lezen we dezelfde kritiek, misschien zelfs nog scherper. Agoria heeft een opiniestuk op haar website gezet dat over “het verplaatsen van lege dozen” gaat. In dat stuk is sprake van het feit dat de creatie van toegevoegde waarde van die logistiek minimaal te noemen is, dat onze bedrijven er niet genoeg aan verdienen, dat volgens Nederlandse berekeningen de toegevoegde waarde van logistieke activiteiten nauwelijks een zesde bedraagt van die van industriële activiteiten, dat het hoe dan ook lucratiever is om homemade producten uit te voeren in plaats van goedkope producten in te voeren, enzovoort.

Agoria zegt dus dat we niet alleen voor de bedrijven maar ook voor de jobcreatie op de verkeerde paarden wedden. Meer welvaart voor iedereen is dan niet het eindresultaat. Ik vind dat sterke woorden van een bedrijfsfederatie van wie ik dacht dat ze achter ‘Vlaanderen in Actie’ stond waarin investeringen in de logistieke sector een speerpunt zijn. Ik merk dus dat gezaghebbende economen en gezaghebbende bedrijfsfederaties hoe langer hoe meer kanttekeningen maken bij de prioriteit die wij willen geven aan de uitbouw van onze logistieke poort.

In het verleden is hier in discussies vaak gezegd dat we niet meer in tonnen moeten denken maar in toegevoegde waarde. Er komen dan altijd dure woorden bij zoals ‘customizing’, ‘postponed manufacturing’, ‘strippen en stoffen van containers’ en de ‘value added logistics’ enzovoort. Het kan allemaal wel waar zijn, maar in de praktijk zie ik daar niet veel van.

Vandaag las ik in De Tijd het interview van de gedelegeerd bestuurder van Performance Systematix Inc., het containeroverslagbedrijf met een monopoliepositie dat 80 percent van de containers doorzet. Hij heeft het over meer groei en over in 2012 Rotterdam kloppen. Hij spreekt dan niet in termen van toegevoegde waarde, maar van tonnen. Het gaat over het aantal 20 voetscontainers die men zal kunnen doorzetten. Ik vraag me dan af, mijnheer de minister-president, of we in ons beleid werkelijk zoveel aandacht schenken aan het creëren van toegevoegde waarde. Het Deurganckdok is in volle ontwikkeling maar de eerste hectare van het logistiek park Waaslandhaven – een logistiek park dat net die containers zou moeten opdelen naar andere containers en daar toegevoegde waarde zou moeten creëren – moet ik nog zien verschijnen. De eerste spadesteek moet nog gezet worden.

Als we er niet in slagen om die trafiek te gaan veredelen, zal onze regio uitgroeien tot de koelie van West-Europa. Zoals de koelies ten tijde van de Oost-Indische Compagnie in Indië met de valiezen van de westerlingen zeulden, zijn onze transportbedrijven nu bezig met het versleuren van containerdozen zonder er iets mee te doen, zonder er toegevoegde waarde mee te creëren. Integendeel, het kost enorm veel aan de rest van onze economie. Ook de heer Noels zegt dat als er straks, ten gevolge van onze specialisatie in logistieke activiteiten, die zeer wegtransportgericht is, een zodanige congestie is dat heel onze economie vastzit, het een kosten- en tijdverlies betekent voor alle andere economische sectoren die gebruik maken van onze infrastructuur.

Ik denk dat we dringend eens moeten nadenken over de opportuniteitskost van de specialisatie in die logistieke activiteiten. Want als we het geld daar niet in hadden gestoken – in het Deurganckdok zit heel wat overheids-geld – maar geïnvesteerd in andere sectoren, dan had het misschien veel meer toegevoegde waarde opgeleverd. Hetzelfde geldt voor onze schaarse ruimte aan bedrijventerreinen en aan terreinen voor economische activiteiten. Als het waar is wat Agoria zegt, namelijk dat die logistieke activiteiten maar een zesde van de toegevoegde waarde creëren van de industriële activiteiten, dan is het misschien beter om onze schaarse industrieterreinen – Voka slaakte al een noodkreet over het realiseren van de belofte 7000 hectaren bijkomende industrieterreinen in het Structuurplan Vlaanderen – voor te behouden voor industriële activiteiten.

Het is misschien zinvol om naar aanleiding van de uitspraken van de heer Noels en de uitspraken van Agoria en de Nederlandse studie waar zij naar verwijzen, toch eens een degelijk debat te voeren over de ontwikkeling van de logistieke sector in Vlaanderen en over de plaats die wij die sector willen gunnen in de rest van de economie.

Ik zou willen afsluiten met te pleiten voor de opmaak van een nieuwe maatschappelijke kosten-batenanalyse over het project van het Deurganckdok. We hebben er een gehad voor het project van start ging. Ondertussen weten we dat de kosten zwaar onderschat zijn en dat er hoe langer hoe meer vraagtekens geplaatst worden bij de baten. Het zou leerzaam kunnen zijn voor de verdere ontwikkeling van dat gebied om nu eens terug te blikken en te bekijken op welke manier we fout waren bij de inschatting van die kosten en baten. Een geactualiseerde maatschappelijke kosten-batenanalyse zou ons veel kunnen leren.

Men bestudeert al vele jaren de verdere ontwikkeling van de Waaslandhaven. Men bekijkt welke ruimte er nodig is om te beantwoorden aan de natuurinstandhoudingsdoelstellingen, want het gebied is beschermd door Europese natuurbehoudwetgeving. We moeten voor

die vogel- en habitatrichtlijnen richtlijngebieden en instandhoudingsdoelstellingen opmaken en vertalen in instandhoudingsactiviteiten, in areaal en natuurgebieden die moeten worden ingericht en gevrijwaard.

Bovendien moeten we in het kader van het strategisch plan voor de Waaslandhaven uitmaken voor welke economische activiteit we nog in ruimte gaan voorzien. Naast het instrument van een plan-MER dat op de verschillende varianten is losgelaten, moeten we ook een maatschappelijke kosten-batenanalyse op die verschillende inrichtingsvarianten loslaten, zodat we op een oordeelkundige manier de toekomstige inrichting van heel dat gebied kunnen vastleggen en beslissen.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, een aantal hier aanwezige collega's zijn met dit dossier al heel lang bezig. Het dossier van het Deurganckdok is een heel delicaat dossier, waar de gevoeligheden niet nieuw zijn.

Ik ga op een paar zaken antwoorden, want er zijn hier dingen gezegd die onvolledig zijn en die de zaken verkeerd voorstellen. Het ruimer debat dat hier even werd aangeraakt door de heren Penris en Martens, gaat over onze logistieke ambities en de logistieke toppositie die we op dit moment innemen. Ik wil daar graag verder over discussiëren en ik ben ervan overtuigd dat we in 'Vlaanderen in Actie' een aantal initiatieven nemen voor de logistieke sector. Ik wil onderstrepen dat het belang van onze havens en in het bijzonder de haven van Antwerpen, niet onderschat mag worden: niet naar werkgelegenheid – direct en indirect – en niet naar toegevoegde waarde, want dat is enorm. En ik neem aan dat dit een zorg is van ons allemaal.

Ik heb aan andere academici gevraagd om te antwoorden op de 'goedkope' reactie en argumentatie van onder meer de heer Noels. Ik heb er geen enkel probleem mee om het debat te voeren. Ik wil enkel het belang van de havens en van de haven van Antwerpen in het bijzonder onderstrepen. Ook een studie van de Nationale Bank heeft bewezen dat het belang van de havens verschrikkelijk groot is. Men moet dus zeer goed weten waarover men het heeft als men over de haven van Antwerpen spreekt.

Maar ik wil graag het debat voeren over het logistieke, over de postponed manufacturing, over de value added logistics, waar er wel serieuze stappen zijn gezet en worden gezet. We nemen een toppositie in wat het logistieke betreft. En als we bovendien inzetten op duurzame logistiek, dan kunnen we daar verder de vruchten van plukken. In het kader van 'Vlaanderen in Actie' worden er initiatieven genomen, en ik wil het debat verder voeren met iedereen die betrokken is, ook met Geert Noels. Maar als u Geert Noels nu zult vragen of hij dezelfde

mening heeft als toen, dan kan ik u verzekeren dat hij nu toch een aantal zaken anders bekijkt omdat hij andere informatie heeft gekregen.

Ik zal proberen om op alle vragen te reageren. Mijnheer Stassen, ik probeer sinds 2004 duidelijke taal te spreken, ook al is dat niet aangenaam en krijg ik daar veel reacties op. Het is in elk geval duidelijk.

Mijnheer De Meyer, we hebben in het verleden al over het Deurganckdok gesproken en over een aantal elementen die u naar aanleiding van het artikel van Geert Noels terug op een rijtje zet. Over de totale kostprijs van de realisatie van het dok, inclusief de onteigening, is door de heer Freddy Aerts van de administratie MOW hier tekst en uitleg gegeven. Rekening houdend met het gegeven dat er onmogelijk een scherpe lijn kan worden getrokken tussen welke werkzaamheden volledig, gedeeltelijk of geenszins het gevolg zijn van de aanleg van het Deurganckdok, kan de totale kostprijs becijferd worden op 664.799.112 euro, waarvan het aandeel van het Vlaamse Gewest 518.106.790 euro bedraagt. Ik had begrepen dat dat cijfer destijds aan bod is gekomen in de discussie wat er allemaal moet worden bijgeteld. De totale kostprijs van dat dok situeert zich rond de 660 miljoen euro, zoals daarstraks al door een van de leden is aangehaald.

De directe en indirecte tewerkstelling voor het Deurganckdok zijn rechtstreeks verbonden aan de gerealiseerde trafiek op de terminals. Uit eerdere studies is gebleken dat bij een volledige operationaliteit van het Deurganckdok mag worden verwacht dat ongeveer 3000 directe arbeidskrachten noodzakelijk zijn om de trafiek te kunnen behandelen. Dat aantal wordt onderverdeeld in technici, bedienden en havenarbeiders. De directe tewerkstelling moet worden aangevuld met een belangrijke hoeveelheid aan indirecte tewerkstelling. De ratio directe-indirecte tewerkstelling wordt in de meeste gevallen bepaald op 1 tot 1,1. Dat impliceert dat de totale tewerkstelling minstens het dubbele bedraagt van de directe tewerkstelling en geraamd kan worden op ongeveer 5600 of minimaal 4500 tot maximaal 6600 arbeidsplaatsen.

In het meest recente rapport van de Nationale Bank over het economische belang van de Belgische zeehavens wordt bovendien nog een hogere multiplicator in de maritieme cluster gebruikt. In de studie wordt uitgegaan van een verhouding van 1 tot 1,35 tussen directe en indirecte tewerkstelling. Een toepassing van deze factor zou resulteren in een totale verwachte rechtstreekse en onrechtstreekse tewerkstelling van ongeveer 7000 arbeidsplaatsen, 3000 rechtstreekse en 4000 onrechtstreekse, bij volledige operationaliteit van het Deurganckdok.

De meest recente studie van de Nationale Bank van België geeft een overzicht van de toegevoegde waarde

tot en met 2005. Hieruit blijkt dat de laatste jaren de toegevoegde waarde binnen de maritieme cluster in Antwerpen sterk is gestegen, mijnheer Martens. Zo is er bijvoorbeeld een stijging met 21 percent tussen 2004 en 2005. Dit is voor een belangrijk deel te danken aan de goederenbehandeling en aan de evolutie van de trafiek in de haven van Antwerpen. In 2005 werd een jaarlijkse directe toegevoegde waarde van 2912 miljoen euro opgetekend. Deze moet nog worden aangevuld met een indirecte toegevoegde waarde binnen de maritieme cluster van 3120 miljoen euro of een totale toegevoegde waarde van 6034 miljoen euro per jaar. De exacte bijdrage van de containerbehandeling en van het Deurganckdok wordt door de Nationale Bank niet verschaft en is ook moeilijk exact te bepalen gezien de belangrijke netwerkeffecten. Een indicatie dat de sterke stijging van de toegevoegde waarde binnen de maritieme cluster toe te schrijven is aan goederenbehandeling van containers, kan wel worden gevonden in het feit dat in de top 10 van de creators van toegevoegde waarde Port of Singapore Authority/Hesse-Noord Natie, afgekort PSA HNN, op een zesde plaats staat en als eerste van de maritieme cluster en goederenbehandeling, volgend op partijen uit handel en industrie, welke niet onder de maritieme cluster worden beschouwd.

U verwijst naar Agoria en dergelijke. We moeten opletten voor de discussie: waarom niet in de industrie en waarom in de logistiek? Ik denk dat we ook in de industrie kunnen en moeten investeren. U kent echter ook de problematiek van emissierechten en dergelijke, mijnheer Martens. Investeren in industrie moet op een duurzame wijze gebeuren. Vorige vrijdag kreeg Flanders' DRIVE II 28 miljoen euro om de autoassemblage-industrie in Vlaanderen op een internationaal niveau te houden en verder te ontwikkelen, wat nog eens aantoont dat we investeren in industrie en er de nodige middelen voor uittrekken.

De vraag is wat de benuttingsgraad is. Vorig jaar realiseerde het Deurganckdok 810.000 TEU, Twenty Feet Equivalent Unit, wat hoog is bij het begin van ingebruikname. Dit jaar werd tot en met juli 2007 reeds 830.000 TEU overgeslagen. Ook het aantal TEU dat maandelijks behandeld wordt, stijgt gestaag. Indien de cijfers geëxtrapoleerd worden naar een volledig jaar, blijkt dat een trafiek van 1,5 miljoen TEU mag worden verwacht en dat volgend jaar een maandelijks behandeld volume van 165.000 TEU mag worden verwacht. Dat zit dus goed. De globale ontwikkelingscijfers liggen in lijn met wat verwacht werd in eerdere studies. Op die manier verwachtte de in het kader van het Strategisch Plan Haven van Antwerpen uitgevoerde Economische Ontwikkelingsstudie, afgekort EOS, dat tegen eind 2007 er 172,6 miljoen ton in Antwerpen zou worden gerealiseerd. Raming van de cijfers voor 2007 levert een trafiek van nagenoeg 179 miljoen ton op, of ongeveer evenveel als geraamd voor 2008 in de EOS. Een zelfde verhaal kan specifiek voor containers worden opgesteld, waarin

voor 2007 in een totaal tonnage van 91,1 miljoen ton werd voorzien. Raming van de reële cijfers geeft op basis van de gegevens tot juli 2007 aan dat ongeveer 93,5 miljoen ton mag worden verwacht.

Hierbij moet nog opgemerkt worden dat uiteraard verwacht mag worden dat de volgende jaren de productiviteit op de containerterminals nog verder zal stijgen en dat het Deurganckdok volledig operationeel zal worden. Vanaf dat moment zal de volledige capaciteit van het dok ter beschikking zijn.

In deze studie werd eveneens de spanning tussen de vraag en het aanbod aan infrastructuur voor containeroverslag bepaald. Om te kunnen bepalen vanaf welk jaar bijkomende containerbehandelingscapaciteit noodzakelijk is, moet rekening worden gehouden met een maximale commerciële capaciteitsgebruiksgraad van 80 percent. Boven deze grens treedt congestie op en kan de terminal niet langer optimaal renderen. Ernstige congestie kan slechts op korte termijn worden aangehouden. Op lange termijn zullen trafieken verdwijnen naar havens met minder of zonder congestie, indien er geen vooruitzichten op korte termijn voor de ingebruikname van nieuwe capaciteit zijn.

Ondanks het feit dat een groot aantal aspecten van commerciële aard bij de toekomstige evolutie van de trafiek meespelen, kan op basis van de bestaande inzichten toch een inschatting gegeven worden van de periode waarin een volledige, dus commercieel haalbare invulling mag worden verwacht. Gebaseerd op de EOS, op inzichten in de evolutie van trafiekstromen en op een zicht op trafieken waarvan vaststaat dat ze Antwerpen gaan aanlopen, mag verwacht worden dat de overschrijding van de hoge EOS-prognoses zich in de toekomst doorzet. Er wordt verwacht dat de overschrijding van de 80 percent-capaciteitsgrens zal gebeuren tussen 2013 en 2014. Optimaal dient op dat moment bijkomende containerbehandelingscapaciteit ter beschikking te zijn.

Met betrekking tot de effecten van de groei van de trafiek in het dok op de mobiliteit in de regio, zijn reeds verschillende studies opgesteld. We zijn rijk aan studies, mijnheer Martens. Het is altijd goed om te studeren, maar op een bepaald moment worden daar alleen de studiebureaus beter van. Mobiliteit is een ernstig element dat grondig moet worden bekeken. In de eerste plaats is er de zogenaamde quickscan Mobiliteit opgesteld in het kader van het strategisch plan voor de haven van Antwerpen. De quickscan heeft als voornaamste bijdrage het detecteren van mogelijke capaciteitsproblemen doordat de studie nagaat of de te verwachten groei van de haven kan worden opgevangen door de verschillende modi. Hierbij wordt uitgegaan van een prognose van de toekomstige vraagzijde en anderzijds van een haalbare maximale capaciteit aan

aanbodzijde. Verder wordt er ook ingespeeld op een verdere positieve evolutie van de modal shift ten bate van spoorvervoer en binnenvaart.

Ondanks het feit dat door de studie diverse knelpunten worden erkend, is een belangrijke conclusie uit deze mobiliteitsstudie dat de vrees voor fundamentele mobiliteitsproblemen, die leeft bij verschillende partijen, op termijn kan worden opgelost mits al de geplande infrastructuurle maatregelen daadwerkelijk en tijdig worden uitgevoerd. Dat heeft alles te maken met een ander heel belangrijk dossier, namelijk het BAM-dossier (Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel) en de Oosterweelverbinding.

In het kader van de opstelling van het plan-MER voor het strategisch plan voor de haven van Antwerpen, werd gedetailleerd mobiliteitsonderzoek en modellering uitgevoerd. Ook hieruit blijkt voorlopig dat een ambitieus investeringsprogramma met betrekking tot transportinfrastructuur moet worden uitgevoerd, wil men fundamentele mobiliteitsproblemen in de haven en omliggende regio in belangrijke mate vermijden. Eens de studie van het plan-MER beëindigd is, zal het totaal plaatje in beeld zijn gebracht, waarna hierover nieuwe conclusies kunnen worden getrokken. Momenteel worden met de verdere uitwerking van de verschillende projecten van het Masterplan, zoals de Oosterweelverbinding, en de voorbereiding van de Liefkenshoekspoortunnel belangrijke stappen gezet.

Collega's, de mobiliteit is bekeken in de twee studies die ik heb aangehaald en er zijn belangrijke knelpunten aan bod gekomen. Als we uitvoeren wat we gezegd hebben dat we zullen uitvoeren, met als twee belangrijkste projecten de Oosterweelverbinding en de Liefkenshoekspoortunnel, dan zijn de problemen beheersbaar en voor een groot deel opgelost.

De heer Jos Stassen: Het gaat hier toch over de ontwikkeling van het Deurganckdok?

Minister-president Kris Peeters: Het gaat over de effecten op de mobiliteit...

De heer Jos Stassen: ... van de cijfers gegenereerd door het Deurganckdok?

Minister-president Kris Peeters: Ja.

De heer Jos Stassen: Dat is belangrijk.

Minister-president Kris Peeters: We komen bij het Saeftinghedok. In het kader van het plan-MER van het strategisch plan voor en de afbakening van de haven van Antwerpen en haar omgeving, worden een aantal planalternatieven en planvarianten onderzocht voor een toekomstige ontwikkeling van de haven van Antwerpen. De

planalternatieven onderscheiden zich door hun fundamenteel ander toekomstperspectief, waarbij op verschillende wijze met de verwachte economische groei wordt omgegaan.

In het planalternatief A blijft de ruimtelijke uitbouw van de haven beperkt. In planalternatief B vindt een ruimtelijke groei van de haven plaats, binnen de grenzen die vanuit de lokale leefbaarheid en de inpassing van de haven in haar omgeving worden gesteld. Om de effecten van de verschillende mogelijke invullingen binnen deze planalternatieven met elkaar te kunnen vergelijken, worden in voormeld plan-MER verschillende planvarianten onderscheiden. Voor planalternatief A, 'ruimtelijke havenconsolidatie', zijn dit planvariant A1a 'ruimtelijke consolidatie zonder herconfiguratie, bij lage economische groei', planvariant A1b 'ruimtelijke consolidatie zonder herconfiguratie, bij hoge economische groei' en planvariant A2 'ruimtelijke consolidatie met herconfiguratie van Waaslandhaven, bij hoge economische groei'.

Voor planalternatief B 'ruimtelijk ingepaste haven', zijn dit planvariant B1 'maximale getijafhankelijke noordelijke uitbreiding van de Waaslandhaven', planvariant B2 'minimale getijafhankelijke noordelijke uitbreiding van de Waaslandhaven' en planvariant B3 'getijonafhankelijke noordelijke uitbreiding van de Waaslandhaven'. De planvarianten B1 en B2 voorzien, met andere woorden, respectievelijk in de aanleg van een lang en een kort Saeftinghedok.

De relatie tussen de plan-MER's en de project-MER's en de eventuele verplichting om een project al dan niet uit te voeren, vormen het voorwerp van besprekingen die voor elk individueel project met de voor de MER's bevoegde administratie worden gevoerd. Alle projecten die momenteel in de verschillende scenario's in het plan-MER aan bod komen, vormen het voorwerp van een beslissing van de cel MER. Ik heb de volledige lijst van projecten bij me, maar het lijkt me zinloos die hier allemaal voor te lezen. Ik zal de lijst, samen met mijn antwoord op deze interpellaties, aan de commissiesecretaris bezorgen. Met betrekking tot de door de heer Martens aangehaalde projecten 'tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven', 'westelijke ontsluiting Waaslandhaven', 'parallelwegen N49' en 'logistiek park Waasland' is het opmaken van een project-MER reeds aangevat.

De wenselijkheid en de noodzaak van het Saeftinghedok worden momenteel in het kader van het reeds vermelde MER onderzocht. Hierbij worden alle relevante MER-disciplines op planniveau in beeld gebracht. Op deze wijze trachten we een geïntegreerde beoordeling van de verschillende planvarianten mogelijk te maken.

De beslissing om al dan niet in de aanleg van het Saeftinghedok te investeren, is afhankelijk van de lopende

en nog aan te vatten studies op plan- en projectniveau. Rekening houdend met de timing betreffende de plan-MER van het strategisch plan voor en de afbakening van de haven van Antwerpen en haar omgeving mag een afbakenings-GRUP (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan) voor de haven van Antwerpen ten vroegste medio 2009 worden verwacht. Deze timing is het gevolg van de verschillende procedures. Ik ga er bijgevolg van uit dat een definitieve beslissing over de eventuele aanleg van een tweede containergetijdedok op de Linkerscheldeover niet meer in de loop van deze legislatuur aan de Vlaamse Regering zal kunnen worden voorgesteld. Ik kan geen ijzer plooiën dat met de blote handen niet te plooiën valt.

De totale kostprijs van de natuurcompensatiewerken en van de aanverwante werken op de Linkerscheldeover en in het Waasland bedraagt 80 miljoen euro. Voor de realisatie van de natuurcompensaties zal één historisch waardevolle hoeve, met name de Sint-Antoniushoeve, worden gesloopt. Voor de realisatie van het toekomstige intergetijdengebied Prosperpolder zal niet aan de woongehuchten Ouden Doel en Prosperpolder worden geraakt. Nader onderzoek inzake de leefbaarheid van Ouden Doel en Prosperpolder past in het kader van de opmaak van het plan-MER voor het strategisch plan voor en de afbakening van de haven van Antwerpen en haar omgeving.

Er is overleg met de gemeente Beveren over de toegankelijkheid en de recreatieve invulling van het toekomstig intergetijdengebied Hedwigepolder. Daarnaast wordt de gemeente Beveren tevens nauw betrokken bij het hele proces aangaande het plan-MER van het strategisch plan voor en de afbakening van de haven van Antwerpen en haar omgeving.

Over de gemeente Doel zijn mij in het verleden al meermaals vragen gesteld. Het ten behoeve van de opmaak van het strategisch plan voor en de afbakening van de haven van Antwerpen haar omgeving in de richtlijnen van de cel MER gevraagde onderzoek naar Doel als een site met een beperkte niet-verblijfsgerichte functie is lopende. Het afronden van het plan-MER van het strategisch plan voor en de afbakening van de haven van Antwerpen en haar omgeving is voorlopig gepland voor het einde van dit jaar. Dit is afhankelijk van de centrale besprekingen onder voorzitterschap van de gouverneurs Paulus en Denys. Als ik me niet vergis, zal hun volgende bijeenkomst op 6 november 2007 plaatsvinden. Rekening houdend met de timing betreffende het plan-MER van het strategisch plan voor en de afbakening van de haven van Antwerpen en haar omgeving mogen we ons ten vroegste medio 2009 aan een afbakenings-GRUP voor de haven van Antwerpen verwachten.

Dit dossier moet steeds in een ruimere context worden beschouwd. In de titel van een in het tijdschrift Knack verschenen artikel wordt het Deurganckdok als de ver-

gissing van de eeuw omschreven. Ik ben er evenwel van overtuigd dat het nalaten de Waaslandhaven op de Linkerscheldeover in het algemeen en het Deurganckdok in het bijzonder uit te werken een nog grotere vergissing zou zijn geweest.

De heer Wymeersch en de heer Stassen hebben in het verleden al eerder gevraagd wie de opdracht of de toestemming heeft gegeven om een aantal panden in Doel onbewoonbaar te maken. Ik zal hier straks dieper op ingaan. Het gaat hier om vrijwillige onteigeningen en acties die hieruit voortvloeien. Het is het een of het ander.

De Maatschappij Linkeroever is, op een tiental panden na, eigenaar van alle woningen die in Doel privébezit waren. Al die woningen zijn opgekocht. Veel woningen zijn van slechte kwaliteit en voldoen niet aan de normen die in de Vlaamse Wooncode worden opgelegd. Aangezien de voormalige eigenaars in het licht van de uiteindelijke bestemming geen grote onderhouds- of herstelingswerken meer hadden uitgevoerd, was de toestand van deze woningen op het ogenblik van de verwerving door de Maatschappij Linkeroever reeds ondermaats. De plannen tot verdere ontwikkeling van de zeehaven waren op dat ogenblik immers al jaren aan de orde. Die discussie is hier, in het Vlaams Parlement, alvast gedurende lange tijd gevoerd. Wie hier geen rekening mee houdt, doet de waarheid geweld aan.

De Maatschappij Linkeroever heeft deze woningen op verzoek van de Vlaamse Regering voor openbaar nut verworven. Het oogmerk van deze verwerving is uiteraard nooit het herbevolken van Doel geweest. Het is steeds de bedoeling geweest de haven verder te ontwikkelen. Het verwerven en het afbreken van de woningen maken deel uit van het in 1998 goedgekeurd sociaal begeleidingsplan Doel.

Aangezien de omvangrijke infrastructuurwerken die voor een havenuitbreiding vereist zijn, niet in een ijltempo zouden plaatsvinden, heeft de Vlaamse Regering in mei 2000 beslist de minnelijk onteigende Doelenaars tot eind 2006 een tijdelijk woonrecht toe te staan. Woningen die niet aan de Vlaamse Wooncode voldeden, kwamen evenwel niet voor bewoning in aanmerking. Een feitelijke sloop van de woningen was op dat ogenblik niet aan de orde.

Deze situatie heeft tot leegstand, kraak, vandalisme en spontane verkrotting geleid. Hieruit is de vergelijking met de Bronx voortgevloeid. In de loop van 2006 zijn een aantal woningen om redenen van veiligheid en/of hygiëne op bevel van de burgemeester van Beveren gesloopt. Vrijwel dagelijks stellen de medewerkers van de Maatschappij Linkeroever vast dat de ramen van de leegstaande woningen worden ingegooid en dat de deuren worden ingebeukt. Dit versnelt het verkrottingsproces.

De Maatschappij Linkeroever heeft niet de opdracht of de toestemming gegeven om een aantal panden onbewoonbaar te maken. De vragen die hierover zijn gesteld, vloeien allicht voort uit een aantal onjuiste berichten die hierover in de pers zijn verschenen. Ik heb een rapport ontvangen waarin de juiste toedracht wordt toegelicht. Tijdens de voorbereidingen van de indiening van de nodige sloopvergunningsaanvragen is de toenmalige toestand van bewoonbaarheid van een aantal onbewoonde panden nagegaan. Een bevoegd inspecteur van de Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen (AROHM), vergezeld van twee medewerkers van de Maatschappij Linkeroever en van twee technische helpers, heeft deze inspectie op 6 juli 2007 uitgevoerd. De meeste deuren stonden open, waren verwijderd of konden met een sleutel worden geopend. Bij een viertal woningen bleek het onmogelijk de deur te openen, waarna de aanwezige arbeiders de toegang hebben geforceerd.

Na de inspectie zijn deze deuren dichtgetimmerd. Tijdens het bezoek aan Doel is het team onafgebroken gevolgd, geïntimideerd en uitgescholden. Ik ga ervan uit dat het verslag dat ik heb ontvangen een volledige weergave van de feiten omvat.

Wat de schorsing van het gewestplan door de Raad van State betreft, wil ik hier verwijzen naar de beslissing van de Vlaamse Regering van 8 september 2000. Op die datum heeft de Vlaamse Regering het besluit houdende de definitieve vaststelling van het plan tot gedeeltelijke wijziging van het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren op het grondgebied van de gemeenten Beveren, Sint-Gillis-Waas en Stekene goedgekeurd. Wat Doel betreft, voorziet dit besluit in een herbestemming van het woongebied tot industriegebied. Op 30 juli 2002 heeft de Raad van State dit besluit in het arrest met het nummer 109.563 geschorst. De grond voor deze schorsing is de onduidelijkheid op het eerste gezicht of de compenserende maatregelen wel degelijk een volwaardige compensatie inhouden. De schorsing van het gewestplan van 2000 houdt evenwel geenszins in dat alle eerdere beslissingen van de Vlaamse Regering, met inbegrip van het sociale begeleidingsplan Doel en de beslissing woningen te Doel te verwerven, niet langer van toepassing zouden zijn. De Maatschappij Linkeroever is, in uitvoering van eerdere beslissingen van de Vlaamse Regering, dan ook woningen te Doel in der minne blijven verwerven. Tot op heden is ongeveer 95 percent van het voormalige privé-woningpatrimonium te Doel aangekocht. Momenteel bereidt de Maatschappij Linkeroever de afbraak voor van 120 gebouwen in de dorpskern van Doel. Deze gebouwen zijn in een dergelijk slechte staat dat ze niet langer bewoonbaar zijn en dat de renovatiekosten onverantwoord hoog zouden oplopen.

De afbraakwerken zijn niet in strijd met de huidige, in het gewestplan van 1978 beschreven, bestemming van het gebied. Een planologische bestemming is een noodzakelijke voorwaarde om een stedenbouwkundige ver-

gunning te kunnen aanvragen en bekomen. Een overheid is evenwel niet verplicht de bestemming te realiseren. Het gaat hier enkel om een toetsingskader voor vergunningsaanvragen. De bestemming houdt in dat de voorschriften worden opgemaakt over het al dan niet toegelaten zijn van functies en activiteiten op bepaalde percelen of in een bepaald gebied.

De volgende vraag luidde: “Wat is de houding van de regering na de uitspraak in kortgeding van de rechtbank in Dendermonde?” De Vlaamse Regering wijkt niet af van het eerder ingenomen standpunt. De woonfunctie van Doel moet uitdoven als direct gevolg van de uitvoering van beslist beleid. De regering blijft dus bij de beslissing dat het tijdelijke woonrecht beëindigd wordt en dat de onteigening van de resterende percelen in Doel wordt gerealiseerd. Het gaat om de beslissing van 23 maart 2007. Over die beslissing werd hier gediscussieerd een dag of twee dagen voor de beslissing werd genomen. Ik herhaal nog even wat erin staat. Er werd beslist om: één, na 31 december 2006 geen leegstaande of leeg komende woningen en constructies meer voor bewoning of welkdanig gebruik ter beschikking te stellen, twee, de termijn voor de bestaande contracten van zakelijk recht van tijdelijke bewoning eenmalig te verlengen tot 31 augustus 2009, en drie, het afbraakplan operationeel te maken beginnende met de woningen die niet meer in overeenstemming zijn met de Vlaamse Wooncode. Die beslissing hebben we op 23 maart 2007 genomen.

In het verzoekschrift werd geen enkele vermelding gemaakt van een regeringsbeslissing. Het was een beslissing van een rechter in Dendermonde over een eenzijdig verzoekschrift. Als mijn informatie klopt, zal morgen, 3 oktober 2007, derdenverzet worden aangetekend tegen de uitspraak. Typisch aan een eenzijdig verzoekschrift is dat er geen wederwoord is van de tegenpartij. De tegenpartij, in deze de Maatschappij Linkerscheldeover, zal daartoe de mogelijkheid krijgen.

U vroeg of de sloopvergunningen zullen worden ingetrokken. In het kader van wat reeds werd voorzien in het sociaal begeleidingsplan Doel en van de beslissing van de Vlaamse Regering van 23 maart 2007, werden en worden aan de Maatschappij Linkerscheldeover, of LSO, op een geldige wijze sloopvergunningen verleend. De voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde heeft bij bevelschrift van 3 september 2007 bij voorlopige maatregel en op eenzijdig verzoekschrift verbod opgelegd aan de Maatschappij LSO in uitvoering van de verleende vergunning slopingswerken uit te voeren of te laten uitvoeren op straffe van een dwangsom. De maatschappij heeft in dat geding niet de kans gehad om zich te verdedigen, maar zal dat doen via het derdenverzet dat werd aangetekend. In afwachting zal zij natuurlijk het bevelschrift eerbiedigen. Er is dus geen enkele aanleiding tot intrekking van de sloopvergunningen. De nietigverklaring ervan voor

de bevoegde rechtsmacht is overigens niet gevorderd. De Maatschappij LSO zal de nodige stappen zetten. Natuurlijk zal ze de beslissingen eerbiedigen.

Er werd gevraagd wat er in de plaats komt van Doel als de regering haar plannen toch uitvoert. Ik heb al verwezen naar het plan-MER dat wordt opgemaakt voor het strategische plan voor en de afbakening van de haven van Antwerpen. Dit plan-MER zal op basis van het onderzoek voor de verschillende MER-disciplines uitspraken doen met betrekking tot de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden voor de haven van Antwerpen. Ik heb de timing reeds meegedeeld. Op basis van de inzichten van het plan-MER zal de Vlaamse Regering vervolgens een principieel programma van het afbakings-GRUP vastleggen. Dit GRUP zal duidelijkheid geven over de toekomstige bestemming van het gehele Linkerscheldeoevergebied, en dus ook voor Doel.

Op de vraag over het nemen van bewarende maatregelen voor historische gebouwen te Doel, heb ik al geantwoord.

Ook werd gevraagd in hoeverre de afbraakpolitiek in de polders te verantwoorden is. De Vlaamse overheid werd in de loop der jaren eigenaar van heel wat, al dan niet bebouwde, percelen in de ruime omgeving van het Linkerscheldeoevergebied. Een aantal van deze gebouwen is gelegen in gebieden die in 2001 door het Vlaams Parlement bij decreet aangeduid werden als natuurcompensatiegebied voor het Deurganckdok. De realisatie van deze natuurcompensatiegebieden werd, net zoals het Deurganckdok zelf, van groot algemeen belang verklaard. Het spreekt voor zich dat, naarmate het Deurganckdok zijn voltooiing nadert, de nodige stappen gezet worden om ook de natuurcompensatiegebieden, waarvan de inrichtingswerken voor het overgrote deel reeds gerealiseerd zijn, te finaliseren. Dit houdt onder meer in dat de nodige stappen gezet worden om de aldaar gelegen gebouwen af te breken.

Een aantal andere gebouwen die eigendom zijn van de Vlaamse overheid, zijn gelegen in natuurgebieden, zoals aangegeven in het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Waaslandhaven fase 1 en omgeving', dat definitief vastgesteld werd door de Vlaamse Regering in 2006. Deze natuurgebieden zijn bovendien gelegen in het vogelrichtlijngebied 'Schorren en polders van de Beneden-Schelde'. De geplande afbraak van de gebouwen in deze natuurgebieden zal bijdragen aan de realisatie van een gunstige staat van instandhouding binnen het vogelrichtlijngebied, zoals ons wordt opgelegd door Europa. Het is belangrijk om te benadrukken dat alle gebouwen waarvan sprake is, in der minne verworven werden door de Vlaamse overheid, en dat uitdrukkelijk met het oog op de afbraak ervan.

De Vlaamse Landmaatschappij heeft, als beheerder van de gebouwen, in het najaar van 2006 de nodige sloopvergunningen aangevraagd. In januari 2007 werden de

eerste van in totaal tien sloopvergunningen verleend door RO Oost-Vlaanderen. De laatste twee vergunningen werden in juli 2007 afgeleverd. Alle sloopvergunningen betroffen gebouwen gelegen in natuurgebieden of natuurcompensatiegebieden. Teneinde de zich ontwikkelende natuurwaarden in de genoemde gebieden niet te verstoren, werd gewacht met de eigenlijke afbraakwerken tot na het broedseizoen 2007 – in de praktijk tot na het bouwverlof. De uiteindelijke afbraak zal gebeuren in verschillende fases, in functie van het vrijkomen van de gebouwen.

Mijnheer Stassen, u hebt verwezen naar de stelling van Geert Noels over de economische noodzaak van het Deurganckdok en naar het artikel van de heer Chris De Stoop. Ik heb al gezegd dat we dat grondig hebben laten onderzoeken. Ik heb er met de heer Noels ook een gesprek over gehad. Een aantal uitgangspunten en conclusies moeten toch in een ander kader worden geplaatst. Ik zou het lijstje kunnen overlopen, maar ik stel voor om het aan de commissiesecretaris te bezorgen. Ik geef u de essentie ervan mee. In de eerste plaats verwacht de heer Noels, een heel groot econoom, in zijn uitgangspunten de zuivere transportactiviteiten met de hoogwaardige logistieke activiteiten. De uitspraak "logistiek biedt weinig toegevoegde waarde" is niet correct en toont aan dat de heer Noels de logistiek verwacht met een deelaspect ervan, met name transport. Door de gunstige geografische positie en landinwaartse ligging kan Antwerpen zich gunstig profileren op het vlak van de logistiek, die een toenemende bron van welvaart voor onze bevolking betekent. Ik heb daar al naar verwezen, het hoeft niet meer herhaald te worden.

Mijnheer Martens, de recent uitgevoerde verkeerstelling van het vrachtverkeer geeft aan dat slechts 18 percent van alle verkeer op de hoofdwegen richting Antwerpen, zwaar vrachtverkeer is. Hiervan is 23 percent het verkeer van en naar de haven. Uiteindelijk heeft van al het zware vrachtverkeer dus slechts 4 percent een herkomst of bestemming die havegebonden is. Vooral het doorgaand of transitverkeer is belangrijk. Dat verkeer bestaat bijvoorbeeld bijna voor de helft uit Nederlandse vrachtwagens die geen economische bijdrage in Vlaanderen leveren en niet financieel bijdragen aan de externe schade. Dit zijn een aantal elementen die het debat verder kunnen stofferen.

Het artikel en de stellingen van Geert Noels werden grondig bekeken. Ik kan u verzekeren dat er een aantal belangrijke nuanceringen en elementen aan toegevoegd moeten worden.

Er werd gesteld dat de bedenkingen inzake het Deurganckdok a fortiori gelden voor het sterk betwiste Saeftinghedok en er werd gevraagd of de Vlaamse Regering nog altijd rekening houdt met een nieuw getijdendok boven op Doel. Ik heb die vraag al beantwoord aan de hand van de verschillende planvarianten. Hopelijk is alles duidelijk.

Ook werd gevraagd of ik nog altijd het concept ‘beslist beleid’ kan hanteren nu een rechter in kortgeding de afbraak van een aantal woningen in Doel heeft verboden. Ik heb ook op deze vraag al geantwoord. In het verzoekschrift werd gevraagd om de Maatschappij Linkerscheldeover een verbod op te leggen om sloopwerken uit te voeren of te laten uitvoeren te Doel. Het ging om een eenzijdig verzoekschrift en dus kreeg de maatschappij geen kans om zich te verdedigen voor de rechtbank. Op 23 maart 2007 hebben we de beslissingen genomen die ik reeds heb voorgelezen. Morgen wordt er derdenverzet aangetekend. Ik kijk samen met u uit naar de uitspraak ten gronde.

Het dossier over het Deurganckdok is een heel delicaat dossier. Ik heb alle elementen nog eens op een rijtje gezet. Onteigenen gebeurde voor 95 percent op vrijwillige basis. De woningen waren al in slechte staat op het moment dat ze werden verworven en natuurlijk zijn ze er niet beter op geworden. Dat ze worden gesloopt, wijst op een heel logische en verantwoorde aanpak. We zullen de problematiek van de historische gebouwen verder bekijken. Ik heb gezegd wat het tijdschema is.

Op de vraag of het Deurganckdok een wijze investering was, is mijn antwoord dat het pas een historische vergissing zou zijn geweest indien we niet hadden geïnvesteerd. Het dok ligt er. Het zit goed op schema, op basis van de studies die vooraf werden gemaakt.

Over het Saeftinghedok zijn de nodige discussies aan de gang en de nodige onderzoeken worden gedaan. Ik heb al gezegd dat de capaciteit van het Deurganckdok in 2013-2015 zijn top bereikt zal hebben. Tegen dan moet er wel of geen nieuwe capaciteit aanwezig zijn, maar vooruitlopen op die beslissing zou onverstandig zijn. De beslissing over het Saeftinghedok zal – niet om mij ervan af te maken, maar gezien de nodige procedures en de tijd – pas na deze legislatuur en niet binnen deze legislatuur worden genomen.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, we hebben gediscussieerd over twee fundamentele vragen. De eerste vraag was: “Willen we tonnen en volumes of willen wij jobs en toegevoegde waarde?” De tweede vraag luidde: “Wat zijn de consequenties voor de mobiliteit en de leefbaarheid van de regio?”

Ik dank de minister voor zijn uitgebreid antwoord, maar ik ben ervan overtuigd dat de economische realiteit van vandaag en morgen nog sterker zal zijn dan het antwoord en het zal bevestigen of ontkrachten. Hetzelfde geldt ook voor de mobiliteit – hopelijk wordt het geen immobiliteit.

Mijnheer de minister, uw antwoord over het Saeftinghedok was heel duidelijk. Er komt geen beslissing tijdens deze legislatuur. Dit is een terecht antwoord.

Ik noteer dat we de beslissing over de historische gebouwen in de woonkern van Doel zullen kennen tegen het einde van het jaar. Ik wil er nogmaals op wijzen dat we worden geconfronteerd met geklasseerde en gerestaureerde gebouwen. Bijvoorbeeld voor het Hooghuis moeten er dringend instandhoudingswerken gebeuren. Ik ga ervan uit, mijnheer de voorzitter, dat we er in de loop van het jaar in deze commissie zeker op terugkomen.

Wat de woonkernen Ouden Doel en Prosperpolder betreft, noteer ik dat ze blijven bestaan.

Ik wil mijn bezorgdheid uitdrukken. Ik denk dat de haven vandaag en morgen structuren moet hebben om efficiënt te kunnen besturen, maar ik benadruk ook een bezorgdheid. Het is nodig dat het Waasland in het algemeen en de gemeente Beveren in het bijzonder voldoende worden betrokken bij de Waaslandhaven en bij de Antwerpse haven.

De voorzitter: De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch: Mijnheer de voorzitter, vanuit de CD&V-fractie komt geen echte politieke stellingname over dit dossier. Dat zijn we gewend.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer Wymeersch, ik heb daarnet gehoord dat uw visie niet dezelfde is als die van de heer Penris. Er is toch wel een duidelijk verschil.

De heer Frans Wymeersch: Mijnheer De Meyer, u hebt niets gehoord. U hebt vandaag enkel geprobeerd om het echte debat te verdrinken in een aantal schriftelijke vragen die door het Bureau zijn bestempeld als interpellatie. Tot daar aan toe. *(Opmerkingen van de heer Jos De Meyer)*

Mijnheer de minister-president, het is hallucinant dat eigenlijk nog niets zeker is, behalve één ding: de woningen in Doel moeten verdwijnen. Doel is nog altijd ingekleurd als woongebied, maar u zegt dat er in woongebied niet moet worden en niet moet kunnen worden gewoond. Dat is de samenvatting van uw antwoord. U zegt dat er nog moet worden gestudeerd, dat u het nog niet weet of er een nieuw dok komt, dat u nog niet kunt antwoorden wat er bovenop Doel zal komen. Uit uw antwoord blijkt ook zeer duidelijk dat de toekomst van Ouden Doel en Prosperpolder absoluut niet is gegarandeerd.

U hebt het ook over de verkeersafwikkeling en zegt dat, als alle plannen op het vlak van mobiliteit worden uitgevoerd, we tegemoet zullen kunnen komen aan de problemen die er rijzen ten gevolge van de volledige benutting van het Deurganckdok. Ik vraag me dan af welke plannen u nog in het vizier hebt om eventueel in de verdere toekomst te kunnen tegemoetkomen aan problemen als er een bijkomend dok wordt aangelegd.

Als u ziet welke problemen de afwikkeling van de dossiers inzake mobiliteit vandaag al kennen, dan vraag ik me af welke problemen er dan zullen ontstaan.

Ik stel – sarcastisch gezegd – met genoeg vast dat de maatschappij derdenverzet aantekent. U betwijfelt dat omdat u informatie van de maatschappij zelf hebt gekregen. Ik blijf erbij dat het uiterekend de maatschappij is die verantwoordelijk is voor de slechte toestand van de woningen. De maatschappij heeft haar job niet goed gedaan en heeft doelbewust Doel laten verkommeren om nadien de huizen uit de losse pols zo snel mogelijk plat te leggen, met alle gevolgen van dien.

Ten behoeve van natuurcompensaties moeten een aantal waardevolle hoeves verdwijnen. Over compensatie voor de bewoners is weinig sprake.

Mijnheer de minister-president, wat is beslist beleid? Als u morgen beslist om een andere beslissing te nemen of om een beslissing op te heffen, is dat ook beslist beleid. U kunt elk beslist beleid opnieuw evalueren en een nieuwe beslissing nemen. Ik reken erop en hoop erop, maar voel met een visadem dat het niet aan u en deze meerderheid is besteed, dat u doet wat u zou moeten doen, namelijk oog hebben voor de mensen die er wonen en niet enkel voor het beton.

De voorzitter: De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, u hebt een heel uitgebreid antwoord gegeven, maar een met gaten. In de mobiliteitsstudie zit een serieus gat. Er zit een gat in de planning op termijn. Er zitten ook zeker gaten in uw lezing van de geschiedenis van het Doeldossier en in de economische argumentatie voor een Saeftinghedok. Ik verklaar me nader.

Er is een mobiliteitsstudie gemaakt na de haalbaarheidstudie van 1995 met betrekking tot het Deurganckdok. Dat was nog onder voormalig minister Baldewijns en dateert van 1996 of 1997. Uit die mobiliteitsstudie bleek dat het Deurganckdok kon worden gebouwd zonder dat er bijkomende infrastructuur nodig was dan de aansluiting die nu is gerealiseerd, de E17 en de expresweg. Dat is een korte samenvatting van die studie. Twaalf jaar later blijkt echter dat er een treintunnel moet worden gebouwd van ongeveer 750 miljoen euro, dat de oost-westverbinding moet worden gerealiseerd ten belope van 1,85 miljard euro of meer en dat er waarschijnlijk nog een aantal andere infrastructuurwerken moeten gebeuren. Destijds werd gezegd dat de mobiliteitseffecten van de ontwikkeling van de haven opgevangen konden worden met de toenmalige infrastructuur mits een aantal kleine correcties die vandaag reeds zijn gerealiseerd. Nu blijken er miljarden investeringen nodig te zijn op het vlak van mobiliteit. Dat is één vaststelling. Het zegt ook nog altijd niets over de toekomst. U geeft

een antwoord waarin een gat zit met betrekking tot de mobiliteitseffecten naar de toekomst, zeker als de plannen voor het Saeftinghedok blijven doorgaan.

Het tweede gat zit in de selectieve lezing van de geschiedenis van het Doeldossier. Dat doet me denken aan wat is gebeurd in de Sovjet-Unie toen een aantal mensen opzij werden gezet ten tijde van Chroesjtsjov. Toen werd er gedomd op een foto en verdween iemand uit het Politburo. U doet nu hetzelfde. U spreekt met geen woord over het tijdelijk woonrecht. Er zijn verschillende mogelijkheden: ofwel vertrekken mensen en krijgen ze de nodige sociale begeleiding, ofwel blijven ze tot eind 2006, ofwel komen er nieuwe mensen wonen. Dat stond er ook in. U spreekt daar met geen woord over. U spreekt met geen woord over het feit dat er een serieuze tegenwerking is gebeurd en dat er uiteindelijk maar vier of vijf mensen zijn kunnen komen wonen. Dat is een selectieve lezing van de effecten op het terrein.

Mijnheer De Meyer, u zult straks waarschijnlijk een persmededeling doen waarin u zegt dat u Ouden Doel en Prosperpolder hebt gered. U moet echter goed luisteren naar wat de minister-president heeft geantwoord. Hij heeft gezegd dat vandaag, zoals de plannen nu liggen, Ouden Doel en Prosperpolder niet bedreigd zijn. Hij verwijst echter ook naar het plan-MER en de varianten en zegt daarbij dat we dan zullen zien. Vertel alstublieft geen leugens. De minister-president heeft duidelijk gezegd dat hij niets uitsluit als er naar de B-varianten wordt gegaan in het plan-MER. Dan kan serieuze gevolgen hebben voor Ouden Doel en Prosperpolder. Ik hoop dat we er samen voor kunnen zorgen dat die B-plannen niet kunnen worden gerealiseerd.

Er zit ook een gat in uw argumentatie voor het Saeftinghedok. Ik heb geen economische argumenten van u gehoord. Ik heb gehoord dat de cijfers uitwijzen dat de beslissing voor de bouw van het Deurganckdok verantwoord was, en daar ben ik blij om. Ik vind het goed dat het geld dat we erin hebben gestopt, terug wordt verdiend. Ik verwijs echter ook nog eens naar de cijfers van de heer Delwaide tijdens het debat over het Nooddecreet. Dat waren andere dan de huidige cijfers. Ik neem het dus wel met een korreltje zout. Ik ben blij dat er gebruik wordt gemaakt van het Deurganckdok. U hebt in uw antwoord geen enkele economische argumentatie gegeven voor het Saeftinghedok. U hebt wel de planontwikkeling toegelicht. U hebt niet gezegd waarom er op termijn een bijkomend dok zou moeten worden gebouwd.

Om al deze elementen aan bod te brengen en ter stemming te leggen, kondig ik een met redenen omklede motie aan. Ik hoop dat een aantal mensen die vandaag hebben gesproken over de economische effecten, die mee zullen ondersteunen.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, uit het antwoord van de minister-president blijkt dat we een toppositie bekleden op het vlak van logistiek. Ik ben daar bijzonder verheugd over. De minister-president zegt ook dat er zal moeten worden ingezet op duurzame logistiek om die toppositie verder te kunnen uitbouwen of te kunnen consolideren. Ik ben het daar ook mee eens. Dat debat is ook gevoerd tijdens de discussie over 'Vlaanderen in Actie'. Er moeten flankerende maatregelen komen die ervoor zorgen dat de logistiek op een duurzame leest kan worden geschoeid. Ik ben er niet van overtuigd dat we al vergevorderd zijn in het nemen van dergelijke flankerende maatregelen.

Wat hebben we nodig om ervoor te zorgen dat we de goederenstromen op een meer milieuvriendelijke manier naar het achterland krijgen? Er moet een betere bundeling komen van de stromen zodat we op een rendabele manier spoor- en binnenvaartshuttles kunnen inzetten naar knooppunten in het achterland in plaats van alles via vrachtwagens af te handelen. De Nikeschoenen komen dan wel met de boot naar Meerhout/Laakdal, maar worden van daaruit naar het hele Europese continent met de vrachtwagen vervoerd. De producten die in de Decathlonwinkels in heel Europa hangen, worden afgemeerd in de Antwerpse haven en gaan met de boot van de rechteroever naar de linkeroever om dan van bij Fernand Huts in zijn Loghiddien City te worden verspreid. Vanuit Loghiddien City gebeurt die verspreiding van de Decathlongoederen naar alle winkels in Europa met de vrachtwagen.

Als we tot een verschuiving willen komen van het wegtransport naar spoor- en binnenvaart moeten we de activiteiten kunnen clusteren en de exploitanten van Europese distributiecentra kunnen samenbrengen zodat ze samen de logistiek kunnen organiseren. Ik hoor veelbelovende dingen van het Vlaams Instituut voor de Logistiek, maar die moeten zich nog concretiseren. Ruimtelijke clustering en gezamenlijke organisatie van de logistiek is essentieel, maar ook onvoldoende.

We zullen ook een kilometerheffing voor vrachtvervoer nodig hebben. We hebben in deze commissie de discussie gevoerd over de eerste klas begrafenis van het Vlaamse wegvignet. Toen is gezegd dat een aansluiting bij het Duitse systeem van kilometerheffing voor het vrachtvervoer een uitweg biedt. Die uitweg is veel sneller realiseerbaar dan het wegvignet waarbij we op eigen houtje met een compleet nieuw systeem voor de pinnen zouden zijn gekomen. Ik raad u aan om daarin het voortouw te nemen en er werk van te maken. Dat heeft de commissie voor Financiën trouwens ook voorgesteld in haar laatste rapport. U geeft zelf aan dat een aanzienlijk deel van het vrachttransport op onze wegen transittransport is van vrachtwagens met Nederlandse nummerplaten die hier alleen maar kosten en geen baten creëren. Volgens mij is er dan ook geen enkele reden om

nog langer te wachten met het ontvouwen van de plannen voor een kilometerheffing voor vrachtverkeer. Dergelijke kilometerheffing zal de beladingsgraad van vrachtwagens alleen maar doen toenemen. Nu rijden veel vrachtwagens leeg. De heffing zal er ook voor zorgen dat spoor en binnenvaart op kleinere afstanden rendabel worden en dat we effectief werk kunnen maken van een verschuiving van vracht via de weg naar het spoor en de binnenvaart.

Ik hoor u ook met veel plezier de cijfers citeren op de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid binnen de sector van de logistiek en de havencluster. Die cijfers zeggen echter weinig of niets over de marginale opbrengsten en marginale kosten van bijkomende activiteiten in de sector. U kent de wet op de afnemende meeropbrengsten wel. We moeten dus elke nieuwe uitbreiding – het Saeftinghedok en noem maar op – grondig tegen het licht houden. We moeten er grondig alle maatschappelijke kosten en baten van onderzoeken. Die toegevoegde waarde die u nu aanhaalt, verbergt immers die enorme externe milieukosten, de enorme externe kosten van het fileleed dat wordt veroorzaakt. Nu is misschien een paar percent van het vrachtvervoer van onze wegen afkomstig van de Antwerpse haven, maar een verdubbeling van de containeroverslag zal dat natuurlijk voort doen toenemen.

We moeten ook kijken naar de opportuniteitskosten. We kunnen een euro maar eenmaal uitgeven, dus wat zal de opbrengst zijn als we die euro niet in die sectoren, maar in andere inzetten? We kunnen een hectare maar eenmaal een bestemming geven. Welke toegevoegde waarde zou een industriële bestemming – en dan ben ik het met u eens dat het over duurzame industrie moet gaan – opleveren?

Ten slotte moeten we ons ook afvragen wat het effect is van het voort versterken van onze logistieke poort op de desindustrialisering van ons continent. Vandaag komen die schepen uit het Verre Oosten vooral vol toe, met Chinese goederen die in onze winkelrekken komen te liggen tegen prijzen waar geen enkele Europese producent nog tegenop kan. In een GB of een Carrefour kunnen we dvd-spelers van 60 euro kopen. Ik daag u uit om een Europese producent te vinden die tegen die kostprijs bij ons een dvd-speler op de markt kan brengen. Ik stel alleen maar vast dat die schepen vol aankomen, maar vrijwel leeg opnieuw vertrekken. Met andere woorden, de productiviteitswinsten als gevolg van de schaalvergroting, van de automatisering van het containergebeuren, van de verdieping van de Westerschelde enzovoort, maken vooral de import goedkoper. Ze zorgen er vooral voor dat we nog goedkoper producten van buiten Europa kunnen importeren. Professor Claessens, transporteconoom aan de Universiteit Antwerpen, heeft ooit gezegd dat we op die wijze investeren in de verarming van ons continent.

We hebben dit onderwerp hier vandaag niet volledig kunnen uitputten. Ik kom terug op mijn suggestie om hier eens een grondige hoorzitting over te organiseren. Daarop kan dan wat mij betreft iemand als Geert Noels worden uitgenodigd, maar ook de mensen van het Vlaams Instituut voor de Logistiek. Dan kunnen we dit debat uitputtend behandelen.

Mijnheer de minister-president, ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag dat ook die toekomstige ontwikkelingsvarianten, die verschillende planalternatieven voor het strategisch plan voor de haven van Antwerpen, die nu het onderwerp uitmaken van een plan-MER, ook zouden worden onderworpen aan een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Als we dat doen voor de Westerschelde, voor de ontwikkelingsschets voor het Schelde-estuarium, en als we dat doen voor het Masterplan voor Antwerpen, dan vraag ik me af waarom we dat niet zouden doen voor de verdere uitbouw van ons havengebied.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de minister-president, ik heb de aangename vaststelling gemaakt dat er toch al ernstig wordt nagedacht over en aanzienlijk wat studiewerk wordt verricht naar dat Saeftinghedok. Het is enkel jammer dat, gezien de besluitvorming, die afbakenings-GRUP pas midden 2009 zal kunnen worden opgesteld. Daardoor zullen we deze zittingsperiode geen beslissing meer kunnen nemen. Dat is jammer, maar ik begrijp het, voor alle duidelijkheid. Ik kijk dan ook met aandacht uit naar het strategisch plan voor en de afbakening van de haven van Antwerpen.

Mijnheer Martens, ik wil even reageren op uw betoog. Er is sprake van dubbelzinnigheid. Iedereen juicht toe dat bijvoorbeeld Nike hier een distributiecentrum heeft. Iedereen is blij, met het oog op de tewerkstelling in Antwerpen, dat we dit binnenhalen. U moet echter dan ook begrijpen dat, gezien de economische realiteit, er geen riviertransport kan worden gebruikt voor het echt fijnmazige netwerk. Of jullie dat nu graag horen of niet, we zullen daarvoor de transportsector nodig hebben. Dat is nu eenmaal de realiteit en zal dat ook blijven, tenzij we met onze regio plots een andere richting willen inslaan. Ik ben ervan overtuigd dat we dat niet willen.

Dan is er het element van het rekeningrijden. U geeft het betoog van uw minister. Dat begrijp ik ook. U gaat echter voorbij aan het feit dat in de transportsector momenteel alles vanaf 12 ton – in de toekomst zal dat 3,5 ton zijn – nog steeds gebonden is aan het verdrag inzake het eurovignet.

Een Vlaams minister op zich of de Vlaamse Regering kan wel grote verklaringen afleggen, maar u moet beseffen dat Vlaanderen niet uit dat eurovignetverdrag kan stappen. Dat is ook iets dat federaal gebeurt. Het is dan ook een beetje misplaatst om als minister, en dan nog op

het Vlaamse niveau, uitspraken te doen die de indruk wekken dat we ons daar op eigen houtje aan kunnen onttrekken. Het was de bedoeling een dubbele belasting in te voeren, maar u weet maar al te goed dat dit niet mogelijk is.

Ik volg u wel als u vraagt dat de minister-president met een alternatief voor de dag zou komen. We hebben dat in het verleden steeds gevraagd. Het is aan de minister-president om, na het afschieten van het wegvignet in het buurland, nu met een volwaardig alternatief voor de dag te komen. We zijn nog steeds in blijde verwachting daarvan. We kijken ernaar uit.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Ik heb er geen enkel probleem mee om het grote debat over logistiek te voeren. Nogmaals, in het kader van 'Actie in Vlaanderen' zullen terzake zeker bijkomende discussies worden gevoerd en acties worden genomen. De heer Martens verwees naar het grote debat over de geglobaliseerde economie. Wat mij betreft, kan daar rustig over worden gediscussieerd, met de nodige experts rond de tafel.

Wat de slimme kilometerheffing betreft, heb ik het initiatief genomen om dat te coördineren met de bevoegde collega's. Ik zal de nodige stappen zetten ten aanzien van Nederland, om een maximale afstemming te verkrijgen tussen de Nederlandse plannen en wat wij kunnen doen. Zoals de commissieleden hebben gevraagd, zal ik de verbintenis van mijn voorganger terzake gestand doen. Ik zal de volgende weken en maanden bekijken hoe dat kan verlopen.

De heer Jan Penris: Heel het debat over de kilometerheffing hadden we vandaag kunnen en moeten voeren, maar uit hoffelijkheid, omdat een aantal van onze collega's er niet zijn, heb ik mijn interpellatie daarover uitgesteld. Ik vind het niet correct dat mevrouw De Ridder een erg zijdelings argument aanhaalt om het debat te voeren, en nog minder correct dat de minister nu al antwoordt. *(Opmerkingen van mevrouw Annick De Ridder)*

Wegens de agenda van sommige parlementsleden van de meerderheid heb ik afgesproken om hier vandaag geen initiatief over te nemen. Ik vind het niet ernstig dat dit debat nu wordt gevoerd. Het debat zal volgende week worden gevoerd, hoop ik.

De voorzitter: U hebt gelijk. Dat is ook de afspraak die werd gemaakt met de leden die vandaag verontschuldigd zijn.

Minister-president Kris Peeters: Ik zwijg daar dus over. Mogelijk volgende week zal ik of een van mijn collega's het daarover hebben.

Wat Ouden Doel en Prosperpolder betreft, daar wordt niet aan geraakt. Mijnheer Stassen, ik kan nogmaals bevestigen dat in de huidige stand van het plan-MER, met alle varianten die dat bevat, er geen enkele variant is waarin de woongehuchten Ouden Doel en Prosperpolder niet zouden blijven bestaan. In alle varianten wordt er van uitgegaan dat ze blijven bestaan.

Mijnheer Wymeersch, u kunt – zoals mevrouw Vogels het noemt – dit op flessen trekken. In 1998 heeft de regering beslist dat mensen vrijwillig zouden kunnen vertrekken, en dat we daar ook voor zouden betalen. Die beslissing is over diverse zittingsperiodes heen uitgevoerd. Van alle woningen is 95 percent eigendom van de Vlaamse overheid. Een aantal mensen hebben hun woonrecht volledig uitgeput. Ze wonen daar dus nog. De vorige beslissing was dat ze konden blijven tot 2006. Wij hebben die termijn verlengd tot 31 augustus 2009. Ik vind het dan zeer kras te beweren dat we met hen geen rekening houden.

U verschilt met ons van mening over de vraag hoe die krotwoningen zijn ontstaan en wie de verantwoordelijkheid daarvoor draagt. We zullen daar nu niet uitkomen. Ook de vorige maal is dat niet gebeurd. Ik heb u de informatie gegeven die ik heb gekregen. U zegt dat dit eenzijdig is. Ik vind dat we het als overheid niet kunnen maken om woningen die niet meer bewoonbaar zijn, gewoon te laten staan waar ze staan, met alle gevolgen van dien. Dat zorgt voor onveilige situaties, die me veel zorgen baren.

We hebben hier dus zeer duidelijk onze verantwoordelijkheid genomen. We zullen die blijven nemen. Bepaalde uitspraken staan haaks op datgene waarvoor we hebben gezorgd. Dit loopt tot 31 augustus 2009. Er zijn een aantal procedures en plan-MER's lopende. Die moeten een aantal zaken ophelderen, zodat erover kan worden beslist. Mijnheer Martens, ik kan u verzekeren, voor een maatschappelijke kosten-batenanalyse moeten we eerst weten van welke variant er sprake is. Dat komt uit dat plan-MER en uit die discussie. Dan kan worden gekeken of er een maatschappelijk draagvlak is, en hoe het met die kosten zit. Dat kan niet voordien gebeuren. U vraagt of we niet nog eens een studie kunnen laten uitvoeren over het Deurganckdok. Daar sta ik wat huiverachtig tegenover. We hebben lessen genoeg getrokken uit wat we zoal hebben meegemaakt met het Deurganckdok. Ik ben niet wild enthousiast over nog een nieuwe studie. We moeten er alleen goed voor zorgen dat we nu zeer zorgvuldig te werk gaan. Dat vraagt natuurlijk de nodige tijd. Ik heb dat belicht. We bekijken deze zaak in al haar facetten.

Mijnheer Stassen, wat die mobiliteit betreft, begint u de zaken ook verkeerd voor te stellen als u het hebt over de Oosterweelverbinding en het Deurganckdok. De Antwerpse mobiliteitsproblematiek is indrukwekkend. Er wordt al maanden en jaren aan gewerkt. Dat moet nu

worden uitgevoerd. Natuurlijk wordt ook een oplossing gegeven aan de bijkomende mobiliteitsproblemen door het Deurganckdok. In het plan-MER zullen ook de mogelijke effecten van het Saeftinghedok worden opgenomen. Dat heb ik u gezegd. Zeggen dat er daar sprake is van een blinde vlek, is wat kort door de bocht. U moet toch eens lezen wat ik daarover allemaal heb gezegd.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de meerderheid, door het Vlaams Belang en door Groen! werden tot besluit van deze interpellaties 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 incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de reactie van de Vlaamse overheid op de eisen van de Beroepsvereniging voor Loodsen vzw

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, in het begin van dit politieke jaar heeft de voorzitter van ons huis een aantal goede suggesties gedaan met betrekking tot de verbetering van de werking van dit huis. Ze heeft ons aangeraden de gsm's uit te schakelen of minstens op trilstand te zetten in de plenaire vergadering. Ze raadt ons ook aan zonder papieren het spreekgestoelte te bestijgen, uiteraard met de expertise die eenieder van ons in bepaalde dossiers wordt geacht te hebben.

Ik zou de voorzitter nog een bijkomende suggestie willen doen. Dit huis heeft het soms moeilijk om kort op de bal te spelen. Eind augustus is er een ernstige sociale crisis geweest bij het loodsbedrijf. Onze havens hebben heel wat hinder ondervonden. Aanzienlijke goederenverkeersstromen moesten worden afgeleid. Er was een crisissituatie. Dit huis was niet in staat daar adequaat op te reageren. Mijnheer de voorzitter, ik zou een suggestie willen doen aan de voorzitter van het parlement. De hoven en rechtbanken in dit land kennen ook een reces, dat ook geruime tijd duurt. Voor dringende aangelegenheden hebben ze echter vakantiekamers. Het zou niet oninteressant zijn, mocht er voor de loop van het reces een soort permanente commissie zijn, die snel kan

bijeenkomen over alle onderwerpen die dringend moeten worden besproken. Ik geef deze suggestie en laat ze optekenen in het verslag. Ik neem aan dat dit aan de parlementsvoorzitter wordt overgemaakt.

Ik herinner me dat we dat een aantal zittingsperiodes geleden eens hebben gedaan naar aanleiding van een landbouwdossier, namelijk de dioxinecrisis. Toen is een van de commissies van dit huis extra bijeengekomen. Dat lijkt me geen slecht voorbeeld, temeer daar de crisis van eind augustus maatschappelijk belangrijk genoeg was om er het gepaste gevolg aan te geven.

Mijnheer de minister-president, ik heb begrepen dat de crisis ondertussen bezworen zou zijn. Dat wil ik echter zes weken later nog wel eens uitdrukkelijk uit uw mond vernemen.

Die crisis was belangrijk omdat onze havens beschikken over een aantal troeven. Naast de ligging is de belangrijkste troef de socialevredestraditie. Sinds 1960 hebben onze havenarbeiders altijd gewerkt, met uitzondering van een wilde staking in 1973 en de stakingen naar aanleiding van de wilde Europese hervormingsplannen van een paar jaren geleden. Ook binnen de havenbedrijven, de publieke en de semipublieke instellingen bestaat er een sterke vredestraditie. De tijd dat de sluiswachters staakten voor meer krijgt in het onderwijs in Antwerpen, is lang voorbij. Sinds de havenbedrijven een statuut sui generis hebben gekregen, bestaat er ook daar een zeer sterke en gewaardeerde vredestraditie.

De zwakke schakel in heel het verhaal blijven de gewestelijke loodsdiensten. Dat is jammer. De stiptheidsacties die in die sector af en toe voorkomen, zouden niet nodig moeten zijn. Er is met de betrokkenen op regelmatige basis overleg gepleegd. Men heeft de onvrede uit het verleden proberen weg te werken. In 2005 heeft de Vlaamse overheid met de betrokkenen een aantal afspraken gemaakt. Blijkbaar vond de Beroepsvereniging voor Loodsen, de BvL, geen onbelangrijke instelling want zij vertegenwoordigt 85 percent van het loodsenbestand, dat de afspraken uit 2005 niet voldoende werden gehonoreerd. In juli bezorgde zij een tienpuntenprogramma aan de Vlaamse overheid, die daar eind augustus op reageerde. De BvL was echter niet te spreken over de wijze waarop dat gebeurde. De Vlaamse overheid kwam niet tegemoet aan de verwachtingen.

De sociale zorg van de BvL betrof onder meer de erkenning van de vereniging als dusdanig. Zij heeft geen publiekrechtelijk syndicaal statuut. Zij is geen VSOA, geen CCOD en geen ACOD, maar een beroepsvereniging sui generis die nochtans heel wat leden telt en dus niet te verwaarlozen is binnen het sociaal overleg. Een van de frustraties van de BvL was dat ze niet op dezelfde publiekrechtelijke manier werd erkend als sommige overheidsvakbonden.

Er waren in het verleden afspraken gemaakt over het loon en over de arbeidsvoorwaarden. Die zouden voor de kust- en zeebeloodsing dezelfde moeten zijn als voor de rivier- en kanaalbeloodsing. Er was beloofd dat er meer middelen zouden worden ingezet voor de verschillende taken die de loodsdiensten op zich moeten nemen, maar daar werd niet aan tegemoetgekomen. Daarnaast was er de vraag naar meer personeel. De werkdruk in de sector ligt immers bijzonder hoog.

Eind augustus kwam de Vlaamse Regering onvoldoende tegemoet aan de bezorgdheden van de BvL. Daarop organiseerde die een stiptheidsactie met heel wat vertragingen en trafiekaftelingen, en nadien ook heel wat sociaaleconomische schade voor het Vlaamse havenlandschap tot gevolg. Ik was in Zeeland op het moment dat de actie begon. Ik heb een interpellatie ingediend met de vraag hoe we de schade konden opmeten. Intussen kennen we de schade. Het zal ons een les zijn om heel omzichtig om te gaan met de loodsen. Zij hebben nog altijd een sleutelfunctie in handen. Wanneer ze gerechtvaardigde eisen hebben, dan moeten we daar op de gepaste manier op ingaan.

Intussen zijn met de betrokken vereniging en met de sector nogmaals afspraken gemaakt die hebben geleid tot een voorlopig herstel van de sociale vrede. Mijnheer de minister-president, wat houden die afspraken in en hoe zullen die gehonoreerd worden?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mijnheer de minister-president, dit onderwerp wordt hier terecht behandeld. Met het oog op wat er is gebeurd en de negatieve gevolgen daarvan voor de haven, moeten we nadenken over de wijze waarop de loodsen zijn georganiseerd. Misschien kan de openbare dienstverplichting op een andere manier worden georganiseerd. We hebben immers vastgesteld dat een relatief kleine groep bijzonder grote economische schade kan veroorzaken. Ik ben er echter van overtuigd, mijnheer de minister-president, dat u ter zake al een aantal initiatieven hebt genomen.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer Penris, het overleg met de BvL heeft me een aantal nachten gekost maar het heeft gelukkig, op 28 augustus, geleid tot een akkoord over de eisen van de BvL. Ook inhoudelijk was er overeenstemming over een efficiënte en klantgerichte werking van het loodswezen. Na dat akkoord heeft de BvL haar acties opgeschort. Sindsdien verloopt de werking van de Vlaamse havens opnieuw normaal.

Wat de eisen van de BvL betreft, heeft de Vlaamse overheid nogmaals de verklaring van 1 april 2005 bevestigd. Deze verklaring regelt de wijze waarop de

BvL wordt betrokken bij het sociaal overleg inzake loodsensmateries. De drie representatieve vakbonden hebben een erkenning op basis van een federale wetgeving. De BvL heeft bij de International Labour Organization of ILO een klacht ingediend die normaal gezien in november zal worden beslecht.

Wat het protocol van 16 juli 2007 betreft, dat is goedgekeurd door het sectorcomité 18, heeft de Vlaamse overheid toegezegd om aan het sectorcomité een aantal aanpassingen aan het protocol voor te dragen en te verdedigen. Daartoe is een sociaal bemiddelaar aangesteld die de besprekingen voerde met de BvL, met de representatieve vakbonden en met de overheid. Gisteren was er een bespreking in het sectorcomité, die volgende woensdag wordt voortgezet.

Wat de aanschaf van de nieuwe beloodsingsmiddelen betreft, moet de wetgeving op de overheidsopdrachten rigoureus worden nageleefd. De afgelopen vertraging is daar onder meer aan te wijten. De Vlaamse Regering heeft op 22 juli 2005 beslist om de modernisering van de beloodsingsvloot uit te werken via een constructie van publiek-private samenwerking (PPS-constructie) op basis van een 'Design, Build, Finance and Maintain'.

Het is ook belangrijk dat wordt tegemoet gekomen aan de financiële eisen van de BvL, voor zover die eisen maatschappelijk aanvaardbaar zijn en passen in het streven naar gelijk loon voor gelijk werk ongeacht het loodsenkorps. Verder was er de vraag naar bijkomende aanwerving. Daar is lang en grondig over gediscussieerd.

U onderstreept terecht hoe belangrijk de sociale vrede is. Die hebben we opnieuw duurzaam kunnen realiseren.

De economische schade van die actie is enorm. De indirecte economische schade is moeilijk te berekenen maar de totale wachttijd van alle schepen door het tekort aan loodsen tijdens de actieperiode van 24 tot 28 augustus, bedroeg 3.877 uur. Aan een gemiddelde exploitatiekost van 1.500 euro per schip per uur, komen we tot een directe economische schade van 5,8 miljoen euro.

Er moet heel zorgvuldig worden omgesprongen met het stakingswapen. Anderzijds moet de overheid op een efficiënte wijze instaan voor de organisatie van de loodsen en van de beloodsing. Daartoe zullen we in de toekomst nog verdere stappen zetten. Ik heb al een aantal initiatieven genomen om te voorkomen dat we in de toekomst nog met dergelijke acties worden geconfronteerd.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de minister-president, ik heb begrepen dat u op een aantal gerechtvaardigde eisen bent ingegaan zoals de gelijkwaardigheid van de verschillende loodsen en de vraag naar bijkomend personeel.

Anderzijds stel ik vast dat de oplevering van het beloodsingsmateriaal een moeilijke opgave is. Het geld daarvoor komt immers niet uit de eigen kas maar moet worden gezocht via het fameuze tovermiddel pps. Ik krijg steeds meer de indruk dat alles wat Vlaanderen via een pps-constructie probeert te financieren, een werk van lange, heel lange, te lange adem dreigt te worden.

Vroeger had de Vlaamse overheid eigen middelen om eigen bevoegdheden te financieren. Vandaag slagen we daar niet meer in en moeten we allerlei trucs bedenken. Jammer genoeg werken die niet of onvoldoende, zowel in dit dossier als in andere belangrijke dossiers.

Mijnheer de minister-president, wat het statuut van de BvL betreft, wijst u erop dat er in dit land erkende vakbonden zijn in de overheidssector, nota bene vakbonden van families die mijn partij, mijn politieke familie lessen komen geven in democratie. Ik wil erop wijzen dat die vakbonden op geen enkele manier via een democratische legitimatie verantwoording moeten afleggen over hun sterkte. Ze slagen er zelfs in om in bepaalde sectoren waar ze uitgesproken minoritair zijn zoals in de loodsensector, toch nog erkend te blijven. Een goede bestuurder moet daar op diplomatische wijze mee omgaan.

In het Havenbedrijf is er naast de erkende vakbonden een alternatieve vakbond die men zoveel mogelijk respecteert en naar waarde schat. Dat is ook uw taak. U moet de BvL dan ook met de nodige omzichtigheid bejegenen. Zij is democratisch immers sterker en meer gelegitimeerd dan de drie traditionele kleurenvakbonden.

De heer Dirk de Kort: Ik dank de minister-president voor zijn antwoord en ik ben tevreden dat de organisatie van de loodsdiensten verder onderzocht zal worden.

Minister-president Kris Peeters: Ik wil benadrukken dat ik er ook de nodige vaart wil achterzetten. De formule van pps heeft zijn voor- en nadelen maar mag er niet toe leiden dat we dit naar de Griekse kalender sturen. We moeten terecht dringend overgaan naar nieuwe beloodsingsmiddelen. We zullen de volgende weken en maanden dan ook de nodige stappen zetten.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het vrachtwagenvrij houden van de ochtendspits

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, geachte collega's, in het verleden is er al bij herhaling gediscussieerd over het dichtslibben van het wegennet in Vlaanderen. Het steeds drukker wordende wegverkeer leidt op zeer veel plaatsen – om niet te zeggen overal – tot stroever en minder veilig verkeer. De E313 is daar spijtig genoeg een triestig voorbeeld van: vandaag viel het vijfde dodelijke slachtoffer op minder dan een week tijd. Er zal iets aan moeten gebeuren.

We ervaren ook dat de files iedere dag vroeger opduiken en steeds langer worden. Gegeven het huidige belang van het vervoer over de weg voor de logistieke activiteiten in Vlaanderen, dient de nodige aandacht besteed te worden aan het wegennet, in het bijzonder aan het verkeersmanagement op en het onderhoud van de bestaande wegen.

Dit uit zich concreet in drie punten: ten eerste een efficiënter incidentenmanagement, ten tweede een efficiënter wegenonderhoud en ten derde een ingenieuze planning van de wegenwerken. In het verleden zijn hier al bij herhaling vragen om uitleg over gesteld. We hebben van de bevoegde ministers de antwoorden gekregen en ook de belofte dat het zal verbeteren. En u kent het spreekwoord: 'Belofte maakt schuld'.

Wil Vlaanderen zijn centrale en gunstige geografische ligging zo optimaal en kwaliteitsvol mogelijk benutten, dan is het belangrijk dat er gezocht wordt naar een oplossing om onder meer het spitsverkeer te ontlasten. Uit de studie 'Onderzoek naar de optimalisering van de openingstijden van zeehaventerminals', uitgevoerd door het departement Transport en Ruimtelijke Ordening van de Universiteit Antwerpen, blijkt dat niet zozeer een verruiming van de openingstijden aangewezen is. Volgens professor Van de Voorde en doctor Vanelslander zou het efficiënter zijn mocht de ochtendconcentratie worden doorbroken. Met andere woorden: verladers moeten er op een of andere manier toe aangezet worden om ook buiten de spits te leveren. De huidige concentratie van transportbewegingen in de ochtendspits is blijkbaar vooral te wijten aan de gewoontevorming aan de zijde van de verlader, aldus de studies.

Mijnheer de minister-president, welke beleidsinitiatieven kunt u en zult u nemen om te komen tot een betere spreiding van het goederenvervoer op de weg? Hoever staat het met de aangekondigde proefprojecten? Overweegt u de nodige middelen vrij te maken om verladers financieel te stimuleren om buiten de piekuren te rijden?

De voorzitter: De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen: Mijnheer de minister-president, geachte collega's, wij waren verrast toen we in Het Nieuwsblad van 29 augustus lazen dat u een proefproject zou opstarten om vrachtwagens uit de spits te halen. Het gaat om vrachtwagens van twee bedrijven

– Volvo en Bekaert uit Zwevegem – en meer specifiek om de regio Zeebrugge te ontlasten. Ik was verrast omdat u nog niet lang geleden gezegd had dat u in de haven van Antwerpen langere openingstijden wou. Ik vond dat in contradictie met wat ik in de krant las. Bovendien denk ik dat als men 's morgens later gaat leveren, de ochtendspits gewoon zal verlengen. En door het feit dat men in de ochtend later start, zal de avondspits verzwaren.

Ten tweede heeft het overgrote deel van de stukgoedbehandelaars uit de haven van Antwerpen maar openingstijden van 8 uur tot 15.30 uur.

Ten derde is er de problematiek van de rij- en rusttijden. Een chauffeur moet drie keer in de week voor 21 uur stoppen. Zijn shift mag maximaal 15 uur duren en twee keer in de week zelfs maar 13 uur.

We hebben in Vlaanderen al een groot parkeerprobleem rond de autostrades. Als de vrachtwagens uit de spits moeten blijven, zal er toch in voldoende parkeergelegenheid rond de steden en de havens voorzien moeten worden.

Wat is een spitsuur? Wanneer begint het? Welke wegen komen ervoor in aanmerking? Er is het just in time-concept. Hoe kan dat rijmen met het weghalen van het vrachtverkeer uit de ochtendspits? Hoe verklaart de minister-president de plotse koerswijziging van uitbreiding naar inkrimping van laad- en losuren om het verkeer beter te spreiden? Betekent dit dat het voordien aangekondigde proefproject om het vrachtverkeer beter te spreiden in de tijd door het verruimen van de laad- en losuren in de logistieke keten niet zal worden opgestart? Heeft dit voorstel ook betrekking op het transitverkeer? 18 percent van het verkeer is vrachtverkeer, de helft daarvan is transitverkeer, vooral Nederlands verkeer. Er is dus ook heel veel transitverkeer dat in de spitsuren ons land doorkruist. Hoe gaat u dat kunnen afdwingen? Hoe zult u dit alles in praktijk brengen? Want een proefproject met twee firma's is niet zo veel.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Ik had graag een verduidelijking gekregen van de heer Huybrechts. Hij stelt dat volgens de Universiteit Antwerpen een verruiming van de openingstijden niet aangewezen is. Maar twee anderen zouden dan zeggen dat het efficiënt zou zijn om de ochtendconcentratie te doorbreken. Ik zie het verschil niet. Je moet toch eerst de openingstijden verruimen alvorens je de concentratie kan doorbreken.

De heer Pieter Huybrechts: Dat is heel simpel: u zult zich eens moeten wenden tot het departement dat de studie gemaakt heeft.

De heer Flor Koninckx: Ik denk dat het twee dezelfde conclusies zijn, terwijl hier staat dat ze tegenstrijdig zijn.

De heer Pieter Huybrechts: Ik zou zeggen dat u zich moet wenden tot professor Van de Voorde en doctor Vanelslander.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, ik heb het eindrapport bij. Misschien is het goed dat ik het aan u overmaak zodat iedereen het rustig kan bekijken.

Ik heb een onderzoek naar de optimalisering van de openingstijden van zeeterminals gevraagd aan het Steunpunt Goederenstromen. Er staat een volledig overzicht van de openingstijden in. Ik ging er ook van uit dat het probleem bij de openingstijden lag en dat we die dus moesten verruimen. Maar uit het onderzoek blijkt dat het nog efficiënter zou zijn om in een eerste fase de ochtendspits zo veel mogelijk te voorkomen en het transport te organiseren in de late ochtend of de vroege voormiddag. Dat is de conclusie van de wetenschappers.

Het is voor mij ook verrassend. Maar als het eerste probleem niet de openingstijden van de terminals is maar wel het verschuiven naar de ochtend, dan wil ik daar best in meegaan. Niet om onmiddellijk algemene beleidsmaatregelen te nemen, maar wel om twee pilootprojecten op te starten: een vanuit de haven van Antwerpen en een vanuit de haven van Zeebrugge. Twee bedrijven, Bekaert en Volvo Logistics, zijn erbij betrokken. Na de bekendmaking hebben tal van andere bedrijven mij gecontacteerd om ook deel te nemen. Die projecten starten nog dit jaar en duren zes maanden. We zullen het resultaat van die twee pilootprojecten moeten bekijken. Het kan een slag in het water zijn, maar het kan ook een oplossing bieden voor de ontlasting van de ochtendspits.

U zult ook lezen in de studie dat het probleem niet verplaatst wordt van de ochtend- naar de avondspits. Het is een academische studie, ik wil het ook in de realiteit zien. Vandaar dat ik het zeer belangrijk vind om zulke complexe elementen eerst eens uit te proberen in de realiteit. Want het verkeer en de logistieke keten zijn zeer complex, zeer delicaat en niet zomaar bij te sturen op basis van wetenschappelijk materiaal alleen. We moeten het eens uitproberen zoals men dat veel meer in Nederland doet. Ik neem het risico dat het niks wordt, maar we zullen zien.

Dit is natuurlijk ook niet het enige wat we doen. Er is ook nog de problematiek van de 'lege vrachten', er is ook nog de problematiek van de binnenvaart. We gaan heel wat zaken onderzoeken, uitproberen en kijken welke maatregelen er veralgemeend kunnen worden. Het

gaat hier in eerste instantie tussen de zeeterminals, de twee havens en de twee bedrijven. Het kan uitgebreid worden naar bijvoorbeeld steden, maar dat wordt verder onderzocht.

Wat zijn de incentives om dat te doen? Ik ga ervan uit dat we een 'best practice' kunnen opmaken als de twee proefprojecten goed zijn. Volvo Logistics en Bekaert hebben er ook alle belang bij om op een efficiënte wijze bevoorrad te worden. Subsidiëren is niet direct de bedoeling. Maar ik denk dat we op basis van die twee pilootprojecten wel ontdekken wat de meest efficiënte stimulering is.

Ik laat het rapport hier. Als er nadien nog vragen zijn, dan wil ik daar graag op ingaan.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de minister-president, ik dank u hartelijk voor uw antwoord. Het is inderdaad nuttig en nodig dat alle mogelijke initiatieven en alternatieven worden onderzocht en geëvalueerd en dat de theoretische projecten aan de realiteit worden getoetst.

De voorzitter: De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor het antwoord, maar ik vind het niet veelzeggend. Ik zou willen weten hoe het nu in concreto wordt georganiseerd. Wat houdt dat pilootproject precies in? Zullen bijvoorbeeld Bekaert en Volvo voor 10 uur geen vrachtwagens ontvangen? Als ik vertrek vanuit Antwerpen en ik moet pas om 10 uur bij Volvo zijn, dan moet ik om halfnegen in de haven van Antwerpen zijn om een container op te laden. Dan is het in Antwerpen volle spits. Als ik 's morgens om 6 uur bij Volvo moet zijn, dan vertrek ik om 5 uur in de haven van Antwerpen en zit ik niet in de spits. Hoe zal het concreet in zijn werk gaan? Welke afspraken zijn gemaakt in verband met dit proefproject?

Minister-president Kris Peeters: Het is in essentie zeer eenvoudig, namelijk dat de vrachtwagens van Antwerpen naar Volvo Logistics en van Zeebrugge naar Bekaert niet in de ochtendspits zitten. Als het project proefdraait, kunnen we misschien eens gaan kijken, als u dat interesseert, om te zien hoe laat de vrachtwagens vertrekken, welke problemen er zijn enzovoort. Is het een oplossing of zullen de vrachtwagens een tijd langs de weg staan, zoals u vermoedt? Tussen die twee bedrijven is er een estafette. De vrachtwagens rijden meerdere malen. We zullen nagaan hoe het concreet wordt uitgevoerd door die twee bedrijven. Het project wordt begeleid door wetenschappers die alles opvolgen. Als het project is opgestart, wil ik u graag uitnodigen om het ter plaatse te bekijken.

De heer Jul Van Aperen: Bekaert ken ik zeer goed. Wij rijden alle dagen vanuit Zeebrugge naar Bekaert. De goederen komen van Corus in Engeland. Daar is men open van 6 uur tot 13 uur. Later kan je er niet komen. Men kan daar niet meer inkrimpen. Als we 's morgens in Zwevegem zijn, zijn we de spits voor. Als we pas om 10 uur in Zwevegem mogen zijn, rijden we ons vast. Ik zie de praktische kant van de zaak niet. Die had ik graag gekend.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het weren van Electrabel uit het gemengde distributienetbeheer

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, zoals u weet, is enkele maanden geleden de fusie voltrokken tussen Suez en Gaz de France, waardoor de dominantie van Electrabel op onze energiemarkten nog is toegenomen. Zowel op het vlak van de stroomproductie als op het vlak van de gaslevering zwaait Frankrijk meer dan ooit op onze energiemarkten de plak. Met haar goedkope, afgeschreven centrales, waarvan de stroom spijtig genoeg duur wordt verkocht, en haar strategische aanwezigheid in het beheer van het hoogspanningsnet Elia, het aardgastransportnet Fluxys en de distributienetten van de gemengde distributienetbeheerders, slaagt Suez-Gaz de France erin om de toegang tot onze markten voor concurrenten sterk te bemoeilijken. Het gevolg is een bestendiging van het monopolie, structureel hoge prijzen en een continu risico op prijsmanipulatie en het uitblijven van investeringen door nieuwe spelers in meer performante schone elektriciteitscentrales.

Het doorbreken van het monopolie op de stroomproductie en de gaslevering vergt vooral federale maatregelen. Ook het reguleren van de prijzen, zoals de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG) heeft voorgesteld, is een federale materie, en ik zal u daar dan ook niet mee lastigvallen. Mijn collega's in de Kamer hebben trouwens daarnet in de commissie voor het Bedrijfsleven, een wetsvoorstel toegelicht tot regulering van de groothandelsprijzen op het vlak van stroom en gas.

Waar Vlaanderen wel bevoegd voor is en volgens ons kan en moet werk van maken, is van het weren van producenten en leveranciers in het beheer van de distributienetten. Vandaag houdt Suez-dochter Electrabel nog steeds ongeveer 30 percent aan van de aandelen in de distributienetten van de gemengde intercommunales. Dat is niet langer houdbaar wat ons betreft. De sterke aanwezigheid van Electrabel in het beheer van deze

netten maakt dat het strategische beslissingen kan nemen of blokkeren.

Een volledige eigendomsontvlechting waarbij elke participatie door een leverancier of producent in de activiteiten van het distributienetbeheer wordt stopgezet, is de meest geëigende oplossing om elke vrees voor discriminatoir gedrag weg te nemen en een eerlijke toegang tot de netten voor nieuwe spelers te garanderen. In het advies van de algemene raad van de CREG, de federale regulator, naar aanleiding van de studie van London Economics, wordt deze visie bevestigd. De algemene raad stelt dat een volledige eigendomsontvlechting niet alleen de perceptie van het risico, maar ook elk mogelijk belangenconflict zou voorkomen. Ook de Europese Raad van maart 2007 stelde dat er nood is aan "een daadwerkelijke scheiding tussen leverings- en productiediensten, enerzijds, en de netwerkexploitatie, anderzijds, waarbij wordt uitgegaan van op onafhankelijke wijze geleide en naar behoren gereguleerde netwerkexploitatiesystemen die gelijke, open toegang tot transmissie-infrastructuur en onafhankelijke besluitvorming over infrastructuurinvesteringen waarborgen".

Enkele weken geleden, op 19 september, lanceerde de Europese Commissie haar zogenaamde derde energiepakket, waarin ze plannen ontvouwt voor een verregaande ontvlechting van de activiteiten van productie en levering enerzijds en beheer van de netten anderzijds. Volgens de Europese Commissie leidt dit tot een veiliger bevoorrading en tot een potentiële daling van de prijzen met maar liefst 20 tot 30 percent. Europees Commissaris voor Concurrentie Kroes rekende voor dat in landen waar de activiteiten van elektriciteitsproductie en netbeheer volledig gescheiden zijn, de prijzen tussen 1998 en 2006 met 6 percent stegen, terwijl deze stijging 29 percent bedroeg in landen met een verticale integratie zoals bij ons. Ook Test-Aankoop stelt dat er in België pas echte prijsdalingen komen als de liberalisering sterker wordt doorgezet en steunt de voorstellen van de Europese Commissie.

In Vlaanderen moet er sowieso een volledige eigendomsontvlechting komen tegen 2018. Dat is een gevolg van het decreet op de intergemeentelijke samenwerking dat stelt dat alle intercommunales tegen dan zuiver moeten zijn. Maar zo lang kunnen we niet wachten. De versterkte dominantie op onze markten en het misbruik dat Electrabel ervan maakt om de gasprijzen in één stap met 20 percent te verhogen, een prijsverhoging die nota bene gisteren is ingegaan, vragen nu om antwoorden. Via een aanpassing van de erkenningsvoorwaarden voor de distributienetbeheerders kan de Vlaamse Regering opleggen dat de vertegenwoordiging van de producenten en leveranciers in het beheer van de netten moet verdwijnen en dat het aandeel in het kapitaal van de netbeheerders op korte termijn moet worden afgebouwd. Ik wil de minister vragen om hier werk van te maken.

Een eerste stap zou moeten zijn dat het aandeel van Electrabel wordt teruggedrongen tot onder de blokkeringsminderheid van 25 percent zodat Electrabel bepaalde strategische beslissingen niet langer kan blokkeren. Mevrouw de minister, dat is exact wat het Vlaams Parlement, ik denk nog met een stem van u, aan de Vlaamse Regering heeft gevraagd in de motie van aanbeveling tot besluit van het op 5 oktober 2005 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de gevolgen van de overname van Electrabel door het Franse Suez voor het Vlaamse gemeente- en energiebeleid. In die motie vroeg het parlement de Vlaamse Regering “ervoor te ijveren dat in het distributienetbeheer geen enkele producent of leverancier een blokkeringsminderheid heeft”. Bovendien drong het parlement er bij de Vlaamse Regering op aan “de Vlaamse Regulering instantie voor de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG) ertoe te brengen een ‘gedragscode’ te ontwikkelen waarin onder meer het volgende opgenomen wordt: het opzetten van speciale opleidingen voor de werknemers en de aanstelling van een ‘compliance officer’ die toezicht houdt op de naleving van de gedragscode, zodat binnen het hele distributienetbeheer de onafhankelijkheid en neutraliteit ten aanzien van alle leveranciers gegarandeerd kan worden”.

Op 28 september 2005 keurde ook het bureau van Intermixt, de vereniging die de belangen van de gemeenten in de gemengde intercommunales verdedigt, een nota goed waarin ervoor wordt gepleit om het aandeel van de gemeenten in Fluxys en Elia te verhogen en om het aandeel van de gemeenten in de distributienetbeheerders te vergroten tot minstens 75 percent.

Mevrouw de minister, is het volgens u, nu de fusie tussen Suez en Gaz de France een feit is en de plannen van de Europese Commissie gekend, niet het gepaste moment hier werk van te maken? Wat gebeurde er met de aanbevelingen van het Vlaams Parlement in de hoger geciteerde motie? Hebt u al stappen genomen om Electrabel in het beheer en het kapitaal van het distributienetbeheer terug te dringen tot onder de blokkeringsminderheid? Werd de VREG al gevraagd om hogergenoemde gedragscode op te maken? Binnen welk tijdbestek voorziet u in een volledige eigendomsontvlechting zoals onder meer bepleit door de algemene raad van de CREG en de Europese Commissie?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de heer Martens kaart een zeer belangrijke materie aan. In theorie hebben we sinds juli 2003 een vrijgemaakte energiemarkt, maar in de feiten is er om een aantal redenen nog niet echt werk van gemaakt. Een aantal oorzaken bevinden zich op het federale vlak. Ik denk aan het feit dat er nog altijd een quasi monopolie is van Electrabel op het vlak van productie. Op het federale vlak hadden al meer initiatieven moeten worden genomen om dat ongedaan te maken. De huidige

intenties van oranje-blauw om de kernuitstap ongedaan te maken, zullen daar ook geen goed aan doen omdat dat investeringen van concurrenten in nieuwe productiecapaciteit zeker zal tegenhouden. Het gevolg zal zijn dat het quasi monopolie van Electrabel alleen maar zal worden versterkt.

Ook op Vlaams niveau kan de regering een belangrijke maatregel nemen om deze vrije markt te helpen realiseren, namelijk de volledige ontkoppeling van productie, transport, distributie en verkoop van energie. Dat is op dit ogenblik nog altijd niet gerealiseerd. Daarom sluit ik me aan bij de vraag van de heer Martens. De regering heeft zich er in het recente verleden al toe verbonden om deze ‘unbundling’ te realiseren. Mevrouw de minister, waarom is dat nog niet gebeurd? Wanneer zal de regering daar werk van maken?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Geachte leden, tijdens mijn eerste en laatste commissievergadering Openbare Werken voor het reces als minister, namelijk op 3 juli 2007, stelde de heer Glorieux een gelijkaardige vraag.

Naar aanleiding van de uitspraken van de voorzitter van Intermixt hebben we toen een interessante dialoog gevoerd. Vandaag, tijdens de eerste vergadering van deze commissie in het nieuwe zittingsjaar, wordt deze vraag om uitleg in de vorm van een interpellatie gesteld. Dat bewijst in elk geval dat deze problematiek iedereen boeit. Ik zou hier mijn antwoord op de vraag om uitleg kunnen herhalen, maar dat zal ik niet doen. Mijn antwoord was toen duidelijk en bovendien leek de heer Glorieux me toen tevreden.

Het lijkt me nuttig hier te vermelden dat het mijn taak is als minister om de decreten van het Vlaams Parlement en de besluiten van de Vlaamse Regering na te leven en om ervoor te zorgen dat anderen die decreten en besluiten ook daadwerkelijk naleven. Ik verwijs in dit verband naar het decreet van 6 juli 2001 houdende de intergemeentelijke samenwerking. Dit decreet bepaalt uitdrukkelijk dat de privépartners de intercommunales tegen 31 december 2018 moeten verlaten. Ik verwijs eveneens naar het besluit van de Vlaamse Regering van 15 juni 2001 betreffende de distributienetbeheerders voor elektriciteit. Dit besluit stelt dat het aantal van de privépartners vanaf 5 september 2006 maximaal 30 percent mag bedragen. Deze beperking is ondertussen volledig doorgevoerd.

Hetzelfde geldt voor het besluit van de Vlaamse Regering van 11 september 2002 betreffende de inwerkingtreding van het Aardgasdecreet. Met ingang van 18 oktober 2007 geldt voor deze sector dezelfde beperking van 30 percent. Deze bepaling zal volledig worden uitgevoerd.

De eerste vraag van de heer Martens betreft de fusie tussen Suez en Gaz de France en de plannen van de Europese Commissie. In de eerste plaats wil ik opmerken dat het huwelijk nog niet is voltrokken. De verloving is aangekondigd, maar de fusie is vooralsnog geen feit. Beide raden van bestuur hebben een beslissing genomen. Ik vraag me af hoe de markt de waarde van het afgesplitste Suez Environnement zal beoordelen en in welke mate de aandeelhouders die beoordeling zullen aanvaarden. In de loop van juni 2007 heeft de premier zich nog luidop afgevraagd of de fusie wel zal plaatsvinden.

De plannen van de Europese Commissie zijn geen richtlijnen. Ik heb die plannen gelezen. Ik heb eveneens gelezen dat een aantal landen, waaronder Frankrijk en Duitsland, schriftelijk en mondeling hebben laten verstaan dat ze onder geen beding met een volledige ontvlechting zullen instemmen. Het is maar de vraag of een ontvlechting zonder clause inzake Gazprom ten aanzien van de Europese energiesector te verantwoorden valt. Het is eveneens de vraag of een dergelijke clause stand zou houden in een markt die wordt gekenmerkt door een bijzonder grote afhankelijkheid van grondstoffen en brandstoffen uit Rusland, een land dat er duidelijk een andere mening op nahoudt. In het geval van een kernuitstap zou deze vraag nog belangrijker worden.

Het is gemeenten en privé-partners niet verboden om het aandeelhouderschap in de gemengde netbeheerders nu al te wijzigen. Het aandeel van de privé-partners mag uiteraard de grens van 30 percent niet overschrijden. Het is evenwel niet zeker dat de gemeenten bereid en budgettair in staat zullen zijn om de aandelen van hun privé-partners geheel of gedeeltelijk over te nemen. Ik vraag me of hoe en tegen welke prijs dit zal gebeuren.

De gemeenten, die in het kader van de subsidiariteit over autonomie moeten kunnen beschikken, hebben nog maar net de relevante besluiten van 2001 en 2002 uitgevoerd. Ik sta volledig achter die besluiten. Ik betwijfel evenwel of het van behoorlijk bestuur zou getuigen nu al op die door de vorige Vlaamse Regering gemaakte afspraken terug te komen.

Het Vlaams regeerakkoord en de beleidsnota voorzien niet in een aan het decretaal bepaalde tijdsplan voorafgaande volledige ontvlechting. De eenzijdige engagementen die Suez naar aanleiding van de aangekondigde fusie is aangegaan, voorzien op dit ogenblik niet in bijkomende stappen in de richting van een volledige ontvlechting op het distributieniveau. Indien de spelregels alweer wijzigen, ligt het bijgevolg niet voor de hand dat Suez die eenzijdige engagementen zal nakomen.

Volgens mij is nog niet aangetoond dat privépartners met een aandeel van 30 percent de gang van zaken zodanig kunnen beïnvloeden dat de mededinging zou worden geschonden of dat de distributietarieven kunstmatig zouden worden opgetrokken. De federale regulator

wordt verondersteld erop toe te zien dat dergelijke manipulaties niet gebeuren.

Wat mij betreft, zijn er geen aanwijzingen dat de gedaanteverandering van de privépartner, van Electrabel in Suez en vervolgens in Gaz de France, een bedreiging voor de zelfstandigheid van de gemengde netbeheerders of voor de onafhankelijkheid van de betrokken werkmaatschappijen vormt.

Ik veronderstel dat we het er allemaal over eens zijn dat ontvlechting een middel en geen doel op zich is. Volgens mij bestaat het doel uit het scheppen van gelijke toegangsvoorwaarden voor alle spelers, uit het waarborgen van onafhankelijk beheer en uit een degelijke netuitbating. Als er iets moet gebeuren, wat in mijn ogen het geval is, zal het op het federale bestuursniveau moeten gebeuren. Ik denk hierbij onder meer aan Fluxys, waarvan 57,25 percent in handen van een privé-partner is.

De tweede vraag van de heer Martens betreft de aanbevelingen van het Vlaams Parlement en een eventuele gedragscode van de VREG. Wat de onafhankelijkheid van netbeheerders betreft, staat het Vlaamse Gewest in vergelijking met veel Europese lidstaten vrij ver. De operationele en juridische scheiding in Vlaanderen gaat verder dan de vereisten van de elektriciteits- en aardgasrichtlijnen. De Nederlandse overheid heeft slechts recent beslist om netbeheer en levering te ontkoppelen.

Dat betekent evenwel niet dat we ons heiliger dan de paus moeten opstellen. Vaak blijkt immers dat eigen bedrijven dreigen te worden ontmanteld en door landen buiten de EU te worden opgekocht. Mededelingen en standpunten moeten steeds in hun ware context worden geïnterpreteerd. Europees Commissaris Croes heeft uitspraken over de verticaal geïntegreerde conglomeraten gedaan. Die uitspraken slaan vooral op de situatie in Frankrijk, waar de verwevenheid tussen de commerciële en de monopolistische activiteiten geenszins met de reeds beperkte aanwezigheid van commerciële bedrijven in het monopolistische gedeelte van de Vlaamse energiesector kan worden vergeleken.

De stelling van Test-Aankoop betreffende het 'level playing field' op het vlak van de productie, de levering en de 'unbundling' tussen invoer en netbeheer met betrekking tot aardgas is juist en terecht. De netbeheerders moeten de ont koppeling overigens zelf doorvoeren. De overheid voorziet enkel in een regelgevend kader. De VREG moet nauwlettend toezicht uitoefenen en ingrijpen indien de afspraken niet worden nagekomen. Ik geef twee voorbeelden.

Het eerste voorbeeld is het stappenplan voor de gemengde sector. Het beheer van de verbruiksgegevens van de in aanmerking komende afnemers kan niet aan

producenten, aan houders van een leveringsvergunning, aan met een onderneming verbonden personen of aan geassocieerde ondernemingen worden uitbesteed. Daarnaast mogen onbevoegden, die geen schrijf- of leesrechten hebben, geen toegang tot bepaalde vertrouwelijke toepassingen of door de netbeheerders bewaarde gegevens krijgen. De VREG heeft in het verleden een aantal netbeheerders in gebreke gesteld en zelfs administratieve boetes opgelegd. De reden hiervoor was dat de netbeheerders in kwestie de maatregelen die in uitvoering van deze twee gedragsregels zijn opgelegd, niet hadden nageleefd. Volgens de VREG is dat nu geregeld.

Het tweede voorbeeld betreft de onafhankelijkheidsvereisten voor de werkmaatschappijen. De oprichting van werkmaatschappijen bij de gemengde en de zuivere intercommunales, met name Eandis en Infrax, heeft tot het gevaar van een omzeiling van de ontkoppeling geleid. In het besluit van de Vlaamse Regering van 6 juli 2007 tot wijziging van de reeds eerder vermelde besluiten van de Vlaamse Regering en in het decreet van 25 mei 2007 houdende diverse bepalingen inzake leefmilieu, energie en openbare werken zijn de voor de netbeheerders gangbare onafhankelijkheidsvereisten ook voor de werkmaatschappijen ingevoerd. Het besluit van de Vlaamse Regering van 6 juli 2007 is op 11 september 2007 in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd.

Een van de onafhankelijkheidsvereisten stelt dat binnen elke werkmaatschappij een orgaan moet worden opgericht dat bevoegd is voor de voorbereidingen van beslissingen over voor het netbeheer strategische en vertrouwelijke zaken. Dit omvat onder meer de voorbereidingen van beslissingen omtrent de exploitatie, het onderhoud en de aanleg van het net, omtrent de toegang tot het net, omtrent tarieven en omtrent aansluitingsvoorwaarden. In de gemengde sector moet dit orgaan volledig uit door de gemeentelijke aandeelhouders van de netbeheerder voorgedragen bestuurders bestaan. Begin 2006 was er nog sprake van enige betrokkenheid van de nv Electrabel en van haar volle dochtermaatschappijen, zoals de nv Electrabel Netten Vlaanderen, bij de voorbereidingen en de uitvoering van beslissingen over de met het netbeheer verbonden strategische en vertrouwelijke aangelegenheden. De oprichting van de werkmaatschappij Eandis en van het call center De Stroomlijn voor de gemengde distributiebeheerders heeft ertoe geleid dat Electrabel zich uit de dagelijkse operationele activiteiten van de distributienetbeheerders heeft teruggetrokken. De huidige participatie van Electrabel beperkt zich tot het beheer van de eigen financiële participatie in de netbeheerders. Om deze participatie te kunnen opvolgen, beschikt Electrabel momenteel nog over vier zitjes in de in totaal uit twintig personen bestaande raad van bestuur van Eandis.

De Vlaamse energiewetgeving legt de netbeheerders de verplichting op om een uitsluitend uit onafhankelijke bestuurders samengesteld corporate governance comité

op te richten. Dit orgaan moet toezicht uitoefenen op de interne naleving van de wettelijk opgelegde onafhankelijkheidsvereisten en op de doeltreffendheid van de ter zake genomen interne maatregelen. Het corporate governance comité moet worden beschouwd als de 'compliance officer' waarvan in de motie van aanbeveling van 19 oktober 2005 sprake is.

Begin september 2007 heeft de VREG de netbeheerders meegedeeld dat de manier waarop en de mate waarin aan de onafhankelijkheidsvereisten wordt voldaan in de loop van de komende maanden grondig zal worden onderzocht. De VREG zal tevens de activiteiten van de corporate governance comités, in het bijzonder de reeds ondernomen acties, bijvoorbeeld in functie van de gevraagde vorming van het eigen personeel, onderzoeken.

De heer Martens heeft een punt wanneer hij stelt dat deze maatregelen niet als een gedragscode worden beschouwd. Mijns inziens wordt evenwel werk gemaakt van de uitvoering van de motie van aanbeveling. Bovendien kan de VREG de door de overheid opgelegde regels controleren en eventueel sancties opleggen. Dat valt te verkiezen boven een gedragscode an sich.

Wat de eigendomsontvlechting op zich betreft, wil ik me niet over een federale bevoegdheid uitspreken. De federale regulator is hiervoor bevoegd. Zoals ik in juli 2007 reeds heb verklaard, bepleit de Europese Commissie een volledige ontvlechting van de transmissie, de transit en de transportnetten, maar niet van de distributienetten.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik wil kort repliceren op een aantal argumenten die u hebt aangehaald. De fusie tussen Suez en Gaz de France is inderdaad nog niet rond. Het is trouwens juridisch geen fusie maar een overname van Suez door Gaz de France. Het lijkt er trouwens op dat die zich welk degelijk zal voltrekken. De dominante positie, van onder andere Electrabel, zal op onze markt nog worden versterkt, zeker als niets in huis komt van de engagementen die Suez is aangegaan in de Pax Electrica II ten aanzien van de Belgische overheid. Als ik zie wat er van Pax Electrica I in huis is gekomen, zou me dat ook niet verwonderen.

U zegt dat het nog maar om plannen gaat van de Europese Commissie en niet om bindende richtlijnen, en dat klopt. Het neemt echter niet weg dat de argumenten die de Europese Commissie in haar derde energiepakket aanhaalt om de ontvlechting te bepleiten, gelden. Zelfs al zijn ze niet verplicht, we kunnen er ons voordeel bij doen om van dergelijke ontvlechting werk te maken. U vraagt of dergelijke ontvlechting wel verantwoord is

zonder een Gazpromclausule omdat aandelen van leveranciers die we zouden weren uit ons distributienetbeheer in handen zouden kunnen vallen van buitenlandse groepen à la Gazprom. In het Vlaams distributienetbeheer moet worden geëvolueerd naar zuivere intercommunales. Dat staat ook heel duidelijk in het decreet op de intergemeentelijke samenwerking. Het is geen punt om aandelen van Electrabel te laten opkopen door een andere groep, eventueel een buitenlandse groep, maar het gaat erom dat gemeenten die aandelen moeten verwerven in de geest van het decreet op de intergemeentelijke samenwerking.

U zegt dat niets de gemeenten in de weg staat om nu al werk te maken van het wijzigen van de structuur van het aandeelhouderschap, maar stelt daarbij de vraag hoe ze dat zullen financieren. Ik stel vast dat een aantal consultants à la Knight Vincke opmerken dat het eigen vermogen in het distributienetbeheer eigenlijk te groot is. Ze pleiten ervoor om meer vermogen aan te trekken. Niets staat de gemeenten in de weg om via de financieringsintercommunales bijkomend kapitaal aan te trekken om Electrabel verder uit te kopen. Dat is volledig in de geest van wat onder andere Knight Vincke stelt. Ik merk op dat de gemeenten vandaag maar voor een derde van de RAB-waarden van de netten vergoed worden omdat ze ervan uitgaan dat een derde eigen vermogen en twee derde vreemd vermogen de ideale asset-managementverhouding is. Niets staat de gemeenten dus in de weg om via hun financieringsintercommunales bijkomend geld aan te trekken om de aandelen van Electrabel verder af te bouwen.

De gemeenten zouden daar trouwens een zeer goede zaak mee doen omdat de kostprijs van het lenen van bijkomend kapitaal lager is dan de dividenden die ze krijgen in het beheer van het net: die liggen tussen 8 en 11 percent. Het kost de gemeenten dus minder om bijkomend kapitaal te zoeken dan dat ze als return zouden krijgen op het vergroten van hun aandelen in het distributienetbeheer. U moet dus niet ongerust zijn om de netbeheerders te verplichten om verder werk te maken van de afbouw van de aandelen van Electrabel.

U zegt ook dat u geen aanwijzingen hebt dat het aandeel van 30 percent in het gemengd distributienetbeheer problemen veroorzaakt op het vlak van onafhankelijk netbeheer. Ik hoor andere geluiden van exploitanten van warmtekrachtkoppelinginstallaties (WKK-installaties) of mensen die met WKK aan de slag willen. Ze kampen met oeverloze problemen als ze vragen om hun installaties in het net te integreren. Ze stuiten op een muur van praktische bezwaren die worden ingeroepen door het gemengd distributienetbeheer om dergelijke nieuwe producenten te weren en hun integratie te bemoeilijken. Zelfs al zouden er geen aanwijzingen zijn over misbruik van de vertegenwoordiging van Electrabel in het netbeheer, dan is er in elk geval een probleem van perceptie. Nieuwe producenten of leveranciers die een toegang wensen tot onze markt, hebben nog altijd 'schrik' om bij

hun grootste en enige concurrent te biecht te moeten gaan en hun businessplannen te moeten ontvouwen.

Mevrouw de minister, u zegt dat er een aantal onafhankelijkheidsvereisten zijn en dat er in de praktijk al een operationele scheiding is tussen productie, levering en netbeheer. We waren daar koplopers in. In Nederland begint men dat nu pas te begrijpen en in Frankrijk is men daar bijlange nog niet aan toe. Het klopt dat er een operationele scheiding is, maar er doet zich een cultuurprobleem voor. We zien heel vaak dat mensen van petje veranderen. Mensen die uit Electrabel komen, zetten plots het petje op van onafhankelijke distributienetbeheerder en werken voor het zogezegd onafhankelijk distributienetbeheer zonder dat ze eerst een ontluizingsperiode hebben doorgemaakt.

De voorzitter: Mijnheer Martens, kunt u uw betoog stilaan beëindigen?

De heer Bart Martens: Het is belangrijk, mijnheer de voorzitter. Ik probeer op elk punt van het antwoord te repliceren. Dat is mijn goed recht.

De voorzitter: U moet dat doen binnen een tijdsbestek van vijf minuten.

De heer Bart Martens: Ik zal mijn betoog beëindigen. Er stelt zich dus een cultuurprobleem. De bazin van Electrabel Customer Solutions is van de ene dag op de andere gedelegeerd bestuurder geworden van Fluxys, de netbeheerder van aardgastransport. Dat is een probleem.

Mevrouw de minister, ik ben blij met het grondig onderzoek dat de VREG heeft aangekondigd naar de onafhankelijkheidsvereisten en naar de werking van het corporate governance comité, maar we moeten ons niet inhouden om die kleine extra stap van 30 percent naar minder dan 25 percent aandeelhouderschap van Electrabel nu al te zetten. Dat kost de gemeenten relatief weinig. We hebben dat ook in de motie van 2005 gevraagd aan de Vlaamse Regering. Ik wil u aanraden of zelfs aanmanen om daar werk van te maken. Op die manier kan eindelijk invulling worden gegeven aan wat het parlement en ook het bureau van Intermixt vragen.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik meen er uit op te maken dat er op dit ogenblik eigenlijk weinig heel concrete problemen worden vastgesteld. De moties die in het verleden zijn goedgekeurd, hadden als doel om de volledige 'unbundling' die volgens het decreet tegen 2018 klaar moet zijn, te versnellen. Het is belangrijk dat dit gebeurt. Het weren van Electrabel uit die distributienetten blijft nodig om een eerlijke toegang voor nieuwe leveranciers tot te netten te garanderen en om alle spelers op eenzelfde

niveau van gelijkheid te zetten. We zullen een nieuwe met redenen omklede motie in die zin indienen.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Ik kondig ook een met redenen omklede motie aan.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Martens, over de Pax Electrica II heeft de Vlaamse overheid niet onderhandeld. We hebben die gewoon ter kennis gekregen. Via Pax Electrica I kregen de gemeenten de mogelijkheid om hun aandeel uit te breiden, maar daar blijkt geen belangstelling voor te zijn. Als uw denkkader plausibel en superwinstgevend is, dan hebt u of anderen wat promotiewerk te doen. *(Opmerkingen van de heer Bart Martens)*

Ik heb genoeg andere katjes te geselen.

De argumenten van de Europese Commissie hebben betrekking op transport, transit en transmissie, tenzij ik niet goed kan lezen.

Tot slot hebt u gezegd dat er problemen zijn met WKK en die zijn gekend op mijn kabinet. Ik laat mijn medewerker daarover even aan het woord.

De heer Sam Desmedt, adjunct-kabinetschef: Het probleem is dat er zodanig veel WKK's op een beperkte plaats worden opgesteld dat het voor het distributienet niet meer te dragen is. We zijn ten aanzien van de federale overheid vragende partij om dit te laten aantakken op het Elia-net.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer Glorieux en door de heer Martens 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 incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over mogelijke richtlijnen voor de inrichting van vrije bus- en tramstroken

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik kom terug op een gedachtewis-

seling die we een paar maanden geleden hebben gevoerd naar aanleiding van een ongeval in Mortsel. Daar werd een kindje gegrepen door een voertuig dat op de vrije tram- en busbaan reed. Mevrouw de minister, uit die discussie hebben we toch het besluit kunnen trekken dat er misschien nood was aan duidelijke richtlijnen van u voor de inrichting van de vrije bus- en trambanen. Dergelijke banen hebben uitaard hun meerwaarde voor de vlotte doorstroming. We willen er natuurlijk alles aan doen om te vermijden dat ze negatief in het nieuws komen, door de associatie met ongevallen.

U stelde in uw antwoord enkele maanden geleden het volgende: "De tijd is inderdaad aangebroken om algemene richtlijnen te ontwikkelen. Ik zal terzake het advies van het Steunpunt Verkeersveiligheid vragen. Het steunpunt is goed geplaatst om de accidenten van de afgelopen jaren eens te bekijken – acht vorig jaar en drie dit jaar – en om te bekijken of er algemene maatregelen of algemene richtlijnen kunnen worden gedis-tilleerd voor de aanleg of heraanleg van de vrije busbanen. Die opdracht wil ik geven. In het licht van het actieplan over doorstroming kunnen we bekijken of we met algemene richtlijnen moeten werken. Die gelden dan uiteraard voor De Lijn, maar in eerste instantie ook voor de wegbeheerder: het Vlaamse Gewest, de provincie of de gemeente."

Ondertussen zijn er in Mortsel al heel wat concrete maatregelen genomen. Ik denk dat dat is gebeurd door de lokale burgemeester, die werkt met al dan niet conforme plakkaatjes van '30 kilometer per uur' en 'aandacht voor overstekende voetgangers'. Ik had graag geweten wat u daarover denkt. Wat is de inhoud van het advies van het Steunpunt Verkeersveiligheid inzake de inrichting van vrije bus- en trambanen? Welke algemene richtlijnen zullen in de toekomst worden gehanteerd bij de inrichting van vrije bus- en trambanen? Misschien kunt u ook de situatie in Mortsel even verduidelijken. Misschien zijn daar initiatieven door u genomen. Ik denk dat ze veeleer lokaal zijn genomen door burgemeester Pira.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, mevrouw De Ridder, ook tot mijn grote spijt – want het gaat me soms ook wel wat te traag – zal ik u heel weinig informatie kunnen geven. Aansluitend op de discussie van toen en de verbintenis die ik toen op me heb genomen, heeft de administratie de opdracht gekregen om samen met De Lijn een onderzoeksvoorstel uit te werken, in het bijzonder over de verkeersveiligheid van de vrije tram- en busbaan.

Ondertussen heeft de Inspectie van Financiën ook al een positief advies gegeven. Alle offertes zijn op dit ogenblik binnen. De gunning is voor deze maand. De studie

wordt deze maand dus opgestart en zal ongeveer zes maanden in beslag nemen. Het antwoord op uw vraag zal ik dus over zes maanden kunnen geven. Eerst moet met dat onderzoek worden begonnen. Het doel van de studie is het in beeld brengen en analyseren van de verkeersveiligheid op de vrije tram- en busbanen. Daarbij wordt uitgegaan van een ongevalanalyse en van de identificatie van mogelijke ongevalsoorzaken. Uit het onderzoek zouden tevens een aantal algemene richtlijnen moeten worden gedistilleerd voor de aanleg of heraanleg van tram- en busbanen. Dat is de onderzoeksopdracht. Over zes maanden zullen we daar conclusies uit trekken.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Dan zal ik dat dan nog eens vragen. De huidige situatie in Mortsel is u niet bekend? U hebt ter zake niet de opdracht gegeven? Waarschijnlijk gaat het over initiatieven van het lokale bestuur. Dan heb ik over het aanbrengen van bordjes met '30 kilometer per uur'.

Minister Kathleen Van Brempt: Toch wel. We hebben toen twee dingen gedaan. We hebben heel specifiek ingegrepen in Mortsel. De mobiliteitscoördinator van het departement heeft zich daar persoonlijk mee beziggehouden. Hij heeft alle actoren rond de tafel gebracht. Er is een rapport over opgesteld. Dat is op korte termijn gebeurd, op een aantal weken. Daar zijn heel wat initiatieven uit voortgevloeid die de stad Mortsel ging nemen, zoals het plaatsen van die borden van 30 kilometer per uur, en mijn verbintenis dat de bus- en tramchauffeurs van De Lijn die 30 kilometer per uur zouden naleven. Minstens even belangrijk zijn echter de infrastructuurmaatregelen die zullen worden genomen met betrekking tot de specifieke oversteekplaatsen waar de ongevallen zijn gebeurd.

Dat is één element van het dossier. Dat is in volle uitvoering. Dat gebeurt in overleg met alle actoren. Dan is er ook nog het onderzoek, met als doelstelling veel structureler de aanleg en heraanleg van vrije tram- en busbanen te bekijken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Stefaan Sintobin tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het Neptunusplan van De Lijn voor West-Vlaanderen

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

De heer Stefaan Sintobin: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, onlangs stelde u in Brugge het toe-

komstplan van De Lijn voor West-Vlaanderen voor. Het is natuurlijk niet de bedoeling dit plan hier in detail te bespreken, gezien het gevorderde uur. Ook is de problematiek provinciaal en is het dus aangewezen het plan gedetailleerd te bespreken op andere niveaus. Met het plan mikt De Lijn op een verdubbeling van het aantal reizigers tegen 2022, tot 127 miljoen. Volgens u is het Neptunusplan een ideeënboek dat de lijnen voor de toekomst uitzet. Tussen 2007 en 2022 komt er 89 kilometer dubbel spoor en busverbinding bij. Zo'n 40 busverbindingen worden versterkt. Het gaat om een investering van 430 miljoen euro. Nu het Neptunusplan is voorgesteld, kunnen we het overleg met alle betrokkenen opstarten, zo luidde het.

Het zal u waarschijnlijk bekend zijn dat het voorgestelde Neptunusplan niet overal, niet het minst in West-Vlaanderen, op applaus werd onthaald. Vooral de kritiek van Open Vld was niet mis te verstaan. Zo luidde het dat u gebakken lucht verkoopt. Het verbaast me trouwens enigszins dat de vertegenwoordiger van Open Vld in West-Vlaanderen, die zware kritiek leverde op het plan, niet aanwezig is, maar dat is natuurlijk mijn zaak niet.

Ik zet nog enkele andere kritiekpunten op een rijtje. Zo komt het Neptunusplan rijkelijk laat. Ik moet eerlijk bekennen dat ook onze fractie wel gevoelig is voor dit punt. De plannen voor de andere provincies, op Vlaams-Brabant na, worden al uitgevoerd. Het debat over het plan voor West-Vlaanderen moet echter nog beginnen. Het voorgestelde Neptunusplan vormt immers eigenlijk maar een basis voor verdere gesprekken met alle actoren.

Er zijn ook geen projecten voor netmanagement opgenomen. Enkel voor West-Vlaanderen en Brabant werden er geen investeringen opgenomen. Structurele investeringen zullen dus veel later komen. We merken ondertussen dat er in heel wat geld is voorzien voor andere projecten. De investeringen gebeuren enkel in steden met burgemeesters van sp.a-strekking. Ik heb ondertussen al uw antwoord op deze kritiek gehoord. Van de bijna 150 miljoen euro waar de nieuwe nv Lijninvest over beschikt, gaat alles naar Antwerpen, Gent en Hasselt, toevallig of niet drie rode steden.

Het plan is een gemiste kans voor Brugge. Nochtans is er nood aan nieuwe projecten voor het toerisme, het onderwijs en de haven. Tot daar enkele niet mis te verstande kritiekpunten vanwege een meerderheidspartij in het Vlaams Parlement.

Tijdens de voorstelling pleitte de West-Vlaams gouverneur Breyne voor een busverbinding tussen Kortrijk en Rijsel. Volgens de gouverneur is het al jaren aanslepende probleem van de trage treinverbinding onoplosbaar. Ik kan hem wat dat betreft wel gelijk geven. Ook in de commissie bevoegd voor Toerisme hebben we al

meermaals het debat gevoerd over een vaste treinverbinding tussen Rijsel en Kortrijk en Rijsel en Brugge. Blijkbaar is de wil bij de NMBS om daar snel een antwoord op te bieden, onbestaande.

Een snelle aansluiting met de Noord-Franse stad is nochtans van groot belang voor de tewerkstelling en het toerisme in de provincie. Rijsel is voor West-Vlaanderen het dichtste en goedkoopste station voor de HST-verbinding (hogesnelheidstrein) richting Zuid-Europa en Groot-Brittannië. Momenteel bestaat er enkel een stop-trein tussen Kortrijk en Rijsel. Deze trein maakt bovendien een omweg via Moeskroen. Volgens de gouverneur kan de busverbinding, parallel met de treinverbinding, maar vermoedelijk veel vlotter, de internationale reizigers bedienen. Blijkbaar kon u tot op heden nog geen afdoende antwoord geven op de vraag van de West-Vlaamse gouverneur.

Mevrouw de minister, het is duidelijk dat het voorgestelde Neptunusplan tot heel wat controverse heeft geleid in West-Vlaanderen. U hoeft in uw antwoord hierop uiteraard niet in detail in te gaan. Ik heb hier een bijlage uit een regionale krant waarin het plan uit de doeken wordt gedaan. Wat zijn de voornaamste krachtlijnen van het Neptunusplan? Beantwoordt het plan volledig aan de behoeften in West-Vlaanderen? Als ik het goed heb begrepen, werd het plan opgemaakt door De Lijn. Er wordt gezegd dat het een goed onderbouwde basis vormt "om nu het gesprek aan te gaan met lokale overheden, belangengroepen allerhande en niet het minst de NMBS. Uit die gesprekken kunnen nog bijstellingen of nieuwe voorstellen groeien, die dan weer kunnen worden getoetst aan de uitgangspunten van het plan, met als enige doelstelling een alsmáar beter openbaar vervoer in onze provincie." Ik vind dit een omgekeerde manier van werken. Ware het niet beter in eerste instantie bij het opmaken van een dergelijk plan een eerste consultatieronde te houden bij lokale overheden, belangengroepen en de NMBS, alvorens het plan definitief te maken? Nu is dit plan slechts een basis. Alle actoren moeten worden geraadpleegd, wat voor nog heel wat vertraging zal zorgen.

Hoe reageert u op de toch wel snoeiharde kritiek van een meerderheidspartij? Ik veronderstel dat, als De Lijn een dergelijk plan lanceert, dit in eerste instantie natuurlijk wordt gedragen door de bevoegde ministers, maar ook door de voltallige Vlaamse Regering. Is dat het geval? Bent u bereid om in te gaan op of minstens de discussie aan te gaan over het voorstel van de West-Vlaamse gouverneur? Binnen welke termijn zou de busverbinding eventueel kunnen worden gerealiseerd? In de West-Vlaamse provincieraad heeft gouverneur Breyne gezegd dat hij heel nauw was betrokken bij de opmaak van het Neptunusplan. Kunt u dat beamen? Op welke wijze werd hij betrokken bij dit plan?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer Sintobin, collega De Klerck is inderdaad momenteel niet aanwezig. Hij was verhinderd, maar ik zal trachten hem waardig te vervangen en ook een antwoord te bieden op uw bekommernis. Ik ben natuurlijk vereerd dat mijn fractie het onderwerp van uw interpellatie vormt, hoewel u de dingen weer een beetje van de pot rukt, maar dat zijn we af en toe gewoon van u.

Mevrouw de minister, ik wil even het kader schetsen. Het is niet zo dat we het Neptunusplan hebben afgeschoten of in de vuilnisbak gekieperd. Er is inderdaad kritiek gekomen. Dat is normaal. Dat moet kunnen, ook binnen een coalitie. Wij hadden immers een aantal aanmerkingen. Zo vonden we niet dat het plan niet goed was, maar dat het te laat kwam. Wij wilden die ontsluiting met het openbaar vervoer sneller en vroeger realiseren. Ik besef echter dat men niet meer kan realiseren dan wat de beschikbare middelen toelaten. Wij zijn voorstander van de duurzame ontwikkeling van mobiliteit, ook in West-Vlaanderen. Onze lokale leden en mijn collega in het Vlaams Parlement vinden het echter jammer dat de structurele investeringen met Neptunus er pas vanaf 2014 zouden komen. Pas nu zou daarover een studieavond zijn georganiseerd.

Een andere kritiek is dat er geen projecten voor netmanagement zijn opgenomen, bijvoorbeeld voor het arrondissement Brugge. In de rest van Vlaanderen wordt momenteel wel massaal geïnvesteerd in dat netmanagement.

Een volgende opmerking betreft de lightrailverbinding. Er is in het verleden al meermaals gepleit voor een lightrailverbinding tussen Zeebrugge en Loppem. Dat project zou tal van voordelen bieden. Men vindt het een gemiste kans dat die verbinding niet is opgenomen in het plan dat voorligt voor West-Vlaanderen.

Voor het overige, mevrouw de minister, steunen wij u in alle projecten die de duurzame ontwikkeling van mobiliteit tot stand brengen.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik stel voor dat we binnenkort wat meer tijd uittrekken voor de inhoud van het Neptunusplan, net zoals we dat ook zullen doen voor het Spartacusplan.

In grote lijnen is het Neptunusplan, net zoals alle langetermijnplannen van De Lijn, afgestemd op de doelstellingen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Die doelstellingen zijn: een geïntegreerd openbaarvervoersbeleid, de afstemming van ruimtelijke ordening en mobiliteit, de verbetering van de bereikbaarheid, de toegankelijkheid, de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid.

De voornaamste ambitie van het Neptunusplan is het uitbreiden en optimaliseren van het openbaarvervoernetwerk in West-Vlaanderen om op die manier meer reizigers op een kwaliteitsvolle manier te kunnen vervoeren. Dat plan vindt zijn basis in twee belangrijke studies. Zo is er een studie gebeurd voor de kusttram, de 'Toekomststudie Kusttram'. Die studie is uitgevoerd door de tijdelijke vereniging van de studiebureaus Traject, Movares en AGV. Voor de rest van West-Vlaanderen werd de studie uitgevoerd door het studiebureau Tritel. Er is ook een eerste toetsing gebeurd via het multimodale verkeersmodel.

Het voorliggende plan is gebaseerd op die studies maar is nog niet definitief. Het is een voorstel dat wordt gelanceerd vanuit Mobiliteit en vanuit De Lijn. We staan echter open voor bijkomende initiatieven en aanpassingen. De Lijn van West-Vlaanderen zal daar binnenkort nog een uitgebreid overleg over opstarten. De lokale besturen zullen daar een belangrijke rol in spelen. Verder worden ook het provinciebestuur, de NMBS, de werkgevers en de werknemers daarbij betrokken. Ook aan het Spartacusplan is een brede consultatie voorafgegaan.

Het is de bedoeling dat De Lijn dit overleg organiseert in clusters van ongeveer tien gemeenten. Tijdens dit overleg zal De Lijn het aanbod toelichten en aftoetsen aan de wensen en verwachtingen van de gemeenten en steden.

Deze overlegronde zal ongeveer anderhalf jaar tot twee jaar in beslag nemen. Dat betekent niet dat de initiatieven die in het plan zijn opgenomen, pas na twee jaar kunnen worden uitgevoerd. Zo wordt vandaag via netmanagement een deel van het Neptunusplan uitgevoerd, bijvoorbeeld door het versterken van de kusttram via het bestaande traject door middel van frequentieverhogingen en het ontwikkelen van een sneltram. Daarnaast zijn er de projecten op langere termijn zoals de tramverlengingen.

Ik heb geen enkel probleem met kritiek. Toch vind ik vreemd dat mij wordt verweten dat dit plan te laat komt. Toen ik minister werd, lag het Pegasusplan voor. Dat plan beslaat de hele Vlaamse ruit. Het is de toekomstvisie op Gent, een deel van Oost-Vlaanderen, Antwerpen en een deel van Vlaams-Brabant waar men volop bezig is met de uitvoering daarvan. Daarnaast was er ook het Spartacusplan, dat tijdens de vorige legislatuur is ontwikkeld en tijdens deze legislatuur wordt uitgewerkt. In het regeerakkoord staat heel expliciet dat er deze legislatuur werk zal worden gemaakt van de eerste stappen in de uitvoering van Pegasus en Spartacus.

Ik heb vastgesteld dat één provincie nog geen toekomstplanning had. Zo'n planning is er niet van vandaag op morgen. De Lijn heeft daar de afgelopen jaren heel hard aan gewerkt. Ik vind het dan ook bizar dat mij wordt verweten dat dit plan te laat komt. Het belangrijkste is dat het plan er nu is.

Nog gekker vind ik de kritiek inzake het netmanagement. Het is niet mijn stijl om met weegschalen te werken. Ik weet dat ik de kritiek krijg dat er te veel naar Antwerpen zou gaan, maar dat is een kritiek die ik bijzonder graag lees.

Wat de projecten netmanagement en basismobiliteit betreft, zijn er tijdens deze legislatuur bijzondere inspanningen geleverd. Ik geef u een aantal cijfers. Tijdens de periode 2000-2006 was De Lijn West-Vlaanderen goed voor 14 percent van de reizigers. Zij kreeg tijdens die periode 18,5 percent van de middelen van basismobiliteit. Dat gebeurde heel terecht, want het ging om een inhaalbeweging. In 2007 gaat 26 percent van de middelen van netmanagement naar West-Vlaanderen. Het gaat dan in eerste instantie over het versterken van de kusttram en het uitwerken van een project in Roeselare. De Bruggelingen moeten niet wanhopen, ook zij komen aan de beurt.

Hoewel het Neptunusplan nog niet definitief is en nog verder moet worden ingebed, krijgt het reeds uitvoering voor wat de kortetermijnprojecten netmanagement betreft.

We doen heel wat investeringen in het rollend materieel voor West-Vlaanderen. In Brugge komt er een volledig nieuwe stelplaats. Verder worden er budgetten uitgetrokken voor de investeringen in stationsomgevingen. Het gaat dan niet exclusief over De Lijn, maar dat is wel heel belangrijk voor de mobiliteitsontwikkeling. Het is wel zo dat de budgetten voor de tramverlengingsprojecten inderdaad investeringen bevatten voor tramverlengingen in Antwerpen en Gent. Het lijkt me echter nogal kortzichtig mij te verwijten dat het hier om socialistische burgemeesters gaat.

De gouverneur is heel nauw betrokken geweest, veeleer op informeel niveau, bij de ontwikkeling van het Neptunusplan. Bij de lancering heeft vooral de voorzitter van De Lijn, Jos Geuens, de nadruk gelegd op de heel belangrijke rol die de gouverneur daarin heeft gespeeld.

Voor elke verbinding moet worden onderzocht wat de meest efficiënte oplossing is. Voor de verbinding tussen Kortrijk en Rijsel, twee regionale steden, is onder alle omstandigheden een spoorverbinding het beste alternatief, rekening houdend met de kwaliteit en de commerciële snelheid. Een busverbinding kan nooit dezelfde kwaliteit bieden.

Voor we starten met de uitwerking van een buslijn tussen Kortrijk en Rijsel, wil ik met de gouverneur van West-Vlaanderen bespreken welke problemen hij heeft ervaren bij zijn poging om de treinverbinding tussen Kortrijk en Rijsel te verbeteren. Het zou bijzonder jammer zijn indien die grensoverschrijdende treinverbinding niet zou kunnen worden verbeterd.

Er staan in het Neptunusplan meerdere grensoverschrijdende openbaarvervoersverbindingen. Elke openbaarvervoersmaatschappij moet haar verantwoordelijkheid nemen om het Neptunusplan te doen slagen. Zowel Spartacus als Neptunus beperken zich niet tot verbindingen die De Lijn kan ontwikkelen.

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

De heer Stefaan Sintobin: Mevrouw De Ridder, u moet hier uw collega vervangen. U beschikt echter niet over de juiste informatie inzake de kritiek van Open Vld. Wanneer een parlementlid van een meerderheidspartij in de krant vertelt dat de minister gebakken lucht verkoopt voor wat het Neptunusplan betreft, dan is dat toch zware kritiek. De minister heeft geprobeerd enkele van uw kritieken te weerleggen.

Het stemt me tevreden dat het Neptunusplan een voorstel is. In tegenstelling met wat ik heb gelezen, is er aan de voorstelling van het plan een consultatieronde voorafgegaan. De komende anderhalf of twee jaar zullen de betrokken actoren hun inbreng kunnen doen, maar dat zal te laat zijn.

Ik heb begrepen dat het plan hier gedetailleerd zal worden besproken, of dat toch ten minste een gedachtewisseling daarover zal worden georganiseerd. Dat stemt me gelukkig. Ik heb nog een concrete vraag. De gouverneur had het over de parallelle bus- en treinverbinding Rijsel-Kortrijk. Misschien kunt u met minister Bourgeois overleggen over dit probleem? Daarbij zou niet alleen de verbinding Rijsel-Kortrijk maar ook Rijsel-Brugge aan bod moeten kunnen komen. Vandaag loopt een proefproject waarbij gedurende een bepaalde periode de verbinding Rijsel-Brugge tot stand wordt gebracht. Dat dossier sleept al jarenlang aan, want de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) wil geen goede reisverbinding tussen Brugge en Rijsel realiseren. Overleg met minister Bourgeois lijkt daarom aangewezen.

U benadrukt dat de verhoging van de frequentie van het kusttramverkeer en de verlenging van het traject een belangrijk onderdeel zijn van het Neptunusplan. Mensen van Open Vld maar ook anderen uit de streek van Brugge hebben kritiek op het feit dat in het plan is voorzien in een verlenging van het kusttramtracé van De Panne naar Veurne en van Oostende naar Brugge. Mensen uit Brugge pleiten voor een kusttramlijn tussen Brugge en Zeebrugge, want er bestaat al een behoorlijke treinverbinding tussen Brugge en Oostende.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Wat dat laatste betreft, staan we open voor alle opmerkingen. De mensen uit West-Vlaanderen en de streek van Brugge moeten hun bekommernissen doorspelen: we zullen ze zeker onderzoeken.

Met redenen omklede motie

De voorzitter: Door de heer Sintobin werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

– *Mevrouw Annick De Ridder treedt als voorzitter op.*

Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het Verkeersveiligheidsfonds

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, in het zomerreces heeft de discussie over het Verkeersveiligheidsfonds veel stof doen opwaaien. Er is toen bijna geponeerd dat de lokale politiezones niet weten wat gedaan met het geld uit het Verkeersveiligheidsfonds dat met de opbrengst van de verkeersboetes wordt gespijst. De voorbije jaren zijn de middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds verdubbeld: in 2004 ontvingen de politiezones 41 miljoen euro, in 2006 werd er 83 miljoen euro verdeeld.

Om aanspraak te kunnen maken op de toegewezen bedragen moeten de lokale politiezones en de federale politie een actieplan inzake verkeersveiligheid opstellen dat is goedgekeurd door de federale ministers van Binnenlandse Zaken en van Mobiliteit. In de omzendbrief over de opmaak van de actieplannen heeft de federale overheid een aantal prioriteiten inzake acties rond verkeersveiligheid opgesomd. Men houdt zich daar vrij strikt aan.

In een reactie op de persartikelen zei minister Van Brempt, die terecht bezorgd is over de verkeersveiligheid, dat er meer mogelijkheden zijn dan datgene wat op het federale niveau is bepaald. Zo worden er volgens haar nog niet voldoende variabele zone-30-borden rond scholen geplaatst. Volgens de minister kan er ook nog meer worden geïnvesteerd in infrastructuur en educatie. Ik onderschrijf zeker uw standpunt, en zou zelfs nog iets verder gaan. Persoonlijk denk ik dat politiezones en gemeenten voldoende sterk zijn om zelf te kunnen oordelen welke bestemming de gelden uit het Verkeersveiligheidsfonds moeten krijgen. Ik pleit ervoor om hen op dat vlak nog meer vrijheid te geven.

Hoewel al een hele weg is afgelegd, is verkeersveiligheid nog altijd een pijnpunt in Vlaanderen. Het moet een topprioriteit blijven. Bijgevolg is het een goede zaak dat die middelen bij prioriteit naar verkeersveiligheid gaan. Hierover wil ik de minister enkele vragen stellen. De federale overheid doet aanbevelingen voor de opmaak van actieplannen van lokale overheden en politiezones ter bevordering van de verkeersveiligheid. Zijn die aanbevelingen voldoende onderbouwd? Ik stel deze vraag naar aanleiding van de opmerking van de minister dat die aanbevelingen erg restrictief zijn opgesteld. Wordt er rekening gehouden met de noden van de politiezones op het gebied van verkeersveiligheid?

De mogelijkheid om infrastructuurwerken met een gunstige impact op de verkeersveiligheid te financieren, behoort niet tot de doelstellingen van het Verkeersveiligheidsfonds. Toch hebben verschillende politiezones heel wat noden inzake verkeersveiligheid als het over infrastructurele maatregelen gaat. Is het niet mogelijk om politiezones soepeler en efficiënter middelen uit het fonds te laten aanwenden in functie van de plaatselijke noden? Kan het toepassingsgebied van het Verkeersveiligheidsfonds niet worden verbreed? De minister is voor de twee voorgaande vragen niet bevoegd. Toch stel ik deze vragen, want het is onze bekommernis dat die middelen zo breed mogelijk worden aangewend.

Vlaanderen levert veel inspanningen op het vlak van verkeersveiligheid. Zowel de wegbeheerders als de politie genereren op die manier extra middelen die terecht komen in het Verkeersveiligheidsfonds. Toch worden deze inspanningen niet vertaald in middelen die terugvloeien naar de politiezones. In 2007 komt 78 percent van de opbrengsten van verkeersboetes uit Vlaanderen, maar slechts 57,7 percent vloeit via het fonds naar Vlaanderen terug. Dat is een fundamenteel probleem. Graag had ik van de minister vernomen hoever het staat met de regionalisering van het Verkeersveiligheidsfonds. Werden daartoe nog stappen ondernomen? Welke initiatieven zal de minister nemen naar aanleiding van haar verklaringen in de pers over de besteding van middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mevrouw de voorzitter, collega's, als ik het me goed herinner kwam dit onderwerp al op de eerste dag na mijn vakantie aan bod. Het spel zat direct op de wagen, want dit is een van de onderwerpen die veel aandacht krijgen. Dat is terecht. De federale overheid doet aanbevelingen voor de opmaak van actieplannen inzake verkeersveiligheid door lokale overheden en politiezones. We moeten nog een hele weg gaan wat betreft de besteding van de middelen en de bevoegdheden, maar het is niet zo dat we de afgelopen jaren hebben stilgezeten. We hebben gedaan wat

we konden om invloed uit te oefenen op de aanwending van de gelden uit het Verkeersveiligheidsfonds.

De federale overheid geeft inderdaad richtlijnen voor de opmaak van de actieplannen inzake verkeersveiligheid. Ze bieden ruimte om veel te ondernemen. De actieplannen inzake verkeersveiligheid moeten zich richten op ten minste één van de volgende zeven thema's: overdreven en onaangepaste snelheid, rijden onder invloed van alcohol, rijden onder invloed van drugs of andere stoffen, goederen- en personenvervoer, gebruik van de veiligheidsgordel en andere beveiligingsmiddelen, onveilig en hinderlijk parkeren en verkeersagressie. Daarnaast worden in een omzendbrief ook bijkomende aandachtspunten geformuleerd, zoals weekendongevallen, schoolomgeving en veilig vrachtvervoer.

Deze thema's en aandachtspunten zijn onderwerpen die vanuit verkeersveiligheidsoogpunt de nodige aandacht verdienen. Verder zijn er onder onze impuls ook extra aandachtspunten voor de politiezones van het Vlaamse Gewest opgenomen, zoals de zorgzame, integrale en efficiënte ondersteuning van verkeersslachtoffers. Dit aandachtspunt vloeit voort uit de staten-generaal die we daarover hebben georganiseerd. Verder gaat het over weekendongevallen en aandacht voor bromfietzers en motorrijders. Dat is dus het kader waarbinnen wordt gewerkt.

De aandacht voor bromfietzers en motorrijders leidde tot de uitbouw van een aantal specifieke projecten. Het is aangewezen dat politiezones kunnen instaan voor het organiseren van motorscreenings en bromfietsprojecten. Dat is een van de projecten die het Vlaamse Gewest zelf heeft opgestart, maar vandaag via de omzendbrief als aandachtspunt wordt meegegeven. Een aantal politiezones en lokale zones maakt er werk van, maar andere dan weer niet. Er is nochtans grote nood aan. Op basis van de omzendbrief kunnen politiezones die op zoek zijn naar goede initiatieven aan de slag.

De mogelijkheid om infrastructuurwerken met een gunstige impact op de verkeersveiligheid te financieren, behoort niet tot de doelstellingen van het Verkeersveiligheidsfonds. Ik ben het met u eens dat daaraan een grote nood is en dat dit eigenlijk met de gelden van het fonds zou moeten kunnen. U kent de drie E's van de verkeersveiligheid: Education, Engineering en Enforcement. Naast vorming en sensibilisering, en handhaving, zouden infrastructurele maatregelen mogelijk moeten zijn. Vandaag kan dat slechts in heel beperkte mate. Zo is momenteel reeds de mogelijkheid voor de financiering van de dynamische zone 30 opgenomen. In ieder geval moet worden vermeden dat het geld van het Verkeersveiligheidsfonds wordt gebruikt voor zaken die met verkeersveiligheid niets meer te maken hebben. Dat was de kern van de politieke boodschap die ik in de zomervakantie heb verwoord.

Dat brengt me naadloos bij uw derde vraag. We hebben het er in deze commissie al vaak over gehad: we investeren wel in handhaving via de camera's, maar we zijn ter zake niet bevoegd. In 2008 zullen we een inhaalbeweging maken. Als het parlement de begroting zal goedkeuren, dan kunnen we 5 miljoen euro extra vrijmaken voor de installatie van onbemande digitale camera's. Ons handhavingsbeleid gaat dus onverminderd door. Het klopt natuurlijk wel dat dit tot te weinig middelen voor Vlaanderen leidt.

In elk geval betekent dit dat het absoluut onaanvaardbaar zou zijn als deze middelen zouden worden besteed om noden te lenigen die niets te maken hebben met verkeersveiligheid. Andere noden, ook van de lokale politie, moeten worden gelenigd met federale of lokale middelen. De middelen van het Verkeersveiligheidsfonds moeten integraal naar verkeersveiligheid gaan. Als het Vlaamse Gewest op dat vlak bevoegd zou zijn, dan zouden we heel wat bijkomende initiatieven kunnen nemen. Zo kunnen op het vlak van het rijbewijs nog heel wat initiatieven worden genomen.

Mijnheer Peeters, u vraagt mij welke stappen ik nog ga zetten voor de verdere regionalisering. Ik vind dat een beetje een gekke vraag, eerlijk gezegd. Ik zal alles ondersteunen wat de federale onderhandelaars wat dat betreft op tafel leggen. Ik heb nooit onder stoelen of banken gestoken dat we inzake verkeersveiligheid zoveel mogelijk hefboomen in eigen handen wensen te hebben, want er leeft nu eenmaal een verschillende gevoeligheid bij ons dan in de rest van het land. Dat heeft te maken met objectieve factoren als ruimtelijke ordening en de verkeersveiligheidssituatie. Wat dat betreft, hebt u mijn volledige steun, maar ik – en ik niet alleen – heb tegenwoordig weinig in de pap te brokken.

Ik denk dat het heel belangrijk is dat de financiering van de dynamische zone 30 mogelijk gemaakt is en daar kunnen nog heel wat stappen gezet worden. Ik zal bij de federale minister van Mobiliteit opvragen in welke mate de Vlaamse politiezones zijn ingegaan op de bijkomende mogelijkheden die we geschapen hebben via de omzendbrief. Voor de rest is het wachten op nieuwe initiatieven op het federale niveau.

Ik wil wel meegeven dat ik zeer streng zal waken over de besteding van de middelen, dat ze steeds naar verkeersveiligheid gaan en niet worden afgewend naar andere doeleinden. Ik denk dat we dat vanuit het Vlaamse Gewest kunnen controleren.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. U haalt aan dat er heel wat mogelijkheden zijn vanuit het Verkeersveiligheidsfonds, maar dat ze op dit ogenblik nog niet worden benut. Is het niet interessant om eens een overzicht te maken van

alle mogelijkheden die u ziet en dat als aanbeveling over te maken aan het federale niveau? U verwijst naar de dynamische borden voor zone 30, maar er zijn nog veel andere mogelijkheden. Het zou goed zijn als die oefening gemaakt wordt.

Vanuit de lokale politiezones is er op dat vlak weinig inbreng. Wij worden bijna gedwongen om bepaalde omschrijvingen van acties na te leven, want dat wordt stringent nagekeken. Maar ik denk dat het goed is dat vanuit het Vlaamse niveau de suggestie komt dat het sterk wordt aangeraden om dat op te nemen in het Verkeersveiligheidsfonds. Dat zou een verbreding zijn voor de aanwending van de middelen.

Er werd gesuggereerd dat de politiezones niet wisten wat te doen met hun geld en er dan maar de zotste dingen mee deden. Ik denk dat niets minder waar is. Ik weet niet van waar dat komt, maar ik sluit niet uit dat het gebeurt. Als het wordt verbreed, zijn er veel meer mogelijkheden en kan de aanwending voor verkeersveiligheid efficiënter en effectiever gebeuren. Daar verwacht ik toch een initiatief van u, als minister van Mobiliteit.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Peeters, u vraagt om een duidelijke opsomming over te maken aan het federale niveau. Dat hebben we nog niet gedaan, maar het is geen bezwaar om dat te doen.

We hebben wel heel duidelijk gemaakt dat het niet kan dat de middelen worden afgewend. Ik had alleen de indruk dat de federale minister van Binnenlandse Zaken wel de mogelijkheid zag om die middelen elders en op een andere manier te besteden.

De heer Frans Peeters: Daar is tegenwoordig ook sprake van, om bijvoorbeeld middelen af te leiden naar de wijkpolitie. Ik heb daar ook geen probleem mee, want ik wil het ruim beschouwen, maar ik denk dat verkeersveiligheid de topprioriteit is. Op dat vlak geef ik u dan ook volledig gelijk.

Minister Kathleen Van Brempt: Natuurlijk zijn er elders ook nog noden die opgevangen moeten worden via de federale budgetten, maar daar moeten de prioriteiten dan maar anders gelegd worden. Wat niet kan, is dat de middelen van het Verkeersveiligheidsfonds op andere manieren worden ingezet.

Ik denk dat daar de politieke boodschap belangrijker was. Ik ben het met u eens en heb niet de indruk dat er op het terrein zo veel budgetten over zijn. Er zullen hier en daar wel politiezones zijn die er foute of niet al te zinvolle dingen mee doen, maar volgens mij zijn dat de absolute uitzonderingen op de regel.

Ik heb er geen probleem mee om die bekommernis nog eens over te maken, maar misschien moeten we wacht-

ten op de nieuwe minister van Binnenlandse Zaken. Het is misschien goed om, als hij of zij begint – en dat kan ook dezelfde minister zijn –, vanuit het Vlaamse Gewest de prioriteiten naar voren te schuiven.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het proefproject om een bus- of tramticket aan te kopen via sms

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mevrouw de voorzitter, mijn vraag om uitleg komt er na het voorval van 6 september en naar aanleiding van het proefproject voor de aankoop van bus- of tramtickets via sms. Via de operator Proximus kan men op een vrij eenvoudige manier een bus- of tramticket betalen, specifiek voor de steden Gent en Antwerpen.

Mevrouw de minister, het was weliswaar een proefproject, maar ik denk dat er heel wat schortte aan de communicatie. Wat we konden vernemen via de pers, is dat noch de reizigers, noch de tram- of busbestuurders voldoende op de hoogte waren van de werking van het systeem en dat zelfs de helpdesk van De Lijn onvoldoende geïnformeerd was. Dat lijkt er toch op dat er een communicatieprobleem is binnen De Lijn.

Mevrouw de minister, kunt u uitleg geven over de wijze waarop de communicatie gevoerd is, zowel naar het eigen personeel als naar de reizigers? Werd deze communicatie volgens u tijdig en correct gevoerd?

Krijgen klanten die ondanks het sms-systeem toch nog een ticket aan de automaten wensen te kopen, voldoende gelegenheid om dat te blijven doen? Of wordt het traditionele systeem van ticketautomaten afgebouwd? Ik kan me voorstellen dat het sms-systeem een zeker succes heeft en dat de evaluatie nog dient te gebeuren. Is er een evaluatie gepland? Wanneer zal dat gebeuren? Kunnen we de resultaten hiervan ontvangen?

Mevrouw de minister, ik heb nog een bijkomende vraag. Andere operatoren hebben dat niet kunnen doen. Is daar een reden voor? Voorziet men dat die andere operatoren in de toekomst op dezelfde manier gebruik kunnen maken van de diensten van De Lijn?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Peeters, ik ga u een overzicht geven van alle communicatiemomen-

ten, zowel intern als extern, die gepland waren. Dat is toch redelijk indrukwekkend, wat niet wil zeggen dat op het terrein niet gebeurd is wat is gebeurd. Ik betwist dat niet, maar het is zeker geen lichtzinnig opgevat project, want De Lijn is er al lang mee bezig.

In juni en juli werden de ondernemingsraden van de entiteiten van De Lijn in Antwerpen en Oost-Vlaanderen ingelicht over het proefproject sms-ticketing. In de week van 15 augustus 2007, ruim twee weken voor de opstart in Antwerpen en Gent, werd aan alle chauffeurs en controleurs een intern bericht verstuurd, waarin alle informatie betreffende de invoering van sms-ticketing grondig en overzichtelijk werd opgeleijst. Bij de start op 6 september werd ter herinnering een interne communicatie, Snellijn, verspreid aan alle personeelsleden van De Lijn. Alle chauffeurs hebben ook folders en handige kaartjes gekregen waarop ze gemakkelijk de informatie over het project kunnen terugvinden. Aan de controleurs die werkzaam zijn in de provincies Antwerpen en Gent werd een halve dag opleiding gegeven, om hen vertrouwd te maken met het nieuwe systeem en de controleprocedures, want er is een bijzondere controle nodig op het sms-ticket. Alle voorlichters van de helpdesk De LijnInfo hebben voor de opstart een individuele training gekregen inzake sms-ticketing. Alle mogelijke informatie over het sms-ticketingsysteem is beschikbaar in elektronische vorm door middel van scripts. Ook hebben de voorlichters een systeem ter beschikking waarmee ze klanten kunnen helpen met vragen over specifieke sms-tickets. De voorlichters zijn verplicht om bij vragen van klanten het betreffende script op te roepen en de overeenkomstige informatie te gebruiken. Een voorlichter mag niet uit het hoofd antwoorden op vragen van klanten. Hiermee wil De Lijn de kwaliteit van de geleverde informatie bewaken. Dat wat de interne communicatie binnen De Lijn betreft.

Op 6 september werd sms-ticketing voorgesteld aan de pers. Vanaf die datum werd de externe communicatiecampagne gelanceerd. De nadruk wordt gelegd op haltecommunicatie. Haltes zijn immers de ideale plaats om de reizigers die plannen om een biljet aan te kopen op het voertuig, aan te spreken met het aanbod van sms-ticketing. Voor de campagne wordt opnieuw de figuur van Cordelia gebruikt, die alle voorverkoopcampagnes van De Lijn begeleidt. Ze is vandaag nog altijd zichtbaar aan alle haltes.

Er werden heel wat communicatiemiddelen gebruikt. Alle haltes in Antwerpen en Gent werden uitgerust met pancartes aan de haltepalen, informatiestickers op de halteborden en promotieklevers in de schuilmuisjes. Er werden 75 volledige achterkanten van de bussen in Antwerpen en Gent bekleefd met publiciteit over sms-ticketing. Binnen de trams en bussen werden dakrondingsaffiches aangebracht. In de lokale edities van

de dagbladen Gazet van Antwerpen, Het Laatste Nieuws, De Gentenaar, Het Volk, Het Nieuwsblad en Metro verschenen advertenties in de loop van de maand september. Ook in de lokale magazines 03 en 09 verschijnen er advertenties over sms-ticketing. Een folder over het nieuwe betalingssysteem werd aangemaakt. Deze folder wordt enerzijds verspreid via de voertuigen, de Lijnwinkels en andere lokale distributiekanaalen en anderzijds werden er ook folders gestuurd naar de Vlaamse infozuilen van de gemeenten die deel uitmaken van de stadsgebieden Gent en Antwerpen. Het sms-ticketingsysteem wordt ook uitvoerig toegelicht op de website van De Lijn. Om de biljetreizigers aan te zetten sms-ticketing te gebruiken, werd ook een marketingactie gelanceerd: het eerste sms-ticket is gratis tot en met 31 oktober 2007.

Ik vind altijd dat De Lijn sterk is in communicatie en dat blijkt hier ook uit. Maar dat wil niet zeggen dat op het terrein niet is gebeurd wat is gebeurd. De Lijn kan haar chauffeurs niet dwingen om de interne berichten te lezen.

De heer Frans Peeters: Mevrouw de minister, ik vind persoonlijk ook dat De Lijn sterk is in communicatie. We hebben dat zelf ooit mogen ondervinden met de invoering van basismobiliteit in de regio. Maar dit is toch wel frappant. Ik hoor dat er enorm veel is geïnvesteerd voor communicatie, maar toch komt die niet op de plaats waar ze moet komen.

U hebt ook in de krant gelezen dat iemand gedurende een uur negen tests heeft gedaan en niemand wist hoe het werkte. Op de tiende plaats had hij prijs. Daar wist men het wel. Dan schort er wel iets aan die goed opgezette campagne, het komt niet op de juiste plaats terecht.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik weet niet wat De Lijn nog kan bedenken. Misschien moeten ze hun eigen interne communicatie eens onder de loep nemen. Het is niet omdat je een bericht verstuurt aan alle chauffeurs dat ze dat allemaal lezen.

Het gaat niet alleen daarover. Er zijn ook opleidingen gestart. Er is niet alleen passieve, maar ook actieve communicatie gevoerd. Je kunt niet alle chauffeurs een halve dag binnenhouden om hierover een opleiding te geven. Dat zou ontzettend veel geld kosten. Dat wil niet zeggen dat we niet verder kunnen nagaan of de interne communicatie voldoende efficiënt is. Ik heb niet meteen dé oplossing.

Sindsdien zijn er veel klachten geweest, vooral bij de start. Het is niet voor niets een pilootproject, dat meestal wat mankementen heeft en waaruit we moeten leren voor we in heel Vlaanderen van start gaan. Uiteraard zullen we dit uitgebreid evalueren begin december, zowel kwantitatief als kwalitatief. Het doel is om na te gaan hoe het gesteld is met de acceptatie bij de biljetreizigers. Dat

willen we gedetailleerd in kaart brengen. Dit wordt de basis voor de evaluatie met betrekking tot de mogelijke roll-out in Vlaanderen in 2008. Het evaluatierapport dat tegen het einde van het jaar klaar zal zijn, kan ter beschikking worden gesteld van deze commissie.

We konden het niet niét opstarten, omdat de andere operatoren niet wilden instappen, wat ik overigens betreurt. Zoals vaak heeft dat te maken met technologie. Men heeft me verteld dat de operatoren niet allemaal dezelfde technologie in huis hebben als Proximus om dat onmiddellijk te doen. Maar het heeft ook met geld te maken. Voor De Lijn was het cruciaal om de kosten van het sms'en zelf te drukken. Er is een marge tussen de inkomsten van De Lijn, wat er in voorverkoop wordt betaald en wat er op tram en bus wordt betaald. Daar moeten we tussen blijven.

Er is dus heel hard onderhandeld over de prijs die de operator kan aanrekenen voor het versturen van de sms. Ik hoop dat het succesvol zal zijn. In Antwerpen en enkele andere steden is het sms-parkeren toch heel succesvol. Ik ga ervan uit dat sms-ticketing van De Lijn een succes zal zijn. Dat zal dan een stimulans voor andere operatoren zijn om daar ook in te stappen. Voor mij is het project maar geslaagd als alle operatoren meedoen.

Het is een dienstverlening aan de klanten. Als die beperkt is tot één operator, is de dienstverlening niet goed. Nog eens, het is een pilootproject. Daarin moet dat kunnen. Als we het zullen uitbreiden naar Vlaanderen, is het heel wenselijk dat de andere operatoren erbij betrokken zijn.

Dit systeem moeten we zien als complementair aan de ticketautomaten en de andere voorverkoopkanalen. Vandaag zijn er absoluut geen plannen om minder automaten te plaatsen. De automaten zijn onvoldoende performant, en sms-ticketing is daar wel een heel belangrijke aanvulling op. Het is een betere aanvulling dan aan alle haltes automaten te plaatsen. Dat is zelfs in Antwerpen en Gent niet efficiënt. Op grote mobiliteitsknooppunten zullen automaten absoluut blijven functioneren en nuttig zijn.

De heer Frans Peeters: Er is een grote en dure communicatiecampagne opgezet om dat voor te bereiden, maar aan de basis is er wat misgegaan. Daarvoor moet De Lijn aandacht hebben bij toekomstige projecten. Trambestuurders en buschauffeurs moeten weten waarover het gaat. Interne berichten zijn niet doeltreffend genoeg. We moeten niets onverlet laten om die mensen daar wegwijs in te maken. Het is een absolute voorwaarde dat ze goed worden geïnstrueerd over wat er moet gebeuren.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

- *De heer Frans Peeters, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op.*

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de commentaren van de voorzitter van het directiecomité van de NMBS op de beslissing van de Vlaamse Regering om een proefproject met mega-trucks in te voeren

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, net voor het zomerreces werd snel een voorstel van resolutie goedgekeurd over de invoering van een proefproject met superlange en -zware vrachtwagens. Dat gebeurde bij spoedbehandeling in de plenaire vergadering. Niet zo lang daarna, op 7 augustus, stuurde de voorzitter van het directiecomité van de NMBS, de heer Haek, een brief naar verschillende partijen, waarin hij verwijst naar een brochure van de representatieve verenigingen van de spoorwegen in Europa. Daarin worden de nadelen van de invoering van lange en zware vrachtwagens opgesomd.

Hij stelt in zijn brief dat de invoering van megatrucks, die in de brochures trouwens monstertrucks worden genoemd, een grote financiële investering vergt vanwege de noodzakelijke aanpassingen aan de weginfrastructuur. Letterlijk zegt hij: “Inderdaad zullen wegen, bruggen, toegangswegen en parkingzones moeten worden aangepast, en nieuwe weginfrastructuren zullen moeten worden gebouwd. Nergens in het hele debat over de megatrucks wordt vermeld hoe die investeringen zullen worden gefinancierd.”

Hij gaat verder: “We zullen ook een omgekeerde modal shift zien van het spoor naar de weg. Het gecombineerd vervoer, waar zoveel inspanningen overal in Europa, ook in België, werden gedaan om die efficiënte en milieuvriendelijke activiteit te ontwikkelen, zal worden bedreigd.” Hij besluit zijn brief met de expliciete vraag van de NMBS-holding aan de federale en de regionale autoriteiten om zich te verzetten tegen maatregelen die dergelijke megatrucks in ons land zouden toelaten.

Mevrouw de minister, werd ondertussen overleg gepleegd tussen de Vlaamse Regering en de NMBS over de bezorgdheden van de heer Haek bij de invoering van megatrucks? Dit overleg had ik ook al gesuggereerd naar aanleiding van het debat net voor het reces. De heer Haek heeft nu onze bezorgdheid bijna letterlijk overgenomen. Wat is het antwoord van de Vlaamse Regering op de bekommernissen van de NMBS-topman? Kloppen zijn beweringen dat nergens rekening wordt gehouden met de kostprijs van de noodzakelijke infrastructuurwerken en de externe kosten van de invoering van mega-

trucks? Hoeveel bedragen de kosten als gevolg van de noodzakelijke infrastructuraanpassingen bij de invoering van het aangekondigde proefproject? Ik veronderstel dat dit een tamelijk beperkt project zal zijn. Wat zouden die kosten bedragen bij een eventuele veralgemeende invoering van megatrucks in Vlaanderen? Hebt u daar zicht op?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik wil me aansluiten bij de vraag van de heer Glorieux, maar ik spreek liever over ecocombi. Mijnheer Glorieux, waarschijnlijk hebt u het bewust over megatrucks of lange, zware vrachtwagens, maar het zijn ecocombi omdat ze nu eenmaal een relatief lagere uitstoot hebben dan de normale vrachtwagens en dus een positieve bijdrage leveren aan het leefmilieu. Dat debat hebben we al uitgebreid gevoerd.

Ik zou een vraag stellen naar aanleiding van de discussie die we voor het reces hebben gevoerd. Ik wil de resolutie nog eens in het juiste kader plaatsen. Het is niet zo maar een wilde resolutie die vraagt om een proefproject te organiseren in het Vlaamse land, zonder randvoorwaarden. We hebben heel nadrukkelijk gezegd – en onze bekommernissen waren daarover gelijklopend – dat de veiligheid heel belangrijk is. Het is niet onze bedoeling het te organiseren als blijkt dat op bepaalde delen enorm veel risico's zouden bestaan op dodehoekongevallen en dergelijke meer. Een studie in Nederland heeft aangetoond, na afloop van het proefproject daar, dat er maar één ongeval is gebeurd en dat was niet gerelateerd aan de dode hoek en had niets te maken met de ecocombi op zich, maar had andere oorzaken.

Een tweede opmerking voor het juist plaatsen van de resolutie is het verhaal van de modal shift. Het zal u misschien verbazen maar ik begrijp de bekommernis van de voorzitter van het directiecomité van de NMBS, maar ze is eigenlijk naast de kwestie. De bekommernis van de heer Haek zou volledig relevant zijn als we van plan waren om een proefproject op poten te zetten dat parallel zou lopen aan een spoorlijn, maar dat zijn we niet van plan. De proefprojecten waar we voor pleiten – minister Crevits heeft daar in een antwoord al naar verwezen – mogen in geen enkel geval een modal shift tot stand brengen van het spoor naar de weg, want dat staat haaks op wat Vlaanderen in het verleden heeft gedaan. Het is heel belangrijk dat het afgelijnde project daar rekening mee houdt en niet parallel loopt aan een spoorlijn tussen twee grootsteden, waardoor men een modal shift in de verkeerde richting zou tot stand brengen.

Wat betreft het argument van de financiële investeringen, moet men volgens mij kijken naar welke weginfrastructuur daarvoor geschikt is. Men moet bijvoorbeeld geen ecocombi's langsheen rotondes laten rijden waardoor men in ondertunnelingen zou moeten voor-

zien. In Nederland is gebleken dat dat op bepaalde afgeleide trajecten best kan op de huidige weginfrastructuur en dat er geen argument is om geen proefproject op te starten omdat we simpelweg niet van plan zijn om op rotondes en dergelijke ecocombi's te laten rijden.

Mevrouw de minister, er was tijdens de commissievergadering van 3 juli aangekondigd dat er eind september een standpunt van de Vlaamse Regering zou zijn. Het is nu begin oktober. Is er al een standpunt bepaald? Hebt u al overleg gehad met uw bevoegde collega? Of mogen we dat de komende weken verwachten?

Zijn de resultaten van de studie die is gevraagd aan het steunpunt Verkeersveiligheid er al? Ze werden voorzien voor eind september. Of vallen die de komende weken te verwachten en kunnen ze dan meegedeeld worden aan het parlement?

Is de knoop al doorgemaakt of er een proefproject komt of niet, en waar zal dat dan plaats vinden?

De voorzitter: De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé: De reactie vanuit de NMBS vond ik nogal paniekerig. Uit de Nederlandse studie blijkt dat de introductie van ecocombi's weliswaar een nadelig effect zou hebben op de spoorwegen, maar een uitermate gering, namelijk 1,4 tot 2,7 percent. Of dat opweegt tegen de verbetering van de verkeersveiligheid en het milieu, is de vraag. Uit de studie van Arcadis blijkt over alle andere punten dat ecocombi's positief zijn. Ik spreek me er vandaag niet over uit of men ze nu absoluut moet gaan gebruiken, ik zeg alleen dat er ofwel iets mis is met de studie ofwel met de heftige reactie van de NMBS.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Geachte leden, ik zou bijzonder kort kunnen zijn en zeggen: de Vlaamse Regering heeft in deze nog geen standpunt ingenomen. Ik zal enkele elementen toevoegen.

In de schoot van de Vlaamse Regering wordt een standpunt voorbereid. Op basis van dat standpunt moet verder overleg met de NMBS mogelijk zijn. Dat moeten we zeker niet uit de weg gaan. De bezorgdheden die de NMBS bij monde van de heer Haek aanhaalt, vooral met betrekking tot de aanpassing van onze weginfrastructuur en de modal shift, liggen mij ook bijzonder na aan het hart. Het zijn bezorgdheden die ook in de studie van het Vlaams Instituut voor de Logistiek, VIL, naar voren komen. Ook daar worden reserves geïdentificeerd om te komen tot een modal shift, reserves in termen van 'te onderzoeken', namelijk het gevaar voor andere weggebruikers en de onaangepastheid van het Vlaamse wegnet.

Ik heb altijd benadrukt dat we dat heel specifiek voor Vlaanderen onder de loep moeten nemen. Ik hoed me

altijd voor vergelijkingen met Nederland over verkeersveiligheid of dit soort onderwerpen. De weginfrastructuur en de ruimtelijke ordening daar zijn dermate anders dat vergelijkingen moeilijk zijn.

Mevrouw De Ridder heeft terecht verwezen naar de resolutie van het Vlaams Parlement. Die spreekt heel duidelijk over de verbetering van de efficiëntie van het wegtransport op ecologisch en economisch vlak, zonder dat aan het marktaandeel van het spoor en de binnenvaart moet worden geraakt. Dit is heel belangrijk: we willen absoluut het marktaandeel van het spoor en de binnenvaart verhogen.

Het is ook duidelijk dat langere of zwaardere vrachtwagens, of monstervrachtwagens zoals sommigen stilletjes zeggen, enkel kunnen worden ingevoerd zonder negatieve impact op de verkeersveiligheid. U weet dat ik dat erg heb benadrukt. Om die reden is tijdens de voorafgaande discussie duidelijk afgesproken dat eerst een verkeersveiligheidsstudie zal worden uitgevoerd. Die studie is volop aan de gang en ik verwacht de resultaten eerstdaags, meer bepaald rond 5 oktober 2007.

Wat de uitspraken van de heer Haek over de kostprijs van de noodzakelijke infrastructuurwerken betreft, kan ik enkel antwoorden dat deze prijs uiteraard van het aantal lange vrachtwagens, van de geselecteerde trajecten en van het gewicht, de asbelasting en de positie van de assen van die vrachtwagens afhankelijk is. Indien wordt besloten deze vrachtwagens in te zetten, is de vraag waar ze worden ingezet. Een nauwkeurige selectie van de trajecten moet het mogelijk maken de kostprijs van de infrastructuurwerken te beperken of in te calculeren.

Voor alle duidelijkheid wil ik hier nog vermelden dat we het vandaag enkel over de mogelijke invoering van een pilootproject spreken. We hebben het helemaal niet over een veralgemeende invoering van dit type van vrachtvervoer.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Ik dank de minister voor haar antwoord. We moeten rekening houden met de ruimtelijke ordening in Vlaanderen en met de structuur van ons wegnet. Indien we de noodzakelijke aanpassingen willen beperken en indien we de trajecten in functie van deze beperkte impact willen selecteren, zullen we eigenlijk, tenzij na grote investeringen, bitter weinig gebruik van deze trucks kunnen maken.

De minister wil een proefproject opzetten langs een traject dat niet tot concurrentie met de spoorwegen zou leiden. Ik vraag me af waar dit traject zich concreet zou kunnen bevinden. Daarnaast vraag ik me af welke waarde een dergelijk proefproject zou hebben en welke conclusies er uit kunnen worden getrokken. Indien het proefproject langs een traject zonder concurrentie met de

spoorwegen wordt opgezet, lijkt het me onmogelijk nadien aan te tonen dat er geen negatief effect op het spoorverkeer is geweest. Indien na dit proefproject tot een veralgemeen- de invoering wordt overgegaan, zal er uiteraard wel concurrentie zijn. We beschikken, zeker tussen onze industriecentra, immers over een redelijk uitgebreid spoorwegennet. Het lijkt me moeilijk locaties te vinden waar geen concurrentie met de spoorwegen zou bestaan.

Als mevrouw De Ridder de letters ‘eco’ gebruikt, ga ik ervan uit dat ze hiermee naar het economische en niet naar het ecologische verwijst. Ze heeft meermaals naar een Nederlandse studie verwezen. Ik heb evenwel minstens vier andere studies gelezen waarin de vergelijking tussen de inzet van zogenaamde supertrucks en gewone vrachtwagens andere resultaten oplevert. De modal shift van het treinverkeer en de scheepvaart naar het wegverkeer zou, zelfs als de supertrucks optimaal worden geladen, elk positief effect op de CO₂-uitstoot ongedaan maken.

De minister heeft verklaard dat de Vlaamse Regering pas na nader onderzoek een standpunt zal innemen en aan de top van de NMBS zal overmaken. Dat lijkt me het beste bewijs dat de resolutie vlak voor het zomerreces ietwat overhaast is goedgekeurd.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer Glorieux, uw woorden zijn voor uw eigen rekening. Ik ben er echter niet van overtuigd dat er weinig geschikte ruimte voor een proefproject is. De Vlaamse Regering zal hierover nog een standpunt moeten innemen. Ik meen dat er voldoende ruimte is.

Ik weet niet of u het niet begrijpt of het niet wilt begrijpen, maar het is nooit onze bedoeling geweest die trucks parallel met het spoorverkeer te laten rijden. De resolutie is allesbehalve overhaast opgesteld of goedgekeurd. Voor de indiening van het voorstel van resolutie in juli 2007 hebben we hier vier of vijf maanden over beraadslaagd. De resolutie stelt nadrukkelijk dat we een interventie met het spoorvervoer en een modal shift van het spoorvervoer naar het wegvervoer willen vermijden.

U moet niet proberen ons af te schilderen als economiefans die de letters ‘eco’ enkel als een verwijzing naar het economische hanteren. De inzet van deze trucks kan de economie, de ecologie en de omgang met de transportproblematiek ten goede komen. Ik geloof in een dergelijk proefproject. Ik kan u niet toestaan ons als eenzijdig af te schilderen. De resolutie is evenwichtig en houdt rekening met verkeersveiligheid, ecologische bekommernissen, de modal shift en dergelijke. Ik kijk met spanning uit naar de bevindingen van de studie en naar de beslissing van de Vlaamse Regering.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
