

C34 – OPE4

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2008-2009

21 oktober 2008

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Interpellatie van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de beslissing van de Vlaamse Regering van 3 oktober 2008 inzake de aanleg van de noord-zuidverbinding in Limburg en de stand van zaken betreffende het project 'Missing Link - noord-zuidverbinding Limburg'	
Interpellatie van de heer Rudi Daems tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de regeringsbeslissing betreffende de noord-zuidverbinding in Limburg	1
Met redenen omklede moties	13
Vraag om uitleg van de heer Jan Verfaillie tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het inhaalverbod voor vrachtwagens	14
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de werking van het Pendelfonds	16
Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Heeren tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het behalen op latere leeftijd van het rijbewijs via de school	20
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de klachtendienst van De Lijn	22
Vraag om uitleg van mevrouw Fientje Moerman tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de Vlaamse participatie in het programma 'Motorways of the Sea' van het Noordzeegebied	23
Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de prefinanciering van de bouw van nieuwe sluizen door de havenbesturen van Antwerpen, Gent en Zeebrugge	25

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Interpellatie van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de beslissing van de Vlaamse Regering van 3 oktober 2008 inzake de aanleg van de noord-zuidverbinding in Limburg en de stand van zaken betreffende het project 'Missing Link - noord-zuidverbinding Limburg'

Interpellatie van de heer Rudi Daems tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de regeringsbeslissing betreffende de noord-zuidverbinding in Limburg

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, deze interpellatie handelt over de beslissing van de Vlaamse Regering op 3 oktober 2008 betreffende de noord-zuidverbinding in Limburg.

Mevrouw de minister, op dinsdag 30 september 2008 hebt u hier geantwoord op vragen om uitleg van de heer Daems en mevrouw Moerman over hetzelfde thema. Op de vraag naar het tijdsverloop van de beslissingen antwoordde u: "In de weken die daarna volgen, zal er via diverse kanalen een duiding volgen van de nog te nemen beslissing en haar gevolgen. Correcte communicatie is in dezen van groot belang." Die laatste zin is natuurlijk een lachertje, want tot nu toe heb ik alle informatie via de krant en de televisie moeten vernemen.

U meldde terloops nog dat ook het Spartacusplan in het kader van het plan-MER onderzocht is. De rendabiliteit van de sneltramverbinding en de bundeling met een van de twee alternatieven is onderwerp van studie in onder meer het plan-MER van het Spartacusplan.

In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag van juni 2008 stelde u echter dat het plan-MER inzake de noord-zuidverbinding aangeeft dat er vermoedelijk slechts een beperkte substitutie zal zijn van autoverkeer naar sneltramverkeer. Men baseert zich hiervoor op de project-MER voor de sneltramlijn Hasselt-Maastricht, waarin sprake is van amper 1,5 procent. Alle verkeerskundigen zijn het er nochtans over eens dat concentratie van autoverkeersstromen de beste garantie is voor een hoge bezetting van een sneltram. Ik vermeld dit even terloops, maar het is toch een belangrijk element in dit dossier.

De regeringsbeslissing van 3 oktober 2008 was klaarblijkelijk op voorhand gekend. De dinsdag (30

september 2008) dat u hier verklaringen kwam afleggen, wist u volgens mij eigenlijk al dat u zou opteren voor de omleiding.

Nadien heb ik op tv de zeer misplaatste bijeenkomst kunnen zien in het Provinciehuis te Hasselt, waar onder meer champagne werd geserveerd. Volgens de kranten werd daar verkondigd dat er in heel Limburg een eendrachtig standpunt was. Voor zover ik weet, zijn er meer politieke partijen dan de drie klassieke partijen. En ook die andere partijen vertegenwoordigen een gedeelte van het Limburgse volk. Ik heb in elk geval geen uitnodiging ontvangen.

De gouverneur van Limburg zei een aantal jaren geleden nog heel duidelijk 'waar een wil is, is een weg'. U moet maar eens lezen, mevrouw de minister, wat hij daar toen allemaal over gezegd heeft, onder meer aan het adres van uw partij. Uw partij had er 27 jaar over gedaan om 27 kilometer weg met tweemaal twee rijstroken aan te leggen, maar hij, toen nog minister van Openbare Werken, zou er eens voor zorgen dat die ondertunneling er snel zou komen.

Nu zegt de heer Stevaert niet langer 'waar een wil is, is een weg', maar 'waar een wil is, is een omweg'. Dat kan tellen.

Mevrouw de minister, ik durf u bijna niet te confronteren met de uitspraken die verschillende politici in het verleden hebben gedaan. De heer Dewael schreef, toen hij minister-president van de Vlaamse Regering was, een bedrag van 2 miljard euro in om de ondertunneling aan te pakken. De heer Stevaert zou de ondertunneling eindelijk eens aanpakken. Uw voorganger, minister-president Peeters, heeft, tegen de heer Kelchtermans in, gezegd dat de doortocht, en niets anders dan de doortocht er zou komen. De heer Kelchtermans was, zoals u weet, een van de architecten van de omleiding.

De heer Ludo Sannen, fractieleider van sp.a in dit parlement, is gelukkig een medestander. Hij is voor honderd procent tegen de omleiding en voor de doortocht. De heer Johan Sauwens was altijd al heel duidelijk voor de doortocht.

Mevrouw de minister, ik heb de moeite genomen om eens te kijken wat er nu allemaal in het plan-MER staat. Ik heb een aantal heel merkwaardige zaken vastgesteld. In uw nota aan de Vlaamse Regering schrijft u: "Beide tracés zijn volgens de conclusies van het plan-MER verdedigbaar." Het eerste punt is de verkeersafwikkeling. "De verkeersafwikkeling is hoopgevend voor de doortocht", lezen we in het rapport. Men heeft

dat bekeken op basis van het vooropgestelde afwikkelingsniveau C. Dat betekent dat dit met een snelheidsregime van 90 kilometer per uur perfect uitvoerbaar is.

Wat het omleidingstracé betreft, stelt het plan-MER dat het merendeel van de wagens gebruik maakt van de omleiding, maar dat er in de spitsuren toch nog altijd 500 auto's in één richting op de doortocht zelf blijven rijden. Als je die 500 auto's extrapoleert naar de verkeersafwikkeling van een volledige dag, kom je aan 15.000 à 20.000 voertuigen die uiteindelijk toch gebruik blijven maken van de doortocht. Uw plan-MER geeft dat zeer duidelijk aan. Dit is een heel belangrijk element in dit verhaal.

Wat zegt men nu in Limburg? Men gaat de doortocht heraanleggen en tweemaal twee rijstroken terugbrengen naar tweemaal één rijstrook. Die tweemaal één rijstrook mag men echter vergeten. Dat behoort helemaal niet tot de mogelijkheden. Zelfs voor de omleidingsweg zal men dus toch met die tweemaal twee rijstroken moeten voortwerken. In het andere geval, als men naar tweemaal één rijstrook gaat, krijgt men een file vanaf de Peersedijk tot aan de E314.

Een ander heel merkwaardig element is de gemiddelde reistijd. Ik verwijs daarvoor naar pagina 48 van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), met betrekking tot de N74 richting Zonhoven. In het nulalternatief – wanneer je niets doet – bedraagt de gemiddelde reistijd 16 minuten. Als je de doortocht aanlegt, wordt dat 7,1 minuten. Als je de omleiding aanlegt, is dat 6,7 minuten. Er is dus niet veel tijdsverschil tussen de twee tracés.

Dan gaan we de verschillende aspecten eens bekijken wat betreft de doortocht en de omleiding. Het eerste element is de bodem, waarbij het plan-MER zegt dat er een duidelijke voorkeur is voor het doortochttracé. Men maakt heel duidelijk de opmerking dat het projectniveau bepalend zal zijn voor de keuze die men maakt. U hebt intussen beslist, mevrouw de minister, in tegenstelling met wat in het Belang van Limburg stond, dat u alleen een project-MER maakt voor de omleiding. Ik denk dat dat zeer dom is. Ik zal in een motie ook de vraag neerleggen dat u ook een project-MER maakt voor de doortocht zelf, want het hele Europese verhaal is wat dat betreft heel onzeker.

Ik denk dat u er heel verstandig aan zou doen om voor beide een project-MER te maken. Als achteraf blijkt dat Europa neen zegt – en ik heb bronnen die mij dat bevestigen, en u zult bronnen hebben die u dat niet bevestigen – hebt u natuurlijk wel een probleem, in de zin dat u weer anderhalf tot twee jaar verliest.

Dan hebben we de grondwaterspiegel. Die is in orde voor zowel de doortocht als de omleiding. Voor het oppervlaktewater gaat de voorkeur uit naar de doortocht.

Over geluidsverstoring verwacht men voor de doortocht, raar maar waar, een overwegende daling van het verkeersgeluid. Ik geef het heel beperkt weer, mevrouw de minister, maar het staat heel uitgebreid beschreven. Voor de omleiding zegt men dat er een daling van de geluidsverstoring is, maar een toename ten westen van Houthalen-Helchteren.

De luchtverontreiniging, raar maar waar, scoort beter bij de doortocht dan bij de omleiding. Als men kijkt naar de doortocht, neemt NOx, PM10 en SO₂ respectievelijk af met 24, 49 en 70 procent. Het is geprojecteerd op het jaar 2030. Bij de omleiding is dat -8, -35 en -63 procent.

inzake natuur is er weinig overtuiging nodig, want voor de doortocht is dat ++ en voor de omleiding is dat een ramp over de hele lijn.

Wat het landschap betreft, zegt men voor de doortocht: relatief beperkt, licht negatief, met een duidelijke voorkeur voor de doortocht in de plan-MER. Voor de omleiding zegt men: ernstige effecten en ernstig negatief beoordeeld.

Het ruimteverlies is bijzonder moeilijk te vergelijken. Ik verwijs naar deel 20 van de plan-MER, pagina 26. Men zegt heel duidelijk dat voor het omleidingstracé geen onteigeningen langs de N715 vereist zijn. De doortocht geeft op de N715 extra ruimte. Ik verwijs nog naar het verkeersmodel, dat heel duidelijk een keuze zal moeten maken, wil men niet dat het verkeer in de doortocht stilstaat. U zult dus moeten kiezen voor de handhaving van tweemaal twee rijstroken.

Een andere kant van het verhaal is de vraag hoelang de aanleg van dergelijke tunnels duurt. Er werden inder tijd verhalen verteld dat het twaalf jaar duurt, dat werd teruggebracht op negen jaar en men spreekt ook over vijf tot zeven jaar. Ik zou willen weten wat daar nu de juiste draagwijdte van is.

Mevrouw de minister, ik denk dat u het ook met mij eens zult zijn dat de omleidingsweg voor 100 percent ingaat tegen de doelstellingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Ik wil ze nog wel eens opsommen: het vrijwaren van het buitengebied voor essentiële functies, het tegengaan van de versnippering van het buitengebied, het inbedden van landbouw, natuur en bos in goed gestructureerde gehelen en het bereiken van een gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied.

Ik zou graag willen weten op welke adviezen u zich baseert om te zeggen dat u het Europese Habitat- en Vogelrichtlijngebied perfect kunt compenseren. Iets dat gedurende jaren is ontstaan, kan men natuurlijk op geen enkele manier compenseren. Wat weg is, is weg.

Ik blijf ook bij mijn standpunt dat het plaatselijke verkeer een heel duidelijk aandeel blijft hebben. Bij veel mensen leeft het idee dat met een omleidingsweg er minder verkeer zal zijn in de doortocht.

Mevrouw de minister, waarom hebt u, ondanks de uitspraken in de commissievergadering van 30 september 2008 – dat er via diverse kanalen een duiding zal volgen van de nog te nemen beslissing en haar gevolgen –, alsnog snel deze beslissing genomen?

Hoe valt te verklaren dat er nu geopteerd wordt voor een omleiding, terwijl de heer Patrick Dewael in 2001 pleitte voor de ondertunneling, en daar zelfs de nodige kredieten voor had ingeschreven in zijn begroting, daarin gevolgd werd door de heer Stevaert, daarin gevolgd werd door VKW, daarin gevolgd werd door UNIZO, alsook door de toenmalige minister van Openbare Werken Kris Peeters?

Hoe kunt u deze keuze in overeenstemming brengen met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en met name de betekenis van een primaire weg type 1 en de gewenste ruimtelijke structuur van het buitengebied? Ik verwijs naar pagina 380 en volgende van het RSV.

Mevrouw de minister, u weet ook dat de aansluiting met Nederland, de beroemde A69, die Eindhoven, Valkenswaard met Lommel zou verbinden, er nooit zal komen. Men heeft beslist om die weg over te dragen naar de Nederlandse provincie Noord-Brabant. Dat betekent dat die weg – en dat is logisch, want er zijn twee parallelle autosnelwegen die de noord-zuidverbinding maken, Eindhoven-Maastricht en richting Antwerpen – er niet komt.

Hoe kunt u deze beslissing in overeenstemming brengen met de regelrechte aanslag op verschillende woonwijken, die de mensen gekozen hebben om rustig te wonen?

Mevrouw de minister, ik ben vorige week naar een vergadering geweest en ik heb een mapje voor u mee. Dat heeft men mij meegegeven, want we hadden u daar verwacht. De heer Moors, uw afdelingshoofd, is daar de honneurs komen waarnemen, maar ik wil u graag de uiteenzettingen meegeven die daar zijn gehouden. Dan hoort u ook eens iets vanuit de onderbuik.

Op voorstel van de huidige en vroegere burgemeester, heeft men indertijd bouwvergunningen afgeleverd en nu zegt men dat de mensen onteigend worden, omdat men een omleidingsweg gaat aanleggen. Hoe is dit in overeenstemming te brengen met een aantal gebieden die de status van Habitat- en Vogelrichtlijngebied hebben? Klopt het dat er een preadvies is over deze Europese Natura 2000-gebieden? Wat staat in dit advies en door wie is het opgesteld? Ik zou daar graag van u een kopie van hebben om te weten op basis van wat men die adviezen heeft opgesteld.

Mijn volgende vraag was: hoe verklaart u dat er een project-MER zowel voor de omleiding als voor de tunnelvariant wordt gemaakt? Die vraag moet echter worden herzien. Men maakt alleen een project-MER voor de omleiding. Maar als u het plan-MER goed gelezen hebt, dan wordt er in het plan-MER voortdurend de opmerking gemaakt dat een aantal dingen nader zouden moeten worden onderzocht in het project-MER. Om heel zeker te spelen, doet u er verstandig aan om beide te onderzoeken zodat u niet het risico loopt achteraf teruggefloten te worden door Europa.

Door wie werd de MKBA opgesteld en wat is daarvan het resultaat? We hebben daar inmiddels een afschrift van gekregen van uw kabinet. Ik stel voor dat u die op de website plaatst, zodat iedereen die kan raadplegen.

Door wie is het persmoment op het Provinciehuis georganiseerd? Hoe valt te verklaren dat enkele politieke partijen niet uitgenodigd waren en dat een aantal vertegenwoordigers van het middenveld wel aanwezig waren? Het waren dezelfde vertegenwoordigers van het middenveld die in 2005 zeiden dat ze voor de doortocht en niets dan de doortocht waren. Ik verwijs onder meer naar de directeur van VKW. Achteraf zeggen zij met hetzelfde gemak dat ze voor de omleidingsweg zijn.

Tot slot: wanneer krijgt het parlement alle nota's van de Vlaamse Regering zoals goedgekeurd door de regering op 3 oktober 2008? Officieel heb ik die nog altijd niet gekregen.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik kan iets korter zijn dan de heer Peumans omdat een heel pak van zijn argumenten ook de mijne zijn. Ik wil beginnen met te zeggen dat ik heel erg teleurgesteld ben over de beleidskeuze. Maar goed, we leven in een democratie, daar moeten we over debatteren. Ik ben persoonlijk vooral erg verontwaardigd over de wijze waarop de beslissing is genomen. Nog geen vier dagen voor de beslissing in Limburg werd bekendgemaakt, hebben we in een andere commissiezaal van het Vlaams Parlement een debat gevoerd over dezelfde noord-zuidverbinding, waar u zei dat u met heel veel zorg alle stakeholders zou betrekken. Mevrouw de minister, ik heb u toen heel uitdrukkelijk gevraagd om de Limburgse Milieukoepel te horen, die u een uitgebreide brief heeft gestuurd met het verzoek gehoord te worden. Ik stel vast dat de Milieukoepel noch de Bond Beter Leefmilieu zijn gehoord en dat enkel Natuurpunt is gehoord.

U bleef ook op de vlakte wat betreft de verdere timing rond de besluitvorming, terwijl intussen in alle stilte was geregeld dat u in de ambtswoning van de gouverneur zou bekendmaken – met veel champagne en zelfs

met wat feestvreugde op sommige gezichten – dat u de keuze had gemaakt voor het omleidingstracé. U had zich ook laten omringen door mensen die blijkbaar ofwel vrij neutraal waren voor de keuze van beide tracés ofwel heel duidelijk voorstander waren van het omleidings-tracé. Het is mijn persoonlijke mening dat de manier waarop u omgaat met deze commissie en met de parlementsleden, u minder geloofwaardig maakt ten aanzien van onze fractie.

Ik wil het vooral over de inhoud en over het MER hebben. Ik verwijs naar de argumenten die al zes tot zeven jaar in deze commissie of in de plenaire zitting zijn aangehaald op basis van diverse vragen om uitleg. Ik heb me de voorbije twee weken vooral moeten baseren op een niet-officieel rapport dat ik via lokale mensen en gemeentebesturen te pakken heb gekregen. Ik heb gisteren de cd-rom van uw dienst gekregen, met daarin het officiële MER. Ik heb niet alles kunnen lezen want het telt 1242 bladzijden. In essentie bestaat er niet zo verschrikkelijk veel afwijking tussen de ontwerpversies en de finale versie. Ik ben voor mezelf heel snel doorheen de conclusies van het plan-MER gefietst. Ik laat het resultaat daarvan nu aan u en de commissieleden bezorgen. Ik heb geprobeerd een synthese van de synthese te maken, vooral dan vanuit onze bezorgdheid over waarop u zich baseert om te zeggen dat uit de afweging van milieueffecten en leefbaarheidseffecten blijkt dat de beide tracés evenwaardig zijn.

De heer Peumans heeft daarnet al een paar voorbeelden aangehaald. Ik wil er in snel tempo nog even door fietsen. Er zijn negen verschillende sectoren in het plan-MER onderzocht. Ik vat samen, om dan de eindbalans te kunnen maken, en ga soms misschien wat kort door de bocht. Wat bodem betreft, wordt gezegd dat vooral de vernietiging van bosbodems bij het omleidingstracé een onherstelbaar effect teweegbrengt. Voor grondwater zegt het MER dat er geen significante effecten zijn voor beide varianten. Voor oppervlaktewater gaat de voorkeur naar het doortochtracé. Voor geluid zegt het plan-MER dat er een kwaliteitsverbetering is ten aanzien van de bestaande situatie in geval van het doortochtracé, die veel beter is dan in geval van het omleidingstracé. Het zegt ook dat op de N175 het verkeersgeluid, ook als men kiest voor het omleidingstracé, boven de richtwaarden blijft liggen. Heel belangrijk is dat bij een eventuele cumulatie van een omleidingstracé met een sneltramtracé rond de dorpskernen, wat er waarschijnlijk zit aan te komen, in het project-MER rekening moet worden gehouden met de cumulatie van beide geluidseffecten.

Inzake de emissies volg ik de heer Peumans niet volledig. Hij zegt dat er sprake is van een afname. Er is inderdaad een afname van emissies van fijn stof, SO₂ en NO_x in de beide situaties. Dat komt omdat er inspanningen op allerlei vlakken worden geleverd inzake de parameters, maar er is een significant effect inzake de

uitstoot van NO_x, fijn stof en SO₂ als je kiest voor het omleidingstracé versus het doortochtracé. Voor NO_x gaat het over een uitstoot op jaarbasis van 40.000 kilogram in het geval van doortocht, en 50.000 kilogram in het geval van omleiding. Eenzelfde significant effect zien we voor fijn stof en SO₂. Deze luchtverontreinigingsparameters zijn heel schadelijk voor onze gezondheid. De omleiding is zelfs geen goede keuze.

Inzake natuur is er een duidelijke voorkeur voor het basistracé. Varianten scoren manifest slechter, vooral op het vlak van ruimteverlies, verstoring en versnippering. Inzake landschap is het nog negatiever. De doortocht wordt hier licht negatief beoordeeld wegens een ingreep aan het begin. De omleiding krijgt echter een ernstig negatief effect omwille van verlies aan archeologische vindplaatsen, verlies van landduinen in militair domein, van vijf hectare Hoeverheide, van een stuk waardevolle vallei in de Winterbeek- en Mangelbeekvallei, en zo kan ik nog doorgaan.

De noodzakelijke randvoorwaarden voor milderende maatregelen, zegt het plan-MER, kunnen dit verlies nooit compenseren, als er al geld voor beschikbaar zou zijn van de Vlaamse Regering. Inzake ruimtelijk verlies voor menselijke functies zijn beide tracés moeilijk te vergelijken. Ten slotte geeft de menselijke kwaliteit een pro en contra van de beide tracés zonder een uitdrukkelijke voorkeur.

Mevrouw de minister, op basis van deze analyse van de milieueffecten concluderen dat beide scenario's in de eindanalyse gelijkwaardig zijn, is absoluut ongehoorbaar. Er is een voorgeschiedenis, er is een lijst van indrukwekkende Limburgse politici die hiervoor hebben gestreden, zoals de heer Sauwens, maar zijn partij neemt nu een bocht van 180 graden. Dit is onbegrijpelijk. Ondanks een MER-rapport, dat duidelijk in het voordeel is van het doortochtracé, en ondanks het voorgaande, mevrouw de minister, wat heeft u beziel om toch nog te kiezen voor een omleidingsweg vanuit het oogpunt van leefmilieu, duurzaam ruimtegebruik, en leefbaarheid? Hoe denkt u dit hard te kunnen maken ten aanzien van de Europese Commissie? Er zullen gegarandeerd klachten volgen.

Het was de heer Sannen, die twee dagen na de beslissing van de Vlaamse Regering op zijn website zei dat de beslissing een beetje ongelukkig is. Hij denkt zelfs dat er problemen zullen rijzen met de Europese Commissie. Hij en zijn partij zijn mee verantwoordelijk voor deze beslissing. Dan moet hij dit soort uitspraken niet doen en de regeringsbeslissing verdedigen.

Dat is de kernvraag van mijn interpellatie. Ik wil hierbij nog twee randvragen stellen in het kader van de analyse van het MER-rapport, van de regeringsbeslissing en van het komende Spartacusplan. Het MER spreekt van

milderende maatregelen wegens het verlies aan natuurwaarde voor een oppervlakte van 30 hectare ter hoogte van de kmo-zone. Dat hebt u ook gezegd, mevrouw de minister. Het MER-rapport spreekt van 60 hectare compenserende maatregelen voor natuur in geval van een doortochttracé en 100 hectare in geval van een omleidingstracé. Hoe moet ik die verschillen begrijpen?

Mevrouw de minister, binnenkort wordt het MER-rapport van de noord-zuidneltramverbinding bekendgemaakt in het kader van het Spartacusplan, ook door Houthalen-Helchteren. Zijn de gecumuleerde effecten bestudeerd, bijvoorbeeld inzake milieu- en ruimtebeslag?

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Naar aanleiding van deze interpellatie wil ik een opmerking maken aan het adres van het Uitgebreid Bureau. Ik ben verrast dat deze interpellatie na twee weken ontvankelijk wordt verklaard. Ik keur dat goed, het is een goede democratische werking. Maar ik heb al meermaals ondervonden dat het Uitgebreid Bureau vragen om uitleg en interpellaties onontvankelijk verklaart, omdat ze een tijd daarvoor in de commissie werden behandeld.

Inzake het noord-zuidprobleem haalt de heer Peumans uitspraken en standpunten van vroegere politici van verschillende partijen aan. Het is nu 2008, en we gaan voor een doortocht, waarvan iedereen vraagt om die zo snel mogelijk te realiseren. Nu ligt er een omleiding op tafel. De heren Peumans en Daems hebben in de pers laten optekenen dat ze naar Europa stappen om dat aan te vechten. Ik kan dat alleen maar betreuren. Wij zijn vragende partij om dat zo gauw mogelijk te realiseren, in welke zin dan ook. Naar Europa stappen, zal de zaak alleen maar vertragen.

Ik kan de heer Peumans bijtreden in zijn opmerking over het persmoment in Hasselt. Ik was daar ook niet op uitgenodigd. Op een bijeenkomst in Houthalen vorige week trouwens ook niet. Ik begrijp dat u daar een bepaalde actiegroep bent gaan bezoeken, maar als ik straks in Houthalen de actiegroep die voor de omleidingsweg kiest, bijeenroep, dan heb ik evenveel volk en argumenten om de doortocht tegen te werken.

U haalt het Spartacusplan aan voor wat betreft de bundeling van het Spartacustracé met een van de twee doortochten. Het spreekt vanzelf dat het Spartacustracé recht door Houthalen zou moeten gaan, omdat het om reizigersvervoer gaat en omdat het centrum van Houthalen moet worden ontsloten.

Ik betreur dat we hier misschien opnieuw met een verdragingsmanoeuvre zullen worden geconfronteerd, en dat de noord-zuidverbinding opnieuw op de lange baan dreigt te worden geschoven. Er zijn al werken gestart, en

wij willen zo snel mogelijk van noord naar zuid. Daar komt het op neer.

De voorzitter: De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens: Mijnheer de voorzitter, ik wil de heren Peumans en Daems er vooreerst op wijzen dat hun beider partijen in de vorige legislatuur, en wat de heer Peumans betreft ook nog in deze legislatuur, mee akkoord zijn gegaan met de stelling in het Vlaamse regeerakkoord dat de missing links moeten worden weggewerkt. Je kunt die missing links niet volledig onder de grond stoppen, en je kunt ze evenmin volledig in de lucht hangen. Dat is het uitgangspunt.

Mevrouw de minister, u krijgt van CD&V de volle steun voor de beslissing die u hebt genomen. Ik durf zelfs te stellen dat de overgrote meerderheid van de Limburgers achter u en uw beslissing staan. Het is immers een juiste en een goede beslissing, en wel om twee redenen.

Ten eerste: de doortastendheid waarmee eerst minister-president Peeters en nadien uzelf uitvoering geven aan het tweede grote knelpunt in de provincie, namelijk de schandelijke situatie rond het klaverblad in Lummen. We zien elke dag hoe de werken daar vorderen. Dit is niet zomaar een gratuite beslissing of het zoveelste plan dat wordt gelanceerd. Hier gaat men resoluut voor de uitvoering.

Ten tweede: nooit voorheen is een dossier zo sterk onderzocht. Enkele weken geleden heb ik overigens nog een randvraag gesteld over de kostprijs van de studies. Welnu, nooit voorheen is er zo hard gestudeerd rond een dossier.

Ik heb er inderdaad mee voor gestreden dat de noord-zuidverbinding niet dwars door de natuurreservaten van Tenhaagdoornheide en de Teut zou worden uitgebouwd. Ik ben daar fier op. Ik ben er fier op dat er maximaal gebruik is gemaakt van de bestaande tracés.

Mijnheer Peumans, hoe meer men zich in het dossier van de tunnels is gaan verdiepen, hoe groter de vragen werden en hoe meer het lokale draagvlak voor de oplossing met de tunnels aan het wankelen ging. Ervaringen op andere plaatsen in Europa hebben bovendien duidelijk gemaakt dat naast de grondwaterspiegel en dergelijke, ook de factor mens mee moet worden bekeken in het totale dossier. Daarover gaat het.

Ik ben het met u eens, mijnheer Peumans, dat de aankondiging en ontvangst op het Provinciehuis op een andere manier hadden kunnen gebeuren. Maar ik denk dat de minister de juiste stap heeft gezet door naar de regering te gaan, precies om een sterk politiek signaal te geven en om een draagvlak te geven aan een

beslissing die over de legislatuur heen gaat. Zij heeft die beslissing bekendgemaakt in Limburg. Het feit dat de voorzitter van Ethias ons een glaasje champagne heeft aangeboden, laat ik voor zijn rekening. Het had wat mij betreft ook karnemelk of plat water mogen zijn, maar dat is niet de kern van het verhaal.

Dit is een juiste regeringsbeslissing omdat de milieu- en de maatschappelijke kosten-batenanalyse manifest in het voordeel van de oplossing met de omleiding spreken. *(Opmerkingen van de heer Rudi Daems)*

Ik heb de MER gelezen, maar ik heb ook de maatschappelijke kosten-batenanalyse gelezen. Ik geef hier enkel een aantal elementen. Mevrouw de minister, ik lees in de documenten dat de werken aan het doortochttracé minstens vijf en hoogstens negen jaar zouden duren. Dat hangt onder meer ook af van de budgettaire middelen die ter beschikking kunnen worden gesteld. Voor de omleiding zou dat twee à drie jaar zijn. Kunt u dat gegeven van een snellere uitvoering bevestigen? Dat is een heel belangrijk gegeven: ofwel is de missing link opgelost in 2012, ofwel in 2017.

Een tweede element is de tijdswinst. Vandaag bedraagt de tijd om de doortocht af te leggen 16 minuten. In het scenario met de tunnels wordt dat 7,8 minuten, in de variant met de omleiding 6 minuten. De tijdswinst die kan worden geboekt, is uiteraard erg belangrijk.

Collega's, dit is een weg waarmee tienduizenden Limburgers elke dag te maken hebben. Het is een weg van bovenlokaal belang, een weg die door zowat de helft van de provincie wordt gebruikt. En al die mensen staan daar vandaag in de file. Tien minuten mogelijke tijdswinst per dag, dat is niet niets.

Ook de impact op de reistijden tijdens de werken is een belangrijk gegeven. Indien men de tunnels zou aanleggen in de bestaande doortocht – een smalle strook waar tienduizenden auto's doorheen moeten – raamt men het tijdsverlies per jaar op 320.000 uren, en dat gedurende minstens vijf en hoogstens negen jaar. Het enorme voordeel van het tracé met de omleiding is dat men kan werken in een zone die de verkeershinder tijdens de fase van de werken tot een minimum beperkt. Dat is een belangrijk gegeven dat nu degelijk bestudeerd is.

Daarnaast heb je nog het feit dat de handelszaken langs de doortocht 66 miljoen euro verlies zouden lijden. Dat is belangrijk. Er zouden in verhouding ook minder ongevallen zijn enzovoort. Dat zijn allemaal zaken die meegerekend werden.

Ik ben het met u eens, collega's, dat de geluidshinder voor een aantal woonwijken – Lillo, De Standaard enzovoort – minder zwaar is indien men de tunnels aanlegt op de doortocht. Dat klopt. Dat is een teer punt, waarvoor ik

ook de aandacht van de minister vraag. Eenmaal de grote beslissing is genomen, dient men bij de verfijning van het dossier ten volle rekening te houden met de flankerende maatregelen die zich opdringen om de hinder in de wijken tot een absoluut minimum te beperken.

Aan de andere kant zijn er op het gekozen tracé minder onteigeningen. Bovendien zijn er zeer zware compenserende milieumaatregelen genomen. Men offert zelfs een industrieterrein op om een milieuverbinding- en verwevingsgebied te realiseren. Tegelijk verbindt men een aantal milieugebieden met elkaar. Men schakelt daar zelfs een stuk landbouwgebied voor in. Verder wordt de omleiding over lange afstanden in tunnel gebracht. Dat zijn een aantal indrukwekkende compenserende maatregelen op het vlak van milieu en natuur.

Na afweging begrijpen wij ten volle dat de minister deze beslissing heeft genomen. We moeten rekening houden met de bezwaren van de lokale bevolking, maar globaal genomen gaat de Limburgse bevolking, en zelfs de bevolking van Houthalen-Helchteren, er alleen maar de voordelen van ondervinden.

Wij steunen u dan ook ten volle in deze beslissing, mevrouw de minister, weliswaar met de vraag om ook de bestaande gewestweg, na de aanleg van de omleiding, mee herin te richten en mee in te schakelen. Er zitten hoe dan ook nog heel veel oost-westbewegingen op die verbinding. Men kan niet zeggen dat dit een lokale weg is die plots een puur gemeentelijke verantwoordelijkheid wordt. Wij vragen dat er rekening wordt gehouden met en middelen worden vrijgemaakt voor de herinrichting die nodig is na de aanleg van de omleiding.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mevrouw de minister, de interpellanten verwijten u dat u snel snel een oplossing zou hebben genomen over de noord-zuidverbinding. Uit eerdere tussenkomsten van een van de interpellanten heb ik echter begrepen dat het dossier bij wijze van spreken al aansleept van in de vroege middeleeuwen. De beslissing komt er dus niets te vroeg.

U bent naar de regering getrokken met een bepaalde keuze. U hebt een draagvlak gevonden voor die keuze. Ik veronderstel dat u datzelfde draagvlak ook hebt gevonden bij het Limburgse middenveld. De vraag is natuurlijk of de beslissing die u hebt genomen om de omleidingsweg te realiseren, ook kan worden uitgevoerd. Ik hoop eerlijk gezegd van wel.

Er wordt geen project-MER gemaakt voor het doortochtscenario. De heer Peumans noemt dat een domme beslissing, ik hoop dat het een beslissing van vooruitzichtigheid is. Ik hoop dat Europa zal kunnen leven met

het feit dat er gebieden met een status van Habitat- en Vogelrichtlijngebied zullen worden aangesneden. Hebt u garanties dat daar in de toekomst geen problemen rond zullen rijzen?

Mijnheer Vrancken, u betreurt dat de heren Peumans en Daems samen met een aantal actievoerders naar Europa trekken. We leven in een rechtsstraat. Dat is hun democratische recht. Ik ben benieuwd wat Europa gaat zeggen, maar ik heb alle vertrouwen in de wijsheid van deze Vlaamse Regering en ik hoop dat ze vooruitziend is geweest.

Mevrouw de minister, voor onze fractie zijn de milieu- en leefbaarheidseffecten in dit dossier even belangrijk als de mobiliteitseffecten. Kunt u al een tipje van de sluier oplichten inzake de batterij aan mitigerende en flankerende maatregelen die u zult nemen om die effecten te milderden? Kunt u iets zeggen over de aard en de timing van de maatregelen?

De voorzitter: Mevrouw Moerman heeft het woord.

Mevrouw Fientje Moerman: Mijnheer de voorzitter, ik kan het kort houden, want de meeste vragen om opheldering zijn al gesteld door de voorgaande sprekers.

Mevrouw de minister, ik benijd u niet. Behalve het feit dat het dossier al een aantal decennia meegaat en dat de oplossing van het probleem van de noord-zuidverbinding van torenhoog belang is voor Limburg én Vlaanderen, blijkt bovendien dat dit een dossier is dat de passie hoog doet oplaaien en waarin voor beide scenario's argumenten pro en contra te vinden zijn. In dergelijke dossiers is het altijd heel moeilijk om de knoop door te hakken. Daarom benijd ik u niet.

Ik heb u de vorige keer een vraag gesteld in verband met het horen van de verschillende belanghebbenden. U hebt toen geantwoord dat er een aantal waren gehoord. Indien niet alle belanghebbenden en milieuorganisaties zijn gehoord, kunt u mij vertellen waarom dat niet is gebeurd?

De heer Sauwens heeft heel gepassioneerd voor u gepleit. Maar u bent de minister, en daarom zou ik graag van u horen wat uiteindelijk de motieven zijn geweest om de balans toch te doen doorslaan naar de oplossing die nu is gekozen.

De voorzitter: Mevrouw Heeren heeft het woord.

Mevrouw Veerle Heeren: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik ben geen specialist in de commissie voor Openbare Werken, maar ik weet wel dat men in Limburg ontzettend blij is dat de knoop na 30 jaar is doorgesneden en dat er een beslissing is genomen.

Collega's, ik heb niet alle details van het MER-rapport kunnen doornemen. Ik heb wel vastgesteld dat er effecten

worden beschreven, maar dat men daarnaast ook beschrijft op welke manier men kan en moet remediëren. Je moet die twee aspecten samen lezen.

Mijnheer Peumans, het siert onze gouverneur dat hij zijn deuren heeft opengesteld om de minister te ontvangen, zodat zij een van de belangrijkste beslissingen inzake Openbare Werken, na het klaverblad in Lummen, kon komen meedelen in onze provincie.

De vele mensen die mij hierover hebben aangesproken, zijn zeer tevreden met de genomen beslissingen. Vorige week was ik in Heusden-Zolder naar aanleiding van de Dag van de Armoede. Ik heb daar een van de voorvechters tegen de omleiding ontmoet. Ik heb begrip voor de elementen die zij aanbrengen. Er worden echter heel wat flankerende maatregelen voorgesteld, en die moeten worden meegenomen in de discussie.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, ik zal u de nodige duiding geven en alle beschikbare documenten ter beschikking stellen van de commissie, zoals de heer Peumans heeft gevraagd.

Collega's, het decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid stelt dat een milieueffectenrapport, eenmaal het is goedgekeurd, een openbaar document wordt en dat iedereen het kan inkijken. Dat betekent ook dat, na goedkeuring, iedereen die daarin geïnteresseerd is, dat kan verkrijgen bij de Dienst Mer in Brussel en bij de initiatiefnemer, in dit geval het agentschap Wegen en Verkeer - AWV Limburg. Intussen kan ik u ook melden dat het volledige milieueffectenrapport beschikbaar is op www.denoordzuid.be.

De heer Rudi Daems: Na de vorige discussie op 30 september 2008 stond het rapport daar nog niet op.

Minister Hilde Crevits: Het rapport is goedgekeurd op 22 september 2008 en is een paar dagen later op de website geplaatst. Men heeft zijn best gedaan om dat vrij spoedig te doen. Wij doen altijd ons best om goedgekeurde milieueffectenrapporten zo spoedig mogelijk op de website te plaatsen.

Het milieueffectenrapport heeft aangetoond dat de doortocht en de omleiding allebei pistes zijn die elk hun voor- en nadelen hebben, maar dat beide pistes haalbaar zijn. Ik wil daar zeer duidelijk in zijn. Een milieueffectenrapport beschrijft de effecten van een bepaald scenario en gaat dan een aantal remediërende en flankerende maatregelen voorstellen om met een bepaalde situatie om te gaan. Als je een keuze maakt voor een bepaald tracé, moet je ook met een aantal consequenties rekening houden en dus een aantal flankerende maatregelen nemen. Dat is ook hier gebeurd.

Het milieueffectenrapport inzake het Spartacusplan baseert zich op modelleringen van De Lijn en hanteert een aantal cijfers van shifts van verkeer op dag- en jaarbasis. We kunnen het daar later nog over hebben.

Collega's, het dossier van de noord-zuidverbinding beroert de gemoederen al heel lang. Ook als volksvertegenwoordiger wist ik al heel goed van het bestaan van de noord-zuidverbinding in Limburg af. Een tijd geleden is dan beslist dat er een milieueffectenrapport zou worden opgesteld voor twee scenario's – de doortocht en de omleiding – en dat we op basis daarvan een keuze zouden proberen te maken.

Eind september hebben mevrouw Moerman en de heer Daems mij inderdaad nog een vraag gesteld over deze materie. Die commissievergadering vond plaats op dinsdag 30 september, de beslissing is genomen op vrijdag 3 oktober. Ik heb op dinsdagmorgen 30 september het zoveelste overleg op rij gehad met de gemeente Houthalen-Helchteren. In dat overleg zijn de resultaten van het milieueffectenrapport besproken, alsook de resultaten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Er is toen geen keuze naar voren geschoven. We hebben daarover enkel een gesprek gehad met de mensen van het gemeentebestuur.

Op woensdagmorgen 1 oktober was er een gesprek tussen medewerkers van mijn kabinet en een aantal vertegenwoordigers van de Limburgse milieu- en natuurverenigingen. Die verenigingen zijn dus in globo uitgenodigd. Zij hebben een afvaardiging gestuurd. Mijnheer Daems, als ik mij niet vergis, heb ik dat ook zo meegedeeld tijdens de bewuste commissievergadering op dinsdag 30 september.

Mijnheer Daems, ik heb net eens bij mijn adjunct-kabinetschef, die zelf verantwoordelijk was voor de uitnodiging, geïnformeerd wie hoe werd uitgenodigd. De koepel werd uitgenodigd. Er waren drie mensen aanwezig, maar ik weet niet van welke verenigingen.

Er zijn ondertussen, en dat is niet onbelangrijk om te melden, nog twee gesprekken geweest, na de beslissing. Als u zegt dat ik de Bond Beter Leefmilieu (BBL) apart moet horen, mij niet gelaten, maar de uitnodigingen voor de gesprekken worden naar de koepel gestuurd, die dan afvaardigt wie men wil.

Woensdag 1 oktober was er ook een gesprek met de Limburgse sociale partners, de werkgevers- en werknemersorganisaties. Ook zij hebben afgevaardigd wie ze meenden te moeten afvaardigen.

Zowel op het overleg met de milieuverenigingen als op het overleg met de sociale partners is opnieuw een toelichting gegeven van de stand van zaken, het milieueffectenrapport, de maatschappelijke kosten-batenanalyse,

zonder te zeggen waarvoor wordt gekozen. Waarom? Omdat de keuze op dat ogenblik nog een rijpend proces was. Het was wel van belang om alle gesprekken te voeren.

In de namiddag van 2 oktober zijn er een aantal mensen van het comité Om-U langsgelopen op het kabinet. Ik was er zelf niet bij, want er was een commissievergadering in het parlement op dat ogenblik, maar er is een vrij lang gesprek gevoerd en er werd een stand van zaken op dat ogenblik toegelicht.

Op donderdag 2 oktober werd in de vooravond een interkabinettenwerkgroep georganiseerd, waarbij de alternatieven, de plan-MER, de MKBA, plus een relaas van alle gesprekken op tafel lagen. Het is naar aanleiding van dat overlegmoment dat een consensus werd bereikt om een tracé voor te stellen aan de Vlaamse Regering. Dat werd 's avonds met mij doorgenomen en besproken.

Ik ben op vrijdag 3 oktober dan naar de Vlaamse Regering getrokken met het voorstel zoals de Vlaamse Regering uiteindelijk bevestigd heeft. Het is een keuze die niet zonder meer is gebeurd. Er is duidelijk afgesproken dat er een aanzienlijk flankerend beleid gepaard moest gaan met de keuze en dat er zeer intens overleg moet zijn met alle betrokken partijen. Dat is belangrijk en dat moet ook in de toekomst belangrijk blijven.

Als u zegt dat dinsdagnamiddag 30 september alles al klaar was en ik al had beslist, moet ik zeggen dat dat helemaal niet zo was. Het was een proces, dat we in alle rust probeerden aan te pakken. Ik kon op vrijdagmorgen 3 oktober ook absoluut niet voorspellen dat de regering ook effectief de knoop zou doorhakken, want er is nog een tijd over gesproken.

Wat is er dan nadien gebeurd? Toen de regering de keuze gemaakt had, is onmiddellijk gezocht naar een plaats om dat te communiceren. Ik heb daarop gebeld naar de gouverneur van Limburg en gevraagd of hij zijn accommodatie ter beschikking kon stellen, omdat ik de beslissing graag bekend zou maken. Minister Keulen vond dat een zeer goed idee en is trouwens ook met mij meegegaan naar Limburg. We hebben onmiddellijk na de regering de eerste communicatie gedaan op de persconferentie van de Vlaamse Regering en daarna ben ik in mijn wagen gestapt en naar Limburg gereden.

Met wat daar als drank ter beschikking stond, heb ik me helemaal niet beziggehouden. Ik heb gewoon aan de gouverneur gevraagd of hij mij zijn accommodatie ter beschikking kon stellen. Mijn woordvoerster heeft om 13.10 uur de pers uitgenodigd voor een persconferentie in Limburg, ten huize van de gouverneur, om 14.00 uur.

De sociale partners die daar aanwezig waren, waren daar blijkbaar al een tijdje. Nadat de beslissing van de Vlaamse Regering bekend geraakte, hebben die blijkbaar zelf ook gecommuniceerd en hebben ook gevraagd aan de gouverneur of ze dat in zijn woning mochten doen. Ik was daar niet. Dat was ook de reden waarom die partners daar om 14.00 uur nog waren. *(Opmerkingen van de heer Rudi Daems)*

Mijnheer Daems, dat moet u aan hen vragen. Ik heb in elk geval mijn afspraken gemaakt. U zit er nu mee te lachen, maar het is een dossier met een lange geschiedenis.

Als de beslissing over de noord-zuidverbinding in Limburg zo evident zou zijn, was die beslissing al lang genomen. Op een bepaald moment, collega's, moet men een keuze maken, op basis van een aantal parameters. Milieueffecten zijn belangrijk, remediëring van milieueffecten is belangrijk en maatschappelijke kosten en baten zijn belangrijk. Die parameters, mevrouw Moerman, werden tegen elkaar afgewogen en hebben uiteindelijk geleid tot een keuze voor een omleidingsweg, met een aantal flankerende maatregelen. Daarbij werd ook gekozen om de kernen van Houthalen en Helchteren opnieuw in te richten. Die herinrichting wordt trouwens meegenomen in het project-MER.

Wat mij betreft, gaat het hier helemaal niet om een keuze die inderhaast is gemaakt. Het is een eindpunt van een heel lange weg. Ik hoop – en dat is ook de reden waarom ik er absoluut op sta om on speaking terms te blijven met de milieuverenigingen, de mensen van Lillo en De Standaard en het gemeentebestuur van Houthalen-Helchteren – dat we in alle rust kunnen werken aan een project-MER, om tot een zo mooi en goed mogelijk project te komen.

Mijnheer Peumans, er is vorige week inderdaad een vergadering geweest met de actiegroep Om-U. Er werd een e-mail gestuurd naar mijn kabinet door de heer Marcel Lijnen, met de vraag of iemand van het kabinet of de administratie aanwezig kon zijn. We hebben de man onmiddellijk geantwoord dat we voorstellen dat de heer Gijs Moors (Afdelingshoofd Wegen en Verkeer Limburg) daar zou zijn en hij heeft een heel vriendelijke mail teruggestuurd dat dat een schitterend idee was en dat hij heel blij was dat er iemand aanwezig kon zijn. Ik wil hiermee bevestigen dat al het mogelijke wordt gedaan om mee te werken waar mogelijk.

Er is de website www.denoordzuid.be waar toelichting wordt gegeven bij de beslissingen en uiteraard zijn er nu en in de toekomst een pak gesprekken.

Er wordt gevraagd hoe het mogelijk is dat, na een pleidooi voor de tunnels, plots wordt gekozen voor een omleiding. Daar zijn een aantal redenen voor en de heer Sauwens heeft er ook al een paar aangehaald.

Zeggen dat men tunnels gaat aanleggen en tunnels uitvoeren, is uiteraard een groot verschil. Men ging er altijd van uit dat een omleiding absoluut onmogelijk zou zijn in het licht van de Europese milieu- en natuurdoelstellingen. Bij de uitwerking van de plan-MER, als men kijkt naar de remediërende en effectneutraliserende maatregelen die worden voorgesteld, volgt dan dat de omleiding niet onmogelijk is, mits er een sterk flankerend milieu- en natuurprogramma mee gepaard gaat.

Bovendien wijkt het tracé dat wordt gevolgd ook een beetje af van vroegere tracés. Uit de MKBA blijkt ook dat het voordeel, zeker vanuit het mensoogpunt, van de omleiding vrij omvangrijk is.

Mevrouw Moerman, op basis van de conclusies van de MER en de MKBA is binnen de regering een consensus bereikt om de piste van de omleiding te volgen, mits een aantal extra voorwaarden worden vervuld bij de verdere uitwerking van het project.

U weet dat er nu een project-MER opgemaakt moet worden. Minister Van Mechelen is ook belast met de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Dat zijn dus twee planningsprocessen die nog doorlopen moeten worden.

Wat zijn de randvoorwaarden? Ze staan ook al in de rapporten: het flankerend programma, zoals beschreven in de plan-MER en de synthese van effecten, onder andere de actieve natuurbouw op en rond de kmo-zone en de N715, de milderende maatregelen inzake geluid, de financiële compensaties voor en de begeleiding van de getroffen en de mogelijke trajecten voor herlokalisatie van getroffen enzovoort. De uitvoering van het flankerend programma en het vereiste verdere onderzoek moeten deel uitmaken van het uiteindelijke projectvoorstel.

De herinrichting van de N715 zelf moet ook deel uitmaken van het op te starten project-MER. Maar over de inrichting moet uiteraard ook verder overleg worden gepleegd, onder andere met de gemeente Houthalen-Helchteren.

De project-MER voor de noord-zuidverbinding moet rekening houden met de conclusies uit het milieueffectenrapport inzake het tracé van de sneltramlijn Hasselt-Neerpelt-Overpelt-Lommel, waarbij de huidige doortocht een van de alternatieven vormt. Hierover moet verder worden overlegd met De Lijn.

Tot slot moet ook worden gezorgd voor een zo optimaal mogelijke landschappelijke inpassing van het omleidingstracé.

Tevens is afgesproken dat ook verder overleg moet worden gevoerd met de gemeente, met de natuur- en

milieubewegingen en met de betrokken groepen. Bijzondere aandacht moet worden gegeven aan de mensen van Lillo en De Standaard en de bedrijven die getroffen worden. Ook De Lijn moet, in het kader van de afspraken binnen de Vlaamse Regering, expliciet worden bevestigd.

Hoe zit het nu met de link met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen? De keuze voor een omleidingsweg is in overeenstemming met de principes uit het RSV voor primaire wegen 1. Voor dat wegtype geeft het RSV aan dat alle mogelijke maatregelen en ingrepen, waaronder dus ook het zoeken naar mogelijkheden voor nieuwe tracés en omleidingen om de doorstroming te verbeteren, moeten worden doorgevoerd om de gewestelijke verbindingsfunctie te kunnen optimaliseren. Daarbij staan niet alleen de baten op het vlak van doorstroming voorop, maar moet ook worden gekeken naar de verkeersveiligheid en de leefbaarheid.

In tweede instantie moeten die primaire wegen een verzamelfunctie vervullen op Vlaams niveau, wat voor een omleidingstracé toch wat eenvoudiger te realiseren is dan voor een doortochttracé. Anderzijds kan de keuze voor een omleiding ook worden gezien als een schending van de bundeling van infrastructuur. Net om die reden is er bij de afspraken binnen de Vlaamse Regering ook bijzonder veel aandacht besteed aan de noodzaak van een uitgebreid flankerend programma, dat enerzijds de gevolgen voor natuur en milieu in evenwicht moet brengen en ook de gevolgen voor de omwonenden maximaal moet beperken.

Wat de woonwijken Lillo en De Standaard betreft, weet u – want dat staat ook in het milieueffectenrapport – dat bij het doortochttracé 52 panden onteigend moeten worden. Voor de omleiding zijn dat 9 panden. Bij het doortochttracé zou de leefkwaliteit in de kernen verbeteren voor 210 woningen en verslechteren voor een 65-tal woningen. Bij het omleidingstracé treedt een verbetering op voor een 350-tal woningen in de kernen en een verslechtering voor een 60-tal wooneenheden langs de omleiding. Het aantal woningen dat van een verbetering kan genieten, is bij het omleidingstracé een stuk groter.

Ter hoogte van de woningen is op planniveau al gesteld dat er uiteraard ook flankerende maatregelen getroffen moeten worden. Om de hinder, geluidshinder en mogelijke visuele hinder, verder te beperken, zal het ontwerp van de omleidingsweg in de volgende studiefasen uiteraard verder geoptimaliseerd moeten worden. Dat is ook een belangrijk aandachtspunt dat wordt opgevolgd.

Dan komen we bij de vogel- en habitatrictlijn. Het tracé, collega's, is zodanig ontworpen dat de meest waardevolle habitats maximaal worden vermeden. Het verlies aan Europese habitats binnen de speciale beschermingszones is beperkt tot 4,2 hectare, plus 1 hectare verlies van potentieel habitat. Er worden geen

prioritaire habitats aangesneden. Het directe verlies wordt als een niet-significant effect beschouwd.

De geluidshinder binnen de speciale beschermingszone wordt maximaal beperkt door het aanbrengen van geluidsschermen langs het volledige tracé en door het ingraven van de weg waar dit mogelijk is zonder negatieve effecten op het grondwater.

Versnippering van de speciale beschermingszones wordt tegengegaan door het gebruik van ingegraven zones en diverse kleinere ecotunnels. Om het gecumuleerde effect ten opzichte van het Natura 2000-netwerk te kunnen herleiden tot niet-significant, werd aanvullend een natuurontwikkelingsprogramma ontwikkeld. Daar zit onder andere de aanleg van een ecoduct, maar ook een actieve natuurbouw op ongeveer 100 hectare landbouwgebied in. Dat valt toch niet te onderschatten.

Ik wil ook nog opmerken dat ook voor het doortochttracé een natuurontwikkelingsprogramma ontwikkeld moest worden om de gecumuleerde effecten op het Natura 2000-netwerk tot niet-significant te kunnen herleiden.

Mijn administratie Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) heeft bovendien, op mijn uitdrukkelijke vraag, beide scenario's onderzocht, zowel de omleiding als de doortocht, vanuit het perspectief van de vogel- en habitatrictlijngebieden, om bij een keuze een maximale juridische zekerheid te krijgen. Uit dat onderzoek kan worden geconcludeerd dat het voorgestelde flankerend programma om de omleiding aan te leggen en de effecten niet-significant te maken zeker juridisch verdedigbaar is.

Mijnheer Peumans, u hebt zelf al aangehaald dat inderdaad is beslist om geen twee project-MER's op te maken, maar om in de project-MER de herinrichting van de bestaande doortocht mee op te nemen. Ik denk dat het duidelijk is dat het plaatje als een geheel wordt beschouwd.

U zegt dat we beter twee project-MER's hadden gemaakt, maar ik denk dat het belangrijk is om een keuze te maken in dit dossier en om het dossier zo goed mogelijk klaar te maken voor definitieve uitvoering. Ik denk ook dat het moment is gekomen waarop we een bepaalde keuze moeten durven verdedigen en een project-MER moeten uitwerken dat niet alleen de toets van Europa doorstaat, mijnheer Peumans, mijnheer Daems, maar dat ook de toets van de mensen kan doorstaan. Het project moet het nodige draagvlak krijgen, waarbij we ook aantonen dat we op een zorgvuldige manier werken aan de inkleding van het project.

Er is een maatschappelijke kosten-batenanalyse opgesteld door het studiebureau TV ASTA. Mijnheer Peumans, ik denk dat u die studie hebt gekregen. Die

studie is nog niet beschikbaar op de website, dus we kunnen die ter beschikking stellen aan iedereen die dat vraagt.

Collega's, op 18 juli heb ik een eerste keer een stand van zaken meegedeeld aan de leden van de Vlaamse Regering. Daaropvolgend heb ik de definitieve goedkeuring van het plan-MER afgewacht om formeel te overleggen met de verschillende partijen in dit dossier. Ik heb gewacht tot de definitieve goedkeuring, omdat men dan ook een document heeft met waarde, dat definitief is en waar niets meer aan veranderd zal worden. Daarna hebben we in sneltrainvaart een pak overleggrondes georganiseerd. Op basis van deze documentatie werd het dossier binnen de Vlaamse Regering zelf besproken en werden concrete afspraken gemaakt over de verdere aanpak van het dossier.

Mijnheer Daems, u had nog vragen over de milderende maatregelen en de hectares. Het natuurontwikkelingsprogramma is een onderdeel van het pakket aan neutraliserende maatregelen en is verschillend voor het doortochttracé en het omleidingstracé. Dat verschil is uiteraard te wijten aan het verschil aan effecten.

Voor het doortochttracé zijn een aantal oppervlakten onderdeel van het natuurontwikkelingsprogramma: actieve natuurbouw op 32,6 hectare ten noorden van de kmo-zone en actieve natuurbouw op 34,5 hectare ten zuiden van de kmo-zone. Voor het omleidingstracé zijn volgende oppervlakten onderdeel van het natuurontwikkelingsprogramma: actieve natuurbouw op de overhoeken, actieve natuurbouw op het restant van de kmo-zone, circa 20 hectare, met afbraak van de N715 ter hoogte van de kmo-zone en aanleg van een breed ecoduct. Er is in actieve natuurbouw voorzien op 32,6 hectare ten noorden van de kmo-zone en actieve natuurbouw op 66,2 hectare landbouwgronden gelegen tussen het militair domein Leopoldsburg en militair domein Meeuwen-Gruitrode. Er zijn ook verbeterende maatregelen, aan te sturen via de beheerplanning, in circa 100 hectare groene zones zoals Molenheide en de militaire kazerne. Een meer gedetailleerde omschrijving van de effecten vindt u in het document effectensyntheserapport.

U had ook nog een vraag over de sneltramverbinding. Mijnheer Daems, de wijze waarop in het plan-MER voor de N74 omgegaan werd met het Spartacusproject is in hoofdstuk 12 van het MER besproken. Daarbij werd een bepaalde methodiek gehanteerd. Zowel de N74 als de Spartacuslijn kunnen in theorie afzonderlijk een doortocht- of een omleidingstracé volgen.

De combinatie van beide in de doortocht werd als niet realistisch beschouwd, waardoor drie mogelijke combinaties overbleven. Voor deze drie mogelijkheden werd een inschatting gemaakt van de mate waarin de effecten van beide projecten kunnen cumuleren. Op basis hiervan werden de cumulatieve effecten met de sneltramlijn meegenomen in het MER.

Aangezien ten tijde van de opmaak van het plan-MER voor de N74 slechts in zeer beperkte mate informatie beschikbaar was over het Spartacustracé werden hiervoor een aantal veronderstellingen gedaan, op basis van het project-MER voor de Spartacuslijn 1. Tijdens de inspraakmogelijkheden naar aanleiding van de opmaak van de richtlijn door de Dienst Mer, heeft De Lijn aangegeven dat ze meerdere tracéalternatieven voor het sneltramtracé in onderzoek heeft. Die zijn opgenomen in het uiteindelijke plan-MER voor de N74.

Ik heb de synthese meegebracht voor de leden van de commissie die ze niet hebben. Ik overhandig ze aan de commissiesecretaris die ze zal overmaken aan de leden van de commissie. Er zijn een aantal zaken in besproken zoals effecten op bodem en water. Ik heb het effectenrapport volledig bij. Het zou ons te ver leiden om in detail in te gaan op elk van de effecten.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik blijf nog op mijn honger zitten wat betreft de juiste motieven. U verwijst naar een aantal andere tussenkomsten hier. Er is op het niveau van de Vlaamse Regering een non-paper gepresenteerd. Op dinsdag 30 september bestond die heel waarschijnlijk nog niet. Ze hebben die vlug in elkaar gebokst en er een regeringsnota van gemaakt.

Als men het plan-MER bekijkt, zijn er een aantal effecten die voor beide projecten gelijkwaardig zijn, maar er zijn er ook die heel duidelijk de voorkeur uitspreken voor de doortocht, hoe u het draait of keert. Ik schrijf dat niet, dat zijn de mensen van Arcadis - Technum. In de MKBA staat heel duidelijk uitgelegd op welke manier men die werken uitvoert.

Ik geef een voorbeeld niet ver van hier, namelijk de tunnel onder de Roer en de Zwalm in Roermond. Dat is een tunnel van 2,5 kilometer lang, die men op 2,5 jaar tijd heeft aangelegd. De heer Sauwens heeft een punt als hij zegt dat, als men de doortocht uitvoert, de werken veel langer duren dan bij de gemakkelijke oplossing van een omleiding. Er zijn echter voldoende voorbeelden, en dat staat trouwens uitgebreid beschreven in de MKBA, op welke manier men het aanpakt waardoor men nog altijd via tweemaal twee rijstroken het verkeer gaande houdt. Er zal dan een intern verkeerscirculatieplan moeten worden gemaakt, maar dat is allemaal niet bekeken.

Het meest essentiële in dit verhaal is dat een aantal effecten zoals ze in het plan-MER staan, heel duidelijk in het voordeel van de doortocht zijn. Ik zeg dat niet, het staat in het plan-MER. Het enige tegenargument is de duur van de werkzaamheden, dat valt niet te ontkennen.

Mevrouw de minister, we komen op dit verhaal nog terug. U zegt dat het gaat om twee gelijkwaardige alternatieven en u hebt de keuze genomen voor de omleiding. Voor die keuze is er maar één argument, namelijk de duur van de werkzaamheden, los van het politieke gekonkelfoes achter de schermen, want dit is een puur politieke beslissing, niet meer en niet minder. Als men werken uitvoert op Duitse autosnelwegen met tweemaal twee rijstroken, kan men perfect op een rijstrook aan 70 kilometer per uur een vlotte doorstroming van het verkeer krijgen. Kunt u me dat overtuigend weerleggen? (*Opmerkingen van de heer John Vrancken*)

Mijnheer Vrancken, ik zie wat in de MKBA staat. U hebt die nog niet gelezen want ze is nog niet ter beschikking. Ik ben realistisch wat dat betreft.

Ik heb bij de minister gesuggereerd – en ik zal dat in mijn motie opnemen – dat ze er het beste aan doet om een project-MER te maken voor zowel de doortocht als de omleiding. Ik heb het niet over de herinrichting van de doortocht, want met 20.000 voertuigen kan men niet veel herinrichten en moet men nog altijd tweemaal twee rijstroken ter beschikking houden. Ik blijf die oproep doen om een project-MER te maken voor beide tracés. Mevrouw de minister, ik doe een heel positief voorstel. Ten eerste zijn we voor de doortocht en ten tweede zeggen we dat u een project-MER moet maken. Dan kunt u een heleboel problemen oplossen en maakt u de juiste keuze voor Limburg, die u had moeten maken, maar die door allerlei dingen anders is uitgedraaid.

Mijnheer de voorzitter, ik kondig een met redenen omklede motie aan.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mevrouw de minister, ik heb geprobeerd goed naar u te luisteren. Nadien zullen we nog terugkeren op een aantal technische zaken. U hebt met vuur verdedigd dat een beleidsverantwoordelijke op een bepaald moment een keuze moet maken. Ik heb nooit gezegd dat dat niet zo is. We leven gelukkig in een democratie. U hebt de foute keuze gemaakt, u weet dat ik dat vind.

Ik wil nog eens terugkeren naar de fundamenten waarop uw keuze is gestoeld. Ik zie beleidsmatig-juridisch vooral drie zaken in uw antwoord. Ten eerste is er het MER. Daarvan zegt u dat erin staat dat de beide tracés haalbaar zijn. Ja, die zijn allebei haalbaar. Het besluit van de regering is ook dat het MER zegt dat ze beide evenwaardig zijn, en dat zijn ze duidelijk niet. Ik herhaal mijn argumenten niet meer. Op basis van de afweging van de verschillende onderdelen, is er geen sprake van evenwaardigheid.

Het tweede fundament waarop uw keuze is gebaseerd, is de wetgeving die Europa aan de lidstaten oplegt met

betrekking tot waardevolle natuurgebieden. Die wetgeving stelt dat indien u van plan bent bijvoorbeeld met een infrastructuurwerk in te grijpen in een waardevol gebied, ten eerste de hoogste noodzaak ervan moet worden aangetoond. Ik denk dat iedereen in deze zaal vindt dat een goede verbinding van noord naar zuid in Limburg nuttig en noodzakelijk is. Ook moet worden aangetoond dat er absoluut geen alternatieven zijn dan de keuze die door het waardevol gebied in kwestie gaat. Daar gaat u heel heel kort door de bocht. U hebt verwezen naar een juridische analyse gemaakt door uw diensten. U hebt gezegd dat u maximaal openbaar wilt zijn. Ik zou dan graag die analyse eens zien die zegt dat dit verdedigbaar is ten aanzien van de Europese wetgeving.

Een derde fundament waarop u uw keuze motiveert, is de MKBA. Ik kan me vergissen, maar tot nader order is de MKBA nog geen wettelijk geregeld instrument. Ik vind het nuttig dat dat gemaakt wordt, ik heb dat ook al gevraagd in het kader van de havenuitbreiding bijvoorbeeld. Indien u zich daarop baseert, dan moet dat ook een wettelijke basis krijgen. Ik wil dan eens de criteria zien waarop deze MKBA is gemaakt. Er zijn een aantal Europese landen die effectief een grondslag hebben voor een MKBA. Ik zou eens de toets willen doen tussen de twee en effectief zien of deze MKBA wel grondig en goed is gebeurd volgens de correcte spelregels.

U verwijst naar het probleem van de leefbaarheid, zowel in Houthalen-Helchteren als eventueel in wijken zoals Lillo en De Standaard. U vergeet te zeggen hoe we de leefbaarheid in de toekomst moeten projecteren. Gesteld dat die omleidingsweg er komt, dan beginnen over tien of vijftien jaar verschillende politici en burgemeesters in Limburg te dromen van bijvoorbeeld de ontsluiting van een industrieterrein aan Remo, of een industrieterrein dat voor Heusden-Zolder moet worden ontsloten, De Schacht. Dan wil ik nog eens de vraag stellen hoe leefbaar een aantal wijken nog zullen zijn als dat omleidingstracé er zal liggen.

Mijnheer Sauwens, ik vind het nog altijd heel merkwaardig dat u als strijder van het eerste uur in verband met de A24 zo plat op de buik gaat. Ik vind dat u effectief een aantal principes die u altijd hebt voorgehouden, nu overboord kiepert. U verwijst terecht naar een aantal elementen van leefbaarheid. U verwijst ook naar verliesminuten voor het doortochttracé versus de omleidingsweg. Het is ook uw regering en uw partij die zegt dat het belangrijk is dat we een aantal doelstellingen willen halen, bijvoorbeeld op het vlak van klimaat. Dat we er bijvoorbeeld naar willen streven om extra volk van de wagen naar het openbaar vervoer te krijgen. Welnu, voor de noord-zuidverbinding van Houthalen-Helchteren laat u een kans van goudwaarde liggen. Een doortochttracé, waar heel vlot ook openbaarvervoeraansluitingen mogelijk zijn, is veel beter dan de keuze voor de omleidingsweg.

Een tunnel is trouwens een heel belangrijk instrument om bepaalde gemeenten of grote steden leefbaar te maken. De heer Peumans heeft verwezen naar Nederland. Ik nodig u uit om aanstaande zondag naar Panorama te kijken, waar te zien is hoe in een stad als Madrid – ik weet dat die niet vergelijkbaar is met Houthalen-Helchteren – tunnels ervoor hebben gezorgd dat een stuk van de stad opnieuw mooier, aantrekkelijker en leefbaarder is geworden.

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de voorzitter, men kan ervan uitgaan dat wanneer er een belangrijke beslissing wordt genomen, men niet voor iedereen goed kan doen. In de ene of de andere richting zal er altijd wel een actiegroep optreden die zich tegen de beslissing zal keren. Ik haal hier het voorbeeld van Zonhoven aan, waar er ook een omleiding is. Stel u voor dat de N74 door Zonhoven was blijven gaan! Zonhoven is een zeer leefbare gemeente geworden, met een handelscentrum. Het kan dienen als voorbeeld om het tracé van de omleiding voor Houthalen-Helchteren te kiezen.

U haalt iedere keer uitspraken aan van politici van vroeger. U gaat wel voorbij aan de lokale politici. U vergeet dat in Houthalen-Helchteren een coalitie aan de macht is waar socialisten en zelfs Groen! in zitten. De partijen hebben een charter getekend dat ze loyaal de beslissing van de minister zullen volgen, of dat nu het omleidingstracé of het ondertunnelingstracé is. Het gaat nu om de omleiding. Ik kan u alleen maar bevestigen dat zowel de socialistische partij als de groenen dat charter hebben ondertekend en dus loyaal zullen meewerken aan de omleiding. Van het veranderen van standpunten gesproken, kan dit wel tellen. U vergeet de lokale politici. Het gaat hier over een noord-zuidverbinding, maar meer specifiek over de gemeente Houthalen-Helchteren.

Een ander belangrijk aspect is het economische. We mogen niet vergeten dat de omleiding ook zal zorgen voor de ontsluiting van Heusden-Zolder als industrieterrein, dat nu via allerlei binnenwegen een verbinding heeft met de E314 en dat daar straks een snellere verbinding mee zal hebben. Hetzelfde geldt voor de industriezone Zuid in Houthalen, die sneller zal worden ontsloten, waar nu ellenlange files ontstaan in de spitsuren.

We zijn voorstander van een zo snel mogelijke oplossing voor de noord-zuidverbinding. Als dat met de omleiding is, gaan we daarvoor. De ondertunneling zou Houthalen als gemeente gedurende een aantal jaren gewoon lamleggen. We mogen niet vergeten dat daar ook een middenstand leeft die straks ook de gevolgen daarvan zal dragen.

Ik kondig een met redenen omklede motie aan.

De voorzitter: De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens: Ik voel me totaal niet aangesproken. Wij nemen de beslissingen die we nodig en nuttig achten op basis van de dossiers die voorliggen. Ik heb me in eer en geweten achter de beslissing van de minister geschaard, ook omdat ik maar al te goed beseft dat de ontsluiting van Midden-Limburg erg belangrijk is. Waarom zich verder opstellen in een absolute anti-houding met een piste die gedurende jaren tienduizenden Limburgers in de file zal laten staan, en tijdverlies na tijdverlies zal laten lijden. De verbinding gaat niet dwars door een natuurgebied maar ligt aan de rand van een vrij groot natuurgebied. Er worden compenserende maatregelen genomen met ondertunnelingen en ecotunnels. Men gaat zelfs een industrieterrein van 20 hectare opofferen, met veel sociaal leed tot gevolg. Zelfs dit maakt deel uit van een beslissing om groen en natuur te hergroeperen. Dat is zo verregaand dat de beslissing voor mij nogal duidelijk is. De resultaten van het MER en de MKBA zijn zo duidelijk in de richting van de omleiding, dat ik dat ondersteun.

Ik kondig namens de meerderheid een motie aan.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, ik kondig een met redenen omklede motie aan. Mijn collega uit Limburg, die normaal het woord zou nemen bij dit onderwerp, is met de commissie voor Welzijn in het buitenland. Daarom heeft onze fractie het woord niet genomen in dit debat.

De heer Rudi Daems: Ik kondig een met redenen omklede motie aan.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Geachte leden, deze gedachteswisseling is met het nodige respect en in sereniteit gevoerd. Ik hoop dat het respect zal kunnen blijven bestaan.

Ik onthoud de noodzaak aan een noord-zuidverbinding; dat zien we aan de Limburgse aanwezigheid in de commissie deze namiddag. Ik denk dat niemand dat in twijfel trekt. Ik hoop dat iedereen die zich geroepen voelt, constructief zijn bijdrage levert bij de project-MER, de afbakeningsprocessen en de invulling van het gedeelte natuur dat in de komende maanden zijn beslag zal krijgen.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer Peumans, door de heer Vrancken, door de heer Sauwens, door mevrouw Van den Eynde en de door heer Daems 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 de heer Jan Verfaillie tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het inhaalverbod voor vrachtwagens

De voorzitter: De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister we gaan van Limburg naar West-Vlaanderen en de A18 Jabbeke-Veurne en de E-40 Jabbeke-Oostende.

Mevrouw de minister, u weet dat de verkeersveiligheid op die stukken autosnelweg me na aan het hart ligt. Ik ben heel tevreden dat u mijn bekommernis daaromtrent ten volle steunt. Ik wil van de gelegenheid gebruik maken u nogmaals te danken voor de aanleg van de aarden berm, waar u op zeer korte termijn de nodige financiële middelen voor hebt uitgetrokken en waar de werken zo goed als in het eindstadium zitten.

Mevrouw de minister, op beide stukken autosnelweg, die geconfronteerd worden met veel en zwaar vrachtverkeer door de aanwezigheid van de havens van Zeebrugge, Calais en Duinkerke, rijdt enorm veel vrachtwagenverkeer, vooral op het stuk Jabbeke-Veurne-Franse grens. Uit de diverse schriftelijke vragen die ik reeds heb gesteld, blijkt dat het vrachtverkeer daar jaar na jaar toeneemt.

Die autosnelwegen beschikken slechts over twee rijstroken. Toch mag er in tegenstelling tot andere stukken autosnelweg in Vlaanderen met slechts twee rijvakken, 24 uur op 24 uur worden ingehaald door vrachtwagens. Dat is zeker niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid van de gewone automobilist.

Een vrachtwagenbestuurder die het land binnenrijdt vanuit Frankrijk ter hoogte van Adinkerke, ziet enorm veel borden. Ik nodig iedereen uit eens over de 'schreve' te gaan en terug te keren om te zien welke borden daar allemaal hangen: een bord dat aangeeft dat hij België binnenrijdt; een bord met bovenaan een grote B dat duidelijk moet maken dat het verboden is in te halen met een voertuig van meer dan 7,5 ton bij neerslag; een bord dat hij Vlaanderen binnenrijdt; een bord dat hij West-Vlaanderen binnenrijdt; een bord F107 dat aangeeft dat hij mag inhalen, tenzij het regent en zijn voertuig een maximaal toegelaten massa van meer dan 7,5 ton heeft.

Een vrachtwagenbestuurder die België binnenrijdt via de E411, krijgt een bord te zien dat hij niet mag inhalen, en als hij binnenrijdt via de E19, krijgt hij een bord te zien dat hij mag inhalen tussen 19 en 6 uur. Het resultaat hiervan is dat heel wat buitenlandse vrachtwagens het niet meer weten en bijgevolg de borden negeren. Het gebeurt vaak dat vrachtwagens op een weg met tweemaal twee rijstroken inhalen ondanks het verbod. Het is niet erg duidelijk waar het wel en niet mag.

Mevrouw de minister, op het stuk E40 tussen Jabbeke en de grens met Frankrijk is er vandaag wel een probleem. Op basis van welke criteria mogen vrachtwagens inhalen op de A18 Jabbeke-Veurne en de E40 Jabbeke-Oostende? Meent u niet dat, gelet op de gestage toename van het verkeer en omwille van het veiligheidsaspect, het aangewezen is om een uniform inhaalverbod toe te passen op alle snelwegen met tweemaal twee rijstroken in Vlaanderen? Hoe verklaart u het dat er een inhaalverbod wordt toegelaten op snelwegen met slechts tweemaal twee rijstroken? Ziet u een mogelijkheid om een uniform inhaalverbod toe te passen op alle snelwegen die op dezelfde manier zijn uitgerust in Vlaanderen? Waarom werd niet geopteerd om een uniform inhaalverbod voor die wegen in heel Vlaanderen toe te passen?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Onze fractie is nooit voorstander geweest van een algemeen inhaalverbod zonder uitzonderingen, net zomin als voor een 80 kilometerregeling. Mijnheer Verfaillie, ik wil enkele elementen van de discussie die een aantal jaren geleden lang heeft gewoed, in herinnering brengen. Het gaat over een inhaalverbod op wegen met tweemaal twee rijstroken, waarop uitzonderingen zijn. Het is nooit de bedoeling geweest om een algemeen inhaalverbod te installeren, waar u nu wel voor pleit. U vraagt zich af waarom het inhaalverbod wordt toegelaten, of het niet aangewezen is om een uniform inhaalverbod toe te passen op alle snelwegen. Die zaken kunnen tot verwarring leiden, aangezien dit de facto neerkomt op de installatie van een 80 kilometerregeling. Dat neemt niet weg dat we steeds moeten nagaan of de situatie op bepaalde wegen wel geschikt is om inhalen door vrachtwagens toe te laten.

Mevrouw de minister, u hebt in voorgaande discussies steeds gezegd dat u naar analogie met de evaluatie die federaal werd gepland, ook de Vlaamse maatregel zou evalueren. Ik neem aan dat dit betrekking heeft op de gevolgen van de maatregelen op ongevalgevoeligheden van bepaalde stukken weg, maar ook op de bekendheid voor buitenlandse truckers. Bent u daar al mee bezig geweest en wat zijn de bevindingen?

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: De heer Verfaillie verwijst naar de toenemende onveiligheid voor andere weggebruikers. Het is delicaat om zulke zaken te beweren zonder dat dit wordt gestaafd door cijfers. Hebben we cijfergegevens over het aantal ongevallen met vrachtwagens op dat stuk autosnelweg, veroorzaakt door het niet respecteren of het niet aanwezig zijn van een inhaalverbod? Gebeurt er op die strook controle op het inhaalverbod? Daarover hoef ik vandaag geen gegevens te krijgen.

Het aantal borden dat de heer Verfaillie opsomt, is verontrustend voor een buitenlandse, zelfs voor een Belgische vrachtwagenchauffeur. Het is niet vanzelfsprekend om te weten wat wel en niet kan in de huidige wetgeving. Mevrouw de minister, ziet u een mogelijkheid om de toestand enigszins te uniformiseren, zodat de situatie duidelijker wordt? Een van de basisregels voor een verkeersveilig gedrag is dat de toestand voor iedereen duidelijk is, zodat iedereen weet wat wel en wat niet mag.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Ik sluit me graag aan bij de analyse en de vragen van de heer Verfaillie. Toen de uitzonderingen op het inhaalverbod voor vrachtwagens bekend werden, heb ik daarover een actuele vraag gesteld. Minister Vandenbroucke antwoordde toen op mijn vraag aan minister Van Brempt, die in zwangerschapsverlof was. Als je in het kleine Vlaanderen verschillende reglementeringen hanteert voor eenzelfde soort weg, dan maak je de chaos compleet. Ik stel voor om in deze zaak het voortschrijdend inzicht te laten spelen en in navolging van onze eerdere voorstellen de uitzonderingen op het inhaalverbod voor vrachtwagens drastisch terug te schroeven en te beperken tot een aantal plaatsen. Die moeten dan veeleer de uitzondering zijn dan de regel. Ik heb de indruk dat er op dit ogenblik bijna evenveel wegen met tweemaal twee rijstroken zijn waar het inhaalverbod niet permanent geldt, dan waar dat wel permanent geldt.

De heer Verfaillie had het over het toenemend aantal vrachtwagens op onze wegen. Dat is het logische gevolg van de keuze die de Vlaamse Regering heeft gemaakt om de distributie en de logistieke sector prioritair verder uit te bouwen. Als dit beleid wordt voortgezet, zal dat alleen maar erger worden. Als we daar iets aan willen doen, moeten we andere economische prioriteiten leggen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik heb twee verhalen gehoord, het ene is een vraag voor minder, het ander een vraag voor meer inhaalverboden. Dat is ook een mooie samenvatting van het debat dat we een tijd geleden voerden en van de oefening van minister Van Brempt en mezelf om tot een evenwichtig geheel te komen over hoe om te gaan met de inhaaltoelating. Ik heb het plan meegebracht, het staat iedereen vrij om het te bekijken.

Als de regeling er vandaag wat ingewikkeld uitziet, dan is dat omdat we gemeten hebben. We zullen een aantal criteria uitwerken om te komen tot een inhaaltoelating 24 op 24, ofwel een inhaaltoelating tijdens de daluren, ofwel een inhaaltoelating 's nachts en 's avonds, ofwel een absoluut verbod, ofwel een inhaaltoelating in bepaalde periodes. Zo hebben we alle snelwegen bekeken en een kleurtje gegeven.

We hebben ons gebaseerd op drie criteria. Ten eerste de totale hoeveelheid verkeer, uitgaand van het principe 'hoe meer verkeer, hoe hinderlijker het inhalen van vrachtwagens voor de meeste weggebruikers'. Mijnheer Verfaillie, dat is wat u zelf stelt. Ten tweede, de lengte van het wegvak tussen de verschillende afritten of kruispunten. Om te kunnen inhalen is een zekere lengte nodig, en dit kan slechts in alle veiligheid buiten de zones van op- en afritten op autosnelwegen en van kruispunten op niet-autosnelwegen. Ten derde, de onveiligheid op het betrokken wegvak, uitgedrukt in het gemiddelde aantal ongevallen over een periode van drie opeenvolgende jaren.

We hebben enkele grenswaarden gehanteerd. Die zijn niet onbelangrijk: 1900 voertuigen per rijrichting en per uur op autosnelwegen en 1200 per rijrichting en per uur op niet-autosnelwegen. Die intensiteiten werden nagezien voor de daluren overdag, 's avonds en 's nachts en over de 24 uren van een dag. Als je dit overschrijdt, heb je een verbod; als je eronder blijft, heb je geen verbod.

Gemiddeld moet er vijf kilometer zijn tussen twee achtereenvolgende afritten of knooppunten en 0,4 kilometer tussen twee kruispunten. Voor autosnelwegen werd uitgegaan van een grenswaarde van gemiddeld twintig ongevallen per kilometer en per jaar, voor niet-autosnelwegen van tien ongevallen per kilometer en per jaar. Er werd bovendien voor gezorgd dat er op het gebied van inhalen langere homogene wegvakken ontstaan. Als we dit letterlijk toepassen, hakken we alles in segmenten om voor uniformiteit te zorgen in de een of andere richting.

Op het ogenblik van het vastleggen van de inhaalzones op het vak tussen Jabbeke en Veurne werd de intensiteit van het verkeer zo vastgesteld, dat er geen algemeen verbod moest worden ingevoerd, maar tijdens de zomermaanden is er wel een verbod ingevoerd. Vanaf september tot en met maart mag er wel worden ingehaald.

Sommigen suggereren dat het tijd is om dit te evalueren. Ik heb daar geen probleem mee, maar dit is pas op 1 januari 2008 ingevoerd. We moeten toch een marge nemen om het systeem te leren kennen voor we het weer helemaal veranderen. Eerst was er een verbod, dan werd het een toelating, en Vlaanderen moest de uitzonderingen bepalen. Die zijn vastgelegd op 22 november 2007.

Ik hoor enerzijds een vraag naar een uniform inhaalverbod, en anderzijds een vraag naar meer soepelheid. De beide uitersten zijn niet echt van toepassing vandaag. We moeten proberen om het schema zoals het nu bestaat, nog even te laten werken. Mijnheer Verfaillie, ik ben bereid om nieuwe tellingen te doen als u zegt dat er ergens een grote extra verkeersintensiteit is. Dan moeten we nagaan of de criteria die we hebben bepaald, voldoen. We kunnen ook de criteria zelf eens bekijken, maar ik pleit ervoor om ze gedurende een periode te laten werken. Als zou blijken uit een nieuwe telling dat de intensiteit groter is dan wat een jaar geleden is gemeten, dan is er geen probleem om dat segment aan te passen.

De voorzitter: De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie: Mevrouw de minister, in de zomermaanden van april tot augustus is het op het stuk autosnelweg tussen Veurne en Jabbeke verboden om in te halen, in de andere maanden is het wel toegelaten. Ik kan met zekerheid zeggen dat er geen enkel verschil is voor het inhalen door vrachtwagens tussen de zomer- en wintermaanden. Die regel van het verbod in de zomermaanden wordt totaal niet gerespecteerd omdat niemand het weet, en omdat het de ene keer mag en de andere keer niet, en dat leidt tot dubieuze situaties. Vooral op dat stuk snelweg rijden veel buitenlandse vrachtwagenchauffeurs omdat dit een van de bevoorradingsroutes is tussen Duinkerke, Calais en Zeebrugge. Het zou goed zijn om te opteren voor een uniforme regeling voor het hele jaar.

Mevrouw de minister, doe nieuwe tellingen op dat stuk autosnelweg. Als je daar dagelijks gebruik van maakt, zie je dat het verkeer enorm is gestegen. De afgelopen maanden was er meermaals filevorming. Met de aanleg van de aarden berm, waar u en ik voor gepleit hebben, mocht er op bepaalde momenten maar op één rijstrook worden gereden en dat gaf systematisch aanleiding tot enorme files. Er is daar heel veel vrachtverkeer en er gebeuren veel ongevallen, hoewel dat de voorbije maanden wat verbeterd is. Net als ik hebt u de tellingen. Een van de resultaten was dat de aarden berm er is gekomen.

Mevrouw de minister, het zou goed zijn om nieuwe tellingen uit te voeren. Als er gedurende vijf maanden per jaar een inhaalverbod is voor vrachtwagens, breid dat dan uit tot het hele jaar. Dan is er ten minste een uniforme regeling. Ik zeg niet dat dat 24 uur per dag moet gebeuren. De andere regeling inhaalverbod is tussen 7 en 19 uur; laten we dit hier ook doen. Een verschillende regeling voor de ene vijf maanden, en voor de andere zeven maanden, is pas moeilijk haalbaar en controleerbaar.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mevrouw de minister, ik denk dat u mij verkeerd begrepen hebt. Ik sprak van een

uniforme regeling, maar ik bedoel daar geen permanent inhaalverbod mee. Ik treed de vraag van de heer Verfaillie bij om een systeem te vinden dat uniformiteit en duidelijkheid creëert voor degenen die het moeten naleven. Kan dit in functie van de ongevallencijfers van het laatste jaar? De gevraagde tellingen en de ongevallencijfers moeten duidelijk maken waar we naartoe moeten met dat inhaalverbod.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Verfaillie, dat is de enige snelweg met zo'n regime. Die keuze is juist gemaakt omdat het toeristische seizoen zoveel drukker bleek dan het andere seizoen. Maar ik acteer uw vraag en denk dat het nuttig is om een extra telling te doen.

Mijnheer Koninckx, u hebt het over een uniform systeem. Dan moeten we ook buiten de grenzen gaan kijken. Uniform zijn met de ons omringende regio's is ook een moeilijke oefening. Maar we hebben nu geprobeerd om een systeem op maat van wat de weg vraagt, te maken. Als u zegt dat het uniform moet zijn in de zin dat het hetzelfde moet zijn, dan kan ik daar inkomen. Als u zegt dat het uniform moet zijn voor alle Vlaamse snelwegen, dan haalt u de basisprincipes onderuit, waarop we de keuze hebben gemaakt. Er zijn drie parameters, en die gebruiken we als grens. Tenzij ik u weer verkeerd begrijp.

De heer Flor Koninckx: Ik sluit me aan bij wat de heer Verfaillie zegt: voor één stuk van de weg altijd hetzelfde regime, en niet van maand tot maand veranderen. Anders wordt het totaal onoverzichtelijk.

Minister Hilde Crevits: Dan is er maar één snelweg met zo'n regime. De rest heeft 24 uur op 24 hetzelfde regime, en er zijn er nog een paar die met spits- en daluren werken. Dat klopt.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de werking van het Pendelfonds

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, u hebt in het kader van het Pendelplan het voornemen gemaakt om het aandeel van auto's in het woonwerkverkeer tegen 2010 terug te brengen van 70 procent naar 60 procent. Het Pendelplan had als bedoeling bedrijven te ondersteunen en het pendelen op maat en

het duurzamer pendelen te bevorderen, en te werken aan een groter draagvlak. Er was zelfs sprake van dat er per provincie een mobiliteitspunt zou komen. Men zou proberen een tiental grote projecten tot stand te brengen, om dan tegen 2010 het aandeel auto's van 70 naar 60 procent te brengen. Dat is een zeer nobele doelstelling.

Op de website van het Pendelfonds luidt het als volgt: "Het Pendelfonds subsidieert projecten die een duurzaam woon-werkverkeer bevorderen. Projecten die tot doel hebben om het aantal autoverplaatsingen op het vlak van woon-werkverkeer te verminderen, kunnen in aanmerking komen voor een tegemoetkoming uit het fonds. Bedrijven of bedrijvengroepen of andere private instellingen, maar ook lokale of provinciale overheden of andere publieke instellingen in samenwerking met een private partner, kunnen subsidies aanvragen."

Het Pendelfonds is opgericht via het decreet van 30 juni 2006 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2006, namelijk artikelen 51 tot en met 62. De werking van het Pendelfonds werd verder geconcretiseerd in het besluit van de Vlaamse Regering van 24 november 2006. Dat uitvoeringsbesluit bepaalt dat er tweemaal per jaar een projectoproep wordt georganiseerd.

De deadline voor de eerste oproep van 2008 was 30 september 2008. Op 1 oktober werd de tweede oproep gelanceerd voor de projecten van 2008. Daar is de deadline 31 januari 2009. Er zijn dus een aantal projecten geselecteerd. Ik heb begrepen dat bij de tweede oproep van 2007 vijf van de elf projecten werden geselecteerd.

De begeleidingscommissie bij dat project is echter nogal kritisch over de ingediende projecten. De commissie stelt: "Globaal genomen beantwoorden de geselecteerde projecten te weinig aan de essentiële doelstelling, namelijk betekenisvolle modal shift. De kwaliteit van de ingediende projecten is er bij de tweede oproep niet op vooruitgegaan. De kansen in de projecten worden onvoldoende uitgewerkt. De indieners moeten hun acties en maatregelen beter onderzoeken en becijferen." De begeleidingscommissie heeft dan per project een aantal expliciete voorwaarden geformuleerd.

Wij hebben de indruk dat het Pendelfonds dreigt af te glijden naar een subsidiekanaal voor sociale-economieprojecten. Drie van de vijf goedgekeurde projecten betreffen een beschutte werkplaats. Eén project is van Arcelor, het andere van de haven van Zeebrugge.

Mevrouw de minister, bij de eerste oproep van 2007 werden elf van de vijftien ingediende projecten geselecteerd. Bij de tweede oproep van 2007 werden vijf van de elf projecten geselecteerd. Dat konden we via de media vernemen. Welke waren de argumenten om de niet-geselecteerde projecten niet te selecteren? Bij de tweede

oproep werden in verhouding nog minder projecten geselecteerd dan bij de eerste. Wat zult u doen om de kwaliteit en het innovatiegehalte te doen stijgen, zodat meer projecten kunnen worden goedgekeurd? Er werd immers toch heel duidelijk vooropgesteld dat die projecten innovatief moesten zijn.

Slechts twee van de vijf goedgekeurde projecten zijn bedrijven uit de reguliere economie. De andere drie zijn bedrijven uit de sociale economie. Hoewel 'aandacht voor kansengroepen' bij de indicatoren wordt aangehaald, is sociale tewerkstelling geen specifiek criterium en zou de focus moeten liggen op innoverende initiatieven. Hoe verklaart u dit relatief grote aandeel van de sociale tewerkstelling?

In antwoord op schriftelijke vraag nummer 170 van de heer De Craemer hebt u het volgende gezegd: "Het is zeker zinvol om over de goede praktijken van het Pendelfonds te communiceren. Er wordt onder meer gedacht aan een website waarop niet alleen alle noodzakelijke informatie over onder meer de indieningsprocedure of evaluatieprocedure staat, maar waarop ook 'good practices' zijn terug te vinden." Die website bestaat trouwens. Ik citeer opnieuw: "Momenteel is het echter nog te vroeg om over goede praktijken te communiceren, omdat de eerste evaluaties van de projecten van de eerste oproep nog moeten gebeuren. Deze zijn op het terrein voorzien ten vroegste eind dit jaar. Communicatie hierover kan slechts vanaf het voorjaar van 2009." Bent u nog steeds van plan te communiceren over die goede praktijken? Het lijkt me heel belangrijk dat het goede voorbeeld wordt gegeven aan andere bedrijven.

De deadline voor de eerste oproep van 2008 was 30 september 2008. Hoeveel projectvoorstellen hebt u ontvangen? Wat de looptijd betreft, hoeveel projecten worden voor vier jaar gefinancierd? Dat is immers de bedoeling. Welke projecten worden gefinancierd voor een kortere periode? Indien alle projecten voor vier jaar worden gefinancierd, waarom wordt er zo zelden van uitgegaan dat projecten sneller rendabel zouden zijn? Het is immers de bedoeling dat dit wordt opgestart en dat het uiteindelijk wordt geïntegreerd in de bedrijfspolitiek van de instellingen in kwestie. Zeker wat de sociale economie betreft, als instellingen dat in de toekomst helemaal zelf moeten gaan financieren, geeft dat misschien wel aanleiding tot problemen. U kent die sector veel beter dan ik.

Elk project wordt steeds geëvalueerd. De tweede subsidieschijf van 40 procent wordt uitbetaald binnen een maand na de beslissing tot verdere subsidiëring van de Vlaamse minister bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, op basis van het evaluatieverslag. De laatste schijf van 20 procent wordt betaald binnen een maand na de beslissing van de minister op basis van een evaluatieverslag,

zoals bepaald in het tweede lid van artikel 10, en op basis van een uitgebreid financieel verslag. Bij hoeveel projecten van 2007 werd niet beslist tot het betalen van de tweede schijf of derde schijf? Wat was de reden daarvan: de timing van het verslag, het niet halen van bepaalde criteria? Op basis van welke indicatoren werd beslist niet door te gaan met het project?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, ik heb een tijdje geleden gelezen dat het ABVV een enquête heeft gehouden bij een aantal grote ondernemingen in Vlaanderen. Die enquête handelde specifiek over de vervoerspolitiek van het bedrijf en de wijze waarop het woon-werkverkeer wordt georganiseerd, en vooral dan over de vraag welke maatregelen bedrijven zelf nemen om duurzaam woon-werkverkeer te bevorderen. De resultaten waren in het algemeen eigenlijk zeer bedroevend. Het aantal bedrijven dat bedrijfsfietsen ter beschikking stelt, is op één hand te tellen. Gezamenlijk vervoer organiseren, wordt ook maar door een aantal bedrijven gedaan. Ook worden in een minderheid van de bedrijven stimulansen gegeven aan het personeel om bijvoorbeeld met het openbaar vervoer te komen werken. Het lijstje is erg lang, en ik ken de precieze cijfers niet meer uit het blote hoofd, maar het kwam er alleszins op neer dat erover werd geklaagd dat er nog heel veel werk aan de winkel is.

Mijn fractie heeft dan ook een voorstel van resolutie ingediend waarin we extra maatregelen vragen om het woon-werkverkeer voort te verduurzamen. Het is immers duidelijk dat het Pendelfonds er tot nu toe niet echt in slaagt ter zake een noodzakelijke trendbreuk tot stand te brengen. Ik hoop dat we daar in de nabije toekomst nog voort over kunnen debatteren. Het is inderdaad heel erg nodig om, samen met de bedrijven, extra maatregelen te nemen om dat duurzame woon-werkverkeer voort te bevorderen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, geachte collega's, de heer Peumans heeft nog eens heel duidelijk de doelstelling van het Pendelfonds toegelicht, namelijk een duurzaam woon-werkverkeer creëren.

Tijdens de Heen-en-weer-week van 5 tot 11 mei 2008 werd campagne gevoerd om de pendelaars aan te zetten zich op een duurzame manier naar hun werk te verplaatsen. Zo was er ook sprake van een Mobitest, die vooral de bedrijfsleiders ertoe moest aanzetten om maatregelen te nemen voor een duurzaam woon-werkverkeer op bedrijfsniveau. Daarnaast werd ook gesproken over een mobiliteitscheque.

Ik zou graag willen weten of er veel bedrijfsleiders waren die interesse hadden in concrete initiatieven voor duurzaam woon-werkverkeer. Wat houdt een mobiliteitscheque precies in?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, de heer Peumans heeft terecht nog eens uitgelegd waar het in het Pendelfonds om gaat.

Ik wil nog eens onderstrepen dat we heel veel structurele initiatieven kunnen nemen, moeten nemen en ook wel nemen – onder meer in het openbaar vervoer, het autodelen –, zeker waar we als overheid de zaak in eigen handen hebben en ook heel gericht onze middelen kunnen inzetten.

Maar we moeten ook bescheiden durven zijn. Een deel van de oplossing ligt in handen van de bedrijfs wereld. Het Pendelfonds – in al zijn bescheidenheid – heeft als doel om het beleid in de bedrijven op gang te trekken. Ik geef toe dat dat met wisselend succes gebeurt. Waar het minder goed gaat, hebben we de afgelopen jaren heel wat initiatieven genomen om het te versterken.

U vroeg naar de argumenten waarmee projecten al dan niet geselecteerd werden. Ik wil ook duidelijk stellen dat ik die projecten niet evalueer. Ik geef uiteindelijk wel mijn toestemming, maar die is gebaseerd op de adviezen.

De argumenten om de niet weerhouden projecten niet te selecteren, kunnen in drie grote groepen worden ondergebracht. Een eerste groep gaat over een onvoldoende uitgewerkte visie, onder meer over de impact van het project op een duurzamer woon-werkverkeer onder de vorm van een modale verschuiving. In het bijzonder trachtten een aantal projecten eerder een oplossing te geven aan bepaalde aspecten van vervoersarmoede en niet van de modal split bijvoorbeeld. Een tweede groep heeft betrekking op het feit dat het projectvoorstel onvoldoende onderbouwd was inzake doelstellingen, doelgroep enzovoort. Een derde groep heeft betrekking op een onvoldoende uitgewerkt maatregelenpakket: te beperkt, te vaag, te weinig gestructureerd.

Bij een tweede oproep werden in verhouding nog minder projecten weerhouden. De mate waarin de ingediende dossiers kwalitatief hoog scoren, heb ik vanzelfsprekend niet in de hand. Wel is het zo dat ik de provinciale mobiliteitspunten heb opgedragen hierin een stimulerende en ondersteunende rol te vervullen. Ook voor mij was de tweede oproep niet voldoende, niet naar inhoud en niet naar aantal.

U verwijst ook naar de sociale economie. U weet dat dit mij na aan het hart ligt. Het gaat ook om werknemers die

absoluut niet mogen worden uitgesloten. Bovendien zijn het werknemers met een bijzondere mobiliteitsvraag. Ze moeten absoluut vertegenwoordigd worden in de projecten, maar ze mogen niet het overwicht uitmaken want dan klopt er iets niet.

We zijn dus onmiddellijk opgetreden. Enerzijds moesten de provinciale mobiliteitspunten nog tot volle activiteit komen. Ze zijn dat nu al heel wat meer. Ze hebben zich heel gericht beziggehouden met de fase waarmee we nu bezig zijn. Bovendien werden er ook afspraken gemaakt met Voka en UNIZO in functie van het beter informeren van de bedrijven. Dat gebeurde heel gericht met een communicatiecampagne en infomomenten. Dit heeft zijn weerslag op de inhoud van de ingediende dossiers. Dat alles zal ervoor zorgen dat er in de toekomst meer kwalitatieve en beter scorende projecten zullen zijn.

Ik heb geen pasklare of wetenschappelijke verklaring voor het relatieve grote aandeel van sociale tewerkstelling. Ik denk dat er twee redenen zijn. In de eerste plaats hebben deze instellingen een grotere gevoeligheid voor deze maatschappelijke problematiek. Zoals ik al zei, hebben ze een heel bijzondere mobiliteitsvraag. Ten tweede zijn ze, veel meer dan andere bedrijven, gewoon om met de overheid en overheidsadministraties te werken en met het indienen van dossiers. Het is dan ook zeer belangrijk om Voka, UNIZO en de mobiliteitspunten hierbij te betrekken. Op die manier kunnen we het reguliere bedrijfsleven hiervoor warm maken.

Ik ben uiteraard nog steeds van plan over de goede praktijken te communiceren. Ik heb al de eerste initiatieven ter zake genomen. De domeinnaam www.pendelfonds.be is reeds gereserveerd. In de loop van de komende maanden zal deze specifieke website over het Pendelfonds verder worden ingevuld. De goede praktijken zullen hierbij een plaats krijgen.

Wat de eerste oproep voor 2008 betreft, kan ik melden dat 26 projectaanvragen zijn ingediend. Dat resultaat is veel beter dan het resultaat van de vorige oproep. Hoewel de selectie nog loopt, kan ik nu al melden dat alles goed gaat en dat de kwaliteit aanzienlijk beter is. Eind oktober of begin november van dit jaar zullen we de nodige adviezen ontvangen en zullen we een beslissing kunnen nemen. We zullen dan iedereen op de hoogte brengen.

Op enkele uitzonderingen na, hebben alle projecten een looptijd van vier jaar. Dergelijke projecten veronderstellen vaak ingrijpende aanpassingen aan het dagelijks verplaatsings- en organisatiepatroon van de werknemers. Dit kan niet op een dag worden gerealiseerd. Investerings- en dergelijke maatregelen worden vaak gefaseerd uitgevoerd. Sommige maatregelen, zoals bedrijfsvervoer of het inzetten van shuttles, hebben vaak enkele jaren

nodig voor ze op een kostenefficiënte wijze kunnen functioneren.

Wat de laatste vraag betreft, moet ik meedelen dat ik nog geen informatie kan geven. De eerste projecten zijn pas eind 2007 de facto van start gegaan. De eerste evaluaties zijn net gestart of zullen binnenkort van start gaan. Pas na de indiening en de evaluatie van de evaluatiedossiers zullen we hier meer informatie over kunnen geven.

De heer Glorieux heeft vooral gevraagd het geheel verder te onderzoeken. Ik hoop dat ik hem heb gerustgesteld. Er zijn heel wat projectaanvragen ingediend. De zaak is weer wat vlotgetrokken.

De vraag van mevrouw Van den Eynde betreft eigenlijk een dossier dat niet volledig tot mijn bevoegdheden behoort en dat onlangs in de schijnwerpers is gezet. Het is mijn overtuiging dat nog steeds te eenzijdig met bedrijfswagens wordt gewerkt. Een mobiliteitsbudget voor de werknemers zou hen veel meer de keuze voor een mix van mobiliteitsmiddelen laten. Dit zou de keuze voor een duurzame mobiliteit mogelijk maken. Tot dan blijft het dweilen met de kraan open.

Het mobiliteitsbudget is bedoeld om een mix te creëren. Hiertoe moet de federale regering echter ook beslissingen nemen. Het moet immers mogelijk worden in dit verband een fiscaal aantrekkelijk pakket samen te stellen. Iedereen kent ongetwijfeld voorbeelden, zoals mensen die in Antwerpen wonen en in het centrum van Brussel werken. Dergelijke mensen zijn veel meer gediend met een aantrekkelijk pakket, waar het openbaar vervoer ook deel van uitmaakt. Op dit ogenblik is het aanbieden van een bedrijfswagen de enige mogelijkheid om een fiscaal aantrekkelijk pakket samen te stellen. Dit is bijna het tegenovergestelde van duurzame mobiliteit.

We leveren op dit vlak zelf enig denkwerk. We moeten echter bescheiden blijven. Deze zaak moet door de federale regering worden geregeld. Dit betekent echter niet dat we er niet over nadenken.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Het verheugt me dat 26 projectaanvragen zijn ingediend. De vraag is of de kwaliteit ook zal stijgen. *(Opmerkingen van minister Kathleen Van Brempt)*

Dan gaat het om een goede ontwikkeling. Ik kreeg soms de indruk dat alles in een licht terminale toestand zou terechtkomen. Ik druk het hier vrij sterk uit.

Het gaat hier in feite om de tegenhanger van de bedrijfsvervoersplannen. Die zijn in se ook geen succes

geworden. Nu gaat het om een andere poging met een een-op-eenverhouding. Gedurende vier jaar legt de Vlaamse overheid een euro bij voor elke euro die iemand hierin investeert.

We zouden natuurlijk over voldoende garanties in verband met de levensvatbaarheid van deze projecten moeten beschikken. Volgens de minister kent de sociale economie een grote gevoeligheid. Als ik advertenties van bedrijven in andere sectoren, zoals de logistiek, bekijk, merk ik dat er overal over de filegevoeligheid en over de bereikbaarheid van bedrijven wordt gesproken. Ook voor de normale economische sectoren lijkt dit me een relevant gegeven.

We zullen dit blijven opvolgen. Het gaat hier om een zinvol initiatief. Ik zou het jammer vinden indien dit helemaal zou mislukken.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, ik heb nog een kort vraagje. Is de idee van een mobiliteitscheque eigenlijk van uw kabinet afkomstig? Vraagt u de federale regering om haar medewerking? Zal uw kabinet dit verder uitwerken en onderzoeken?

Minister Kathleen Van Brempt: Die idee is eigenlijk van vele mensen afkomstig. Verschillende mobiliteitsbewegingen en de Bond Beter Leefmilieu hebben hier lang aan gewerkt. Zij zijn ook de geschikte partners om dit op de maatschappelijke en de politieke agenda te krijgen. De federale regering zou zich hiermee bezig moeten houden.

Aangezien ik dit een goed idee vind, wil ik hier zeker over blijven nadenken. Ik kan dit echter niet zelf uitvoeren, want ik ben er niet voor bevoegd. De middenveldorganisaties en de mobiliteitsverenigingen lijken me zeer geschikt om hiervoor een maatschappelijk draagvlak te zoeken en te vinden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Heeren tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het behalen op latere leeftijd van het rijbewijs via de school

De voorzitter: Mevrouw Heeren heeft het woord.

Mevrouw Veerle Heeren: Mijnheer de voorzitter, ik heb vernomen dat dit onderwerp hier vorige week ook aan bod is gekomen. Blijkbaar betrof het toen een vraag om uitleg over de implicaties van het behalen van een rijbewijs in een Brusselse school.

Vanaf het lopende schooljaar krijgen de leerlingen van de hogere jaren van het secundair onderwijs in hun school de kans hun theoretische lessen voor het rijbewijs te volgen en het theoretisch examen voor hun rijbewijs af te leggen. De minister heeft hier destijds zelf voor gepleit. Deze beslissing van de Vlaamse Regering wordt trouwens in heel Vlaanderen toegejuicht.

Vorig schooljaar liep in 25 scholen een pilootproject. Ik weet niet of de problematiek uit deze vraag om uitleg toen naar boven is gekomen. Ik heb ondertussen wel krantenartikelen gelezen over de klachten van zestienjarigen die in het zesde jaar zitten. Zij kunnen hier immers niet aan deelnemen. Als ik het goed heb begrepen, heeft de minister verklaard dat ze hierop zou anticiperen en een oplossing zou zoeken.

Ik hoop dat dit ook geldt voor het probleem dat ik nu wil aankaarten. Ik geef, op basis van een aantal ervaringen die in het onderwijs zijn opgedaan, een fictief voorbeeld. Sofie heeft type 8-onderwijs en een jaar beroepsonderwijs gevolgd. Vervolgens is ze in het technisch onderwijs van start gegaan. Hierdoor heeft ze twee jaar achterstand op haar leeftijdgenootjes. Ze is zeventien jaar oud en ze zit in het vierde jaar sociaal-technische wetenschappen. In haar school worden lessen voor het theoretisch gedeelte van het rij-examen georganiseerd. Dit geldt echter niet voor Sofie. Zij zit immers niet in het laatste of in het zevende jaar.

Leerlingen die met faalangst en vaak ook met leermoeilijkheden kampen en om die reden een of meerdere jaren achterop zitten, krijgen te horen dat ze op achttienjarige leeftijd op eigen houtje hun rijbewijs moeten zien te behalen of moeten wachten tot ze op twintigjarige leeftijd of ouder in het laatste jaar zitten. Dat is in elk geval het antwoord dat de school van Sofie heeft gegeven.

Het gaat hier niet enkel om mensen met leerachterstand. Heel wat kinderen worden door ziekte getroffen en lopen hierdoor op school een achterstand op. De sociale factoren zijn voor hen zeer pijnlijk. Omwille van hun ziekte kunnen ze de theoretische lessen niet op die leeftijd volgen. De school waarin het project liep, heeft dit in elk geval niet toegelaten.

Naar aanleiding van de vragen van de zestienjarige leerlingen heeft de minister verklaard een oplossing te zullen zoeken. Ik hoop dat dit ook voor deze doelgroep geldt. Deze doelgroep heeft het al zeer moeilijk in onze samenleving. We hebben het daar in de commissie voor Onderwijs vaak over. Er is me echter gevraagd deze vraag om uitleg hier te stellen.

Mevrouw de minister, klopt de redenering dat enkel de leerlingen uit het zesde en zevende jaar tot de lessen en het examen worden toegelaten? Wordt de leerlingen die deze leeftijd hebben bereikt en in een lager jaar zitten, geen mogelijkheid geboden hier ook aan deel te nemen?

Indien deze redenering klopt, waarom is het reglement op die manier opgesteld? Indien deze redenering niet klopt, wat kunnen kinderen en ouders alsnog doen indien de school de toegang tot de lessen en het examen omwille van praktische overwegingen zou weigeren?

Wilt u deze toestand, waarin tal van minder begaafde kinderen zich bevinden, verhelpen? Dit is een belangrijke vraag. Uiteindelijk worden deze kinderen al vaak door de maatschappij verstoten. De discriminatie is bijzonder groot. Zo ja, op welke manier wilt u hierop anticiperen? Welke maatregelen stelt u voor?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, ik wil mevrouw Heeren bijtreden. Haar vraag om uitleg is zeer terecht. Het gaat echter niet enkel om kinderen die in het buitengewoon onderwijs terechtkomen. Veel jongeren moet al eens een jaartje opnieuw doen. Zij krijgen allemaal met hetzelfde probleem te maken.

Ik wil de minister ook waarschuwen niet te veel initiatieven binnen het onderwijs te nemen. Ik ben het voorstel om dit alles in de scholen te regelen op zich niet ongenegen. We doen echter al veel. Indien we het rijbewijs gratis op school regelen, kunnen we in de problemen komen. Niet elk kind in het vijfde of het zesde jaar heeft dezelfde leeftijd. Ik zou hier toch aandacht voor willen vragen.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, er zijn in het Vlaams Parlement al eerder opmerkingen over dit initiatief gemaakt. Tot op heden heb ik alle problemen kunnen oplossen. Ik denk niet dat ik dit probleem onmiddellijk zal kunnen oplossen.

Ik heb begrip voor de vraag om uitleg van mevrouw Heeren. We moeten echter keuzes in verband met het systeem maken. Indien we dit in scholen willen regelen, moeten we wat flexibiliteit aan de dag leggen. Die flexibiliteit kan echter niet oneindig zijn. We hebben er duidelijk voor gekozen de structuur van het onderwijs te volgen.

De stelling dat enkel leerlingen in het zesde of het zevende jaar kunnen deelnemen, klopt niet. De algemene regel voor 'Rijbewijs op school' is dat leerlingen uit het zesde jaar of hoger hieraan kunnen deelnemen. Er zijn echter twee uitzonderingen op deze algemene regel.

De eerste uitzondering betreft de scholen in het buitengewoon secundair onderwijs (buso). Deze scholen hebben geen zesde jaar. Bovendien zitten slechts weinig leerlingen nog in het jaar dat bij hun leeftijd hoort. Omwille van de grote specificiteit van het buso krijgen deze leerlingen de keuze. Het gaat hier immers vaak om

zwakkere leerlingen. De tweede uitzondering betreft de scholen met een modulair systeem. Deze scholen werken niet echt met studie jaren.

De door mevrouw Heeren gesuggereerde mogelijkheid bestaat momenteel niet. We hebben ervoor geopteerd de schoolstructuur te behouden. Op die manier moedigen we scholen aan de lessen tijdens de schooluren te organiseren. Dit wordt, zeker voor klassen met zwakkere leerlingen, vaak toegepast. Voor deze groep volstaan de acht lessen door een instructeur van de rij-school soms niet om in het examen te slagen. In dat geval voorzien de leerkrachten in bijkomende lessen. Tijdens die lessen wordt de leerstof herhaald en verder uitgewerkt. Het zou voor scholen bijzonder moeilijk worden deze lessen zowel voor klasgroepen als voor leeftijdsgroepen te organiseren.

We stellen ons bij de organisatie van 'Rijbewijs op school' soepel op voor centra die zich specifiek tot zwakkere jongeren richten en voor centra waar jongeren terechtkomen die tijdens het schooljaar uit de andere onderwijsvormen stappen. Voorbeelden hiervan zijn de scholen voor deeltijds beroepssecundair onderwijs (dbso-scholen), de Huizen Tabora, centra die jongeren tijdens hun voorbereiding op examens voor de middenjury voorbereiden, de gesloten instellingen voor geplaatste jongeren en de centra van Syntra.

Aangezien alles op school wordt georganiseerd, kiezen we ervoor de structuur van het onderwijs te volgen. Het is, jammer genoeg, momenteel niet mogelijk het door mevrouw Heeren aangehaalde probleem op te lossen. De scholen staan in voor de praktische organisatie van de lessen.

De pilootprojecten zullen uiteraard uitgebreid worden geëvalueerd. Indien nodig, zal het systeem eventueel praktisch worden bijgesteld. Om welke maatregelen het dan gaat, is van de evaluatie afhankelijk.

Het probleem van de zestienjarigen in het zesde jaar is opgelost. We hebben voor een structurele oplossing gekozen. Het systeem is toegankelijk voor de leerlingen van het zesde jaar of hoger.

Wat het door mevrouw Heeren aangehaalde probleem betreft, raad ik niet aan nu een aanpassing door te voeren. Ik stel voor dat we dit samen met de scholen evalueren. Zij moeten de lessen immers organiseren. Nadien kunnen we zien of we in de toekomst tot een aanpassing moeten overgaan.

De voorzitter: Mevrouw Heeren heeft het woord.

Mevrouw Veerle Heeren: Ik betreur het antwoord van de minister enigszins. Uiteindelijk worden de zwakkeren

in de samenleving weer de dupe van het systeem. De minister wil het schoolstelsel volgen. Ik krijg van schoolbesturen echter te horen dat ze het anders zouden willen aanpakken. Omwille van de projectmatigheid mogen ze dat van de Vlaamse overheid echter niet.

Kinderen die het buitengewoon lager onderwijs hebben gevolgd, belanden zelden op de voorziene leeftijd in het secundair onderwijs. Meestal zijn zij dertien of veertien jaar oud als zij het basisonderwijs afronden. Zij hebben dus altijd een achterstand. Een kind met dyslexie dat twee of drie keer zijn jaar moet overdoen, en in het derde of vierde leerjaar zit, maar heel wat maturiteit heeft op andere vlakken, krijgt dus niet die mogelijkheid en moet zich tot de privésector richten. U hebt een oplossing gevonden voor de zestienjarigen die in het zesde of zevende jaar zitten, maar u mag ook deze doelgroep niet uit het oog verliezen. De uitzonderingen die zijn gemaakt voor het buitengewoon secundair onderwijs komen daar niet aan tegemoet.

Mevrouw de minister, wanneer komt die evaluatie? Het probleem doet zich dit schooljaar voor. Het gaat niet over een of twee gevallen, maar over heel wat kinderen. Die doelgroep is echter niet zo mondig als andere groepen in de samenleving.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, ik ben ook heel ontgoocheld in uw antwoord. Ik dacht dat het een oplossing kon bieden indien u dit had georganiseerd als buitenschoolse activiteit. Er worden soms ook typlessen of pianolessen aangeboden tijdens de middaguren of na schooltijd. U had dit probleem op die manier kunnen oplossen.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mevrouw Van den Eynde, het gaat hier over acht uren les en het behalen van een theoretisch rijbewijs, niet over pianoles.

Mevrouw Heeren, ik ben eigenlijk ontzettend ontgoocheld in uw reactie, niet voor mij persoonlijk, maar wel voor de mensen die dit op het terrein organiseren. Eerst werd er een pilootproject opgezet. Een jaar nadien was 95 procent van de scholen bereid om daaraan deel te nemen. Wat u zegt, is heel erg voor diegenen die dit op zo'n korte termijn op poten hebben gezet. Het spreekt voor zich dat er een evaluatie moet worden georganiseerd. Daarbij zullen we proberen alle terechte vragen op te lossen.

We hebben geanticipeerd naar de scholen voor buitengewoon secundair onderwijs. Zij vormen immers de zwakste groep.

Na de eerste pilootfase heb ik vastgesteld dat er extra moet worden ingezet op de zwakke leerlingen. Het is immers zo dat de slaagpercentages in het bijzonder onderwijs, het beroepsonderwijs en het technisch onderwijs lager liggen.

Zowel de mensen op het terrein als ikzelf zijn daar heel erg mee bezig. U kunt echter niet verwachten dat de spelregels en de route worden veranderd. Dat zou pas tot chaos leiden.

Mevrouw Veerle Heeren: Ik heb niet gezegd dat u morgen de regels moet veranderen. Ik zeg alleen dat er veel dergelijke gevallen zijn in ons onderwijs. De mondigste groep zal u geen brief of mail sturen. Kinderen met dyslexie of faalangst of kinderen die jaren hebben verloren wegens ziekte, vallen uit de boot. Als mensen me daarover aanspreken, dan is het mijn plicht om dat in het parlement aan te kaarten en u ervan te overtuigen op korte termijn een evaluatie te houden. Op die manier kunnen dergelijke zaken worden vermeden. Ik ben ervan overtuigd dat u uw sociale bekommernis als socialist ook in gedachten draagt.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de klachtendienst van De Lijn

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, vorig jaar werd in deze commissie een zeer scherpe opmerking gemaakt ten aanzien van De Lijn bij de voorstelling van het jaarverslag van de Vlaamse Ombudsdienst.

Volgens de ombudsdienst zou de klachtenregistratie door De Lijn zeer goed werken, maar veel erger is het gesteld met de klachtenbehandeling van De Lijn. De klachtenbehandeling van De Lijn zou de slechtste zijn van alle Vlaamse overheidsdiensten. Er zijn vooral problemen met het boetesysteem. De Lijn zou nooit klachtenmails beantwoorden en te snel deurwaarders sturen om boetes te innen.

Mevrouw de minister, u en ook De Lijn reageerden verbaasd en antwoordden nogal afwijzend op de opmerkingen van de ombudsdienst. Volgens u ging het veeleer om een persoonlijk probleem tussen De Lijn en de ombudsdienst. U zou beide partijen rond de tafel brengen.

Mevrouw de minister, heeft er intussen een gesprek plaatsgevonden tussen De Lijn en de ombudsdienst naar aanleiding van het negatieve rapport over de klachtenbehandeling van De Lijn? Tot welke conclusies bent u dan gekomen? Waren de opmerkingen van de ombudsdienst terecht? Welke concrete maatregelen heeft De Lijn intussen genomen om tegemoet te komen aan de opmerkingen van de ombudsdienst?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mevrouw Van den Eynde, ik heb niet begrepen dat de klachtenbehandeling van De Lijn een negatief rapport had gekregen. De ombudsdienst heeft wel opmerkingen gemaakt over de relatie tussen de Vlaamse Ombudsdienst en De Lijn. Daarbij ging het vaak over dossiers van burgers die een administratieve boete hadden gekregen.

De Vlaamse Ombudsdienst heeft in zijn verslag veel aandacht besteed aan de moeilijkheden die hij ondervond om De Lijn te overtuigen in individuele dossiers over te gaan tot het standpunt van de Vlaamse Ombudsdienst.

Ik ben het niet eens met de Vlaamse Ombudsman om de boetebedragen te verlagen. Dat heb ik op 6 mei 2008 in deze commissie gezegd. Ik heb hem dat laten weten naar aanleiding van een heel aantal concrete dossiers.

Wat de communicatie tussen De Lijn en de ombudsdienst betreft, heeft de directie van De Lijn drie dagen na de bespreking van het jaarverslag, een brief gestuurd aan de Vlaamse Ombudsdienst met een uitnodiging voor een gesprek. Dat gesprek heeft plaatsgehad op 25 augustus. Daarin zijn afspraken gemaakt over de onderlinge communicatie. Die zullen in een protocol worden vastgelegd. De belangrijkste afspraak is dat de ombudsdienst binnen De Lijn niet alleen in de centrale diensten maar ook in de provinciale entiteiten een aanspreekpunt zal hebben om specifieke problemen van klachtendossiers te bespreken. Aangezien de communicatie tussen De Lijn en de ombudsdienst het belangrijkste pijnpunt was, is een ondertekend protocol tussen beide organisaties over hun onderlinge communicatie de meest geschikte manier om dit probleem op te lossen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, in het verslag van stuk 41, nummer 2, bladzijde 4, kunt u lezen dat de ombudsdienst wel degelijk stelt dat de klachtenregistratie van De Lijn zeer goed is. Het slechtste van alle overheidsdiensten is echter de klachtenbehandeling. Dat is zo genotuleerd.

Wat de discussie met De Lijn betreft, ging het niet over een verlaging van de boetes. Het ging over het feit dat

De Lijn onmiddellijk een deurwaarder stuurt in plaats van eerst schriftelijk contact op te nemen. Dat was de klacht van de ombudsdienst. Ik heb begrepen dat er intussen een protocol is gesloten en dat er momenteel een goede samenwerking is. Dat zijn mooie vooruitzichten.

Ik heb nog een vraag, mevrouw de minister. Wat gebeurt er met de huidige boetes? Hoe zullen die worden behandeld? Wat gebeurt er met de hangende dossiers?

Minister Kathleen Van Brempt: Ik heb helemaal niet begrepen dat er onmiddellijk een deurwaarder zou worden gestuurd. Eerst wordt er schriftelijk contact gezocht. Wie dus een boete krijgt op bus of tram, krijgt een paar weken later niet de deurwaarder aan de deur. Dat is niet de interne procedure bij De Lijn.

Het protocol tussen De Lijn en de ombudsdienst moet zorgen voor een betere informatiedoorstroming en communicatie. Een deurwaarder blijft echter spijtig genoeg nodig, als stok achter de deur.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Fientje Moerman tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de Vlaamse participatie in het programma 'Motorways of the Sea' van het Noordzeegebied

De voorzitter: Mevrouw Moerman heeft het woord.

Mevrouw Fientje Moerman: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, in 2001 introduceerde de Europese Commissie het concept maritieme snelwegen of Motorways of the Sea. Maritieme snelwegen zijn regelmatige, frequente transportverbindingen van deur tot deur – of van kaai tot kaai – van hoge kwaliteit. Daarbij is de voornaamste vervoersmodus short sea shipping. De concentratie van goederenstromen, modal shift van het wegvervoer naar het zeevervoer, kwaliteitsvolle dienstverlening en integratie in de logistieke keten zijn daarbij sleutelwoorden.

De Europese Commissie heeft voor de programma-periode 2007-2013 een totaalbedrag van 310 miljoen euro uitgetrokken voor de ontwikkeling van maritieme snelwegen. Europa heeft verschillende routes geselecteerd binnen het concept van de maritieme snelwegen. Vlaanderen participeert in het Motorways of the North Sea-programma.

Vlaanderen heeft de ontwikkeling van maritieme snelwegen in 2006 opgenomen als een van de prioritaire doelstellingen in het sociaaleconomisch actieplan Vlaanderen in Actie (VIA), dat goedgekeurd werd door de voltallige Vlaamse Regering.

In oktober 2006 werd er een taskforce opgericht, de North Sea Motorways of the Sea Task Force. De gebeurde op initiatief van uzelf en van uw toenmalige Nederlandse collega, mevrouw Peijs. Een van de resultaten van deze taskforce was de publicatie van de projectoproep 2007 die gepubliceerd werd door de bevoegde overheden in Vlaanderen, Nederland, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, Denemarken, Zweden en Noorwegen. Intussen is er een tweede oproep 2008 gelanceerd, waarvan de deadline op 30 september 2008 verstreken is.

In een eerste fase, de preselectie, worden de projecten door de verschillende bevoegde overheden geselecteerd. In een tweede fase worden de geselecteerde projecten ingediend bij de Europese Commissie, in het kader van de jaarlijkse oproepen voor het opzetten van maritieme snelwegen als onderdeel van een trans-Europees vervoersnet.

Voor Vlaanderen is de ontwikkeling van maritieme snelwegen belangrijk, zoals ook opgenomen in het actieplan Vlaanderen in Actie (VIA). Mijnheer de minister-president, hoe verloopt de beslissingsprocedure in de eerste fase, zijnde de selectie van de projecten Motorways of the Sea-projecten in het Noordzeegebied? Welke projecten werden geselecteerd uit oproep 2007 om in een tweede fase ingediend te worden bij de Europese Commissie?

Wat is de participatiegraad van Vlaanderen in het Motorways of the North Sea-programma? Wat zijn de begeleidingsmaatregelen van de Vlaamse overheid om Vlaamse projectpartners bij te staan bij de projectindiening?

Welke promotiemiddelen hanteert Vlaanderen om de deelname aan het Motorways of the Sea-programma van het Noordzeegebied te stimuleren? Is de huidige aandacht voor en de bekendheid van het programma voldoende om de ambities, die vastgelegd werden in VIA, ook te realiseren?

Het is in meer dan één aspect belangrijk, mijnheer de minister-president, omdat voor sommige niet weinig gecontesteerde projecten de maritieme snelwegen eventueel een alternatief kunnen betekenen en door sommigen ook als dusdanig naar voren worden geschoven.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, ik denk dat het, in het kader van de

doelstelling om zo veel mogelijk vrachtvervoer van de weg te houden, enorm belangrijk is dat we initiatieven zoals shortsea shipping ten volle ondersteunen.

Maar daarvoor is het natuurlijk niet enkel belangrijk om de maritieme snelwegen zelf te creëren, maar moeten we er ook voor zorgen dat de schepen met containers zo ver mogelijk in het binnenland hun goederen kunnen brengen. In die zin betreur ik het dat bijvoorbeeld in het kader van het START-project nieuwe logistieke bedrijventerreinen worden aangelegd, zoals in Westrode-Meise aan de A12, waar het nieuwe bedrijventerrein in vogelvlucht op amper een kilometer van het zeekanaal Schelde-Brussel ligt.

Ik denk dat het, om alle ontwikkelingskansen te geven aan de shortseashippingsector, belangrijk is om bij de inplanting voorrang te geven aan gebieden aan een kanaal, veeleer dan aan de A12, want daar hebben we al elke dag files.

Het is krankzinnig om enerzijds plannen uit te werken om de capaciteit van de ring te verdubbelen, als tegelijkertijd bedrijventerreinen daar worden ingeplant, wetend dat dat zal zorgen voor heel veel extra vrachtvervoer.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer Glorieux, ik ken de problematiek van de A12, net als de voorzitter, zeer goed. Ik dacht even dat u ging spreken over het Schipdonkkanaal, maar u ging dan over naar het START-project.

Ik denk dat heel wat initiatieven worden genomen om voor de binnenvaart en de Motorways of the Sea de nodige realisaties te bereiken. Ik denk dat dat heel belangrijk is.

Mevrouw Moerman, Motorways of the Sea wordt door het departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Haven- en Waterbeleid, opgevolgd. Een evaluatiecommissie bestaande uit zes ambtenaren uit verschillende afdelingen heeft de resultaten bekeken. Die werden ook voorgelegd aan de secretaris-generaal.

In een volgende stap werd dan per project contact opgenomen met de bevoegde ambtenaren in het betrokken partnerland. De evaluaties van beide partnerlanden werden dan vergeleken. Projecten die door beide partnerlanden werden behouden, kunnen dan, eventueel na herwerking of verfijning, met steun van de betrokken lidstaten ingediend worden bij de Europese Commissie.

Onder de eerste gezamenlijke Motorways of the Sea-projectoproep van de Noordzeelanden, waarvoor de afsluitdatum 15 oktober 2007 was, werden in totaal

vier projectvoorstellen ingediend, waarvan twee projectvoorstellen met een Vlaamse haven. Het betrof in beide gevallen de haven van Zeebrugge. De projecten in kwestie behelzen een verbinding tussen Esbjerg in Denemarken en Zeebrugge en een verbinding tussen Zeebrugge en Bilbao in Baskenland, Spanje.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken verzorgde de interne evaluatie van beide projectvoorstellen en concludeerde dat beide projectvoorstellen voldoende potentieel hadden om verder uitgewerkt en bij de Europese Commissie ingediend te worden.

Uiteindelijk is enkel het project Esbjerg-Zeebrugge op 20 juni 2008 ingediend bij de Europese Commissie. Het projectvoorstel Zeebrugge-Bilbao was op het moment van afsluiting van de Europese oproep nog niet rijp om ingediend te worden. Er wordt wel getracht dit project onder een volgende Europese projectoproep in te dienen. Er is een project ingediend en het tweede is, met wat verbeteringen, voor de volgende Europese projectoproep. Ik heb begrepen dat een lijn naar Bilbao zeker wat mogelijkheden biedt.

Mevrouw Moerman, Vlaanderen – en u hebt daar mee toe bijgedragen – is een van de actievare spelers in het Motorways of the Sea-programma. Het Noordzeegebied is een van de regio's waar het meest gebeurt rond Motorways of the Sea. Vlaanderen en Nederland zijn nog steeds de drijvende kracht achter de North Sea Motorways of the Sea Task Force.

De haven van Zeebrugge was betrokken bij twee van de vier projectvoorstellen die in 2007 ontvangen werden door de Noordzeelanden. Ik denk dat het heel belangrijk is dat we de leiding blijven nemen.

Vanuit het departement Mobiliteit en Openbare Werken werd enerzijds aan de Vlaamse projectpartners administratieve ondersteuning aangeboden voor de verdere uitwerking en verfijning van de behouden projectvoorstellen. Anderzijds nam het departement Mobiliteit en Openbare Werken ook het leeuwendeel van de administratieve formaliteiten voor indiening van het projectvoorstel bij de Europese Commissie voor zijn rekening.

De Vlaamse overheid kondigt de openstelling van de jaarlijkse gezamenlijke oproep tot indiening van Motorways of the Sea-projecten steeds aan via advertenties in de vakpers, zoals De Tijd en De Lloyd. Er werd ook een specifieke webpagina over Motorways of the Sea gecreëerd op de portaal-site www.flanderslogistics.be. Via de werkgroep Shortsea Shipping werd naar de private sector gecommuniceerd over Motorways of the Sea. In het actieplan VIA, waar u ook naar verwijst, hebben we dat ook meegenomen.

Mevrouw Moerman, dit is een zeer belangrijk dossier – ook de heer Glorieux onderstreept dat – waar we ook

de leiding hebben genomen. Bij het begin van deze legislatuur van de Vlaamse Regering hebben we daar de nodige aandacht aan besteed. Er is een project ingediend en een tweede is klaar. Ik denk dat we er alles aan moeten doen om het verder te concretiseren.

Mijnheer Glorieux, de problematiek van bedrijventerreinen aan kanalen is natuurlijk een belangrijk element. Het Economisch Netwerk Albertkanaal is daar een voorbeeld van. Toen ik nog de bevoegdheid voor binnenvaart had, heb ik ook heel wat initiatieven genomen. Ik denk dat we de nodige inspanningen doen, maar ik denk dat het een en-enbenadering is. We gaan ervan uit dat zeker de containertrafiek via de binnenvaart nog heel veel mogelijkheden heeft. Maar vooraleer men op de binnenvaart kan, moeten we daar ook initiatieven als Motorways of the Sea in kaderen.

De voorzitter: Mevrouw Moerman heeft het woord.

Mevrouw Fientje Moerman: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw antwoord. Ik onthoud dat er een project al binnen is en dat het project dat vorig jaar niet rijp was, nu wordt ingediend.

U dacht dat de heer Glorieux verwees naar het dossier van het Schipdonkkanaal. Ik deed dat in mijn laatste zin, maar ik heb dat heel subtiel gedaan. Projecten als Motorways of the Sea moeten toch betrokken worden in dat dossier, denk ik.

We zitten nog maar aan twee projecten, allebei vanuit Zeebrugge, één naar beneden en één naar boven, als we de landkaart bekijken. Ik hoop dat Vlaanderen in de toekomst even actief mag blijven op dat vlak en, waarom niet, nog actiever mag worden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de prefinanciering van de bouw van nieuwe sluizen door de havenbesturen van Antwerpen, Gent en Zeebrugge

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, in een recent krantenartikel in De Tijd liet het Antwerpse havenbestuur optekenen dat het bereid is de bouw van de tweede zeesluis ten zuiden van het Deurganckdok te prefinancieren. Maar

er werd ook een voorwaarde bij gesteld, namelijk dat ook de havens van Zeebrugge en Gent, die ook een nieuwe sluis willen, dat voor hun project doen.

De Antwerpse haven heeft nood aan een tweede sluis op Linkeroever, omdat de Kallosluis verouderd is, die de enige toegang vormt tot Linkeroever. Bij onderhoud of ongevallen veroorzaakt dat een probleem voor de toegankelijkheid van het havengebied op Linkeroever. De kosten voor de nieuwe sluis aan het einde van het Deurganckdok worden geraamd voor één variant op 625 miljoen euro. Andere varianten spreken van 567 miljoen euro, namelijk de aanleg van een ondiepe sluis. Voor een inbreidingsvariant, namelijk de omvorming van een deel van het Waaslandkanaal, het Verrebroekdok en het Doeldok tot getijdenzone, spreken we over 1,237 miljard euro. De havens van Gent en Zeebrugge willen ook een nieuwe sluis. De sluis in Gent zal 750 miljoen euro kosten, zonder daarbij de kosten van de compensatie voor habitat in aanmerking te nemen. Die van Zeebrugge zal 700 miljoen euro kosten.

Volgens het Vlaamse Havendecreet moet de Vlaamse overheid alle investeringen in maritieme toegang, waaronder sluisen, en de baggerwerken voor het onderhouden van die toegang, voor haar rekening nemen voor 100 procent. In uw Septemberverklaring hebt u meegedeeld dat de Vlaamse Regering in de begroting 2009 principieel in middelen voorziet voor de bouw van de tweede sluis in de Waaslandhaven. Een begrotingsfonds wordt opgericht en met het Antwerpse Havenbedrijf worden gesprekken gevoerd over het aandeel van beide partijen in de kostprijs.

In Trends hebben we al uitspraken gelezen van de Gentse havenschepen Van Rouveroy, die verwijst naar de onmogelijkheid om te participeren in de financiering van die sluis. Hij zegt dat de haven van Antwerpen gemakkelijk 100 miljoen uit de havenrechten kan halen. Er staat ook een reactie van de directeur-generaal van het havenbedrijf te lezen, die vraagt dat iedereen mede zou participeren.

Om te kunnen participeren en voor het financieren is het uiteraard van belang dat er effectief kan worden gebouwd. Uiteraard zijn we ook geïnteresseerd in de timing van de werkzaamheden en de start ervan. Via de informatie die we via het commissiesecretariaat hebben gekregen, stond dat in de oorspronkelijke planning was voorzien dat in maart 2007 de conformverklaring van het plan-MER zou worden voorzien. *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters)*

We krijgen documenten in verband met risicobeheer met betrekking tot de grote infrastructuurwerken. Daarin is een timing vooropgesteld. Wij lezen al die documenten grondig na. Als men de timing van de start van de werken in 2009 wil halen, dan zal er nog heel wat moeten gebeuren. Daarom ben ik geïnteresseerd in de stand van zaken.

Mijnheer de minister-president, in hoever zijn de gesprekken met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen over de financiering van de bouw van de tweede zeesluis op Linkeroever lopende? In welk stadium bevinden die gesprekken zich en welke modaliteiten werden hierbij tot dusver afgesproken? Het bouwdok voor de realisatie van de tunnelelementen voor de toekomstige Oosterweelverbinding zou oorspronkelijk gerealiseerd worden in Zeebrugge in de achterhaven. Volgens recente berichten in de pers zal dat nu echter gebeuren in de Antwerpse haven. U hebt daar vorige week gedeeltelijk op geantwoord op een vraag van de heer Penris bij de bespreking van de tweede begrotingscontrole. Welke gevolgen zal dit hebben voor de mogelijke timing, planning en opstart van de bouw van de sluis? In welke mate zijn de havens van Gent en Zeebrugge bereid om ook daar de bouw van nieuwe sluisen te prefinancieren? Welke afspraken of principiële akkoorden werden hierover al bereikt?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ik heb de minister-president, toen hij nog bevoegd was voor Openbare Werken, een aantal vragen gesteld over de toepassing van de maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA). Ik weet niet of de betreffende rondzendbrief van toepassing is. Ik heb het een beetje opgegeven wat dat betreft.

Vandaag heb ik de nieuwsbrief van het gemeentelijk havenbedrijf ontvangen, jaargang 11, nummer 54, september 2008. Een van de vragen aan de minister-president is: hoe is de stand van zaken met betrekking tot deze tweede sluis? Hij antwoordt: "We zitten nog volop in de studiefase maar ik meen dat we hier en daar wat versnellingen kunnen realiseren zodat we in oktober 2009 met de bouw kunnen van start gaan en in december 2013 klaar zijn."

Uw viceminister-president zegt in het magazine van Alfaport Antwerpen en CEPA (Centrale der Werkgevers aan de Haven van Antwerpen) ook iets. De vraagsteller zegt dat een tweede sluis op de Linkeroever en het beroemde Saeftinghedok dringend aan de orde zijn. Het antwoord luidt: "De stroomversnelling waarin Antwerpen zich nu bevindt, mag niet aan snelheid inboeten. De komende maanden staan we in Vlaanderen voor heel wat dossiers waarbij we onomkeerbare beslissingen moeten nemen, beslissingen die pas in een volgende legislatuur zullen worden uitgevoerd. Maar niet enkel wij, het beleid, maar ook het Havenbedrijf en de privé-bedrijven moeten het bewijs leveren dat een verdere, weliswaar begrensde, uitbreiding van de haven en een tweede sluis ter ontsluiting van de Waaslandhaven niet enkel noodzakelijk, maar vooral een verantwoorde en duurzame onderneming is."

Als ik beide dingen interpreteer, gaat de regering nog deze legislatuur een beslissing nemen. Men gaat toch

niet starten in oktober 2009. (*Opmerking van minister-president Kris Peeters*)

Ah, de beslissing over de sluis is al genomen. Maar het gaat over de aanvang van de werken. Ik heb er al meerdere vragen over gesteld. Ik zou daar graag duidelijkheid over hebben.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, ik zou willen weten in hoeverre voor die co- of prefinancieringen van infrastructuurwerken al dan niet een wijziging van het Havendecreet wordt gepland. Zal men dat 'au fur et à mesure' regelen, op basis van het project dat zich aandient, of zal men wel degelijk de subsidiemechanismen die vervat zijn in het Havendecreet, wijzigen om een algemeen en voor iedereen geldend kader uit te stippelen? Dat lijkt me geen overbodige luxe.

Ook de term basisinfrastructuur leent zich voor een herdefiniëring. Vroeger was een containerterminal in de handen van een goederenbehandelaar die verschillende rederijen liet aanlopen, en had die min of meer een openbaar karakter. Vandaag, met de 'dedicated terminals', zien we dat de rederijen zelf alleen maar hun eigen rederij of rederijen die in hun consortium zitten, toelaat op hun containerterminal. Men kan zich afvragen wat daar nog het openbaar karakter van is en of we nog te maken hebben met een vorm van basisinfrastructuur.

Wat betreft de gewestelijke subsidies voor dergelijke infrastructuur, moeten we de zaken herbekijken, denk ik. Als een terminal exclusief het terrein is van één rederij, dan zijn er nog weinig redenen waarom het Vlaamse Gewest dergelijke infrastructures zou cofinancieren. Hetzelfde kan worden gezegd voor sluizen die toegang geven tot een dok waar maar één of enkele behandelaars achter zitten. Ook hier kan men zich vragen stellen over het openbare karakter van dergelijke infrastructuurwerken.

Kortom, mijnheer de minister-president, dit zijn voldoende redenen om het Havendecreet as such eens tegen het licht te houden, inclusief alle financieringsmechanismen die daarin vervat zijn, de pre- en cofinancieringsmogelijkheden en dergelijke meer.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, de verschillende vraagstellers gaan voort op een aantal uitspraken die ik heb gedaan.

Ik heb in het verleden gezegd dat we heel wat investeringen in de havens hebben, zoals bijvoorbeeld de tweede sluis in de haven van Antwerpen. In Gent is met de Nederlanders al heel wat werk verricht. Ik ga ervan uit dat we in de problematiek van het kanaal Gent-

Terneuzen, de binnenvaartsluis en de zeevaartsluis, tegen het einde van dit jaar duidelijkheid krijgen. De stakeholders hebben heel wat werk verricht, en we krijgen daar nu zicht op.

We hebben ook nog het Strategisch Haveninfrastructuurproject (SHIP) in Zeebrugge en de problematiek van een getijdzone dan wel een sluis. Om volledig te zijn, hebben we ook de grote projecten Seine-Schelde, Seine-Schelde-West, en het Schipdonkkanaal: heel wat investeringen die verschrikkelijk veel middelen vergen. Het is een interessante gedachte om na te gaan hoe we dit kunnen financieren. Alles in één keer is uitgesloten. Vanuit het beleid is het altijd interessant om te zoeken naar anderen die zulke projecten mee kunnen financieren, om ze sneller te kunnen realiseren. Dan moet er niet worden gewacht tot het moment dat de middelen er zijn.

Als we die invalshoek op de havens betrekken, is een level playing field een niet onbelangrijk element op verschillende vlakken. Wat zijn de mogelijkheden van de havens? Hoe worden de inkomsten van de havens gegenereerd? Ik heb daar met de vier havens in de Flanders Port Area gesprekken over gevoerd om na te gaan hoe we een en ander kunnen realiseren. Die gesprekken zijn nog niet afgerond. Het ligt heel gevoelig. Sommige havens denken dat als ze niet dezelfde mogelijkheden hebben als een andere haven, ze achteruit worden geschoven.

Het meest concrete is de tweede sluis in Antwerpen. De principiële beslissing voor die sluis is nu genomen in het kader van de begrotingsbesprekingen 2009. Minister Van Mechelen heeft voorgesteld om dat met een begrotingsfonds aan te pakken. We zijn aan het bekijken of dat de juiste manier is. De vraag of de discussie over het Havendecreet al of niet moet worden herzien, zal afhangen van welke instrumenten we gebruiken. Als we die stappen zetten, waar ik voorstander van ben, dan moeten we het Havendecreet ook aanpassen.

Er zijn ook voorstellen in de richting van een prefinanciering. Het is interessant om dit snel verder te bekijken, al was het maar omdat we op die investeringen 21 procent btw moeten betalen. In een project van 600 miljoen euro is 21 procent btw een niet onbelangrijk element.

Mijnheer de Kort, in Antwerpen hebben we heel wat projecten. De tweede sluis is principieel beslist. Het voorstel om te werken met een begrotingsfonds wordt uitgeklaard, evenals de impact op het Havendecreet. Uw tweede vraag over het bouwdok heb ik naar aanleiding van een vraag van de heer Penris naar aanleiding van de bespreking van de tweede begrotingscontrole 2008 beantwoord. Het bouwdok in het kader van de Oosterweelwerken zag men in Zeebrugge. Er was een probleem van kostprijs naar het grondverzet. Gezien de toestand van het MER dat in Antwerpen was gefinaliseerd, werd nagegaan of zo'n bouwdok niet

ook in Antwerpen kon of kan, met daarbij de vraag of dat bouwdok niet als aanvaargeul voor de tweede sluis kon worden gebruikt. Ik wil dat allemaal bekijken, als daardoor de tweede sluis geen vertraging oploopt. We hebben heel wat projecten in de verschillende havens. Ik ga er wel van uit dat we, op basis van de stand van het dossier en de procedures, beslissingen nemen als het dossier in 'staat van genade' is en dat we de gelijke werkingsvoorwaarde en het level playing field zeer goed in de gaten moeten houden.

Het plan-MER bij het strategisch plan en het afbakenings-GRUP voor de haven van Antwerpen werd bij de dienst MER ingediend op 15 september 2008. De conformverklaring van deze plan-MER wordt tegen 15 november 2008 verwacht. De conformverklaring van de project-MER voor de tweede sluis Waaslandhaven moet volgens de procedure volgen op de conformverklaring van het plan-MER. Na het inwinnen van de nodige adviezen bij de SERV en de Minaraad kan, na beslissing van de Vlaamse Regering, de aanbestedingsprocedure starten voor het zomerreces van 2009. De vereiste aanvragen voor stedenbouwkundige en milieuvergunningen zullen tezelfdertijd worden ingediend. Als we rekening houden met de doorlooptijden van deze vergunningsaanvragen moeten, weliswaar met enige voorzichtigheid, de gunning en de start van de bouwwerken kunnen aanvangen eind 2009, begin 2010. Ik heb zelf met scha en schande geleerd dat we voorzichtig moeten zijn als het gaat om procedures. De timing is echter wel realistisch.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw klaar en duidelijk antwoord.

Een van de collega's had het over dedicated terminals en sluisen. Die vergelijking klopt echter niet. Dat is toch wel een heel andere discussie. Daar gaat het echt over de gebruiker, de investeringen voor de kaaimuur en de uitrustingsinfrastructuur. Dat gebeurt op dit moment al. Als we het hebben over de openbare infrastructuur en het mee investeren door andere partners, dan ben ik van mening dat een overheid zoals een gemeentelijk havenbedrijf dat kan doen. Als we daar echter privépartners bij betrekken, dan stellen we heel de financiering en return ten aanzien van het gemeentelijk havenbedrijf in vraag. Vroeger zijn er nog heel wat zaken op het vlak van de alternatieve financiering onderzocht. De vaststelling was dat als er één element werd uitgelicht en de financiering apart werd bekeken, het onmogelijk werd gemaakt om de financiering van het geheel te bekijken.

Wat het begrotingsfonds betreft, vraag ik me af of er qua opbrengsten nog andere mogelijkheden zijn. Ik denk aan de opbrengsten van de Liefkenshoektunnel.

Mijnheer de minister-president, ik dank u ook voor de duidelijke timing die u vandaag voorop hebt gesteld.

Uiteraard moet die met het nodige voorbehoud worden bekeken.

De heer Bart Martens: Ik was niet van plan nog tussen te komen. De heer de Kort dwingt me daar echter toe. Ik heb hier niet gepleit voor het privatiseren van onze havens. Ik heb wel vragen over de dedicated terminals en de 80/20-regeling voor de aanleg van de kaaimuren. De concessiehouder, de exploitant betaalt wel de superstructuur integraal. Voor zover ik het heb begrepen, geldt voor de kaaimuur echter de 80/20-regeling. Het havenbedrijf zou kunnen zorgen voor de integrale financiering. Ik stel voor hierover te gelegenere tijd de discussie aan te gaan. De financiering zou dan volledig verrekend kunnen worden in de concessiegelden van de exclusieve uitbater van die infrastructuur, namelijk de behandelaar-rederij.

Het havenbedrijf zou dat integraal kunnen financieren en integraal kunnen verrekenen in de concessiegelden van de exclusieve uitbater van deze infrastructuur. Dat is de behandelaar-rederij. En ik stel voor om de discussie aan te vatten op een moment dat de gelegenheid zich voordoet. Ik heb daarmee niet gezegd dat de privésector dan maar de basisinfrastructuur mee moet financieren. Dat kan het havenbedrijf zijn, als openbaar bestuur. De kost kan integraal worden doorgerekend in de concessievergoeding.

De heer Jan Peumans: Ik heb met veel interesse geluisterd naar uw antwoord, mijnheer de minister-president. Ik heb niets gehoord over de Alberthaven, maar dat is natuurlijk een ander onderwerp. Men gaat de haven van Antwerpen met Luik verbinden. Dan heb ik het nog niet over de brug die moet worden opgevestigd. Daarmee is een bedrag van 220 miljoen euro gemoeid. Dat is echter maar een klein probleem.

Maar hoe zit het met de twee andere? Er is nog een hele discussie gaande over de nieuwe sluis in de achterhaven van Zeebrugge. Dat punt is toch ook gekoppeld aan het hele Schipdonkverhaal. Hoe zit het met Gent? Dat kom ik voortdurend in de pers tegen. In Antwerpen beschikken ze blijkbaar over een goedgepaste kas, maar in Gent en Zeebrugge wordt gezegd dat er niet dezelfde verhoudingen gelden. Hoe zit het met Gent en Zeebrugge?

Hoe zit het met het overleg met Nederland? Ik ken het probleem met Sluiskil. We kennen allemaal de verhalen. Welke vooruitzichten zijn er? Wat is de planning?

Minister president Kris Peeters: Ik dacht er darnet iets over te hebben gezegd. Wat het kanaal Gent-Terneuzen betreft, wordt in de loop van dit jaar de discussie met de stakeholders gevoerd. U weet dat Miet Smet en de Nederlandse oud-minister van Landbouw, de heer Braks beide voorzitters dit hebben gestuurd. De

studies en de adviezen zullen in de loop van de volgende weken klaar zijn. Dit jaar nog kunnen we er een beslissing over nemen. Ik heb mij daartoe geëngageerd ten overstaan van de haven van Gent. Hier hebt u de keuze tussen een zeesluis in de haven van Gent waar de Vlaamse Regering voorstander is en een binnenvaartsluis, waar de Nederlanders meer toe neigen. Ik heb er de laatste weken nog gesprekken over gevoerd. Ik hoop dat het mogelijk is om er nog in de loop van dit jaar, en ten laatste tijdens de eerste maanden van het volgende jaar, een principiële beslissing over te nemen.

Wat de problematiek van Zeebrugge (SHIP) betreft, hoop ik een principiële beslissing over de keuze te kunnen treffen. Dat betekent niet dat we onmiddellijk met de werkzaamheden kunnen starten, noch dat de nodige middelen al moeten gekozen zijn. Wel dat we nog tijdens deze legislatuur een duidelijk standpunt innemen over de keuzemogelijkheden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
